

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



*Don't forget
to renew your
MAAC membership!*



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

Canada Post Publication agreement number 40012482

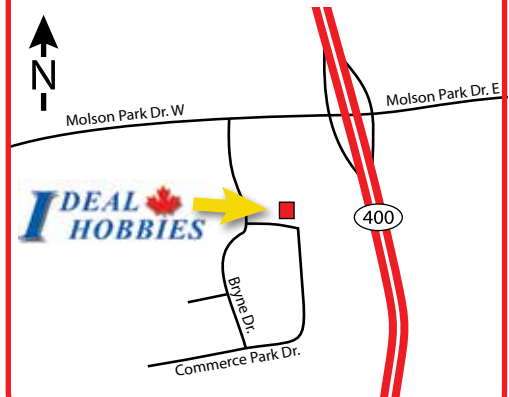
Return Undeliverable CDN addresses to: Model Aeronautics Association of Canada
Unit 9, 5100 South Service Rd., Burlington ON L7L 6A5

IDEAL HOBBIES



Service, Selection, Price!

Central Ontario's Radio Control Hobby Source



IDEAL HOBBIES

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

1-705-725-9965

PHONE LINE

1-705-725-6289

FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE



BUSINESS HOURS

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

www.idealhobbies.com

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

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

HOBBY



WHOLESALE



WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

PHOENIX

SIMULATORS



R/C Pro V4.0

- RTM40R5510 - \$174.99
- InfinityScope 3D landscape generator
- over 175 models
- dozens of flying sites
- DX5e Tx
- photo-panoramic fields



RTM4000 - software only
\$129.99

RealFlight G6.5

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



GPMZ4480

\$179.99 each

GPMZ4482

Flyzone

Micro Nieuport 17 WWI (Electric RTF)

- FLZA2040 - \$99.99
- Incl.: - radio; - Li-Po battery/charger
- wingspan: 15.3 in; - weight: 1.16 oz
- FLZA2042 - Tx-R - \$79.99



Micro S.E.5a WWI RTF

- FLZA2050 - \$99.99
- Incl.: - radio; - Li-Po battery/charger
- wingspan: 14.3 in; - weight: 1.3 oz
- FLZA2052 - Tx-R - \$79.99



P-38 Lightning

- FLZA2310 - RTF - \$139.99
- wingspan: 21 in; - TTX402 2.4GHz radio*
- Li-Po battery/charger; - brushless motor
- FLZA2312 - Tx-R - \$129.99



Tidewater Seaplane RTF

- FLZA3330 - RTF - \$259.99
- Incl.: - TTX404 2.4GHz radio;
- brushless motor/ESC; - Li-Po battery/charger
- wingspan: 41.5 in; weight: 32 oz
- FLZA3332 - Tx-R - \$169.99



DHC-2 Beaver

- FLZA4020 - RTF - \$299.99
- Incl.: - floats/fixed gear;
- Tactic 6 Ch 2.4GHz radio;
- ailerons and flaps; - wingspan: 59.5 in; length: 38.5 in
- FLZA4022 - Tx-R - \$209.99



Corsair F4U-1A Select RTF

- FLZA4030 - \$299.99
- Incl.: - brushless motor
- 6Ch 2.4GHz radio; - Li-Po battery/charger
- retractable landing gear; - wingspan: 48.5 in
- FLZA4032 - Tx-R - \$229.99



TACTIC

TTX650 2.4GHz 6 Ch Tx

- TACJ2650 - \$149.99
- Compatible with all SLT Rx & Tx-R airplanes/helis
- 20 model memory
- programmable mixing
- user assignable switches



SPEKTRUM

DX9 (Tx only)

- SPMR9900 - \$399.99
- 9 channels
- voice alerts from telemetry
- backlit LCD screen
- virtually unlimited model memory



Heli-Max

ISQ V-Cam Quadcopter

- HMXE0836 - RTF - \$129.99
- electric powered quadcopter
- built-in digital camera lets you record aerial video
- 2.4GHz radio; - Li-Po battery/charger



1/43 Black Hawk

rotor diameter: 16.7 in
 length: 12.8 in; weight: 7.4 oz

HMXE0838 - RTF - \$349.99
 requires: 8 "AA" batteries

HMXE0839 - Tx-R - \$299.99

requires: 6 Ch transmitter with SLT or AnyLink and compatible 6 Ch helicopter transmitter



Small-Block Gas Revolution

Evolution 10GX

- EVOE10GX
- \$199.99
- Displacement: 9.83cc (.59 cu. in.)
- weight: 22 oz



Evolution 15GX

- EVOE15GX
- \$249.99
- displacement: 15cc (0.91 cu. in.)
- weight: 31 oz



Evolution 20GX

- EVOE20GX
- \$279.99
- displacement: 20cc (1.20 cu. in.)
- weight: 33.6 oz



Evolution 33GX

- EVOE33GX
- \$349.99
- displacement: 33cc (1.98 cu. in.)
- weight: 48.2 oz



Carbon-Z Cub BNF Basic

- EFL10450 - \$399.99
- strong Carbon-Z construction
- functional flaps
- 60-Amp ESC included
- aerotow mechanism
- optional camera mount
- wingspan: 86 in
- motor: 50 size brushless
- weight: 8.15 lbs



HANGAR 9

P-47D-1 Thunderbolt 60 ARF

- HAN2790 - \$349.99
- wingspan: 67 in
- length: 58 in
- flying weight: 10.3-11.5 lbs
- engine: 61-.91 (2-stroke);
- 1.00-1.25 (4-stroke);
- 15cc GAS



* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
 * Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
 * Some size and weight restrictions apply.
 * Insurance is extra.
 NO PST. Only 5% GST or HST, where applicable.

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

FREE SHIPPING on purchases of \$50 or more
 For a limited time we will ship any order, any item, anywhere in
 Canada using Canada Post Expedited Shipping.

* Restricted to items that are deliverable by Canada Post Expedited Ground.
 * Dangerous goods excluded. * Insurance is extra.

P-51D



RED TAILS

NEW!

Wingspan: 1700mm / 66.9"
(1400mm and 800mm also Available)
Radio: 6 Channel

SCALE CLASSICS!

F4U CORSAIR



Wingspan: 1700mm / 66.9"
(1400mm and 800mm also Available)

T-28 TROJAN



Wingspan: 1400mm / 55.1"
(800mm also Available)

B-25 MITCHELL "PANCHITO"



Wingspan: 1470mm / 58"
Two Colour Schemes Available

AGM ZERO



Wingspan: 1400mm / 55.1"
(800mm also Available)



SUPERMARINE SPITFIRE

Wingspan: 1400mm / 55.1"
Radio: 6 Channel



Ju 87 STUKA

Wingspan: 1400mm / 55.1"
BF109 an FW190 Also Available



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

Model Aeronautics Association of Canada

"Join MAAC Because You Want To"

"Joignez MAAC Parce Que Vous Voulez"



The Model Aeronautics Association of Canada is dedicated to serving all aspects of modeling through National leadership by encouraging individual, family, and community participation, and promoting high standards of safety and personal fulfillment.

La mission nationale de l'association des modélistes aéronautique du Canada est la promotion de tous les aspects du modélisme tant au niveau familial, communautaire qu'individuel sous l'enseignement de la sécurité et l'accomplissement personnel.

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

Don McGowan 51127L
30 Cavanagh Cr, Stony Plain, AB T7Z 1G3
780-963-4586 - zd-a@maac.ca

Atlantic (B)

Regis Landry 8512L
11665 Hwy 11, Pokemouche, NB E8P 1J4
506-727-5225 - zd-b@maac.ca

British Columbia (C)

Steve Hughes 60686L
#39-844 Hutley Road
Armstrong, BC V0E 1B7
250-546-0612 - zd-c@maac.ca -

Manitoba - Northwestern Ontario (D)

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

Middle Ontario (E)

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

Northern Ontario (F)

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

Ottawa Valley (G)

Christopher Malcomson 29478
RR 4, 6 Leeland Dr
Smith Falls, ON K7A 4S5
613-283-5724 - zd-g@maac.ca

BC Coastal (H)

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

Québec (I)

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

St. Lawrence (J)

Steve Woloz 7877L
5763 Mac Alear,
Cote St. Luc, QC H4W 2H2
514-486-1898 - zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K)

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

South East Ontario (L)

Brad Egan 48597
107 Cherrywood Drive
Newmarket, Ontario L3Y-2X6
905 830-1801 - zd-l@maac.ca

South West Ontario (M)

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

Model Aeronautics Association of Canada Unit 9, 5100 South Service Rd. Burlington ON L7L 6A5

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

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

The MAAC office is open from 8:00 am to 4:30 pm Monday to Friday. Bilingual service is available / Un service bilingue est disponible.

President - Claude Melbourne 58082L

3104 County Rd. 29 RR4, Brockville, ON K6V 5T4 613-802-5000 - pres@maac.ca

Vice President Kevin McGrath zd-f@maac.ca
Executive Members Bill Rollins zd-h@maac.ca,
Rodger Williams zd-i@maac.ca

Past President Ron Dodd 57326L pastpres@maac.ca 604-824-2976

Secretary/Treasurer Linda Patrick linda_maachq@on.aibn.com

Bilingual Reception and Membership - Rivka Neal members_maachq@bellnet.ca

COMMITTEES

Advisory Groups

(Board Appointed)

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

UAV COMMITTEE

Jeremy Cartlidge 45473
200 Rosedale
Beaconsfield, QC H9W 2H8
514 426 2369
jkcartlidge@hotmail.com

Appointments

(Board Appointed)

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

CHAIR OF CHAIRS

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

TRANSLATION

Jean Cote 82289
1287 des Violettes
Sherbrook, QC J1E 3M2
819-780-2748
jeancote59@gmail.com

TRANSPORT CANADA

Richard Barlow 5744
1365 County Rd RR1 Box 2
Prescott, ON K0E 1T0
613-348-1696
toad.hall@sympatico.ca

Standing Committees

(Open to all members, max 2 per zone)

ARCHIVES

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

YOUTH AND BEGINNER

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

CONSTITUTION

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

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

DISABILITY AWARENESS

Mike Lang #61332
569 Elm St.
St. Thomas, ON N5R 1K6
519-913-2022
mlang1321@rogers.com

FAI

Ed Smith 6968
30 Oxford St.
Brantford, ON, N3R 5C6
519-756-7690
aviatd@sympatico.ca

FIRST PERSON VIEW

Zoltan Pittner 62719
91 Ashburn Cres
Woodbridge, ON L4L 1G8
905-264-2745
fpv.chair.maac@gmail.com

FLYING FIELDS

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

FREE FLIGHT INDOOR

John Marett 651
99 Perryview Dr.
Port Perry, ON L9L 1T8
905-985-4458

FREE FLIGHT

Tony Mathews #7762
2 Tralee St
Brampton, ON L6Z 2X4
905-840-2268

tmathews180@gmail.com

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

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

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Rod Mcrae 058L
3828 Siringo Lane
West Kelowna, B.C. V4T 3G4
250-768-7300
rmcrae12@telus.net

R/C FLOAT PLANES

William Thorne 75300
319 Linden St.
Oshawa, On L1H 6R3
905-433-0561
billthorne@sympatico.ca

R/C GIANT SCALE

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

R/C HELICOPTER

Mark Everett 79872
62 Aberdeen Rd. S
Cambridge, ON N1S 2X5
519-622-1132
markeverett@sentex.ca

R/C INDOOR

Gaston Boissonneault 42053L
1157 Dominion Dr
Hanmer, ON P3P 0A6
705-969-6728
gbjets@cyberbeach.net

R/C JET

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

R/C PRECISION AEROBATICS

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

R/C PYLON

Randy Smith 13141
111 Hawkhill PI NW
Calgary AB T3G 2V4
403-474-0708
pylon.guy@shaw.ca

R/C SAILPLANE

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

R/C SCALE

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

R/C SCALE AEROBATICS

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

R/C SCALE COMBAT

Bruce Gillespie 75738
4 GILES CT
Rexdale, ON M9V 4C5
416-741-4385
peterredtail@yahoo.ca

RADIO SPECTRUM

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

SAFETY

Doug Anderson 2819L
1957 Walreg Dr.
Oshawa, ON L1G 7W1
905-440-4888
pat.doug@rogers.com

SAM

vacant

SPACE MODELLING

Fritz Gnass 9760
RR 1 4755 La Salle Line
Petrolia, ON N0N 1R0
519-882-1868
Fritzpg@hotmail.com

WEBSITE

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

Model Aviation

CANADA



Contents	November 2013 - Vol. 44 No. 6
President's Report / Mot du président	5
Obituaries	7
\$5,000 McGillivray Bursary / Bourse du MAAC de 5000\$ de McGillivray	9
Hall of Fame	10
Pioneer Award	11
Lifetime Achievement Award	11
2014 Membership Application	12
Demande de permis de modéliste 2014	13
General Order Form / Bon de commande générale	14
The Butterfly Project	36
2012 F2 World Champs Report	40
2013 FAI F3A World Champs Report	42
The Microcontroller - (The First Computer Radio)	44
The History of Radio Control	46
Albatros D-V	48
Warbirds Over The Bay	50
Calendar of Events	72
Trading Post	75
Hobbyshops Canada	77

ZONE COLUMNS

Alberta (A)	15
Alberta (A)	16
Atlantic (B) / Atlantique (B)	17
British Columbia (C) / Colombie-Britannique (C)	18
Manitoba and North Western Ontario (D)	
Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	19
Middle (E) / Millieu (E)	20
Northern Ontario (F) / Nord Ontario(F)	21
Ottawa Valley (G) / Vallée de l'Outaouais (G)	22
BC Coastal (H) / Colombie-Britannique – zone côtière (H)	24
Québec (I)	25
Québec (I)	26
St Lawrence (J)	27
St Laurent (J)	29
Saskatchewan (K)	30
South East Ontario (L) / Sud Est Ontario (L)	31
Sud Ouest Ontario (M) / South West Ontario (M)	33

COMMITTEE COLUMNS

Beginner / Débutants	51
Safety / Securism	52
Radio Spectrum / Spectre de Radio	53
Vol Libre	54
Free Flight	55
Free Flight Indoor	56
Vol libre intérieur	56
Control Line	57
Vol Circulaire	58
Control Line Aerobatics / Vol circulaire acrobatique	59
Electric / Électriques	60
RC float / Avions Flotteurs	61
RC Giant / Copie Volantes Géantes	62
RC Helicopter / RC Hélicoptères	63
RC Jets / Avions à réaction	64
RC Precision Aerobatics / RC - Acrobatie de Précision	65
RC Course Autour de Pylônes	66
RC Pylon	67
RC Sailplane / Planeurs	68
RC Scale	69
Copies Volantes	70
RC Scale Aerobatics / Acrobatie de Copies Volantes	71



Glenn Mitchell poses with his night flyer at the Ottawa Valley G Zone fun fly held at Arnprior.
Photo by Richard Barlow

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications
www.morisoncom.com
Publisher/Editor: Keith Morison
Translation: Jacques Des Becquets
Copy Editor: Colleen Hughes
Editorial Department
editor@modelaviation.ca
Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9
Ph 403-510-5689

Advertising

Keith Morison
adsales@modelaviation.ca
Ph 403-510-5689

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

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

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

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at 2220 25 Ave NW, Calgary, AB T2M 2C1. 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

January Issue - November 10
March Issue - January 10
May Issue - March 10
July Issue - May 10
September Issue - July 10
November Issue - September 10

Classified Advertising

Submit to:
Model Aviation Canada,
2220 25 Ave NW, Calgary, AB T2M 2C1
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



Claude Melbourne 58082L
President
613-802-5000 pres@maac.ca

What is happening in MAAC?

To start with, we had two very important positions in our organization vacated; for some organizations, this could have been disastrous but because we have the processes in place and willing volunteers to step up to the plate, this was merely a speed bump on the road to the future of MAAC. A special note of thanks to Fred Messacar a long time Constitution Chair who came out of retirement to support the organization and move it into 2014.

In the last six months, your volunteers at MAAC have been able to:

- Revamp the MAAC bursary program with the extremely generous donation made by the late Jack McGillivray and the business savvy of the Board of Directors. This \$5,000.00 per year bursary will continue for the foreseeable future to honour Mr. McGillivray for his generous donation and to aid a deserving student in his/her studies while promoting our great sport.

- Create MAAC's vision Statement: "JOIN MAAC BECAUSE YOU WANT TO". This vision statement was created to help keep our Board focused on the prize and the prize is to have an organization that people want to join because

they see the benefits of belonging and not joining just because they have to.

- Create MAAC's Mission Statement. This was created by the Directors to let the membership and public at large know what we (MAAC) stand for as well as creating a reflection of what every volunteer in this organization believes in. Our new mission statement is:

"The Model Aeronautics Association of Canada is dedicated to serving all aspects of modeling through National leadership by encouraging individuals, and community participation, and promoting high standards of safety and personal fulfillment".

- Accept and customize an organizational planning process for the organization. Although we are still learning, we have made huge advances with a process called Hoshin planning. We have sought out a subject matter expert in this area and have begun a process that will help guide our organization to exceed members' expectations for years to come.

- Bring our Safety Code up to date. Thanks to the efforts of a huge team that has helped to bring our Safety Code up to date and include new technology in flying machines that did not exist five years ago. Many thanks to all that have been involved in this massive project.

- Create a draft of a new set of by-laws on the Web. Obligated by govern-

mental changes to the Not for Profit Corporations Act, we took the opportunity to review and re-tool to the entire MAAC by-law suite. The newly created by-laws are now available on the MAAC website. Again, this was a critical project which had to be done and required many, many volunteer hours; our sincere thanks go out to all involved.

- Create a draft of a new Policy Manual; again, this project required a large number of volunteer hours to get it to where it is now. Thanks to all involved. This document will help our organization to continue to serve our members' needs.

- Help develop our French translation: we have been fortunate in the fact that our French translation team is growing and helping us provide the translation services to our members.

- Update the heating and air conditioning units in the office. This replacement should help to keep our staff members warm over the winter and cool in the summer.

So even though we have had some challenges, your team of volunteers among the MAAC Directors, supported by our valued Subject Matter Experts from among the greater MAAC membership, have made some phenomenal progress in the last six months and I, for one, am very excited to see where things are going. ✈

Mot du président



Claude Melbourne 58082L
Président
613-802-5000 zd-g@maac.ca

Que se passe-t-il au MAAC?

Pour commencer, deux postes très importants au sein de notre organisme ont été libérés; pour certains, ceci aurait pu avoir des conséquences désastreuses mais comme nous avons lancé des processus et que nous pouvons compter sur des bénévoles dévoués, ce n'était là qu'un cahot sur la route de l'avenir du MAAC.

Au cours des derniers six mois, vos bénévoles du MAAC ont réussi à :

Relancer le programme des bourses du MAAC grâce au don très généreux du regretté Jack McGillivray et au savoir-faire d'affaires du Conseil de direction. Cette bourse annuelle de 5 000 \$ verra à perpétuer et à honorer la mémoire du

regretté M. McGillivray et d'aider un(e) étudiant(e) dans le cadre de ses études tout en faisant la promotion de notre merveilleux sport.

Créer l'énoncé de vision du MAAC : «JOIGNEZ-VOUS AU MAAC PARCE QUE VOUS LE VOULEZ». Cet énoncé a été créé afin de faire en sorte que notre Conseil de direction se concentre sur le prix... Ce prix étant de faire partie d'un organisme auquel les gens veulent adhérer parce qu'ils en perçoivent les bénéfices, non pas simplement parce qu'ils sont obligés d'en faire partie.

Créer l'énoncé de mission du MAAC. Les directeurs l'ont créé afin d'expliquer aux membres et au public la raison d'être du MAAC en plus de refléter les croyances (la motivation, si l'on préfère) de chacun des membres de l'organisme. Ce nouvel énoncé, c'est :

«Les Modélistes aéronautiques du Canada se voue à voir à tous les aspects du modélisme en assurant un leadership national, cela en encourageant la participation des personnes et de la communauté tout en faisant la promotion de normes élevées de sécurité et d'accomplissement personnel» (traduction libérale).

Accepter et personnaliser un processus de planification pour l'organisme. Bien que nous en apprenions encore, nous en avons accompli beaucoup grâce à un procédé qui s'appelle la planification Hoshin. Nous avons déniché un spécialiste en la matière et nous avons amorcé un processus qui nous guidera afin de dépasser les attentes des membres au cours des prochaines années.

Effectuer la mise à jour de notre Code de sécurité. Grâce aux efforts d'une

suite à la page 6

énorme équipe qui a contribué à cette mise à jour et à inclure la nouvelle technologie de nos machines volantes, cette technologie qui n'existait même pas, il y a cinq ans. De gros remerciements sont de mise à l'endroit de ces personnes qui se sont impliquées dans ce très gros projet.

Créer une ébauche d'un nouvel ensemble de statuts et règlements sur le Web. Comme les changements gouvernementaux dictaient une refonte sous l'égide de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif, nous avons profité de cette occasion pour examiner et réviser l'ensemble des statuts et règlements du MAAC. Ce nouvel ensemble est disponible sur le site Web du MAAC. Une fois de plus, c'était un projet critique que nous devions faire aboutir et cela a nécessité plusieurs heures de travail bénévole; des remerciements sincères sont transmis à tous ceux qui ont contribué.

Créer une ébauche de notre Manuel des politiques; une fois de

plus, ce projet a nécessité bien des heures bénévolement afin d'aboutir au produit actuel. Merci à tous ceux qui ont mis l'épaule à la roue. Ce document aidera notre organisme à continuer de voir aux besoins de nos membres.

Aider à développer notre traduction en français : nous avons été chanceux en ce que notre équipe de traduction vers le français connaît une croissance et qu'elle nous aider à fournir des services de traduction à nos membres.

Effectuer une mise à niveau de l'équipement de chauffage et de ventilation au siège du MAAC. Ce remplacement d'équipement devrait aider notre personnel à demeurer au chaud l'hiver et au frais, l'été.

Ainsi, bien que nous ayons connu notre part de défis, notre équipe de bénévoles au sein des directeurs (appuyé d'experts en la matière parmi notre membership) a tout de même réussi à faire beaucoup de progrès au cours des derniers six mois. Pour ma part, je suis très excité d'entrevoir la direction que cela prendra. ✈



Submission Guidelines

If you have an idea for a story that might be of interest to MAAC Members, send an email to Editor@ModelAviation.ca and let me know what you're thinking. Here are our submission guidelines.

Stand Alone Articles

Approx 650 words and several pictures. Stand alone articles should bring a human connection when possible. They should be about someone and their involvement in the hobby.

Event Reviews

Approx 475 words and 4 – 6 good pictures
Event reviews will take a look at events on several levels. The events should offer something 'different' and of general interest.

Model Features

Approx 300 words and 4 – 6 good pictures. Model features should focus on a number of aspects: - the modeller's motivation for building it - what makes the model unique - the basic specification. Pictures should include: Overall pictures showing the majority of the model both with and without the builder, detail pictures of any special features, pictures of the model in the air.

Hints and Tips

Approx 150 to 200 words, pictures/drawings as needed. Sharing knowledge and information is a big part of the hobby. Hints and tips can be fairly basic and general to specific and detailed ideas.

Photo Galleries

Pictures should: - Be of models or people and their models - Have detailed and complete captions with as much information as possible, including a photographer credit line. Pictures should be sent in as high resolution as possible.

Wireless Miniature Video Cameras



801 Pinhole Camera

Ideal for R/C Models
Complete systems
Camera, Receiver
Cables, etc.

From \$79.95

For details and to purchase
visit us at:

www.4ugotech.com
Internet Sales Only



Sign 3 - Fly Free

Promotion Cancelled as of December 31, 2013

Parrainez 3 Adhésion Gratuite

Promotion annulée à compter du 31 décembre 2013.



*Don't forget
to renew your
MAAC membership!*

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



Walter Moller

The Fall Classic held at Sandy Point had a special moment of remembrance for one long time participant Walter Moller who passed away this spring at the age of 84. Walter seemed to come out with a large scale model just about every year.

Four of his latest were there and flown at this event. A 38% Maule piloted by Steve Bondar (one of three built), a 170" Albatross piloted by Dave Collis (one of ten built), 33% Maule piloted by Bob Hill (one of four built), and a 25% Wilga also flown by Bob Hill (one of four built.) All these models are finely detailed with scale details such as panel lines and rivets etc. The large Maule has a detailed dash with moving controls and even an adjustable seat with belts and upholstery.

Above: Walter with one of his many models from a few years ago. A Donrier 217 complete with full crew and cockpit detail. The navigator even has maps in German. He will be missed as he was a master scratch scale builder.

Left: Four of Walt's Creation on the Sandy Point Beach during this year's Fall Classic

Model Aviation CANADA

*Advertise in
Model Aviation Canada*

*Get your message out to
11,000+ members!*

*Advertising is available
for as low as \$125 per issue.*

Full Page ads start from only \$700!

*for more information contact:
Keith Morison 403-510-5689
or editor@ModelAviation.ca*

ADVERTISE YOUR EVENTS IN

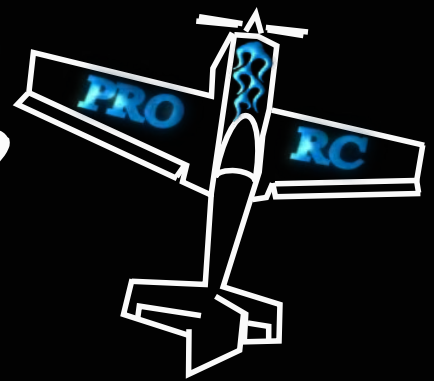
Model Aviation CANADA

**MAAC CLUBS NOW GET
A 40% DISCOUNT ON
3X PLACEMENT RATES**





Pro-RC Canada



Canadian Exclusive

3D hobby shop
FLY THE BEST

Distributor



3DHS - AJ Slick, 42", 51", 59", 71" 89", 104" 126" - Extra 47", 57", 72" 87", 103", 119" 120"
Bigfoot 84" - Edge 41", 48", 58", 74", 92" - Velox 70" - Vyper - Yak 46" 91" - Osiris - Vyper Bye

Falcon
Propellers



Smart-Fly



GP & EME
Engines



4titude
Fuel Tanks



Savox
Servos



SWB
Servo Arms

1-855-414-7663 Ext 2

www.pro-rc.ca



\$5,000 Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary

Bourse commémorative du MAAC de 5000\$ honorant la mémoire de Jack McGillivray

Jesse McCutcheon #45487	L 1997	Mike Beasley #52781	A 2002	Alexandre St-Germain #34218	J 2007
Stephen Mailloux #49431	D 1997	Mike Beasley #52781	A 2003	Christopher Robert #71912	M 2008
Dany Allard #39830	J 1998	Michel Griffioen #63486	F 2004	Colin Bell #61634	B 2009
Mark Harrington #58726	G 1999	Steven Prang #59431	E 2005	Harvey Dhiman #72204	H 2011
Daniel Bough #53860	E 1999	Dimitri Cuesta Lavoie #56935	J 2005	No Submissions	2012
Matt Usher #51549	E 2000	Steven Prang #59431	E 2006	Graeme Ellis #79914	F 2013
No submissions	2001	Adam Buray #66989	C 2006		

A bursary in the amount of \$5,000 will be awarded to a student enrolled in a recognized Canadian educational institution included in the list of institutions eligible for applicants for student loans and/or withdrawal of funds from a Registered Educational Savings Plan (RESP), and which the student is or will be registered in an aviation or aerospace oriented discipline. Selection by a panel of MAAC and full size aviation industry individuals will be based on resumes submitted by MAAC members, providing confirmation of such enrollment, post-marked, emailed or faxed prior to November 1st. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments in written or electronic form by school officials, high school and/or college, reference letters from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; other hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and reference letters from MAAC members and/or clubs. Applicant must be a current MAAC member and have at least two consecutive years membership. Applicant will agree in writing to MAAC using his/her personal profile to promote the bursary. The appropriate tax forms will be issued at the end of the year in which the bursary is given. Contact the office for a submission check list form.

Une bourse d'un montant de 5,000\$ sera offerte à un étudiant inscrit à un établissement d'enseignement Canadien reconnu faisant partie de la liste des établissements où le financement étudiant, ou le retrait de fonds dans le cadre d'un programme enregistré épargne étude est disponible et qui est ou sera inscrit dans une discipline orienté vers l'aérospatiale ou l'aviation. Un comité de sélection composé d'individus provenant à la fois de l'industrie de l'aviation et du MAAC sélectionnera les candidatures reçues des membres du M.A.A.C et en confirmeront la validité basée sur la réception par courrier, courriel ou fax reçus avant la date du 1er novembre. Les candidatures retenues seront celles présentées sous forme de Curriculum complet et qui contiendront; une lettre de présentation par le candidat; les commentaires de la part des autorités de l'institution d'enseignement secondaire ou collégiale via un média écrit ou électronique; lettre(s) d'employeurs etc. Ces résumés seront assortis d'une description détaillée de vos activités de modélistes dans votre communauté et / ou votre club; de vos accomplissements académiques; de votre implication au sein de groupe(s) de votre communauté; autres passe-temps; de vos intérêts à poursuivre avec le MAAC; de vos intérêts à poursuivre vos rêves ou ambitions dans l'industrie de l'aviation ainsi qu'une lettre de recommandation de MAAC. Afin d'être éligible, le candidat doit être membre en règle du MAAC et ce, depuis au moins deux années consécutives. Le candidat devra aussi, par écrit, autoriser le MAAC à utiliser son profil personnel à des fins promotionnelles. Les formulaires d'impôts pertinents seront acheminés au candidat à la fin de l'année fiscale où la bourse aura été émise. Pour obtenir le formulaire détaillé de soumission, contacter notre bureau.



NOTICE TO ALL HIGH FLYERS

There have been several recently reported occurrences of model aircraft, or unauthorized UAVs, coming into close contact with full sized, manned aviation.

THIS IS DANGEROUS AND ILLEGAL

Canadian Aviation Regulations, in section 602.45, specifically forbid the operation of model aircraft "in a manner that is or is likely to be a hazard to aviation safety."

Sections 76 & 77 of the Criminal Code of Canada makes it clear that endangering aviation safety in any way is illegal and anyone so doing "is guilty of a criminal offence and liable to imprisonment for life."

We, in Canada, are in a privileged position in that we face far fewer rules or restrictions than are applied in many other nations. One accident involving a full sized aircraft could change that in the stroke of a pen.

**PLEASE MAKE A POINT OF ENSURING
THAT YOUR RECREATIONAL USE OF
MODEL AIRCRAFT DOES NOT
ENDANGER FULL SIZED AVIATION**



AVIS AUX PILOTES QUI VOLENT EN ALTITUDE

Récemment, plusieurs incidents ont été rapportés, incident au cours desquels des maquettes d'aéronefs ou des véhicules aériens non habités (UAV en anglais) ont volé à proximité d'appareils à l'échelle réelle.

CETTE PRATIQUE EST DANGEREUSE ET ILLÉGALE.

Le Règlement de l'aviation canadien (RAC), dans la section 602.45, interdit formellement l'exploitation de maquettes d'aéronefs «d'une manière qui constitue ou qui est susceptible de constituer un danger pour la sécurité aérienne.»

Les sections 76 et 77 du Code criminel du Canada explique clairement que mettre en danger la sécurité aéronautique de quelque façon que ce soit rend quiconque «coupable d'un acte criminel et passible de l'emprisonnement à perpétuité»

Au Canada, nous jouissons d'une situation privilégiée puisque nous devons composer avec beaucoup moins de règlements ou de restrictions qu'en plusieurs autres nations. Un accident impliquant un aéronef à l'échelle réelle pourrait changer tout cela à l'aide d'un geste de stylo (législatif).

**FAITES UN POINT D'HONNEUR DE VOUS ASSURER QUE VOTRE
UTILISATION À DES FINS DE LOISIRS DE MAQUETTES D'AÉRONEFS
NE MET PAS EN DANGER L'AVIATION À L'ÉCHELLE RÉELLE.**



Hall of Fame

Warren Hitchcox #565	1991	Wilf St. John #5	1996	Allan Baker #354L	2006
Ken Groves #875L	1991	Roy Dolson #11	1996	Louis Lebel #13641L	2006
Branson St. John #12282	1991	H. R. Screamon #12	1996	Don W. McTaggart #3952L	2007
Gerald Shaw #4477L	1991	Jim W. Graves #13	1996	Andrew Lennon #6912L	2007
John Bortnak #825L	1991	Val Ure #714L	1997	Andrew Coholic #26287L	2008
Frank Rutland #521L	1992	Dave Henshaw #226L	1998	Roy Bourke #204L	2008
Jack McGillivray #1025L	1993	Jack Luck	1999	Jack Humphreys #1797L	2009
Paul Durant	1994	Harry Barnard #7233L	2000	Ivan Kristensen #5619L	2009
Lillian Hockin #7	1994	Ray Gareau #369L	2001	Ivan Pettigrew #19374	2009
Ben Webb #8	1994	George Ens #1289L	2001	George Parry #1873L	2010
Frederick Stull #9	1994	John Maret #651L	2001	Graeme Mears #35039	2010
Lavalle Walter #1	1994	Brenton Reusch #1331L	2002	Frank Anderson #200L	2010
Robert Moore #6	1994	T. Gerard McHale #7146	2003	Peter Allnutt #2105	2011
Doug P. Collis #10	1994	Cliff Swartz #1498L	2003	Bill Gillespie #8660	2011
Robb Webb	1994	Ron Chapman #2097L	2003	Jim Moseley #38286L	2011
Donald G. Prentice #5359L	1995	Chris Brownhill #3797L	2004	Brian Wattie #5089L	2013
Mike Thomas #1964L	1996	Jean Chevalier #5004L	2004	Richard Barlow #5744L	2013
Reg Dunning #2	1996	Donald Paquette #2125L	2005		
Bruce Lester #3	1996	Laddie Mikulasko #7216L	2005		

NOMINATIONS FOR HALL OF FAME

Criteria for Award

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

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

Critères du prix

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

ADVERTISE YOUR EVENTS IN

Model Aviation

CANADA 

**MAAC CLUBS NOW GET
A 40% DISCOUNT ON
3X PLACEMENT RATES**





Pioneer Award

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

NOMINATIONS FOR MODEL AVIATION PIONEERS OF CANADA AWARD Criteria for Award

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

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

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



Lifetime Achievement Award

Ross Melhuish 1992L	2009	Jerry Pronovost 5189L	2010	Dick Fahey 2961L	2012
Charlie Mills 3798L	2009	Tom Savage 976L	2010	Werner Klebert 10622L	2012
Lloyd Shales 230L	2009	Eric Eiche 14623	2010	Fred China 20784	2012
Doug MacMillan 17212L	2010	Leo Katila 35L	2011	Ross Gammage 3482L	2012
Bud Wallace 3811L	2010	Ted Russell 13970L	2011	Tom Bateman #16489	2013
Stan Shaw 2481L	2010	Ken Starkey 5387L	2011		

NOMINATIONS FOR LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD Criteria for Award

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

CRITÈRES POUR LE PRIX DE L'ACCOMPLISSEMENT Critères du prix

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



MEMBERSHIP APPLICATION 2014

Model Aeronautics Association of Canada
5100 South Service Rd., Unit #9, Burlington ON L7L 6A5
www.maac.ca maachq@on.aibn.com Tel: (905) 632-9808 Fax: (905) 632-3304
Toll Free 1-855-FLY-MAAC or 1-855-359-6222



Personal Information

MAAC # _____ New Member? Yes No

Birthdate: _____ / _____ / _____ Language E F
month day year

Birthdates are required for verification of member type and kept confidential

Occupation

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

Name: _____
First Initial Last

Address: _____
Street, Avenue, Blvd., Etc. Unit / Apt #

City: _____ Province: _____ Postal Code: _____

TEL: Home _____ FAX: _____ email: _____ Please check here if you do not wish for the organization to contact you by email
TEL: Work _____ FAX: _____ email: _____

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

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

MAAC Club Affiliation: _____

How did you hear about MAAC??

Friend Family Club Radio/TV Web Hobby Show _____ Hobby Shop _____

Interest Category (please check all that apply)

- Sport (just for fun) R/C Scale SAM (Society of Antique Models) R/C Scale Combat RC Float Plane
- R/C Open Combat R/C Boats Control Line Precision Aerobatics R.C Precision Aerobatics Control Line
- R/C Helicopters Free Flight Outdoor R/C Scale Aerobatics Electric Aircraft R/C Pylon
- R/C Sailplane Free Flight Indoor R/C Jet Turbine R/C Scale Sailplane R/C Car
- RC Indoor Rocket R/C Giant Scale FPV Multi-Rotor

Primary Interest: _____ Do you compete in any of the above categories? Yes No
If Yes, What Event? _____ Local Regional National International (W/C Competitors use FAI designation)

Declaration: I will report any incident without delay to the organization. I acknowledge that as a member I am responsible for \$500 of the insurance deductible when I have caused an incident to occur. (Should the incident occur at my club field, my club is responsible for half and I am responsible for the second half of \$500 towards the insurance deductible. The member/club portion of the deductible is payable to MAAC at the time of reporting the incident). I understand that engaging in air modeling activities may be dangerous. I have read and will abide by the rules and regulations that have been established, or will in future be established, by the Model Aeronautics Association of Canada. I understand that my failure to comply with the rules and regulations of MAAC may result in denial of my membership and/or in failure of insurance coverage. I also acknowledge that while operating a model aircraft in any of the 50 United States, insurance coverage will be provided by the Model Aeronautics Association of Canada and I will abide by both the AMA and MAAC Safety Codes. Where the two codes are in disagreement, the more stringent of the two shall apply. I will use only approved United States frequencies for radio control aircraft while flying in the 50 United States.

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

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

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

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

Member Type	1 Year (2014 Jan 1 - Dec 31/14)	16 Month (2014 Sep 1 - Dec 31/15)	3 Year (2014 Jan 1 - Dec 31/16)
ON, NB, NL			
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$90.40	\$90.40	\$244.08 <i>(Canadian residents only)</i>
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$11.30	\$11.30	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$23.73	\$23.73	N/A
PE			
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$91.20	\$91.20	\$246.24 <i>(Canadian residents only)</i>
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$11.40	\$11.40	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$23.94	\$23.94	N/A
NS			
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$92.00	\$92.00	\$248.40 <i>(Canadian residents only)</i>
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$11.50	\$11.50	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$24.15	\$24.15	N/A
BC, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU			
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$84.00	\$84.00	\$226.80 <i>(Canadian residents only)</i>
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$10.50	\$10.50	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$22.05	\$22.05	N/A

Membership Option Amount	_____
<input type="checkbox"/> I wish to make a donation to:	_____
Team Travel Fund	_____
Competition Fund	_____
Flying Field Protection Fund	_____
Public Relations	_____
Other (specify)	_____
Total	0
method of payment: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> Cheque	
Card #	_____
Exp.: _____ / _____	
Payment Signature: _____	
Please allow 3 - 5 weeks for application to be processed October through April	



DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2014

Les Modélistes Aéronautiques Associés du Canada
 5100 South Service Rd., Unit #9, Burlington ON L7L 6A5
 www.maac.ca maachq@on.aibn.com Tel: (905) 632-9808 Fax: (905) 632-3304
 Numéro sans frais 1-855-FLY-MAAC or 1-855-359-6222



Information personnelle

MAAC # _____ NOUVEAU MEMBRE? Oui Non

Date de naissance: / / Langue A F
mois jour année

Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels

Emploi

La demande de cette information est pour fins démographiques puisque notre Association, est gérée par des bénévoles et nous pouvons à l'occasion nous référer à l'information fournie par nos membres, pour demander de l'aide.
 Si vous ne désirez pas être contacté, ne remplissez pas la section "Emploi"

Nom : _____
Prenom Initialle Nom

Adresse : _____
Rue, chemin, etc. Unit / app #

Ville: _____ Province: _____ Code Postal: _____ Veuillez cocher ici si vous

TEL: résidentiel _____ FAX: _____ courriel: _____
 ne voulez pas recevoir des

TEL: travail _____ FAX: _____ courriel: _____
 messages du MAAC par

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

Je suis un résident du: Canada Etats-Unis (avec preuve d'adhésion AMA pour 2014) Autre

CLUB AFFILIÉ à MAAC: _____

Comment avez-vous connu MAAC??

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

Catégorie d'intérêt (cochez la case appropriée)

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

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

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

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

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

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

Signature: _____ Date: _____

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

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

Cochez ici si vous ne désirez pas recevoir l'écusson

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

Member Type	1 An (2014) Jan 1 - Dec 31/14	16 mois (2014) Sep 1 - Dec 31/15	3 Ans (2014) Jan 1 - Dec 31/16
ON, NB, NL			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$90.40	\$90.40	\$244.08 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</small>	\$11.30	\$11.30	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$23.73	\$23.73	N/A
PE			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$91.20	\$91.20	\$246.24 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</small>	\$11.40	\$11.40	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$23.94	\$23.94	N/A
NS			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$92.00	\$92.00	\$248.40 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</small>	\$11.50	\$11.50	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$24.15	\$24.15	N/A
BC, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU			
Membre Régulier (revue incluse) <small>(18 ans et plus au 1er janvier)</small>	\$84.00	\$84.00	\$226.80 <small>(uniquement pour résident CAN)</small>
Membre Cadet (sans la revue) <small>(Moins de 18 ans au 1er janvier)</small>	\$10.50	\$10.50	N/A
Membre Cadet (revue incluse)	\$22.05	\$22.05	N/A

Montant de l'option d'adhésion _____

je désire faire un Don: _____

Fonds de voyage pour équipe _____

Fonds pour compétition _____

Fonds de la Protection des Champs _____

Relations publiques _____

Autre (spécifiez) _____

Total 0

Méthode de Paiement: VISA Mastercard Cheque

Carte # _____

Exp.: _____ / _____

signature de paiement: _____

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



General Order Form / Bon de Commande Générale



PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIEMENT

Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____ Apt. # _____

City/Ville: _____ Prov: _____ Postal Code: _____

Tel: _____ Fax: _____ Email: _____

	Quantity/é	TOTAL
Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit	_____	\$ 0.65 _____
Wings/Ailes –Medium/Moyenne.	_____	\$ 0.70 _____
Wings/Ailes –Large/Grande	_____	\$ 0.75 _____
All three/Tous les trois	_____	\$ 2.00 _____
Tri-colour/Cercle MAAC tricolore	_____	\$ 1.50 _____
Wings/Ailes – Large/Grande –Window/Fenêtre	_____	\$ 1.00 _____
Bumper Sticker / Autocollant pour pare-choc.	_____	\$ 5.00 _____
Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre	_____	\$ 4.00 _____
Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique	_____	\$ 2.00 _____
Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité).	_____	\$ 2.50 _____
_____ Pattern Pilot _____ Engine Collector _____ Speed Pilot _____ Combat Pilot _____ Sport Pilot _____ I Fly R/C		
_____ Soaring Pilot _____ Free Flight Pilot _____ R/C Widow _____ Pylon Racer _____ Stunt Pilot _____ Model Wife		
_____ Scale Pilot _____ Old Timer Pilot _____ Chief Mechanic _____ Quarter Scaler _____ Chopper Pilot _____ Rat Racer		
Namebadge / Insigne de nom (Namebadge orders may take up to 12 weeks to process) (specify name and club or location as it should appear - nom, club et/ou location).	_____	\$ 10.00 _____
Nom: _____ Club/Location: _____		

Clothes/Vêtements:
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité) \$ 15.00 _____

Misc.: MAAC Crest / Écusson du MAAC \$ 2.00 _____
Frequency Board/ tableau de fréquences \$ 15.00 _____
Warning Sign / pancarte d'avertissement \$ 5.00 _____
Cub Kit (minimum 5) \$ 6.00 _____
Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité). \$ 6.00 _____
_____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze
10k Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur)

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

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

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

Subtotal/Total Partiel \$ _____

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

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

HST/TVH: 14% for/pour PE \$ _____

HST/TVH: 15% for/pour NS \$ _____

TOTAL: \$ _____

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

VISA MC Card # _____ Expiry _____ / _____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

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

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

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

Alberta (A)



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

As the 2013 summer flying season comes to an end, I find myself with unfinished building and repair projects, unburned fuel that I wish I didn't have, and a list of administrative-oriented tasks either ongoing or yet to be tackled.

The MAAC Board of Directors is currently working with a management tool borrowed from Japanese industry known as the "Hoshin" planning process. This involves coming up with a vision statement followed by mission statements to achieve the vision.

It is our vision to make MAAC an organization that people want to join as opposed to having to join as a condition of membership in our clubs. We are now in the process of identifying areas of concern which must be addressed in order to achieve the vision, and the prioritizing of such concerns and ideas for action.

This will be a classic 'work in progress' that will always be subject to change and modification due to changes in things such as technology, member wishes, and relevant legislation. Ideas from the membership are certainly welcome.

It is now time for members and clubs to renew their memberships and club/field registrations. We are currently dealing with technology changes resulting in it becoming more and more important for members to include an e-mail address in their personal data so that they can be contacted quickly for a variety of reasons.

Please ensure that personal data in MAAC's records is accurate. Also ensure that one's club affiliation is noted, if ap-

plicable.

The biggest source of error is in the details supplied for the names of club executives, contact persons, landowners and field locations, including a narrative description and GPS coordinates. Anyone utilizing Google Earth can obtain this data and have it added to the club's details. I've found a number of clubs where the listed details are totally wrong, often the result of club elections occurring after a club's registration has been done.

Errors are often exacerbated by as-

this is not the case.

I am writing this prior to our annual zone meeting, which will occur on Sunday, October 20th. Comments regarding the meeting will appear in the next issue. Our current deputy zone director, Jeff Boyd, does not wish to seek re-election, and to the date of writing, I have only one nominated candidate for the position, that being Roger Ganley of Leduc, AB. Should no other candidates surface in order to force an election, Roger will assume the position by acclamation.

Since my last column in the September Model Aviation Canada issue, I've had the opportunity to visit and fly in the Western Canada Pattern Championship (WCPC) hosted by the CARFF club at Red Deer with Will Gross as CD. I also attended an IMAC event at the Stampede City field, with Brent Bullen as CD. Both were very well run events and I encourage all to give pattern or IMAC competitions a try in order to sharpen pilot skills, and above all, meet new friends and enjoy the camaraderie the hobby has to offer.

Don't forget the other competitive disciplines such as sailplane and pylon racing as all are worthwhile challenges to



Here are the pilots who competed in the September IMAC competition at the Stampede City Field. / Voici les pilotes qui ont livré combat à la compétition d'IMAC au terrain de Stampede City, en septembre.

assumptions that everything is valid for members and clubs who have utilized the three-year renewal process. Some members and clubs have suddenly found that their affiliation, or field registration, has expired because no one has thought to check.

The same thing applies to those clubs that are registered with the provincial government as non-profit societies requiring an annual filing. Consider the plight of our club landowners who assume they are covered by MAAC insurance as promised and, after an incident, discover that

approach.

Now that the 'building season' is upon us, I'd like to encourage everyone to evaluate your skill level and shortcomings, and perhaps challenge yourself with appropriate methods to correct these things. The results will be safer and more satisfying flying. It might be appropriate to fill in your Christmas wish list for the attention of your significant others.

I wish you all a peaceful and satisfying holiday season, surrounded with friends and loved ones. ✈

Morison
COMMUNICATIONS

- Photography Action Documentary Commercial
- Publishing
- Public Relations
- Event Planning

Keith Morison
403.510.5689 b
Keith@Morison.ca



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

À mesure que se termine la saison de vol 2013, je me retrouve avec des projets de construction ou de réparation non terminés, du carburant non utilisé et que je ne souhaite pas vraiment avoir entre les mains et une liste de tâches administratives (qui se poursuivent ou auxquelles je dois m'attaquer).

Le Bureau de direction du MAAC travaille présentement à l'aide d'un outil de travail emprunté de l'industrie japonaise, le processus de planification Hoshin. Cela implique de composer un énoncé de vision suivi d'un énoncé d'un énoncé de mission afin d'atteindre cette vision.

Notre vision, c'est de transformer le MAAC en un organisme auquel les gens veulent appartenir plutôt que de se sentir obligés de s'y inscrire à titre de condition d'adhésion à nos clubs. Nous sommes présentement à identifier les secteurs d'inquiétude dont on doit traiter afin d'atteindre la mission et de prioriser ces inquiétudes et les idées afin de passer à l'action.

Ce sera un cas classique du work in progress qui sera toujours assujéti à des changements et à des modifications en raison des changements (technologiques, souhaits des membres et législation se rapportant à nos activités). Nous accueillons avec plaisir les suggestions provenant de nos membres.

Voici venu le temps de renouveler son adhésion, que l'on soit membre ou un club. Nous vivons présentement des changements technologiques qui font en sorte qu'il sera de plus en plus important que les membres insèrent une adresse courriel

dans leurs données personnelles afin que nous puissions rapidement communiquer avec eux.

Assurez-vous que les données personnelles que possède le MAAC dans ses archives soient correctes. Assurez-vous aussi que l'affiliation de votre club soit notée, le cas échéant.

La plus importante source d'erreur, ce sont les détails qu'on nous donne au chapitre des noms au sein de l'exécutif, des personnes-ressources, des propriétaires de terrain et des emplacements des terrains de vol, y compris la description narrative et les coordonnées de GPS. Quiconque utilise Google Earth peut obtenir ces données et les ajouter aux détails entourant son club. Je me suis aperçu que les données de plusieurs clubs étaient erronées, souvent le résultat d'information qui n'était pas mise à jour à la suite d'une élection... et après l'inscription dudit club dans nos données.

Les erreurs sont souvent exagérées lorsque les responsables s'imaginent que toutes les données sont factuelles pendant la période de trois ans qui sépare les renouvellements. Certains membres et clubs ont été surpris de se rendre compte que leur affiliation avait pris fin et que personne n'avait vérifié ce détail.

La même chose s'applique aux clubs qui se sont enregistrés auprès du gouvernement provincial à titre de société sans but lucratif, ce qui nécessite qu'on classe annuellement ce dossier. Imaginez la situation des propriétaires des terrains où vous faites voler vos maquettes; ils s'imaginent que l'assurance du MAAC les protège et, après un incident malheureux, ils s'aperçoivent que ce n'était pas le cas.

Je vous écris avant l'Assemblée annuelle de la zone, qui aura lieu le dimanche 20 octobre 2013. Les commen-

taires suivant l'assemblée iront dans le prochain numéro de la revue. Notre directeur adjoint actuel, Jeff Boyd, a signifié qu'il n'entend pas briguer un nouveau mandat, si bien qu'au moment où je vous écris, seul un candidat a été nommé : Roger Ganley (de Leduc, Alberta). Si personne ne se présente afin de provoquer une élection, Roger obtiendra le poste par acclamation.

Depuis ma chronique précédente dans le numéro de septembre de Model Aviation Canada, j'ai eu l'occasion de me rendre et de participer au Western Canada Pattern Championship (WCPC) du Club CARFF à Red; Will Gross en était le directeur de concours. Je me suis aussi rendu à un rassemblement IMAC au terrain de Stampede City; le directeur de concours était Brent Bullen. Les deux événements ont été très bien dirigés et je vous encourage tous à essayer la voltige ou les concours IMAC afin de parfaire votre technique de pilotage en plus de vous faire de nouveaux amis et de profiter de l'esprit de camaraderie qui anime notre passe-temps.

N'oubliez pas les autres disciplines comme les planeurs ou les courses autour de pylônes; ce sont des défis en or.

Maintenant que nous arrivons à la saison de construction, j'aimerais encourager tout le monde à évaluer ses aptitudes mais aussi ses faiblesses de sorte à vous mettre en devoir de les corriger. Il en résultera des vols plus sécuritaires mais vous en retirerez aussi davantage de satisfaction. Vous pourriez aussi commencer à dresser votre liste de Noël à l'intention de la personne qui vous aime.

Je vous souhaite de vivre un temps des fêtes paisible, entouré de vos amis et êtres chers. ✈

Atlantique (B)

suite de la page 17

Vous n'aurez pas à courir à la dernière minute afin de faire parrainer vos événements.

L'année dernière, la plupart des clubs étaient à nouveau inscrits en janvier. Cette année, ce serait agréable de savoir qu'ils ont tous renouvelé d'ici la première semaine de janvier.

Voici un compte-rendu d'Al Eastman, relativement au Fun-fly des Northumberland RC Modellers :

«Quelque 30 pilotes étaient de la partie au Fun-fly des Northumberland RC Modellers à son terrain de club de New

Glasgow, le 7 septembre. Les dieux de la météo ont été capricieux au fil des rassemblements néo-écossais cette saison et une fois de plus, les pilotes se sont butés à des conditions très venteuses mais cette météo peu clémente n'a pas réellement ralenti les activités, si bien que les pilotes ont été actifs tout au long de la journée.

«Plusieurs participants ont apporté des maquettes Strykers et les pilotes ont procédé à plusieurs rondes en tentant de disputer des combats. Les petits Rare Bears en mousse sont aussi populaires et plusieurs courses informelles autour de

pylônes ont été disputées.

«Le moment fort de la journée, pour moi, a été d'observer et de filmer Gary Del Bel Belluz, un modéliste des Northumberland RC Modellers procéder à des poser-décoller à l'aide de son Piper Cub muni de flotteurs en Coroplast. Seulement, son plan d'eau, c'était un tout petit fossé à peine gorgé d'eau. Malgré cela, c'était tout ce dont avait besoin Gary en pilotant sa maquette avec adresse dans cet espace réduit.» ✈

Atlantic (B)



Régis Landry 8512L
Zone Director
(506) 727-5225 zd-b@maac.ca

By the time you read this article, the summer flying and events will be done but as I am writing, we still have many events to go!

In all, we still had a good summer to fly even if the weather did not always cooperate and even if we had to postpone a few events to different dates.

I was still able to attend many events, like the Warbird get-together, which was postponed to August 10. Another successful event was the South Shore RC Club Annual Fun Fly. Of course, I also made it to the not-to-be-missed Eastern Canada Fun Fly in Edmunston, N.B.

With the coming cold season, it's already the time to get ready for the winter events. One important thing to remember is to have your club registered before you hold any events you have planned for the New Year! You want to make sure those events will be covered by insurance.

Renewing your club affiliation early makes everything a lot easier when the next season starts up and you won't have to rush at the last minute to have your events sanctioned.

Last year, most of the clubs were registered by January. This year, it would be great to see all clubs registered by the first week of January.

Here is a report from Al Eastman about the Northumberland RC Modellers Fun Fly:

"Some thirty pilots were in attendance at the Northumberland RC Modellers Fun Fly at the club field in New Glasgow, on September 7. The weather gods have been



Northumberland club member Gary Del Bel Belluz carries his large Coroplast Piper Cub back to the pits / Gary Del Bel Belluz, membre du club de Northumberland, transporte son Piper Cub de Coroplast à l'aire des puits.

kicking butt at meets in Nova Scotia this season, and once again presented flyers with extreme windy conditions, but the weather did little to slow things down

and flyers were active throughout the day.

"Many participants brought Strykers, and several fun rounds were flown with

lots of attempted combat taking place. The little foam Rare Bears are also popular and several informal pylon races were run.

"The day's highlight for me was watching and filming Northumberland modeller Gary Del Bel Belluz shooting touch and goes with his quarter-scale Coroplast float equipped Piper Cub onto a tiny ditch with barely enough water to dampen the float bottoms. Even so, it was all Gary needed as he showed considerable skill in hitting the confined space again and again." ✈



Zone Director Regis Landry congratulating Adrian Ernst who just got his wings in the presence of a proud instructor Andreas Ritter. / Régis Landry (directeur de la zone) félicite Adrian Ernst qui vient d'obtenir ses ailes en présence de son instructeur très fier, Andreas Ritter.

Atlantique (B)



Régis Landry 8512L
Directeur de zone
(506) 727-5225 zd-b@maac.ca

D'ici à ce que vous lisiez cette chronique, les vols et les rassemblements estivaux seront terminés mais au moment où je vous écris, plusieurs de ces rassemblements restent encore à venir!

En somme, nous avons eu un bon été même si la météo n'a pas toujours voulu

coopérer. Nous avons dû déplacer certains événements à une autre date.

J'ai quand même réussi à me rendre à plusieurs événements tel celui des coucous de guerre (Warbirds), qui avait été retardé au 10 août. Un autre rassemblement a remporté du succès : le Fun-fly annuel du South Shore RC Club. Bien sûr, je me suis déplacé jusqu'au Fun-fly de l'Est du Canada à Edmondston (N.-B.), qu'il ne faut pas manquer.

Comme la saison froide arrive, il serait déjà temps de préparer les événements hivernaux. Il faudrait se rappeler de faire enregistrer son club avant d'organiser tout rassemblement prévu au Nouvel an! Vous voulez vous assurer que ces événements bénéficient d'une protection d'assurance.

Il est tellement plus facile d'avoir renouvelé l'affiliation de son club au moment où la prochaine saison est entamée.

suite à la page 16

British Columbia (C)

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

Normally, I complain about how quickly time flies by but this year, I am actually quite relieved. As many of you know, this past summer has been all work and little play for me. I'm looking forward to some quality shop time this winter.

Lately, I have been unable to complete my projects. The Almost Ready to Fly (ARFs) have sure fit the bill for me but they lack the feeling of accomplishment you get after constructing an airframe, detailing it and then flying it. I hope that your time in the shop over the off-season is plentiful and constructive. The experience many of us have acquired assembling ARFs is very useful for constructing a kit!

While I still think of the winter as 'building season,' many clubs enjoy flying throughout the year. Winter air is denser, which creates more lift and aircraft fly slower and more stable. We fly off the snow using skis or floats and if we manage to keep ourselves warm, flying in the snow is great.



GREAT INVENTION

Joe D'Albertanson, of the Summerland Flying Club, has created a tool that screws onto the spark plug and allows us to remove the plug from the cap safely. Joe has designed this for both 10mm and 14mm plugs. For more information, you can contact Joe at joedalb@shaw.ca

I have to apologize for missing the last edition of Model Aviation Canada. It would be great to receive stories, pictures and/or reports from modelers and/or clubs to have on hand. Surely, reading my ramblings has to be getting old!

From my family to yours, all the best of the Season to you all. I am looking forward to a great 2014. ✨

Colombie-Britannique (C)

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

Normalement, je me plains de la vitesse à laquelle le temps passe, mais cette année, je suis soulagé. Comme plusieurs d'entre vous le savez, j'ai beaucoup travaillé cet été et je me suis très peu amusé. J'ai hâte de passer du temps de qualité dans l'atelier, cet hiver.

Dernièrement, je n'ai pas réussi à terminer mes projets. Les maquettes presque prêtes à voler (les ARFs) me conviennent bien, mais il manque cette sensation d'accomplissement que vous obtenez lorsque vous construisez une cellule (airframe), que vous y ajoutez des détails de finition et que vous la faites

ensuite voler. J'espère que votre temps dans votre propre atelier sera fréquent -- et fructueux -- au cours de la prochaine saison hivernale. Il faut dire que l'expérience que nous soutenons d'assembler un ARF nous sert beaucoup lorsque nous construisons un kit!

Bien que je pense encore à l'hiver comme étant la saison de construction, plusieurs clubs poursuivent les vols tout au long de l'année. L'air hivernal est plus dense, ce qui crée davantage de portance, les aéronefs volent plus lentement et sont plus stables. Nous faisons voler nos maquettes sur la neige à l'aide de skis et nous nous tenons au chaud. Cette forme de vol est sensationnelle.

SUPERBE INVENTION

Joe D'Albertanson, du Summerland Flying Club, a créé un outil qui se visse à la bougie pour la retirer en toute sécurité du capuchon. Joe l'a conçu tant pour les bougies de 10 mm que de 14 mm. Pour de plus amples renseignements, communiquez avec Joe au joedalb@shaw.ca.

Je dois m'excuser d'avoir manqué la dernière parution de Model Aviation Canada. Ce serait bien agréable de recevoir des comptes-rendus, photos et/ou reportages de modélistes et de club que vous pourriez avoir sous la main. Vous trouvez peut-être mes propres récits ennuyants. De ma famille à la vôtre, je vous souhaite un excellent temps des fêtes. J'ai hâte de vivre une saison 2014 exceptionnelle. ✨



*Don't forget to renew your MAAC membership!
N'oubliez pas de renouveler votre adhésion au MAAC!*

Manitoba and North Western Ontario (D)



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

They say that a picture is worth a thousand words. However, still pictures cannot capture the essence of the sights, sounds and aromas of the 10th annual Gimli Model Fest.

The aircraft, and there were many of them, are secondary to the people. The flying of the aircraft is great excuse to get together and have fun with others. You just got to be there to really experience it.

Folks began to arrive at the flying site a full week before the official start of the rendez-vous. Trailers, motor homes and tents are nestled in beside their neighbours. One floor of the nearby motel was fully occupied by aeromodellers and their families.

One's mind can harken back to a time when homes were built with a front porch, and people sat out on them, and

visited with their neighbours and those who walked by on the sidewalk. In the case of 'Hooterville' and the area adjacent to the airfield itself, one would find extra lawn chairs set out under sunshades, next to the aircraft hauling trailers and by each residence in the camping area. People were constantly moving from place to place, visiting and engaging in a gab fest.

This most definitely is not a retirement community made up of grumpy old people. It is a vibrant, dynamic group, of active folks, of all ages. At one site, you could enter into a screened-in play area, providing you brought your own Lego. There was lots of dog walking going on -- just another excuse to stop and talk. One would see kids pedal their training wheeled-equipped bike on the hard-packed gravel service roads.

Not all the activity takes place at the airfield. There is a tradition of many, to go to the host community of Gimli, also known as New Iceland, on Friday

night, to the extremely popular and busy Beach Boys restaurant, which is located near the western shore of Lake Winnipeg. Here, one will stand in line to order anything from chicken fingers, to a full course dinner, off a display board above and behind the counter. Lots of greeting, hand shaking and hugs happen in the line as folks wait to place their orders. This too is a family tradition. It is always uplifting to share a meal with folks who you don't get to see too often, because of the long distances between our respective communities.

Can you imagine having a rib and chicken BBQ under a tent, or sitting out in the open air in the middle of farm country? Following that, folks migrate to the fire ring area with their lawn chairs. The tribe sits around the fire, listens to great classical music over the PA system located out on the airfield, while they watch a spectacular fireworks display. Life does not get better than that.



Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



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

On dit qu'une photo vaut mille mots. Toutefois, les photos ne peuvent à elles seules capturer l'ambiance de ce qu'on voit, les sons et l'arôme qui flottait lors du 10e Model Fest de Gimli (Manitoba).

Les maquettes, et il y en avait plusieurs, deviennent secondaires par rapport aux personnes. Ces vols de maquette constituent l'excuse parfaite pour se rassembler et s'amuser en compagnie des autres. On ne peut vivre cela qu'en s'y rendant.

Les modélistes ont commencé à arriver au terrain de vol une semaine avant même le début officiel du rendez-vous. Les roulottes, les motorisés et les tentes sont installées côte-à-côte. Un étage entier du motel local était occupé par des modélistes et leur famille respective.

On peut aisément laisser errer ses souvenirs jusqu'à l'époque où un porche était construit à l'avant des maisons; les gens aimaient s'y asseoir et plusieurs rendaient visite à leurs voisins et saluaient ceux qui marchaient sur le trottoir. Dans le cas de Hooterville et du secteur immé-

diatement adjacent au terrain de vol, on pouvait trouver des chaises de parterre supplémentaires installées à l'ombre, à côté des remorques qui renfermaient des maquettes et à côté des domiciles temporaires dans l'aire de camping. Tout le monde bougeait constamment et parlaient à quiconque était rencontré en cours de route.

Ce que je vous décris là n'est nullement une maison de retraite qui héberge des résidents de mauvaise humeur. C'est un groupe très dynamique où se mêlent des modélistes de tous les âges. En un endroit, vous pouviez entrer dans une aire de jeu renfermée, en autant que vous ayez apporté vos propres blocs Lego. Bien des chiens se sont promenés avec leur propriétaire -- une autre excuse afin de s'arrêter et de parler à des amis. On pouvait même apercevoir des enfants manoeuvrer des vélos munis de petites roues stabilisatrices sur des routes secondaires.

L'activité n'est pas confinée au terrain de vol. Plusieurs visiteurs ont pris l'habitude de converger vers la communauté-hôte de Gimli (qu'on connaît aussi sous le nom de New Iceland) le vendredi soir afin de se rendre au très popu-

laire restaurant Beach Boys, sur le versant ouest du lac Winnipeg. C'est là que les gens se mettent à parler en faisant la file pour commander des doigts de poulet ou un souper complet à partir d'un tableau au-dessus du comptoir. Les poignées de main sont nombreuses alors que de vieux amis se revoient avant de placer leur commande. Ça aussi, ça fait partie de la tradition familiale. C'est toujours agréable de partager un repas avec des gens que vous ne voyez pas souvent en raison de la grande distance entre nos communautés respectives.

Imaginez-vous en train de savourer un poulet rôti barbecue sous la tente ou en train de jouer du plein-air au beau milieu d'une contrée agricole. Après, les convives se déplacent vers le coin du feu de joie et apportent leur chaise de parterre. La tribu s'assoit autour du feu et écoute des airs classiques en provenance du système de haut-parleurs au terrain de vol, tout en admirant des feux d'artifice. La vie ne peut guère être meilleure. ✈

Middle (E)

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

Ladies and gentlemen of Zone E, Ontario's Middle Zone. This year has had some overwhelming adjustments in the way MAAC handles the running of our organization. The directors have been trying to get together on a regular basis to be pre-organized for 2014's AGM. Is it working? I would have to say yes.

However, for ten big steps forward, it sometimes feels to me that we take nine backwards. Most directors feel we are moving forward and I believe this is a true statement of the organization's position. I fully support our current executive, with Claude Melbourne at the helm. I believe that if you ask him, it certainly has been a handful this year.

In the stock market, it is called a "correction". There has certainly been many this year and I would like to say that I have enjoyed at times the amount of synergy the Board has.

It does not make me happy to report that our AZM has needed to be rescheduled for January 18, 2014 due to a mix-up with the booking of the centre.

I certainly look forward to helping all our MAAC members as much as I can; all phone calls from the zone are certain-

ly given priority.

This brings me to another big question going forward. What can I help with in the Middle Zone for 2014? Please call me or send an e-mail... If you don't ask, I can't help. If you ask, at least you have opened the line of communication. Like they say, nothing ventured, nothing gained. Heck, maybe you can help in the zone in some way. Keep in mind that we are all volunteers, have families -- like all MAAC members do -- and try our best to satisfy everyone.

Ladies and gentlemen, I do appreciate you all and I'm certainly sorry about the late AZM notice for January 2014. The silver lining is that if there is any last minute recommendations or resolutions, etc., please forward them to me for inclusion in my (our) AZM. Thank you and please fly safely. On a final note, have a wonderful Christmas and a Happy New Year! ✈



Burlington Club 2013 event. / Un rassemblement du club de Burlington en 2013

NOTICE: Annual Zone Meeting Rescheduled

January 18th, 2014 at 10:00:am

Brantford Tourism Centre, 399 Wayne Gretzky Parkway, Brantford, Ontario

AVIS : Réunion annuelle de zone remise à une autre date.

Millieu (E)

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

Mesdames et messieurs de la zone E (zone Milieu Ontario). Cette année a donné lieu à une série d'ajustements de la façon dont le MAAC gère l'organisme. Les directeurs essaient de se rencontrer régulièrement afin de préparer l'assemblée de 2014. Est-ce que cela fonctionne? Je dois dire que oui.

Toutefois, pour chaque série de dix pas que nous avançons, j'ai parfois l'impression que nous en reculons de neuf. La plupart des directeurs sont d'avis que nous allons de l'avant et je crois que c'est un énoncé véridique de la position dans laquelle se trouve l'organisme. J'appuie entièrement notre exécutif actuel que dirige Claude Melbourne. Je crois que si

vous lui posez la question, il vous répondra que cette année a certainement eu sa part de défis.

Sur le marché des actions, on parlerait d'une correction. Il y en a eu plusieurs cette année et qu'il y a des occasions au cours desquelles j'ai apprécié la synergie dont les directeurs font preuve.

Je ne suis pas heureux de devoir vous annoncer que l'assemblée annuelle de la zone ne pourra avoir lieu que le 18 janvier 2014 en raison d'une erreur de réservation au centre.

J'ai hâte d'aider nos membres du mieux possible; j'accorde la priorité à tous les appels téléphoniques de la zone.

Cela m'amène à une autre question. Que puis-je faire pour aider la zone Milieu en 2014? Veuillez m'appeler ou m'envoyer un courriel... Si vous ne demandez pas, je ne peux pas aider. Au

moins, si vous me posez la question, vous aurez au moins lancé la communication. On dit que qui ne risque rien n'a rien. Eh bien, peut-être êtes-vous en mesure d'aider la zone? Veuillez vous rappeler que nous sommes tous des bénévoles; nous avons des familles -- comme tous les membres du MAAC -- et nous ferons de notre mieux afin d'aider qui que ce soit.

Mesdames et messieurs, je vous apprécie tous et je suis désolé de vous faire part de l'avis tardif au sujet de l'assemblée de zone. S'il y a du positif à en retirer, c'est que si quelqu'un me fait parvenir des recommandations ou résolutions de dernière minute, il me fera plaisir de les inclure en prévision de l'assemblée. Merci et veuillez piloter en toute sécurité. Un dernier mot : passez un Joyeux Noël et Bonne année! ✈

Northern Ontario (F)



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

Kits used to come in what we thought were large boxes but Gaston's latest acquisition, his latest 40% for the IMAC wars next summer, is not abnormal by today's ARF standards. If the largest box had been six inches longer, it would not have fit in the minivan even with all the seats folded flat and it was only one of three boxes!!

By the time you read this, our Annual Zone Meeting will have come and gone and Christmas dinners and parties and indoor flying will be occupying us. It looks to be a busy season again in the gyms and rinks. We are lucky in our zone to have leaders like Chris Moes and Gaston Boissonneault designing and building kits and really remarkable finished models and leading the way for the rest of us.

Assuming I was re-elected as zone director at our AZM, I am still MAAC Vice President at least until the AGM, next spring. The job is very time-consuming, taking hours of computer time most days. I have to say that the executive team has melded well, is doing good work and making progress. This is not to say we always agree, but it does mean that we discuss and do what appears to be the best



thing for MAAC.

We have always had a high percentage of our zone members heading, and sitting on, committees which is where a lot of the work is done. If committee membership appeals to you, why not put your name forward at our AZM and take a turn in the trenches. Give me a call and I can fill you in on what most committees are up to, currently.

My apologies to Don Huntington for

missing including a photo of his remarkable "JUG" last issue. Somewhere between my desk and our hard working editor, the pics went missing so I hope the attached makes up for my mistake!

The best of the season to all and I hope Santa is good to you.

Please continue to fly safely and keep a sharp watch when charging LiPos indoors. ✈

Nord Ontario(F)



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

Les kits d'antan arrivaient dans de grosses boîtes -- croyait-on -- mais la plus récente acquisition de Gaston, son plus récent coucou à l'échelle 40 % pour la compétition IMAC de l'été prochain, n'est pas anormale lorsqu'on examine les maquettes presque prêtes à voler (ARF) d'aujourd'hui. Si la plus grosse boîte avait été six pouces plus longue, elle ne serait pas entrée dans la mini-fourgonnette, même avec les sièges à plat. Et ce n'était que l'une des trois boîtes!

Au moment où vous lisez ceci, notre Assemblée annuelle de zone aura déjà eu lieu et vous serez en train de préparer l'horaire des souper et parties de Noël et vous aurez porté votre attention vers le vol intérieur. La saison s'annonce fort

occupée une fois de plus dans les gymnases et autres lieux publics. Notre zone est chanceuse de pouvoir compter sur des leaders comme Chris Moes et Gaston Boissonneault; ils conçoivent et fabriquent des kits qui deviennent des maquettes remarquables. Ils nous montrent la voie.

Si j'extrapole en disant qu'on m'aura réélu à titre de directeur de zone lors de l'Assemblée annuelle de la zone, je demeure vice-président du MAAC, au moins jusqu'à l'A.G.A. du printemps prochain. Le poste monopolise beaucoup de temps (à l'ordinateur). Je dois dire que l'exécutif travaille étroitement ensemble, qu'il accomplit du bon travail et qu'il fait du progrès. Je ne dis pas que nous nous entendons toujours mais cela signifie que nous discutons et que nous semblons réussir à faire ce qui vaut mieux pour le MAAC.

Plusieurs des membres de notre zone ont dirigé ou fait partie des comités; c'est là que le gros du travail est abattu. Si l'aventure vous tente, pourquoi ne pas déposer votre nom lors de l'Assemblée annuelle de zone et lancez-vous. Appelez-moi et je vous mettrai au parfum des activités de la plupart des comités.

Je m'excuse auprès de Don Huntington après avoir omis d'inclure une photo de son remarquable (P-47) Jug dans le dernier numéro. Entre mon bureau et notre éditeur de revue, les photos sont disparues; j'espère que ce qui est inclus ici réparera mon erreur!

Je vous transmets mes meilleurs vœux à l'occasion des Fêtes et j'espère que le père Noël aura été gentil à votre endroit.

Veuillez continuer de piloter en toute sécurité et surveillez attentivement vos piles Li-Po lorsque vous les rechargez à l'intérieur. ✈

Ottawa Valley (G)



Christopher Malcomson 29478
Zone Director
613-283-5724 zd-g@maac.ca

I would like to take this opportunity to reaffirm something that I was reminded of, this past summer.

The issue is completing six flights before flying at an event. This year, I put together one of the new Hangar 9 .60 size Thunderbolt. The ARFs these days are awesome but during my first few flights, I had glue joints break, linkages jam and parts that were tight vibrate loose.

I am a competent builder and mistakenly believed that the six flights were just so that I could get used to flying the airplane and get it trimmed out. I used every last one of the six flights to get things right and they were needed. In NASCAR they build, test, practice, fix and adjust before they race at the event. We should have the same diligence, I know I will.

One of the events that I enjoy attending is the Weak Signals RC trade show in Toledo, Ohio. This past year, I had the opportunity to meet and talk with some of the greats of our hobby. I was in awe as I chatted up Nick Ziroli and Dave Platt. Mr. Ziroli is considered to be one of the original driving forces regarding giant scale aircraft. I see these guys as



Brian Wattie receives his MAAC Hall of Fame Award from president Claude Melbourne at the Stetsons flying field in Ottawa. / Brian Wattie reçoit son prix du Temple de la renommée du MAAC des mains du président Claude Melbourne au terrain des Stetson Flyers, à Ottawa.

'rock stars' when it comes to our hobby.

The truth is that we also have at least one rock star among us and he was recognized for his contributions to this great hobby. Brian Wattie recently received the MAAC Hall of Fame Award. It was presented to him at an event by MAAC President Claude Melbourne. The list of Brian's achievements is long and here

are a few.

He is the current IMAA Vice President; he was greatly involved in scale and the writing of the MAAC scale rule book. He is also involved in the organization of a number of events in the Zone and best of all, he flies up a storm.

Congratulation Brian! ✨

Vallée de l'Outaouais (G)



Christopher Malcomson 29478
Directeur de zone
613-283-5724 zd-g@maac.ca

J'aimerais réitérer quelque chose qu'on m'a rappelé, au cours de l'été.

La problématique, c'est de procéder à six vols d'essai avant de participer à un rassemblement avec sa maquette. Cette année, j'ai assemblé le nouveau Thunderbolt (de dimension .60) du fabricant Hangar 9. Ces jours-ci, les maquettes presque prêtes à voler (les almost-ready-to-fly, ARFs) sont sensationnelles mais au cours de mes premiers vols, des joints de colle ont cédé, des raccordements ont saisi et des pièces qui étaient solidement ancrées ont trop vibré.

Je suis un constructeur compétent et je croyais -- mal m'en prit -- que les six vols visaient à faire en sorte que je m'ha-

bitue à piloter l'appareil et aux ajustements. Eh bien, j'ai eu besoin de chacun des six vols afin de régler tous les problèmes et ces vols étaient bien nécessaires. En course NASCAR, les fabricants construisent un bolide ou autre composante, suivent les essais, de la pratique, des réparations et de nombreux ajustements avant de passer à la course. Nous devrions faire preuve de la même diligence. J'y verrai, à l'avenir.

L'un des rassemblements auxquels j'aime beaucoup aller, c'est l'exposition annuelle et foire de produits du Club Weak Signals à Toledo (Ohio). Cette dernière année, j'ai eu l'occasion de rencontrer quelques-unes des sommités au sein de notre passe-temps et je leur ai parlé.

J'étais abasourdi lorsque je parlais à Nick Ziroli et à Dave Platt. M. Ziroli est considéré comme l'un des fers de lance

du mouvement des petits-gros (Giant Scale). Ces gars-là, ce sont de véritables vedettes rock de notre passe-temps.

La vérité, c'est que nous comptons aussi une telle vedette dans nos rangs et les contributions de cet homme ont été reconnues. Brian Wattie a reçu un prix du Temple de la renommée du MAAC. Le président du MAAC, Claude Melbourne, le lui a présenté lors d'un rassemblement. La liste des accomplissements de Brian est longue; en voici quelques-uns.

Brian est l'actuel vice-président de l'IMAA; il s'est beaucoup impliqué au sein des copies volantes et de la rédaction du livret MAAC des règlements de cette discipline. Il est aussi mêlé à l'organisation de plusieurs rassemblements au sein de la zone et mieux encore, il est un as du pilotage!

Félicitations, Brian! ✨

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

en able to take advantage of the great flying season we have had this year. It's too bad that it had to end but on the bright side, it is now the start of the building season, which brings us the opportunity to finally get back to the projects that have been neglected for the last six or seven months.

Something you might want to consider over the rainy season is getting involved with indoor flying. It really is so much fun it should be illegal! Seriously, it is quickly becoming a part of our hobby that can be both challenging and exciting. The diversity of aircraft that can be flown indoors will amaze you and, as is always the case when you get together with like-minded people, it is always a good laugh.

This has been a very active year in our zone with a total of 30 sanctioned club events. So what is a sanctioned event? And why should we go to all the trouble to sanction them? Before I answer these questions, I would like to suggest that by sanctioning an event, it ensures that it gets the most exposure on the MAAC website and in our magazine, Model Aviation Canada. I believe this exposure goes a long way to get the most people to attend the event and to help make it a success. This of course is on the condition that you check off the boxes on the bottom of the Sanction a MAAC Event form that say 'Publish the event ad in the MAC Magazine?' and 'Publish the event ad on the MAAC website?'

The 'Sanction An Event' form is easily found on the MAAC website. It is located on the top drop-down navigation bar under Events - Sanction an event. This of course is located at the top of every page on the MAAC website. This is by far faster, easier and cheaper to use than the old paper and snail-mail form method.

Hopefully in the near future, we will have the means to be able to do just about everything electronically. I have used the information contained in the new MAAC Preferred Policy Document (MPPD #2) to help explain when sanctioning events is necessary and why some events are not. I have chosen to use the wording in the document so that it does



Peter Andreassen and his beautiful Wind S Pro two-metre pattern biplane. Pictured at the Mission Wings members Fun Fly on August 18, 2013. Special thanks to Paul Bedford for organizing this annual club event. / Peter Andreassen et son magnifique Wind S Pro, un biplan de deux mètres pour la voltige. Photo prise au Fun-fly du Club Mission Wings, le 18 août 2013. Un merci particulier à Paul Bedford qui a organisé cette activité. Photo: Bill Rollins

not lead to any unnecessary confusion.

A MAAC Sanction is an official acknowledgement from MAAC requested by the organizers of a contest or event in Canada and approved by the Zone Director, which ensures that MAAC endorses such a contest or event and that the organizers agree to run the event in full compliance with the conditions set out in the Sanction agreement.

There are three reasons that sanctioning an event is mandatory and they are:

1: For any contest in Canada where it is the desire of the organizers that the results of that contest are officially recorded and full recognition published online and in the MAAC Magazine (Model Aviation Canada).

2: In order to set a Canadian or FAI record.

3: In order that MAAC insurance coverage be provided at any contest or event to which the general public is invit-

ed by public advertisement.

All other Sanction of Canadian contests or events is optional and voluntary at the discretion of the organizers and will be granted provided that such contests or events are conducted in full compliance with the MAAC Safety Code, the specific rules of the Special Interest Categories involved and any other site or event rules established by the organizers.

The release of the new MPPD #2 will contain all the details pertaining to sanctioning an event. The new safety code policies and documents should be published in an upcoming issue of Model Aviation Canada. We are just waiting for the French translation.

On a personal note, I would like to thank all of you who have helped Dorothy and I over the last few months while we have been trying to deal with our family loss. Your support has been so very helpful and we will never forget it. Thank you. ✈

Colombie-Britannique – zone côtière (H)



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

J'espère que vous avez tous profité de la belle saison de vol que nous avons eue, cette année. C'est dommage d'y mettre fin mais d'un côté plus positif, c'est maintenant le début de la saison de construction et vous pourrez retourner aux projets qui ont été négligés au cours des six ou sept derniers mois.

Vous pourriez vouloir considérer le vol intérieur au cours de la saison maussade. C'est tellement amusant que ça devrait être illégal! Sérieusement, ce volet de notre passe-temps offre sa part de défis et d'excitation. La diversité des maquettes de vol intérieur vous épatera et comme c'est toujours le cas lorsque des personnes aux mêmes affinités se rencontrent, vous partagerez bien des rires.

L'année a été très active au sein de la zone avec 30 événements parrainés dans l'un ou l'autre des clubs. Qu'est-ce qu'un événement parrainé? Et pourquoi se donner la peine de les faire approuver? Avant que j'y réponde, j'aimerais vous suggérer qu'en parrainant un événement, cela fera en sorte qu'il obtiendra une visibilité maximale dans le site Web du MAAC et dans la revue Model Aviation Canada. Je crois que cette visibilité fera en sorte qu'autant de personnes se déplaceront au rassemblement afin d'en assurer le succès. À condition que vous cochiez les boîtes en bas du formulaire «Sanctionnez un événement du MAAC»

Model Airplane line-up at the 6th Annual Kamikaze Fly In which was held on August 24, 2013 at the West Coast Radio Controlled Aircraft Flyers Society's Upper Coquitlam River Park. Thanks Jeff Nye for once again organizing this fun event. / L'alignement des maquettes au 6e Fly-in Kamikaze annuel, le 24 août dernier au parc Upper Coquitlam River de la West Coast Radio Controlled Aircraft Flyers Society. Merci à Jeff Nye d'avoir organisé une fois de plus cet événement très agréable. Photo: Bill Rollins

qui explique "Publish the event ad in the MAC Magazine?" ainsi que "Publish the event ad on the MAAC website?".

Le formulaire «Sanctionnez un événement» se trouve aisément sur le site Web du MAAC. Il est situé dans la barre de navigation défilante sous «Événements -- sanctionnez un événement». Bien sûr, cet onglet est situé en haut de chaque page du site Web du MAAC. Il est préférable d'utiliser cette méthode que d'avoir recours au papier et au courrier conventionnel.

Avec un peu de chance et dans un avenir rapproché, nous serons en mesure de faire à peu près tout électroniquement. J'ai utilisé les renseignements contenus dans le document de politique préférable (MAAC Preferred Policy Document, MPPD 2) afin d'expliquer à quel moment il est nécessaire de parrainer un événement et pourquoi il n'est pas nécessaire d'en parrainer d'autres. J'ai choisi le libellé du document de sorte à éviter toute confusion inutile.

Un parrainage du MAAC est une reconnaissance officielle du MAAC qu'ont demandée les organisateurs d'un concours ou d'un événement au Canada et qu'a approuvé le directeur de zone, ce qui fait en sorte que le MAAC appuie un tel concours ou événement et qui atteste que les organisateurs consentent à diriger celui-ci en observant toutes les consignes de l'entente de parrainage.

Faire parrainer un événement est obligatoire pour trois raisons :

1. À tout concours au Canada pour

lequel les organisateurs veulent en faire consigner (officialiser) les résultats et les faire reconnaître en ligne et dans les pages de la revue du MAAC (Model Aviation Canada).

2. Afin d'établir un record canadien ou de la FAI.

3. Afin que l'assurance du MAAC soit offerte à n'importe quel concours ou événement auquel le public est convié par voie d'annonce publique.

Tout autre parrainage des concours canadiens ou d'événements est facultatif (optionnel) et volontaire à l'entière discrétion des organisateurs et ledit parrainage sera accordé en autant que de tels concours ou événements soient présentés conformément au Code de sécurité du MAAC, aux règlements qui régissent les catégories d'intérêt spécialisé (de la discipline présentée) ainsi que les règlements d'emplacement ou de concours qu'auront stipulés les organisateurs.

Le dévoilement du document MPPD 2 sera aussi accompagné de tous les détails afférents au parrainage d'un événement. Les nouvelles politiques entourant le Code de sécurité et les documents devraient être publiés dans un prochain numéro de Model Aviation Canada. Nous attendons la traduction en français.

Sur une note plus personnelle, j'aimerais remercier toutes les personnes qui nous ont appuyés, Dorothy et moi, au cours des derniers mois à composer avec une perte au sein de la famille. Votre appui nous a beaucoup aidés et nous ne l'oublierons jamais. Merci. ✈



Québec (I)



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

Au moment où vous lirez ceci, notre Assemblée annuelle de zone aura déjà eu lieu et nous nous concentrerons alors sur la saison de vol intérieur. Assurez-vous de faire parrainer vos activités de vol intérieur, d'autant plus que cela ne prend que quelques minutes!

Quel bel été au sein de notre zone. Le Fun-fly provincial, dont le club-hôte était le Club Saguenay, a remporté un immense succès. Pas moins de 110 pilotes se sont inscrits de partout au sein de la zone, chez la zone Saint-Laurent et même depuis Mississauga (Ontario). La météo a été superbe et les adeptes des jets ont profité de la piste asphaltée et ont partagé l'espace avec les amateurs de maquettes conventionnelles. Le groupe de pilotes d'hélicoptère disposaient de leur propre secteur, si bien que les maquettes d'avion ne leur ont pas fait ombrage.

Le samedi soir, le club a préparé un souper pour les pilotes et les familles, la spécialité étant la tourtière du Lac-Saint-Jean. C'est une spécialité de la région et je suis persuadé que plus d'une personne est retournée se servir une deuxième fois. C'était bon à ce point.

Le président du MAAC, Claude Melbourne, et son épouse Tina était de la partie, comme en atteste la photo qui les montrent avec Diane Chrétien (qu'on appelle madame Butterfly); elle venait de recevoir ses «ailes» de pilotage à l'aide du programme Blade à l'intention des pilotes d'hélicoptère. Je suis heureux d'être témoin de ceci et de constater que les élèves-pilotes utilisent ce programme en guise de lignes directrices afin de faire la promotion du vol sécuritaire.

Comme la plupart d'entre vous le savez, un accident mortel s'est produit à



From left, Claude Melbourne (MAAC President), Diane Chrétien, who is proudly displaying her wings, and Rodger Williams (Québec zone (I) Director). / De g. à dr. : Claude Melbourne (président du MAAC), Diane Chrétien qui montre ses ailes et Rodger Williams (directeur de la zone (I) Québec).

Brooklyn (New Jersey). Vous le savez aussi, je suis un pilote d'hélico et je me dois de vous rappeler que nos maquettes ne sont pas des jouets.

En premier lieu, j'exprime mes sincères condoléances à la famille de la victime, Roman Pirozek (fils). Au moment où je rédige ces lignes, aucune déclaration n'a encore été faite quant à l'erreur humaine ou quant à une défaillance mécanique ayant provoqué cette perte de vie.

Je sais fort bien que nous voulons souvent pousser nos machines jusqu'à leur limite et que parfois, on va trop loin. Nous aimons tous faire voler notre appareil devant soi-même, ne serait-ce que pour voir à quel point nous sommes téméraires.

Mes amis pilotes, prenez garde et faites que cette tragédie ne se soit pas produite en vain; apprenons une leçon de celle-ci. Pilotez en toute sécurité et sachez reconnaître les signaux d'alerte et faites en sorte que votre famille sache

que vous revenez de votre séance de vol.

Cette petite note m'est parvenue d'un collègue pilote, Gaétan Thériault (vice-président du club mentionné plus bas) :

"Le 24 août 2013 dernier, le Club d'hélicoptère 3Rc de la Mauricie a organisé son troisième Fun-fly, le premier sous la protection du MAAC.

Des démonstrations d'hélicoptères de toute sortes ont ébloui les jeunes et moins jeunes.

Le pilote invité cette année était Nick Di Biase de Mascouche. Nick a présenté des démonstrations à couper le souffle !

Félicitations à l'organisation."

AGA

Enfin, n'oubliez pas l'Assemblée générale annuelle du MAAC en 2014. Celle-ci aura lieu à l'adresse suivante :

Hôtel Manoir Victoria
44, Côte du Palais
Vieux-Québec (Québec), G1R 4H8
www.manoir-victoria.com ✈



Québec (I)



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

By the time you have read this, our AZM will have gone by and we will be looking forward to the winter flying and indoor events. Make sure that you sanction the indoor events as it only takes a few minutes!

What a fantastic summer our zone has had. The Provincial Fun Fly that was hosted by Club Saguenay was a fantastic success. There were 110 registered pilots from all over our zone, the Saint-Laurent Zone and even some from Mississauga, Ontario. The weather was superb with the jet gang burning up and down the paved runways and taking turns with the airplane group. The helicopter gang had their own area to fly as well, so that the airplanes didn't interfere with them.

Saturday evening, the club hosted a sit-down dinner for the pilots and families with the speciality being tourtière du Lac Saint-Jean. This is a speciality of the region and I am sure that more than one person had a second helping as it was so good.

We also had the opportunity to have MAAC President Claude Melbourne and his wife Tina attend the Provincial as shown in the attached photo along with Madame Diane Chrétien (nicknamed

Madame Butterfly) who has successfully received her wings from the Blade Program for helicopters. I am pleased to see this and that people are using the Blade Program as a training guideline to promote safe and happy helicopter flying.

As most of you are aware, there has been a fatal accident in Brooklyn, New Jersey involving a fellow helicopter pilot. As most of you are aware, I am a helicopter pilot and can't go by without trying to remind everyone of us that our models are not toys.

However, first and foremost, I want to express our sincere sympathy to the family of Roman Pirozek Jr. At the time of writing, there has been no statements as to the cause, whether it was pilot error or mechanical failure.

I am quite aware how we all seem to want to push our machines to the limit and sometimes, that limit is just one step too far. We all like to fly in front of ourselves to see just how daring we can be.

Fellow helicopter pilots, take heed and don't let this tragedy go in vain but rather let us each learn something from this.

Fly safely and see the wake-up signs and make sure your family has a person to come home to.

This short note from a fellow RCer,

Gaétan Thériault (Vice President of the club):

"Last August 24, the Club d'hélicoptères 3Rc de la Mauricie organized its third Fun Fly, the first under MAAC's umbrella.

"Demonstrations with helicopters of every kind were flown and spectators, young and old, were in awe.

"This year's guest pilot was Mascouche's Nick Di Biase. He wowed everyone.

Congratulations to the organizers.

AGM

Lastly don't forget about the MAAC AGM for 2014. It will be held at the following address.

Hôtel Manoir Victoria
44, Côte du Palais
Vieux-Québec (Québec), G1R 4H8
www.manoir-victoria.com

I would also like to thank everyone for reading my column and I hope that I have made a difference in your lives, so go and enjoy the hobby and use a lot of common sense. ✈



Don't forget
to renew your
MAAC membership!

N'oubliez pas
de renouveler votre
adhésion au MAAC!

Jay Dee's Skis

DESIGNED AND BUILT BY AN EXPERIENCED WINTER FLYER!



DEALER INQUIRIES WELCOME

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

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

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

WWW.JAYDEESKIS.COM JAYDEEN@SHAW.CA
(780) 462-9485

HAPPY LANDINGS!



Steve Woloz 7877L
Zone Director
514-486-1898 zd-j@maac.ca

I am pleased to report on the following subjects relating to the Saint-Laurent Zone :

CLUB VISITS

2013 has been a very busy flying season in the zone. Clubs I have visited in our zone during July and August : Amidair IMAC Competition, Air Calm in Lachute, Blue Max Squadron, Lafayette Fun Fly, MARS Fun Fly, Mascoutain Fun Fly, MAVIP, MRCC Float / Fun Fly, WIMAC Fun Fly, Sorel Tracy, Richelieu, Saint-Zotique test Float Fly.

NEW MAAC BYLAWS AND POLICY MANUAL

In order to bring MAAC's By-laws and Policy Manual into compliance with the new not-for-profit legislation of Bill C-23, the Constitution Committee has developed the draft By-Laws and Policy Manual.

The can be seen on the MAAC website at By-Laws: http://www.maac.ca/docs/2013/version4_web_site_copy_by-laws.pdf ;

Policy Manual: http://www.maac.ca/docs/2013/version4_web_site_copy_policy_manual.pdf: If you do not have internet access, you may request a copy from the MAAC office at a nominal cost of \$5.00 plus applicable taxes.

Unfortunately at this time, we do not have the French translations available. Should you have any comments or suggestions, please forward your thoughts to Fred Messacar at messacar@rogers.com or in writing to the MAAC head office. Please clearly mark your envelope: Attn: Constitution Committee.

All comments are to be received on or before November 01, 2013. Comments by Canada Post are to be postmarked no later than November 01, 2013. In anticipation of the many comments we will receive, please do not expect a return response.

We wish to thank Jean Côté and his committee of volunteers for working so hard to render the French translation to these documents. The final version of both documents, in French and English, will be published in the March 2014 Model Aviation Canada magazine in time for the 2014 Annual General Meeting.

As a final item, these two documents will replace the current by-laws and Policy Manual. Thus, at your annual zone meeting, all proposed resolutions should address these new documents rather than the existing documentation.

Fred Messacar: Constitution Committee Chairman

MAC GOING DIGITAL ???

There is a lot of discussion both at the Board level as well as individual member level to offer Model Aviation Can-

ada Magazine digitally. The Academy of Model Aviation in the US has already gone that route, and successfully at that.

Typical comments about the pros and cons have been:

"...there is a place for the digital magazine, but I still prefer the print copy."

"I don't own an i-Pad or any other i-gadget and don't want such things."

"I have no desire to read a magazine on the screen or on a telephone."

"The idea of reading the magazine on a computer monitor is appealing, but I don't see the need for it being portable."
What do you think?

TECH INFO LOST PLANE LOCATING DEVICE

Following my visit to a Toronto flying club, where I was informed of a lost plane locator device called the LOC8TOR, and reinforced by helping to search for two downed planes at recent flying events, I am of the strong opinion that all pilots should equip their planes with a locator device, one which has its own battery for the on-board receiver and which the handheld locator beeps louder when approaching the model.

The LOC8TOR has a range of close to 200 metres and has impressed me most. In fact, I have already purchased one for my own use. I highly recommend that all pilots equip their valuable aircraft with one. <http://www.loc8tor.com/primary-products/loc8tor-lite.html> ✈





Steve Woloz 7877L
Directeur de zone
514-486-1898 zd-j@maac.ca

Il me fait plaisir de vous faire rapport sur les sujets suivants se rapportant à la zone Saint-Laurent :

VISITES DE CLUBS

L'année 2013 a été très occupée au sein de la zone. Parmi les clubs que j'ai visités en juin et août se trouvent : le concours IMAC du Club Amidaïr, le Club Air Calm de Lachute, le Blue Max Squadron, le Fun-fly du Club Lafayette, le Fun-fly du Club MARS, le Fun-fly du Club Mascoutain, MAVIP, le Float-fly et Fun-fly du MRCC, le Fun-fly du WIMAC, les clubs de Sorel-Tracy, Richelieu ainsi que l'essai de Float-fly de Saint-Zotique.

NOUVEAUX STATUTS ET RÈGLEMENTS ET MANUEL DE POLITIQUES DU MAAC

Histoire de moderniser les statuts et règlements du MAAC ainsi que le manuel des politiques afin de les aligner sur les nouvelles exigences de la législation du projet de loi C-23 pour organismes sans but lucratif, le Comité de la charte (Constitution) a conçu une ébauche des statuts et règlements et du manuel des politiques. On les retrouve sous la rubrique des statuts et règlements du MAAC au http://www.maac.ca/docs/2013/version4_web_site_copy_by-laws.pdf. Le manuel des politiques, lui, est disponible au : http://www.maac.ca/docs/2013/version4_web_site_copy_policy_manual.pdf. Si vous n'avez pas accès à Internet, vous pouvez demander un exemplaire auprès du siège du MAAC au coût minime de 5,00 \$, taxes en sus.

Malheureusement, nous ne disposons pas à l'heure actuelle des traductions en français. Si vous avez des commentaires ou des suggestions, veuillez les transmettre à Fred Messacar au messacar@rogers.com ou par écrit au siège du MAAC. Veuillez d'ailleurs écrire lisiblement sur l'enveloppe : a/s Comité de la charte (Constitution).

Tous les commentaires doivent être reçus d'ici le 1er novembre 2013. Postes Canada doit avoir oblitéré votre enveloppe au plus tard à cette même date. Compte tenu des nombreux commentaires que nous attendons, ne vous attendez pas à une réponse.

Merci à Jean Côté et à son comité de



bénévoles d'avoir travaillé si fort afin de nous offrir une version en français. La version finale de ces documents, dans les deux langues, sera publiée dans le numéro de mars 2014 de Model Aviation Canada, juste à temps pour l'Assemblée générale annuelle.

Un dernier point : ces deux documents remplaceront les statuts et règlements ainsi que le manuel des politiques actuels. Ainsi, lors de votre assemblée de zone, les résolutions qui sont mises de l'avant devraient se référer à ces nouveaux documents et non aux documents actuels, nous rappelle Fred Messacar.

MODEL AVIATION CANADA À L'ÈRE NUMÉRIQUE?

Beaucoup de discussion, tant au sein du Conseil de direction qu'auprès des membres porte sur le passage éventuel de Model Aviation Canada à un format numérique. L'Academy of Model Aviation américaine a déjà effectué la transition, avec succès.

Les commentaires typiques que l'on a rassemblés des deux côtés de la médaille ressemblent à ceci :

«...il y a de la place pour une revue numérique, mais je préfère encore un exemplaire imprimé.»

«Je ne possède pas d'i-Pad ou de quelque autre i-gadget et je n'en veux pas.»

«Je ne souhaite aucunement lire une revue sur un écran ou dans un téléphone.»

«L'idée de lire une revue sur un moniteur est séduisante, mais je ne vois pas quel est le besoin de l'avoir en format



portable.»

Vous, qu'en pensez-vous?

DISPOSITIF DE RÉCUPÉRATION D'UNE MAQUETTE PERDUE

À la suite de ma visite à un club de Toronto, on m'a présenté un dispositif de récupération d'une maquette perdue qui s'appelle le LOC8TOR et comme j'ai aidé des modélistes à retrouver la leur à deux reprises lors de récents rassemblements, je suis d'avis que tous les pilotes devraient équiper leurs avions de ce type de dispositif; typiquement, une pile alimente un récepteur embarqué qui envoie un signal à un localisateur que l'on tient dans la main et qui retentit plus fort à mesure que l'on s'approche de la maquette.

Le LOC8TOR possède une portée de presque 200 mètres et il m'a beaucoup impressionné. En fait, j'en ai déjà acheté un afin de m'en servir. Je recommande fortement aux pilotes d'en installer un à bord de leur maquette de valeur. Vous trouverez d'autres renseignements au <http://www.loc8tor.com/primary-products/loc8tor-lite.html>. ✈

Saskatchewan (K)



Heinz Pantel
Zone Director
306 781-7400

42484L
zd-k@maac.ca

I certainly hope that every one of you had gotten lots of flying time in. For the most part, we had fair to hot weather.

To my understanding we had a first, Yup, we had a Wedding at a MAAC-sanctioned flying field and I might add that it was the bride's idea to have it there. The location was at the Swift Wings RC Flying Club. Congratulations go out to Cory and Amanda Dyck. Who says that the way to a man's heart is always through his stomach. Sometimes it's through his hobbies also.

We have a new club in our midst!

I would like to welcome the K-Town Skyscrapers RC Club of Kindersley, Saskatchewan. From the pictures I have seen of their field, all I can say is they do have a mighty fine flying facility. I'm certainly looking forward to trying it out.

Talking about flying fields, I draw your attention to our club in the southeast corner of our province. As you may remember Estevan's Sun City Prop Busters had lost their flying site due to the coal companies' expansion. Well, finally, they now have their new field in operation.

I was in Estevan and had a look and was amazed at the community support that they received. Local businesses supplied everything from bulldozers to two large cranes to lift donated buildings into place for their clubhouse/storage shed. Next year should be a great flying season



Newlyweds Cory and Amanda Dyck enjoying the evening at the Swift Wings RC Flying Club Inc. / Les nouveaux mariés Cory et Amanda Dyck profitent de la soirée au Swift Wings RC Flying Club Inc.

for both Kindersley and Estevan in their new facilities.

I have noticed over the past few years that there had been a lull in activities, but this past year, I noticed a spark of activity in a number of clubs. Let's try to rekindle our passion for RC flying and start supporting other clubs by attending their events throughout the coming year. For those clubs who haven't held an event for a while, support for nearby clubs just might rekindle interest, and growth, locally.

We certainly could use new members also, so let's try to focus on new mem-

bership drives. Some of us aren't getting any younger and we do have such a great hobby that it would be a shame not to share it with the youth of today. So let's give it some thought and look around. Look at your club memberships, they are dwindling. Let's ask ourselves how we can stimulate the youth of today to join us in radio controlled flying.

So, with that thought, I will sign off and since this will come out in November, I will wish each and every one of you a very merry Season's Greetings and a joyous New Year. ✈

Saskatchewan (K)



Heinz Pantel
Directeur de zone
306 781-7400

42484L
zd-k@maac.ca

J'espère que vous avez tous réussi à beaucoup voler. Nous avons connu de la météo plutôt chaude.

D'après ce que j'ai compris, nous avons assisté à une grande première : un mariage a été célébré à un club parrainé du MAAC... et c'était l'idée de la mariée de procéder ainsi! L'endroit, c'était le terrain du Swift Wings RC Flying Club. Félicitations à Cory et à Amanda Dyck. On a déjà dit qu'on gagne son homme par l'estomac; ça réussit aussi par le biais de ses passe-temps.

Nous comptons un nouveau club!

J'aimerais souhaiter la bienvenue au K-Town Skyscrapers RC Club de Kindersley (Saskatchewan). D'après les photos que j'ai vues de leur terrain, les membres ont de bien belles installations. J'ai bien hâte d'essayer la piste.

Puisque je parle de terrain, j'attire votre attention à notre club du Sud-est de la province. Vous vous souviendrez que les Sun City Prop Busters d'Estevan ont perdu leur terrain précédent en raison de l'expansion des entreprises de charbon. Eh bien, finalement, leur nouveau terrain est opérationnel.

J'étais à Estevan et j'y ai jeté un coup d'oeil; j'ai été renversé de tout l'appui

communautaire dont les membres ont bénéficié. Des entreprises locales ont offert des béliers mécaniques (bulldozers), deux grues afin de soulever des bâtiments qui leur ont été donnés et qui serviront à titre de clubhouse et de remise. L'année prochaine s'annonce très bien pour Kindersley et Estevan, dorénavant installés à leur nouvel emplacement respectif.

J'ai remarqué au cours des dernières années que l'activité semblait avoir ralenti. Mais au cours de la dernière année, on aurait dit qu'une étincelle a redonné de l'énergie chez plusieurs clubs. Faisons renaître notre passion du vol télécommandé et appuyons les autres clubs

suite à la page 33

South East Ontario (L)



Brad Egan 48597
Zone Director
905 830-1801 zd-l@maac.ca

Well, its November and it has been a year now since I became the Zone Director for South East Ontario.

For the most part, it has been very educational but it has also been a lot of fun at times. I have had the opportunity meet a lot of new people from different areas that I normally would not have gone to, before. I have had the privilege of flying with a lot of you. It has been an honor. Thank you.

Being the Zone Director has also had its challenges as most of you have seen by different threads on discussion forums. It is good to talk about issues, discuss options and possible solutions but quite often, we see discussions devolve into arguments and name calling. Its rather counterproductive when discussions take that turn. We are allowed to disagree with each other. We all have our own opinions and ideas on topics or

situations, and that's normal. So I would ask that when controversial topics do arise, please keep the conversations civil and productive.

As the leaves change into their fall colors and falling from the trees, the indoor season is kicking into high gear. I have seen several of our clubs sending out notices with dates and locations for indoor flying. If you have never flown indoor, try it. It is a challenge. And it really teaches you how to use controls you normally wouldn't use flying outdoors at your club fields. I guarantee you, after a winter flying indoors, your skills will be improved and you will be a better flyer next summer, when you go out to the field.

Our zone, as of today Oct 9th, has 1,830 open members, 142 juniors for a total of 1,972 members. We have the largest membership count in the country, and are one of the smaller zones geographically. That poses its own challenges.

Most of our population is very densely packed into a small area. We are being

faced with a challenge of finding land for flying clubs to fly from. In the past couple of years, a few clubs have been displaced from their homes and were forced to look for new locations. Some have been successful in finding new flying sites while others were not so lucky.

There are also a few clubs that know their time is limited in their current location due to urban sprawl, and residential neighbourhoods encroaching on them. Our zone is one of the more challenged zones in this regard and clubs that have to relocate are being made to push further and further out, making it hard to retain membership.

In the coming year, if any of you know about potential sites that could be a new home to a club, or know a landowner who would welcome an RC flying club, let me know. I would like to catalogue that information and disperse it to clubs that may be relatively close and in need of such contact info. This would be a huge help to a lot of our friends.

Fly Fun, Fly Safe.. ✈

Sud Est Ontario (L)



Brad Egan 48597
Directeur de zone
905 830-1801 zd-l@maac.ca

Eh bien, nous sommes rendus en novembre et il s'est écoulé une année depuis que je suis devenu le directeur de zone pour le Sud-est de l'Ontario.

En gros, l'expérience jusqu'à maintenant a été très formatrice mais elle a souvent été agréable. J'ai eu l'occasion de rencontrer bien du nouveau monde en provenance de plusieurs régions où je ne me serais pas rendu auparavant. J'ai eu le privilège de voler en compagnie de plusieurs d'entre vous. Merci!

Être le directeur de zone comporte aussi sa part de défis si plusieurs d'entre vous avez suivi les fils de discussion dans divers forums. C'est bien de parler des problématiques, de discuter des options et de possibles solutions mais souvent, ces discussions dégénèrent en arguments et à l'emploi de noms peu flatteurs. Il est contreproductif de voir la discussion prendre ce virage. Nous avons certainement le droit de ne pas être d'accord. Nous avons tous nos opinions et idées sur des sujets ou des situations, et c'est nor-

mal. Je demanderais donc de garder un ton civil et productif lorsque de tels sujets controversés sont exposés.

À mesure que les feuilles revêtent leur coloris automnal et qu'elles tombent des arbres, la saison de vol intérieur s'amorce. J'ai constaté que plusieurs clubs envoient des avis notant les dates et les lieux de vol intérieur. Si vous ne l'avez jamais essayé, vous devriez. C'est tout un défi. Et le vol intérieur vous apprend à utiliser des contrôles que vous utilisez moins à votre terrain de vol. Je vous garantis qu'après un hiver passé à vous exercer au vol intérieur, votre aptitude de pilotage se sera améliorée et vous serez un meilleur pilote en vous dirigeant à votre terrain de vol, l'été prochain.

Aujourd'hui (9 octobre), notre zone compte 1 830 membres libres, 142 membres cadets (juniors) pour un total de 1 972 membres. Nous comptons le plus grand nombre de membres au pays malgré que nous soyons l'une des plus petites zones, du le plan géographique. Cela comporte sa part de défis.

La majeure partie de notre population se retrouve densément répartie sur une petite zone géographique. Nous devons

chercher longtemps avant de trouver une parcelle de terrain qui se prête à nos activités de vol télécommandé. Depuis quelques années, quelques-uns des clubs ont été forcés de quitter leur terrain et d'en rechercher un nouveau. Certains ont réussi à en trouver; d'autres n'ont pas eu cette chance.

Certains clubs savent que leur temps est compté à leur terrain actuel en raison de l'étalement urbain. Notre zone vit à l'heure de ce problème et les clubs forcés à se relocaliser doivent chercher de nouveaux terrains de plus en plus loin, ce qui fait que le nombre de membres peut diminuer.

Au cours de la prochaine année, si quelqu'un connaît des terrains de vol potentiels qui pourraient accueillir un club, ou si vous connaissez un propriétaire terrien qui ne s'opposerait pas à l'arrivée d'un club de maquettes télécommandées chez lui, faites-moi signe. J'aimerais cataloguer ces renseignements et les distribuer aux clubs situés non loin qui ont besoin de cette information. Cela aidera énormément plusieurs de nos amis.

Pilotez avec plaisir, pilotez en toute sécurité.. ✈



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

Jeff Squire, président des Skyharbour Modelers, rapporte que le troisième spectacle aérien annuel à l'aéroport de Goderich a connu beaucoup de succès entre les 16 et 18 août. Les Kincardine Cloudbusters et les Skyharbour Modelers ont combiné leurs efforts afin d'être les hôtes de cet événement qui ne cesse de croître. Environ 45 pilotes en provenance de partout en Ontario s'y sont rendus, au grand bonheur de plus de 500 spectateurs. C'est très agréable de voir des clubs regrouper leurs forces afin de faire en sorte que les rassemblements fonctionnent. Félicitations, les gars!

David King, président des Forest City Flyers, nous rapporte que leur Fun-fly 60e anniversaire était sensationnel; entre 70 et 80 personnes -- pilotes et spectateurs -- étaient de la partie. Mark Waller (MAAC 45850) a remporté l'adhésion gratuite au MAAC pour 2014. Félicitations, Mark!

Jim Prowse, de London (Ontario) aime beaucoup faire voler ses maquettes sur flotteurs. Malheureusement, il ne lui est pas possible de le faire localement. Y a-t-il un emplacement non loin de London? Est-ce que quelqu'un peut aider Jim?

Jim a aussi partagé cette histoire alors qu'il s'adonnait à du vol d'hydravion au Michigan. Lisez ce compte-rendu jusqu'à la fin; c'est une sacrée histoire.

«L'action se passe à Addison Oaks Park, à l'ouest de Romeo (Michigan). Il fait très beau, le mercure se situe à un peu plus de 20 degrés Celsius, il souffle petite brise de 5 km/h.

«Se rendre là est une promenade de trois heures mais elle en vaut la peine puisque tous les modélistes peuvent procéder à plusieurs vols sans que le bateau de récupération ne soit trop occupé. Au moment où nous nous apprêtons à repartir, je ne prête pas beaucoup attention à une berline Ford qui fait reculer une petite remorque d'aluminium transportant un petit voilier sur la rampe de lancement. Barb me crie soudainement. Je me retourne et constate que le conducteur a reculé remorque et véhicule dans le lac. Il a fait un porte-à-faux (jackknife) contre le quai et reste coincé. Semble-t-il que son pied a glissé de la pédale des freins vers celle de l'accélérateur.

«Quelques-uns d'entre nous nous sommes rués vers la rampe de lancement. Le conducteur se porte bien, le moteur de son véhicule tourne encore mais la berline flotte au-dessus de la rampe. Pas de traction, évidemment, si bien qu'elle ne peut se déplacer vers l'avant et l'eau a atteint les coussins du siège et la partie inférieure du tableau de bord.

«Barb est partie chercher de l'aide puisqu'il n'y a aucun signal cellulaire. Je n'ai pas de courroie de remorquage. Je lui ai lancé la bouée de sauvetage et la corde, j'en ai attaché une extrémité autour de la suspension et l'autre à ma boule de remorquage et j'ai doucement essayé de remonter mais la corde a cédé. Diantre. Barb est revenue après avoir trouvé une cabine téléphonique et avoir averti le bureau du parc.

«Au moment où le garde-parc et superviseur est arrivé, il s'est mis sur la radio et a exigé un camion à benne bas-

culante d'une tonne ainsi qu'une chaîne servant aux bûcherons. Personne ne veut accrocher ce dispositif en raison de possibles poursuites. Le conducteur de la voiture s'est occupé de son extrémité et j'ai attaché l'autre au véhicule lourd. Avec un peu d'effort de la part du moteur diesel, la Ford est de retour sur la terre ferme. Les portes, une fois ouvertes, ont laissé déferler plusieurs gallons d'eau sale.

«Entre-temps, l'un des autres modélistes a emprunté le bateau de récupération afin de ramer plus loin sur le lac, le temps de rattraper le petit voilier, parti à la dérive. Il y est parvenu juste à temps avant que la canne à pêche, l'équipement et le porte-monnaie du propriétaire ne passent par-dessus bord. Le propriétaire de la Ford avait récupéré la remorque et il s'apprêtait à reprendre son voilier dessus et à retourner chez lui!

«C'était toute une journée.»

Merci d'avoir partagé les péripéties, Jim. J'espère que toutes vos sorties avec vos maquettes d'hydravion ne se terminent pas toutes comme ça?

Bryan Hewitt, Bryan Mailloux, Peter Douppnik, Rob Morrison, Bill Fry et moi-même vous souhaitons un Joyeux Noël et une Bonne année. Profitez de la saison de vol intérieur et souvenez-vous d'amener un jeune.. ✈

OAKVILLE MILTON FLYING CLUB



Toronto West Swap Meet

Sunday February 9, 2014
9 am - 12 noon

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

ENTRY
\$5.00

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

The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wyecroft Road 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 Rasheed Juman at:
rasheed.juman@gmail.com 647-868-2850**

SEE YOU THERE!

South West Ontario (M)



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

Jeff Squire, President of the Skyharbour Modelers, reports that their third annual airshow at the Goderich Airport on August 16 to 18 was another success. The Kincardine Cloudbusters and Skyharbour Modelers joined forces to host the event, which just keeps getting bigger every year. Some 45 pilots attended from all over Ontario and put on a show for over 500 spectators. It's good to see clubs combining their resources and making events work! Congratulations guys!

David King, President of the Forest City Flyers, reports that their 60th Anniversary Fun Fly was a great event with approximately 70 to 80 in attendance between pilots and spectators. Mark Waller (45850) won the free MAAC 2014 Membership. Congratulations Mark!

Jim Prowse from London loves to fly off of water. Unfortunately, being able to fly floats locally is not possible. Is there a location close to the London area where float flyers can fly? Can anyone help?

Jim also shares his story of float flying in Michigan. Read to the end, as it's quite the story.

"Addison Oaks Park, west of Romeo Michigan, it's lovely, low 20s day, five km/h breeze.

"It's a three-hour drive each way for us, but worth it as everyone has several flights with no major boat recoveries. As we are about to leave, I'm not paying too much attention as a Ford sedan backs a little aluminum trailer and small sailboat down the boat ramp. Barb hollers and I look around to see he's backed the whole rig into the lake, he's jackknifed into the



Spectators at the Skyharbour Airshow at the Goderich Airport get a chance to walk through the pits, take pictures and talk to the pilots. / Les spectateurs au spectacle aérien Skyharbour à l'aéroport de Goderich ont eu la chance de parcourir les puits, de prendre des photos et de parler aux pilotes.

dock and trapped momentarily. Apparently his foot slipped off the brakes, onto the gas.

"A few of us run down to the ramp to help out. The driver is okay, car is still running, but off the ramp, no traction, can't move it forward, water is up as

high as the seat cushion tops and the bottom of the dash.

"Barb goes running to find help, as there is no cell reception. I don't have a tow strap. I toss him the life preserver/rope, tie it around the suspension and my hitch and gently try to ease him out, but the rope breaks, bummer. By now Barb's back. After finding a cabin with a phone, she

called the park office.

"Just as the Ranger/Supervisor shows up, he radios for a one-ton dump truck, and a logging chain. They won't hook it up because of liability concerns, so the car driver does his end, I hook onto the truck's hitch. With a bit of diesel grunt, it's back on the shore, open the doors and many, many gallons of dirty water are draining out.

"Meanwhile, one of the other flyers has taken the recovery boat out and rowed across the lake to recover the

drifting sailboat, getting there just in time to catch the rod/reel/equipment/wallet, etc. as they were about to slide overboard. The car owner had recovered the trailer and was going to load the boat and drive home!

"Quite a day indeed."

Thanks for sharing the story Jim. I trust not all your float flying adventures end like this?

Bryan Hewitt, Bryan Mailloux, Peter Doupnik, Rob Morrison, Bill Fry and myself all wish you a Merry Christmas and a Happy New Year. Enjoy the indoor flying season and remember to take a youngster flying.. ✈



ave King (left) President of the Forest City Flyers congratulates Mark Waller (right) MAAC 45850, the winner of the MAAC 2014 membership. Congratulations Mark! / Dave King (à g., président des Forest City Flyers) félicite Mark Waller (à dr., MAAC 45850), gagnant d'une adhésion 2014 au MAAC. Félicitations, Mark!

Saskatchewan (K)

suite de la page 30

en nous rendant à leurs événements, l'année prochaine. Un conseil aux clubs qui n'ont pas organisé de quoi depuis un moment : vous pourriez relancer l'intérêt local et faire croître le vôtre en organisant à nouveau quelque chose?

Nous pourrions certainement aussi accueillir de nouveaux membres; tentons d'en recruter. Certains d'entre nous ne rajeunissons pas et nous évoluons au sein d'un passe-temps si passionnant qu'il serait dommage de ne pas en partager les joies avec la jeunesse d'aujourd'hui. Pensons-y et regardons autour de nous. Examinez de près l'adhésion au sein de votre club; le nombre de membres diminue. Demandons-nous comment nous pouvons encourager les jeunes à entrer au sein de notre discipline.

Je vous laisse sur cette pensée et comme cette chronique paraîtra en novembre, je vous souhaite un bon temps des Fêtes et une Bonne année. ✈

WE HAVE ALL MODELS IN STOCK / NOUS AVONS TOUT LES MODELS EN INVENTAIRE

Great Combo Available

Great combo with engine or wingbag ask for a quote

Pilot RC

100cc Pilot Arf Free Wingbag



All-Size

Available



YAKM55

Featuring a new wing specially designed with a larger aileron made for the toughest 3D maneuvers.

All-Size

Available



Columbia 400

Pre-installed Navigation LED lights with programmer and Wiring

All-Size

Available



YAK54

Carbon Fiber accessories. Many schemes available.

All-Size

Available



Edge 540

Canister room ready for different size canister. SFG on the wing tip included!

All-Size

Available



EXTRA 330SC

Carbon Fiber accessories. Many schemes available.

New

Design



Skyline-182

Cowl is factory mounted and with precut side air outlet Canister tunnel fits most standard canisters

All-Size

Available



EXTRA 300

Carbon Fiber accessories version Fuselage is set up for canister installation

All-Size

Available



Decathlon

Strong Light Weight Construction Can hover

218"

30%



BERGFALKE

Tow release system. Spoilers setup included.

All-Size

Available

Sbach 342



Shop online / Magasiner en ligne

www.amr-rc.com

+1 855-747-2444

2550 Chemin du Lac, Longueuil, Quebec J4N 1G7



WE HAVE ALL MODELS IN STOCK / NOUS AVONS TOUT LES MODELS EN INVENTAIRE

Low Cost Shipping

Shipping at very low cost from East to West Canada

AeroWorks

New Extra 260 Freestyle



New

2013

All-Size

Available

New

Design

All-Size

Available



Laser 200 ARF-QB

Strong Light Weight Construction
Pre mounted 7075 Aluminum
Landing gear



EDGE 540

Unbeatable stability and precision
to please both the beginner as well
as the advanced competitor



GT Trainer

Finally a trainer truly designed for
the very popular smaller gas en-
gines



YAK 55

Designed for both precision and 3D
style flying.



All-Size

Available



Extra 300

Generous control surfaces and an awesome power to
weight ratio make this a plane you'll want to fly every
visit to the field!



30cc

Available

Ultimate 20-300

Based on the 150cc Ultimate 20-300
the new 30cc Ultimate 20-300 is
sure to impress even the most de-
manding pilot.



All-Size

Available



Shop online / Magasiner en ligne

www.amr-rc.com

+1 855-747-2444

2550 Chemin du Lac, Longueuil, Quebec J4N 1G7



Aircraft Modelers Research

THE BUTTERFLY PROJECT



by David Surry 2352

Photo credits and thanks to
Tom Jory, Court Robinson, Jeff Kool and Jean Surry

For each of the past few years, the SouthWestern Ontario Old Timers Club (SWOOT) has agreed on a winter building project. The first was the Olympic III (an 11' span sailplane kit available from SkyBench, that we electrified) for which we had seven initial takers leading to four finished models, one non-starter and two still under construction. It makes a superb electric sailplane for our non-competitive group.

In the winter of 2011/12, we decided to look for a simpler project that might get more participation. Our late president, Hal Mountain had been very fond of building the Dynaflyte Butterfly as an electric sailplane and he suggested this as a project before his untimely death in the summer of 2011.

After some discussion, we decided that indeed the Butterfly would fit the bill. By an interesting coincidence, before his death, Hal had been corresponding with Court Robinson of the Orillia Aero Modellers club, and I just happened to run into Court in the Fall of 2011. Hal was the common factor who came up in conversation, as did the proposed Butterfly project. This brought two or three other interested participants into the project. All in all we ended up

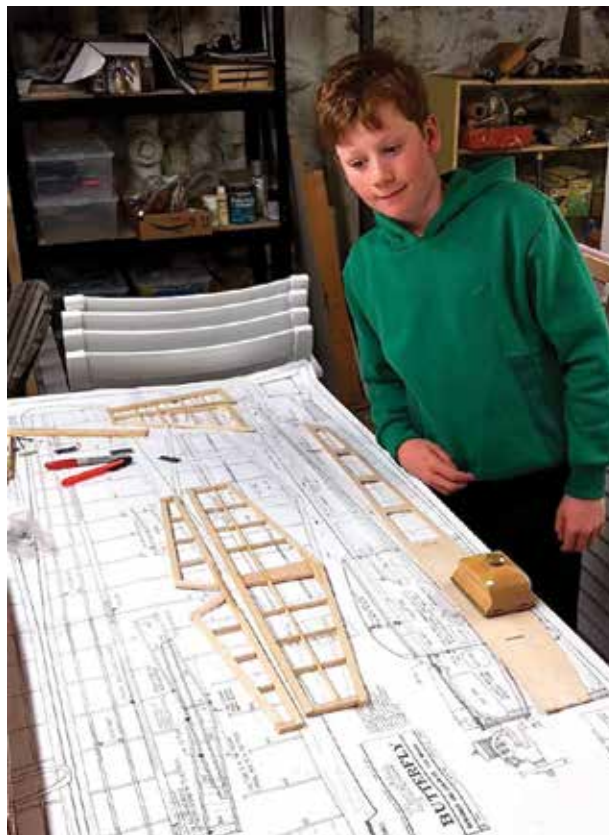
with at least nine Butterfly builds, including one being built by my grandson in Boston, spread over two winters; 2011/12 and 2012/13.

The Dynaflyte Butterfly is a 100" span trainer designed by Tom Williams that was originally intended to have a .15 gas engine and undercarriage in a tail dragger configuration. Hal simply left off the landing gear, used an electric motor with a large 4200mAh 3S battery to get the CG in the correct location. Rudder, elevator and throttle makes up the control suite.

His models, he built several, were all very successful light wind soaring aircraft. This trainer's docile nature is primarily due to its thick flat-bottomed airfoil section, ample dihedral and fairly light construction.

Through interaction with Orillia's Harold Casey and the inevitable internet, we discovered that the Butterfly's heritage dates back to the 1974 design of the 'Windrifter' sailplane, also by Tom Williams and kitted by Craft Air (Part kits are still available from SkyBench). An alternative fuselage lead to the Craft Air Butterfly, and then Craft Air was taken over by Dynaflyte. In parallel, a smaller scaled-down version of 72" span was known as the Drifter II sailplane which was also modified to become a 1/2A trainer called the 'Piece o' Cake', but this is no longer commercially available.

Coincidentally, I had already built one of these a few years ear-



Our youngest Butterfly builder, David James Surry of Boston



A Club of Butterflies escaping the winter. From L to R: Roger Van der AA, Alvin Shapiro. Dave Surry, Jeff Kool, Tom Jory and Stan McClure. Not all are holding their own models; some are vintage Hal Mountain Butterflies.



Two members of the Orillia club: Mark Wandel with fuselage, and Court Robinson

lier, and despite the almost identical shape and construction techniques, I hadn't realized the family connection. What's more Harold Casey had plans of a smaller 70" span Butterfly with a similar fuselage and tailplane but with a wing of quite different layout to the other two. We never did find the origin of that one.

As we began the project, we made some communal decisions about modifications we might make for our electric sailplane. We all agreed on omitting the landing gear, although Jeff Kool did include gear in a form that could be removed easily. The primary modification was to extend the nose, so that we could use a smaller 2200mAh 3S battery more suitable to the A/C's requirements and to save weight.

We started conservatively thinking that a 1 1/2" nose extension would do, but soon found out that was not enough and that about 3" was what was needed. This means our Butterflies are all a bit different depending on when they were built. The extensions were accomplished by using a scarf joint on the balsa sides and adding internal reinforcement. Some of us also made small fuselage modifications to streamline the wing mount at the trailing edge, and to lighten the tail end by removing some extraneous material under the stab mount.

We also adopted 1/4" CF rod joiners rather than the steel rods supplied, which saved 2 or 3 ounces. The carbon rods had performed without incident in flight, although recently two of us had hard landings where the rods sheared in the middle without damaging the wing at all; sort of a sacrificial component when highly stressed. But another mishap while in-flight caused us to rethink. The wing was only under mild load at the time, while others have performed steep spiral dives with no problem.



Don Arthur's model ready for covering, along with Jeff Haywood, both SWOOT members



Close-up of construction details of the fuselage, and the tabs added to prevent wing rotation

We suspect the problem arose from damage caused by the sharp ends of the brass wing tubes bearing on the CF rods. CF is very sensitive to dents or impact damage. Some of us have used CF tubes in the wing which alleviate the problem. The others are bellowing out the ends of the brass tubes so that a sharp corner indent can't happen. A good tight fit of the rod in the tube is also important. So far so good!

Finally, small 1/16" plywood tabs glued to the bottom of the wings provided a simple way of preventing the wing rotating arbitrarily on the single wing rod, and removing the variation that happened if one just left that function to the wing saddle on the fuselage as recommended in the plans. Some of these changes are illustrated in the accompanying photos.

Throughout the build period, which has extended through the 2012/13 winter season, we would hold regular 'prayer meetings' to discuss progress, problems and solutions. The most popular choice of motor was the Turnigy 35-30 1100kV running an 11 x8 folding prop through a 30A Turnigy ESC and providing about 250-300W. Final A/C weights are between 49ozs. and 78 ozs; the average being about 60 ozs +/-.

When Hal died, many of his A/C were generously donated to the SWOOT club by his family. I had picked up a fuselage and tail assembly that had been through the wars, so I decided to refurbish this model and just build a new wing, but I also adopted the airfoil from the Oly III which had shown such excellent gliding performance.

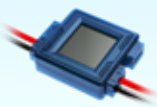
This gave me a wing that was about 30% thinner than the standard Butterfly and had a raised entry rather than a flat bottom. Nevertheless to maintain the Butterfly spirit, the open planform construction remained the same, except for beefing up the main spar to compensate for the thinner section.

continued on page 76

GREAT HOBBIES

SKY500005
Watt Meter 150A

Measures:
energy (Wh)
charge (Ah)
power (W)
current (A)
voltage (V)



\$34.99

SKY600053
SkyRC 14S 10A Super BEC



\$59.99

SKY600009
eFuel Power Distribution Strip



\$25.99

SKY100038
B6 Ultimate Duo
Multi-Charger 200Wx2



\$149.99

SKY300019
Swift 10A BL ESC Airplane



\$12.99

SKY300020
Swift 20A BL ESC Airplane



\$19.99

SKY300021
Swift 35A BL ESC Airplane



\$24.99

SKY300022
Swift 50A BL ESC Airplane



\$29.99

SKY500010-01
Optical Heli Tachometer
4500 RPM



\$64.99

SKY600059
Digital Helicopter Pitch Gauge



\$34.99

SKY300023
Hornet 60A BL ESC Heli/Air



\$69.99

SKY300024
Hornet 80A BL ESC Heli/Air



\$89.99

SKY100017
B6 Ultimate 20A/400W
DC Multi-Charger



\$89.99

SKY100018
Ultimate 800W Duo DC
Multi-Charger 400Wx2



\$169.99

SKY100064
T6755 AC/DC Touch Scr
Multi-Charger 55W 1-6S LiPo



\$94.99

SKY10006801
6X80+ Balancing Multi Charger
10A/80W w/Bluetooth



\$99.99

SKY100072
T6200 DC Touch Screen
Multi-Charger 200W 1-6S LiPo



\$119.99

SKY600011
SkyRC BEC 3A



\$12.99

SKY600047
SkyRC Dual Power Regulator



\$99.99

SKY600049
SkyRC 2S 10A
Linear Voltage Regulator



\$39.99

SKY20001103
eFuel 60A AC/DC Power
Supply 15-24V 1200W



\$229.99

SKY200013
eFuel 30A AC/DC Power
Supply 12-18V 540W



\$119.99

SKYRC 



Awesome Value!

SNM2200
PT-17 Stearman



\$159.99

SNM2300
Pilatus B4

Hotliner Fun!



\$149.99

SNM1500
4ch Mini P47



\$94.99

SNM1100
4ch Mini P-51 Military



\$89.99

SNM1300
4ch Mini F4U Corsair



\$89.99

SNM1200
Mini Hurricane PNP



\$89.99

SNM1400
Mini FW190 PNP



\$89.99

SNM1600
Mini Sbach 342 PNP



\$94.99

SNM2100
Extra 300 PNP



\$219.99

MAAC MEMBER 5% NOVEMBER PROMOTION

Add the following part number to your order to receive a one time 5% discount on your order total (before taxes and shipping). Offer expires Nov 30th 11:59pm AST, Limit one per customer, not retroactive, can not be combined with any other coupons or promotions.



TGHEQ6AC
Q6 AC/DC 4-Port Multi
Charger Li-Po/NiMH



\$189.99

TGHEV6AC
V6AC AC/DC Multi
Charger Li-Po/NiMH



\$59.99

TGHFFSHG
Free Flight

\$19.99



TGHRCSHGK
R/C PNP Kit

\$64.99

SPARROWHAWK GLIDER
Get Performing Hotliner Fun!

Team GREAT HOBBIES Premium Batteries

IN STOCK!

DELUXE Materials Let's BUILD SOMETHING Together!

High quality modelling adhesives and Scenery products.

GensACE 651P 10000mAh High Discharge Li-Po Battery

HUGE SELECTION AVAILABLE NOW

GensACE EXTREME POWER

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

2012 F2 World Champs Team Manager's Report



THE TEAM

The Canadian team for the 2012 F2 (Control-Line) World Championships (WC) included the following members:

F2B – Precision Aerobatics: Kim Doherty, Konstantin Bajaikine, and first timer at the worlds Peter Hanson.

F2D - Combat: Ivan MacKenzie, Patrick MacKenzie and first timer Yaroslav Melnikov.

THE SITE

The competition took place in Pazardzhik, Bulgaria, a small city roughly 100 km south of the capital Sofia. The circles for F2B (one concrete, one grass) and F2D (two grass) were located on an island between the old and new course of the Maritsa river. The soil was quite sandy, and due to late planting and one of the driest summers in 50 years, the grass was so-so. The organizers did their best to keep the sand down with regular watering, but it was nevertheless quite a challenge to keep all our equipment sand-free.

GETTING THERE

For some of us, getting our equipment on the plane in Toronto was quite an ordeal. Initially, they were unwilling to accept our model boxes due to Transport Canada regulations regarding equipment previously in contact with hydrocarbons (gasoline, propane, etc.). After a long wait for a supervisor, followed by much discussion about our fuel, new vs. used models, bladders, pulling open luggage to show them equipment, etc., etc., etc., we were finally allowed to check our model boxes. Not the best way to start the trip.

Although the team took four different routes, we all arrived in Sofia at roughly the same time. A relatively short car ride got us to Pazardzhik, where we were lucky to stumble across the hotel parking lot in some very twisty, narrow city streets. Yaroslav and Kim, who both had very tight connecting flights at Heathrow, had to return to Sofia the next day to pick up their model boxes.

GETTING READY TO COMPETE

Once everyone had their models, the first few days were spent getting everything in order, getting some test flying done, and getting our models processed. On the final practice day, tragedy struck as Kim crashed his stunter. The model was damaged beyond his ability to repair with the facilities at hand, so unfortunately his World Champs was done before it got started.

THE PRECISION AEROBATICS COMPETITION

After the loss of Kim's model, the F2B team was down to two fliers. The competition consisted of two preliminary rounds, with each competitor flying two flights per round. At the end of the preliminary rounds, the top 15 pilots moved on to a three flight fly-off. Konstantin and Peter put in some solid flights and were happy with their results.

INDIVIDUAL F2B RESULTS

- 1st – Igor Burgor, Slovakia
- 2nd – Alexander Schrek, Slovakia
- 3rd – Jiri Vejmla, Czech Republic
- 25th – Konstantin Bajaikine, Canada
- 39th – Peter Hanson, Canada

TEAM F2B RESULTS

- 1st – U.S.A
- 2nd – China
- 3rd – Ukraine
- 13th – Canada

THE COMBAT COMPETITION

In combat, the competition is a random draw, double-elimination contest. In other words, lose twice and you're done.

This year luck was not on our side. I lost one match in what many observers said was an error in cut count, Yaro lost a match when his opponents lines got stuck in his handle (a DQ), and Pat lost a match due to leaving his lines over his opponent's lines (another DQ). I can't remember the last time Team Canada has had a DQ at the Worlds, and this year we had two. Giving away matches is not something you can do at this level, so our final placings were lower than we hoped.

INDIVIDUAL F2D RESULTS:

- 1st – Audrius Rastenis, Lithuania (8 wins, 1 loss)
- 2nd – Igor Trifinov, Russia (7 wins, 2 losses, won fly-off)
- 3rd – Igor Dimentiev, Moldova (7 wins, 2 losses, lost fly-off)
- 26th – Ivan (2 wins, 2 losses)
- 44th – Yaro (1 win, 2 losses)
- 58th – Pat (0 wins, 2 losses)

TEAM F2D RESULTS:

- 1st – MoldovaF
- 2nd – Lithuania
- 3rd – Spain
- 15th – Canada

GETTING HOME

Usually getting home after the competition is quite uneventful, but the F2D team got quite a shock when checking in our model boxes in Sofia. We were informed that the oversize charge for getting the boxes back to Canada would be 300 Euros per box. After paying this fee, we are now the 'proud' owners of some of the most expensive combat models on the planet!

FINAL THOUGHTS

Thank you to all the team members for their efforts and their professionalism. And a special thank you to Stuart Henderson, who once again designed our great team uniforms. ✪



Tell us your stories

We are looking for good ideas and great stories!

Articles should be about
475 words with 4 to 6 photos.
Model Profiles should be about
300 words with 4-6 photos.

Racontez-nous une histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées
et des histoires sensationnelles.
Les articles proprement dit devraient compter
environ 475 mots et comporter de 4 à 6 photos.
Les profils de maquettes devraient compter
environ 300 mots et comporter de 4 à 6 photos.

F2B Technical Report

For the past few years I've competed at the Canadian F2B Control-Line Precision Acrobatics Team Trials, made the team each time, but for a variety of reasons was unable to go. After qualifying for the team again, and with the support of my wife, I made the commitment to go to the 2012 FAI Control Line Worlds in Pazardzhik Bulgaria. There was also a lot of support from the other Team pilots which was a big help as I prepared for my first World Championships.

There were a lot of beautifully prepared planes at the flying site; some were new to me, and others I recognized. There were also multitudes of plane designs – what else would you expect from the best pilots/designers. However there has been a trend over the past few years from some of the pilots/designers to build planes that resemble full-scale aerobatic aircraft. Construction techniques ranged from the traditional balsa-wood airframe with covering, to composites utilizing molded materials such as carbon and Kevlar.

Two-strokes were still the most popular motors in terms of sheer numbers, however a growing number of pilots are switching to electric. The entire Chinese team, one of the most dominant teams, were still using 4-stroke motors. I use to use a Saito 4-stroke, which was great for power but somewhat heavy. I'm now using a Retro Discovery 0.76 2-stroke, a much lighter and more powerful motor.

Heading to Bulgaria I really did not know how my flying would rank against the world's best, so my first goal was to NOT finish dead last. If I finished ahead of the last placed pilot I would be happy.

Before the Worlds the official grass circle was available for anyone who wanted to practice. I use this term loosely because we don't go to the World Championship to practice. These practice flights are used to tune the airplane and get a feel for the air. The weather was hot with very little wind, which meant you were sometimes flying in your own turbulence which bounced the plane around a bit. My plane was performing well and I was flying well. I felt good.

In contrast to the practice day the first part of the week was plagued with high winds and challenging weather. Despite the challenging conditions, at the end of the first round I saw my name in 27th spot! I was "over the moon."

During the first Round I studied how the top pilots flew their pattern. There was a rhythm and cadence to their flying that made their presentation more appealing. So for my next flight I tried to mimic what the top pilots were doing. It seemed to work as my score improved again.

For my final round the wind from the first two days of the competition had gone. There was a calm steady breeze – it was stunt heaven. The pilots who flew two official flights today had a big advantage over the pilots who had to fly in the high winds of the first two days. What this meant for me was although my scores continued to improve throughout the competition, some pilots saw a dramatic increase in their scores.

The final results of the World Championship would have me listed in 39th position. I left the contest with conflicted feelings. On one hand I was disappointed I could not maintain my first round placing but on the other hand I was happy that I surpassed my initial goal of finishing in the top 75%.

It was a great experience and I look forward to doing even better next time in Poland. ✈

F2D Technical Report

As far as models are concerned, it seems that what's old is new again. For many years, the Beliaev style of combat model was the most common. But over the last few years, 'whale tale' style models - which were popular back in the 80's - have come back in fashion. This year whale tales were used by the majority of the competitors.



Combat Models: Top - Beliaev Bottom - Whale Tale

The whale tale model pictured above, the YMS-3, was designed by our own Yarsoslav Melnikov. It is available for purchase from his web store (aerohobby.ca) along with everything else needed to get into the F2D game. Not only did Yaro use this model at the Worlds, it was also used by the Audrius Rastenis to become World Champion.

Most of the top pilots now seem to be using very similar tactics. They start the match flying in what appears to be a very defensive fashion, however this is clever deception. What they are actually doing is waiting for their competitor's model to get close their streamer. Once this happens, they make a quick manoeuvre back over/under their competitor's plane. If this is timed correctly, their streamer is now gone, their competitor has a single cut, and they have the rest of the match to get two cuts and take the win.

This tactic does have some risks, however. If not timed correctly, a mid-air can result, bringing down one or both models. This tactic can also make for very boring matches. As a result, some people have proposed changes to the streamer (e.g. shorter string) and to the scoring system to try and increase the number of matches with multiple cuts and to reward aggressive over defensive flying.

There were not many rule updates this cycle, but the next cycle brings with it some very interesting rules changes. The most important one is that, at the command of the circle marshal, the pilots must now shut off their engines. This is addition to the automatic shut-off requirement for a model that flies away. It is still not clear exactly when this command would be given, but what it means is that we have two choices: we either make/buy an on command shut-off device, or simply fly the model into the ground. Our experimentation with this rule will start next year with some shut-offs we purchased in Bulgaria that are supposed to shut off with a hard yank on the lines. Other, pricier options include electronic shut-off systems that are available from a few sources. ✈

2013 FAI F3A World Championships



ALTITUDE EFFECTS

The contest was held in the town of Henly on Klip just south of Johannesburg, SA. The altitude at the site was 5300ft but the pressure altitude due to climatic conditions was as high as 6200ft on some days. This increase in altitude for most of the competitors introduced the need for re-trimming and set up changes if any of the original feel and performance of the airplane was to be retained.

On our first few practice flights, we found the ailerons and elevator very sensitive despite feeling that the model was producing less lift. Additional expo and/or reduced travel was the solution and in some case a minor rearwards shift in CG to compensate for the heavy feel inverted. Generally, rudder rates and expo required less changes however tail drop to maintain altitude during knife-edge manoeuvres was more noticeable at altitude.

Snap rolls at high altitudes were quicker with easier entries and exits however spin entries become more critical and very difficult to initiate without a simultaneous wing drop. This relatively easy manoeuvre became the focus of practice in many cases to reduce the probability of zeroing the spin during the competition rounds. Wings with reduced tips like those on the Axiome simultaneously improved the snaps and exacerbated tip stall tendencies.

Additional effort required to manage speed in all areas of the pattern was immediately obvious. Down-lines required additional braking, 50% more in some cases, and horizontal passes needed throttle curve changes to avoid blasting through the sequence. Pitch reduction for props complemented the need to reduce speed. 13 inches was the most popular pitch selection. Quite a bit of effort was required to get our flight times up to the 7-minute mark. As a positive by-product of the altitude, P sequence power consumption typically dropped to 2900mAhrs for a sequence that pushed all of the box limits.

T-CANS

Virtually all monoplanes featured Canalyzers varying in size from 8in spans as seen on the original Osmose T-can to the very large version seen on CPLR's Galactik. The Canalyzer greatly increases the effectiveness of the rudder and was an essential part of the monoplane at altitude. Designers all chose to compromise on the induced coupling in favor of the additional rudder effectiveness.



CPLR's Galactik Canalyzer is almost large enough to be considered another wing, pushing the monoplane design to the limit.

RETRACTS

Brian Hebert introduced retracts into his version of the pattern bi-plane. The design has a cleaner envelope and likely less mixing due to drag induced by the gear. However, full gear

doors were not used so large openings for the wheel wells on the underside of the lower wing may have affected the trim, set up and overall design compromises in other ways.

AERO TWEAKS

There was no shortage of creative airframe tweaks designed to improve or augment flight characteristics that may have been compromised by altitude. Silvestri's Hera S sported these additional removable mini-wings and in-board wing fences to add the lift lost at 6000ft. Silvestri argues that the aircraft requires no pitch trim with the addition of these devices when moving from sea level to 6000ft.



Flared rudders and wing fences were used on many models but this year we also found the flare added to elevators. Hatta's Galaxy outboard elevators were flared to add drag to the aircraft. Flaring of the inboard elevator introduced loss of vertical performance according to the designer and was eliminated in the production aircraft.

The Russian competitor added an interesting double split speed brake. The deployment of the brake is coordinated with low throttle.

BIPLANES VS MONOPLANES



Of the eight finalists, only CPLR's Galactik and Andrew Jesky's Proteus were monoplanes, although both had large canalyzers pushing the very definition of monoplane to the limit. The greater rudder authority of the biplanes at altitude combined with slower speed characteristics presented well, particularly for the F and Unknown sequences. However, during the very windy days they appeared to be a greater challenge to maintain speed and heading.

The biplane dominated the finals with just two monoplanes in the field. The most popular monoplane was easily the Axiome and the Citrin was the dominant biplane; both are Oxia products and flew exceptionally well.

GLOW VS ELECTRIC

Only seven of the twenty-seven semi-finalist (26%) ran glow motors, all being YS170, 175 and prototype 185s in the case

of Onda and Christophe. The top two, Onda and Christophe, obviously executed their sequences with great authority demonstrating the ability of the latest YS monster. However, in several cases the other YS motors did appear to struggle in the wind whereas the standard electric systems ran by the majority of the field never looked down on power. Perhaps the altitude contributed to equalizing the field or even giving the edge to the e-systems.

CONTRA SYSTEMS

The Brenner Sharp Contra Systems were used by several pilots including Robin Trumpp, Silvestri Sebastian, Joseph Szczur and the German Junior, Philip Rennatshauer used a prototype Plettenberg system. In most cases, the system appeared to lack penetrating power on the very windy days and forced the pilot to fly relatively small and very slow sequences which presented poorly or as a minimum provided an additional challenge for the pilot. The Plettenberg system was the exception and retained adequate penetrating power. The added power consumption of the other systems also resulted in a 'dead stick' for Silvestri at the end of his unknown flight due to battery failure. It was evident that these systems are better suited to calm to moderate wind conditions.



FLYING STYLES

Although the windy, high altitude conditions encouraged a faster, bigger flying format, the successful styles demonstrated a higher baseline to clear the turbulent air while maintaining an upper line that did not exceed the 60 degree upper box limit. To achieve this, CPLR, Shulman, Jesky and Onda all flew between the 160 and 185m mark for most of their rounds and truncated their up-lines to stay within the upper box limit. Slow flights were not typical of the top four; however, 7-minute flights for Preliminary rounds were still achieved even on windy days by flying large manoeuvres.

Robin Trumpps Brenner contra powered Mytho S Pro Philip Rennatshauer's Plettenberg prototype contra Onda flew large sequences usually between 160 and 180m out depending on the wind.

SNAP ROLLS

The 2013 WC saw the return of more stringent snap roll judging with slower rotation and a clear or even dramatised pitch break before the rotation being rewarded with higher scores. Fast snaps, even with fairly clear pitch breaks did not typically score well.

INNOVATION

The Trigantic by Gerhard Mayer takes innovation in pattern design to a new level. This aircraft was meticulously designed and built to fit the extremely slow and close style that Gerhard Mayer is now well known for. The design complexities involved with a tri-plane make this aircraft difficult to disassemble and as a result, Gerhard transported the model fully built. Despite its huge size the aircraft weighs just over 4500gms. Battery installation was a complex process involving the removal of the battery tray through a front chin cowl. A look inside reveals the tremendous attention to design details required for such a large aircraft to make weight, let alone finish around 4500gms. The aircraft is powered by a Plettenburg Advance motor turning a custom 23 inch prop. We marvelled at Gerhard's ability to pilot this aircraft slowly through the F sequence even on the windiest days.



TEAM MANAGERS REPORT

By Dave Reaville

Team Canada F3A 2013 Canada was once again well represented this past August at the 28th FAI F3A World Championships in Meyerton, Gauteng, South Africa. Logistically this was the farthest distance ever travelled to attend a world championships and also a great opportunity to experience this amazing part of our world. Needless to say many months of planning and effort by team members and others culminated in our successful participation at this event.

With continued support through MAAC's FAI Travel Fund program, donations from affiliated MAAC Clubs, fellow modelers and individuals, along with fundraising efforts, we were able to help cover a majority of the costs associated with sending the team abroad. We had excellent support from Will Gross, Agnes Northeast, Kelly Reaville and our accountant Pat Hughson who all made our collective workload much lighter.

Team pilots Chad Northeast, Michi Akimoto, Colin Chariandy and our very first ever junior member, Ethan Chariandy all met my expectations and helped produce a great result for our team. For the third time in a row Chad managed 16th place overall and with strong performances by everyone, the team managed to place 9th in the world. This was personally very gratifying for me as I wanted a top ten finish.

We have steadily improved our team's position going from 15th in Portugal (2009) and 11th in the USA (2011) and speaks to the quality of our flying and the level of commitment we see from our entire precision aerobatic community. I strongly believe that the quality of flying is increasing as well as participation at the FAI level throughout our country. This can only lead to better results in the future.

Once again special thanks go out to the MAAC office staff who assisted with the paperwork and the FAI travel funding that we so greatly appreciate. The Aero Club of Canada was also instrumental in assisting me with the official processing and documentation.

With the 2014 Team Trials already in the planning stages we look forward with great enthusiasm to the 29th Worlds in Switzerland in 2015.

“The Microcontroller”



The R/C Computer Radio Invented in Canada

By Joe Bedford

Imagine a time in the distant past where there wasn't a computer chip in practically everything. No computer controlled TVs or coffee makers. There was no computer in your car nor were there phones with more computing power than the Apollo moon lander. There even was a time where there were no computers in R/C radios. In fact, it wasn't the distant past, it was actually just under 30 years ago.

In Canada, in the early 1980's, the average sailplane pilot was flying two channel aircraft using rudder and elevator although a few had progressed to adding a third channel for spoilers. However, this was not the state of the art on the world stage: in FAI F3B world competition the aircraft were flat-winged speedsters using ailerons, full flaps (flaps and ailerons combined), "crow" spoilers (blade spoilers up, ailerons up, flaps down mixed with elevator to compensate pitch), servo-controlled release all with quick trim changes to change from thermals to speed runs.

Model airplane radios were increasing in functionality and complexity in the early 1980's. Very expensive radios implemented new functions using dedicated and plug-in analogue modules.

After giving the problem some thought, I realized that much greater functionality in the transmitters could be had using digital microprocessor technology. I enlisted the help of colleague and friend Steve Morvai, who built the Microcontroller hardware (something like a handheld Commodore 64) that we later interfaced to a Royal Tech R/C radio that I had previously built.

Of course a computer is nothing without programming, so I designed the radio control functions and wrote the application software that controlled those functions. I went on to use this prototype at the FAI F3B World Championships in Waikerie Australia in 1985.

The features I included in the programming were:

- Up to 8 channels
- Anything to anything mixing
- Assign any control to any function
- Servo reversing
- Adjustable endpoints
- Exponential servo function
- Digital trims
- Three model storage
- Manoeuvre record and playback
- Digital battery voltage monitor
- Flight time display

Some of these features are unique even today. Unrestricted control assignment and total mixing flexibility means that neither your aircraft design nor flying technique are restricted by

someone else's idea of what belongs where. Manoeuvre record and playback seemed to be a bit controversial. In theory a pilot could record perfect manoeuvres then play them back in a sequence, just tweaking the controls as required. "Instant Expert" anyone?

TECHNOLOGY

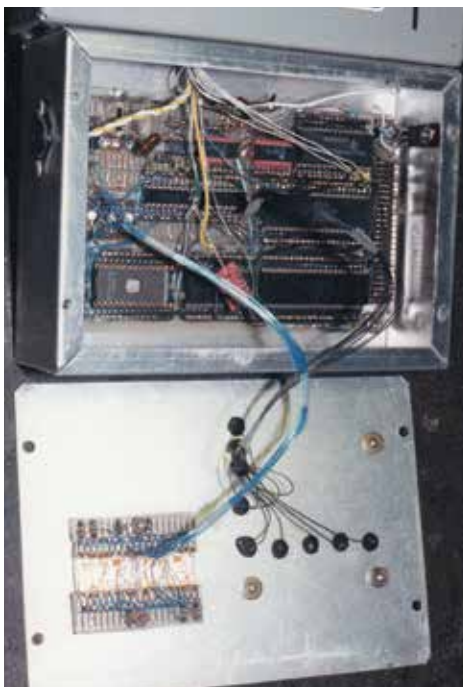
The software was written in 6502 assembly language and fit into a 4K byte Read Only Memory chip, with room to spare, while the data was stored in a 2K byte of RAM. In total, the Microcontroller has about one-one thousandth of the memory of just the video board of a current PC!

While it seems antiquated today, it was state of the art for its time. The microcontroller consisted of about a dozen low-power consumption CMOS integrated circuits which were literally hard-wired together on a prototype board. The major hardware components are:

- The CPU was an 8-bit microprocessor similar to that used in the Commodore 64 running at 1MHz. By comparison, the CPU I'm using to write this article has 6 cores, each running at 3000MHz... 18,000 times as much processor power!!
- Program memory: programmable read-only memory: pROM. 4K bytes! This is where the program is stored and RAM - 2K bytes! This is where all user parameters like trims and endpoints, aircraft parameters, results of mixing algorithms and recorded manoeuvres are stored. My modest 8GB PC has over 1.3 MILLION times as much memory.
- Analogue to Digital Converters: This device converts stick position into digital numbers representing 256 positions.

The basic operation of the Microcontroller is pretty simple (in principle). The analogue to digital converters converted the varying voltage caused by moving a stick or switch into a number between 0 and 255 (8 bits). A stick in the middle with centred trim would generate 128; the stick and trim at an end would generate either 0 or 255. The CPU would then apply modifications to that value for mixing, exponentials, endpoints, etc.

The resultant number might be the same as the input or very different. That value is used to set an electronic timer to create a pulse of 1 to 2 milliseconds since the output to centre the servo is a pulse of 1.5 msec and the travel endpoints 1 or 2 msec. There is a pulse for as many channels implemented followed by a gap. This pulse train is repeated many times per second and is decoded by the receiver and distributed to the servos. This pulse logic is very different from today's spread-spectrum radios but it was used for many, many years.



continued on page 45

The History of Radio Control

By John Neufeld

In 1898 Nikola Tesla demonstrated a remote control boat.

Durring WWII the German Luftwaffe used radio controlled bombs.

Then, in the late 1940s, radio control as a hobby began with the transition from free flight models to radio control models, which some described as free flight with some radio interference.

In the early years, the United States was the overwhelming leader in radio control development. Even as late as the 1965 Internationals in Sweden, 77% of all contestants from around the world flew using US equipment. Even the leading Japanese competitor, who owned a Japanese RC company, used a US radio!

EARLY RADIOS

The first radios were bulky usually single channel and used a bang; bang approach to control a model. Pushing a button would send out a tone which was used to operate a rubber-powered escapement. Pushing the button in a sequence allowed control one way of left or right rudder. Some referred to this as free flight with a little radio interference.

THE FIRST REEDS

Ed Rockwood pioneered Reed radio control systems in California in 1949. Modelers flew the Rockwood radios at their San Francisco Mustang's flying club. This system relied on transmitting a series of tones, which where to used to operate a bank of reed relays. These were just relay contacts and could be used to operate rubber-powered escapements or small motors.

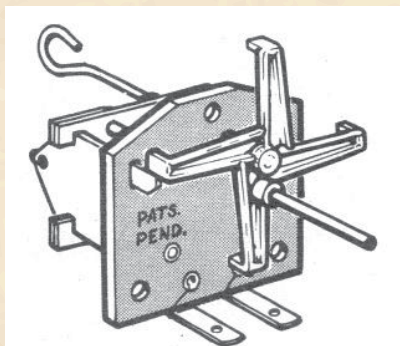
The radios required very large batteries in ground boxes, plus a bulky transmitter and X shaped antenna both mounted seven feet above the ground and operated by a hand-held control box on a 6-8 foot cord. The system was advanced for its day but it had many limitations, it was big, heavy, drifting tone control, and award to use due the 6-8 foot control box cord and it required a HAM radio license.

Around 1955, Alex Schneider decided there had to be a better way. With Rockwood's help he designed a transmitter on 27Mhz, which could be held entirely in ones hands.



THE 1960s

Proportional systems appeared in the early to mid 1960s with many kits and magazine articles on how to build your own radio. These radios were AM (Audio Modulation) with 2 to 8 channels. Each channel consisted of a control pulse. Channel separation was achieved by briefly turning the transmitter off between control pulses. Length of control pulses was determined by stick position, which produced a voltage, which was used to establish control pulse timing. The pulses were 1 to 2 ms long with 1.5ms at center stick position. The control pulses were sent in a serial sequence in a 20 Ms frame. This resulted in updating a servo signal 50 times a second.



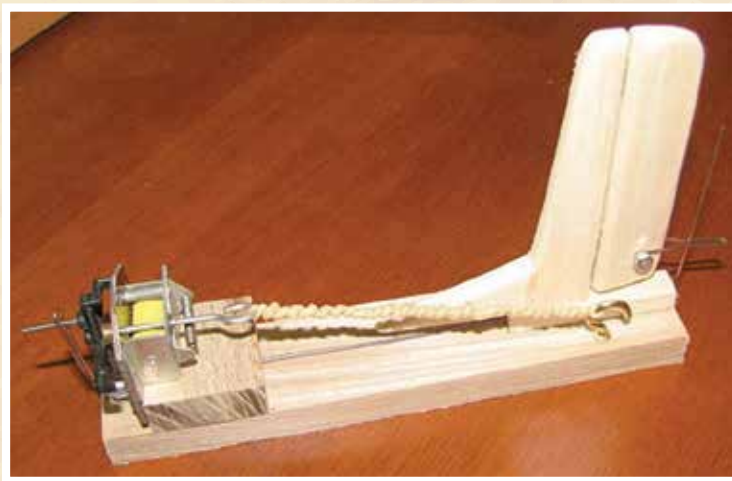
"The Single" by Bonner Specialties is self-neutralizing 4-arm escapement which provides stronger action to operate throttle, other auxiliary controls .6-oz, \$5.95. Comet Model Hobby-

THE 1980s:

FM (Frequency Modulation) was introduced. The difference between AM and FM transmitters was that AM turned the transmitter off between control pulses and FM shifted the frequency either HIGH or LOW between control pulses. They became know as PPM.

PCM (Pulse Code Modulation) radios

were an FM radio where the voltage from the stick position was converted into a digital 0 - 1 format. (For example: 1 = high shift 0 = low shift.) Each channel was transmitted in digital code was decoded by the receiver to produce and analog servo pulse which was identical to AM and FM radios. This meant that all the servos were still compatible with the new radios.



FREQUENCIES

In addition to the

27MHz band a few frequencies in the 72 MHz band became available. In 1976, RC fliers had six frequencies on the 72 MHz band and one on 75 MHz. Some of these were dangerously shared with RC car and boat modelers and some cities were placing pager transmitters on RC frequencies rendering them unusable. In Canada we got lucky. The Department of Communications provided us with eight additional even numbered frequencies in the 72MHz band with 40Khz spacing, as opposed to the 80Khz spacing of the six existing 72Mhz frequencies. The new channels were not legal in the US but all American radio manufacturers did produce radios on these frequencies for the Canadian market. No other country produced a radio on the Canadian only frequencies.

The achievement that saved the hobby:

Jack Albrecht worked with Bob Aberle and George Steiner on the AMA's Frequency Committee and secured bandwidth for RC only. After years of effort the AMA Frequency Committee succeeded in obtaining 50 new RC frequencies for aircraft (72Mhz) and 30 for surface use (75MHz) thereby securing the future of the hobby and allowing it to grow.

This resulted in the harmonization of the frequencies in Canada and the US and the eight Canadian frequencies were abandoned. We now had 20Khz Channel spacing and this meant that all new radios had to be narrow band. By 1991, a narrow band phase in program was in place.

THE 21ST CENTURY

The first spread spectrum radios were introduced operating on the 2.4Ghz ISM band. We are once again using a multi-user band shared by licensed and unlicensed users.

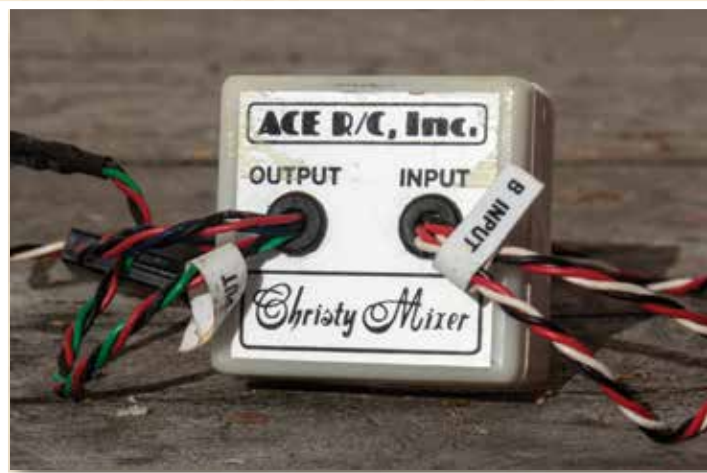
SOME PIONEERS

Walt Good

Walt was one of the giants of R/C history. With his brother William he is credited with making the first radio-controlled flight. The model they used was called the "Big Guff" and it is now display at the Smithsonian Institution.

The Good brothers designed an entire system, which included a single tube receiver, and rubber-band powered escapement actuator. It was then commercially produced by Beacon Electronics Co. in Pittsburg, Pennsylvania from September 1946 until early 1949 with slightly over 1,000 complete systems were.

After producing its R/C systems for about a year and a half, Beacon received a box of red tags from the FCC and was ordered to attach a tag to the antenna posts of each transmitter offered for sale. The tags warned that anyone who bought one of these transmitters was subject to paying a fine of \$5,000.00, or prison for three years, if they used it without a HAM radio operator's license. Beacon attached the warning tags. Sales continued but sales fell off after the FCC and then the AMA announced that a new citizens band was going to be introduced for RC and a license would not be required.



What is now every day mixing used to be handled with on-board devices like this Christy Mixer.



Servo reversing wasn't common on radios until the 1980s, previously modelers would have to identify the rotation of the servos by looking for a mark on the mounting flange. Needless to say, radio installation took more planning without transmitter side servo reversing and end-point adjustment.

Karlheinz Stegmaier

An impressive "foreign" contribution to RC development was the Stegmaier Vacuum RC System. The system, an 8-channel reed system with a big difference, was way ahead of its time when it appeared in 1955. Control surfaces were actuated by vacuum pressure conveyed to diaphragms by hoses instead of by electricity conveyed to servomotors by wires. It worked and Karlheinz Stegmaier won numerous international competitions with his vacuum powered radio control system.

Maynard Hill

On September 6, 1970. A radio-controlled model airplane owned by Maynard Hill climbed to a record-breaking altitude of 8,205m (26,919ft).

In 2003 another of Maynard's radio controlled model airplane made a historic flight of across the Atlantic. At age 77, legally blind and nearly deaf turned the transmitters over to flyers like Dave Brown to do the piloting. Hill still managed to do most everything else, even hand-launching the model. Using standard RC systems controlled the initial launch and final landing phases. For the rest of the 1882-mile flight the TAM was beyond sight and was controlled by an autonomous computerized autopilot system.

Joe Bedford

In the early 1980s, Canadian R/C sailplane pilot Joe developed a microcontroller assisted radio with features and mixing that are still uncommon today. This went on to be the first 'computer radio' used in world championship competition, and the radio was recognized as revolutionary by Model Builder Magazine. ★

Albatros D-V

By Fabien Spitz



My name is Fabien and I've built model airplanes for 20 years now. My 72" Albatros D-V shown here was built over 10 months between 2006 and 2007, not counting the numerous hours of research. The original real airplane was flown by Eduard Von Schleich, Jagdstaffel 21 (fighting squadron 21), in August of 1917.

The model was based on a free plan published in the French magazine *MVM*, which was actually from the British magazine *Scale*. The designer did a very nice job, but I wanted a challenge so I enlarged it from 53 inches to 72 inches span, and try to make it as "scale" as possible. The good thing is all the outlines were pretty accurate so I just had to adjust the wood sections, adjusting for the new size, and add some more details.

Of course, I ended with a totally redesigned airplane...Position of each former, number of ribs in the wings, airfoil camber, etc.

One of the most enjoyable parts was making the dummy engine. I used hard wood for cylinders, brass for manifolds, cardboard for rockers, fiber glass for exhaust tube. Another challenge was making all the metal fittings for wings attachments, which are used for functional flying wires. (Yes, they really hold the wings together.)

The wheels are from Williams Bros., dressed with cardboard to look like the original ones. The tail skid is sculpted in a piece of hard wood, suspended with an elastic cord like the real one.

I also made the radiator for the water cooled engine of the

original. On the real plane, the pilot could adjust the amount of airflow going through the radiator by adjusting a louvered shutter. I've made a working copy of that for the model as well. Of course, it is totally useless on the model, but fun to play with.

Also, because there's plenty of room in that barrel fuselage, I decided to make the control column moveable. I just connected some wires to the control cables, and it moves with the elevator. Same for the rudder pedals, but the stick doesn't move with the ailerons. It would have been too complicated to connect all the cables once on the flying field.

The cockpit wasn't a big deal for me. There's nothing modern here, just a couple of instruments, like RPM gauge, fuel valves, ignition switches, some cables, fuel injection pump, engine throttle, no radio, no attitude indicator, or even airspeed indicator! They had to fly with feelings only!

The cockpit opening uses real leather, as does the seat cushion. The prop spinner was molded in fiber glass... four times! I wasn't happy with the shape and kept at it, and even now, after several flights, I've discovered there is a gap between the spinner and the fuselage. I've learned that on the real plane, the

TECHNICAL SPECS

Scale: 1/4.9

Span: 72in (1.84m)

Length: 55in (1.41m)

Weight: 10-12 lbs

Engine: Saito 100

Prop: 16x4 APC

Radio: 5 std servos

Battery: 1500 mAh NiMH

Finishing: Solartex

brown paper

laytex paint

varnish

oil cooler was situated behind the lower half of that spinner. Very good! My Saito needed some fresh air to cool down a little: it is almost totally enclosed in the nose. So I've molded a fifth spinner! Now I had the good shape, and the engine was breathing a little better.

For the machine guns, I didn't find anything satisfactory at the required scale, so I had to build them. Those engine-synchronised Spandaus are made of balsa for the crankcase, plastic tube for the canon, litho plate for the cooler, copper wire for visor, cardboard and plywood for the handles, ammo feeders and ammo boxes.

The airframe is made of balsa and a little plywood. The fuse is skinned with balsa, unlike a Proctor Kit, which is covered with 1/64 plywood and then covered with brown paper glued with wall paper glue. Wings and stabilizer have the scale structure, covered with Solartex. The camouflage paint is latex from rona, covered with polyurethane varnish.

Each control surface is hinged as the original WW1 technology! There's one standard servo per aileron, and each aileron has a visible twist. The fuel plug and remote glow plug are reached behind a scale access door on the top cowling while the radio switch is a little lower on the front fuse.

The top wing is one piece and is bolted on the cabane struts with four metal screws, the lower wing is in two pieces, bolted to the fuselage with four 4 mm screws and bolts, like the original design. The interplane masts are permanently fixed to each lower wing, and connect to the upper wing with four 2mm screws. So, the model goes together at the field with 12 screws and then 12 kwick links to connect for the flying wires. It takes approximately 20 minutes to assemble at the field, but when it's a labour of love, you don't count the minutes!

Her first flight was on July 2007. In one word? Fantastic!

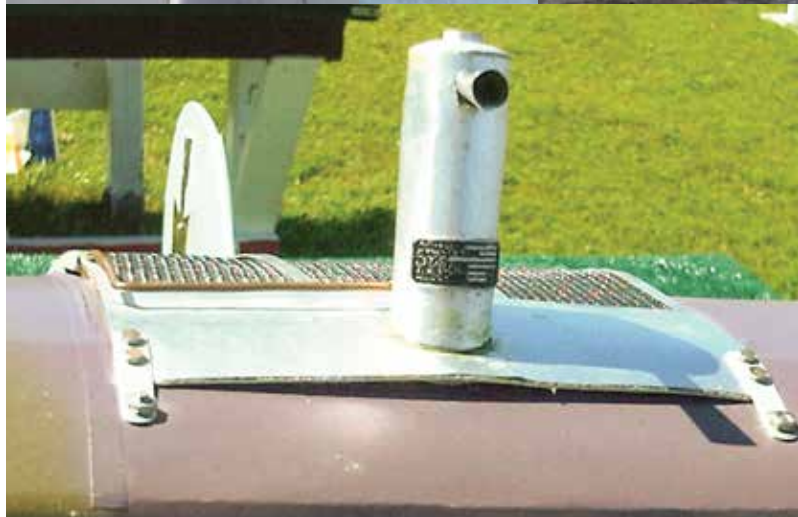
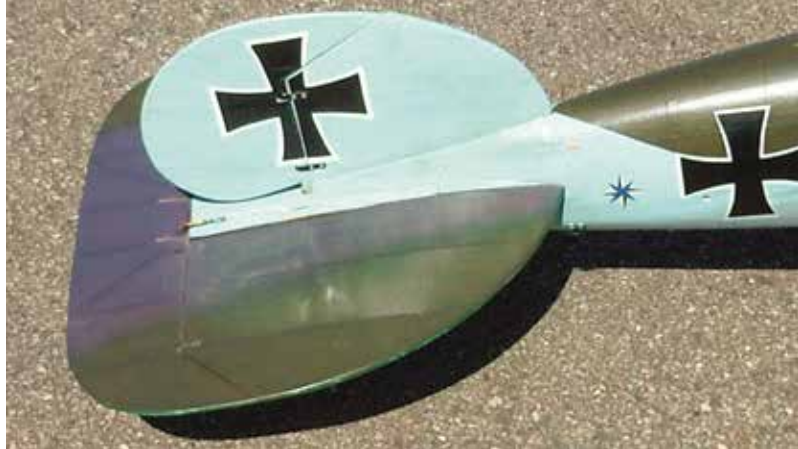
Take off was easy. Right rudder correction, more than enough power from the Saito 100, which has a beautiful sound to it as well! She's very stable, slow, manoeuvrable, very smooth response but authoritative response to the controls, and she will turn on a dime.

There is one oddity in her flight characteristics. The ailerons give so much drag, even with 60% of differential, that for a turn, I use the rudder first, then follow with ailerons, then counter ailerons. If I only use the ailerons to turn, the plane will just side slip.

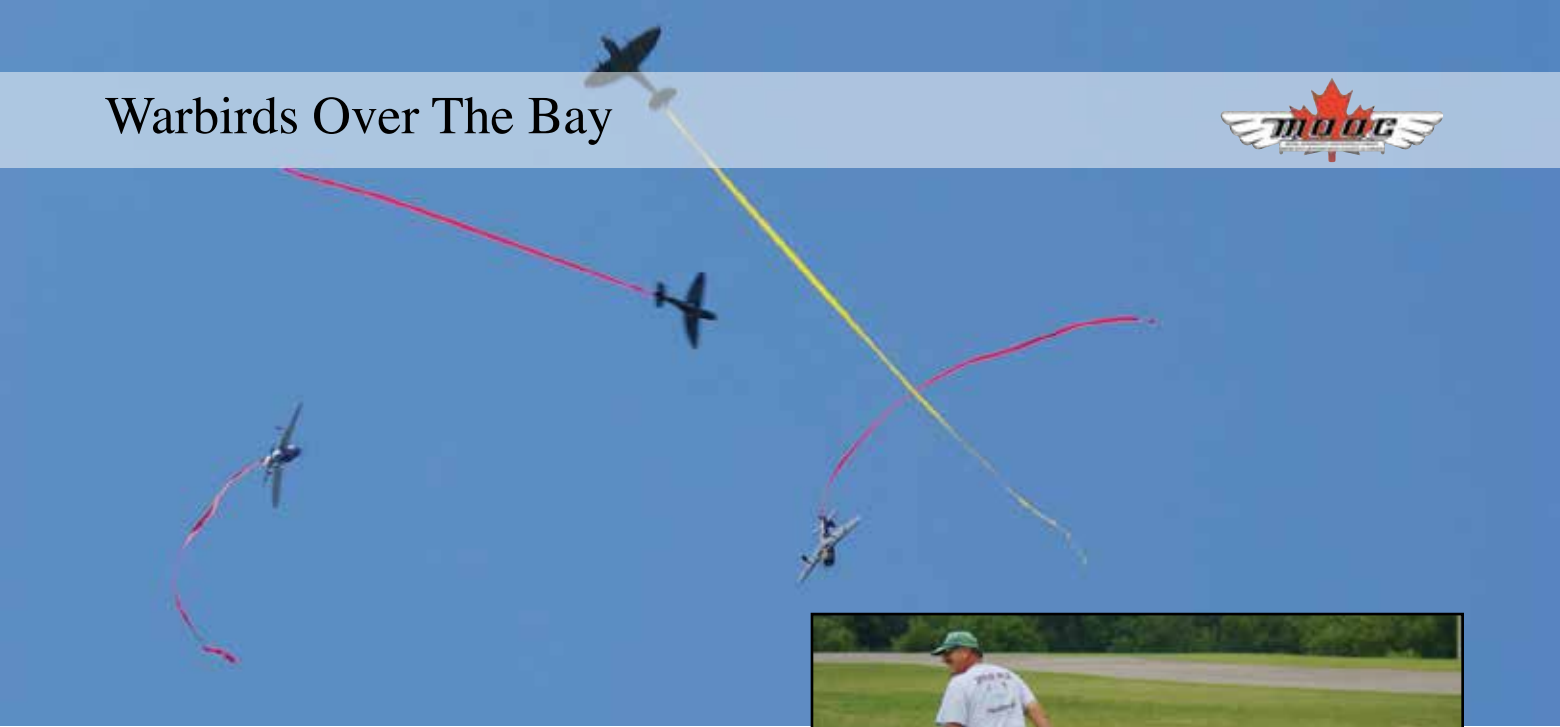
I like to fly it as "scale" as possible: just enough power on take off gives a realistic low angle climb, general flight speed is pretty low, it gives me time to watch my plane, and it doesn't make too much noise, and I save fuel! Higher power is used when I want to shake the Alby a little more, like combat mode: loops, combination of half rolls and half loops, that kind of stuff. I always try to not overload the structure.

The approach and landing are almost a non event. Simply reduce power and begin a smooth descent, light corrections on the controls, and she will literally kiss the ground. Don't reduce the power too much because of all the drag generated by the plane. With a lot of side area, the trouble could begin after you've landed if there's enough crosswind. For that reason I prefer to fly her with no or little wind, preferably on the evenings. That way, I can take good advantage and fully enjoy that warbird. Of course, she will fly with higher winds, but it is not the same.

It's a very safe plane to fly, no bad surprises, only the mandatory use of the rudder control during each turn. ✈



Warbirds Over The Bay



Once again the Burlington Radio Control Modelers put on their Warbird rally on the week end of July 27/28. In spite of rain on Saturday afternoon, and high winds on Sunday, the club managed to attract forty-six pilots who brought over eighty airplanes. Pilots came from fifteen different clubs and travelled from as far away as Collingwood and Sarnia, even from Hamburg, New York.

Some extremely good scale models were present making the "Best of Show" judging difficult. Eventually, Larry Pierce from the 400 club won the honour with his Miles Messenger. Best WWI went to Walter Ernstburger from Seaton Valley Club with his Sopwith Pup. Best WWII was won by Andy Smith from the Furgus Club with his unusual prototype Hawker Hurricane. Best Military Trainer went to Karl Gross from BRCM for his monster PT17 and best twin went to Len Ashdown from Dundas with his B25. Best post war went to Mike Block and his BAE Hawk.

Sadly, Best Crash was awarded to John Holmes who managed to plant his pretty Sopwith Dolphin right into the ground in front of him. All categories had runners up and all winners received good prizes.

The noon time airshow is always popular as is the 'show and tell' on the runway. Saturday also featured a very entertaining combat show put on by Andrew Gross from Skycraft hobbies. Sunday featured Mike Block with his beautiful BAE Hawk Turbine and Rich Muellers unusual looking L39.

The event drew a good crowd with an estimated at 600 spectators over the weekend came out to enjoy some great models and flying and of course lots of food and drink.

The volunteer group at BRCM who put on this event do a great job and it shows as the show gets bigger and better every year. This year the prize pool donated by all the very generous sponsors amounted to over \$4,000.00 in RC goodies. The main raffle prize donated by MAAC and Hobbico was a Giant P47 ARF and Tactic Radio.

Be sure to mark the last week end in July 2014 on your calendar. The club are dedicating a large part of the event to the 100th anniversary of the start of WW1 so get building in preparation.

As usual all Warbirds will be welcome including jets and Heli's. For more info and updates see www.BRCM.org ✈



Walter Ernstburger taking his Pup for a walk



Larry Pierce's marvellous Miles Messenger



Mike Block preps his Hawk for the noon time demo.

Beginner



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

GENEROSITY

In the past, I have been requesting feedback and help from our members. The response has been interesting, to say the least. I have been working on a program that was based on attracting young people and bringing some inexperienced people into the hobby.

Usually, a person gets started by being introduced by a friend or a relative, like a father or a brother. Sometimes, no enticement is necessary and the interest is stimulated by something from within.

I have worked on an idea which suggested that experienced modellers could donate or loan their old but usable equipment to fellows, or gals, who wanted to get started. These 'newbies' want to fly but they don't know where to start or what to buy. Furthermore, most of the younger ones just don't have the money.

Well, I tell you that I am flabbergasted ! The members have responded in many ways. Used equipment has come off the shelves and out of the drawers. Dust collectors have been dusted off. Used equipment has been donated. Not just to me, but within clubs all over Canada. Generosity can be defined in many ways. Young flyers have been given planes or loaned equipment to get started.

Some beginners have come to our flying sites with their new planes and our instructors have helped them learn to fly. We give them our time and understanding.

Mind you, a few wannabee flyers have come to our flying fields bearing their new planes and ready to fly them for the first time. These are sleek-looking models that they saw in the store and liked them. We have had them come to us carrying WWII fighters, and sleek racers. They bring their Extreme and high performance planes. This is a dif-

ficult situation for us. We like to teach with trainers, the high wing cabin models that move slowly and smoothly. Something that we as experienced flyers can control safely, and without fear of crashing.

After this, we can work our way up to the faster, more aerobatic models. Again, this is where generosity comes in. A lot of clubs have their own trainers, proven models for a steady performance anywhere in Canada. This saves the beginners from the disappointment of a wreck on their maiden flight. All that we ask is that they join MAAC after this so we can cover them with our insurance.

Generosity is being exercised in many ways every day, across Canada. It is through the foresight and care that we show our new members that we will succeed in our endeavours.

If you have any questions, we have committee members all across Canada who can help. ✈

Débutants



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

ÉLAN DE GÉNÉROSITÉ

Par le passé, j'ai parfois demandé des réactions ou l'aide de nos membres. À tout le moins, la réponse a été intéressante. Je travaille depuis un moment sur un programme qui vise à attirer les jeunes et à faire entrer les gens sans expérience au sein de notre passe-temps.

Habituellement, une personne se lance en aéromodélisme grâce à un ami ou à un proche, un père ou un frère, par exemple. Parfois, l'encouragement est nullement nécessaire puisqu'un nouveau venu est suffisamment motivé.

J'ai travaillé à une idée voulant que les modélistes expérimentés pourraient faire don ou prêter leur vieil équipement -- toujours fonctionnel -- à des modélistes (hommes ou femmes) qui voulaient faire leurs débuts. Ces nouveaux venus veulent bien piloter quelque chose mais ne savent pas où commencer ou quoi acheter. De plus, la plupart des plus jeunes ne possèdent pas d'argent pour ce faire.

Laissez-moi vous dire que j'ai été esto-

maqué! Les membres ont réagi de plusieurs façons. L'équipement usagé a surgi des étagères et des tiroirs. Les maquettes qui ramassaient la poussière... ont été remises en service. De l'équipement usagé a été remis sous forme de don et pas seulement à moi, mais à l'intérieur des clubs partout au Canada! La générosité se définit de plusieurs façons. Les jeunes pilotes ont reçu de nouvelles maquettes et nos instructeurs leur ont appris comment piloter. Nous faisons don de notre temps et de notre compréhension.

Remarquez que quelques aspirants-pilotes se sont rendus à un terrain de vol avec de nouvelles maquettes qu'ils voulaient faire voler pour la première fois. Il s'agit souvent maquettes aux lignes racées et fluides qu'ils ont vues au magasin et qu'ils ont immédiatement aimées. Certains nous sont donc arrivés avec des copies volantes d'avions de la Seconde Guerre mondiale ou d'avions de course. Certains apportent des Extreme et autres avions du même acabit. Nous nous retrouvons alors dans une situation difficile. Nous aimons enseigner les rudiments du pilotage à l'aide de maquettes à ailes hautes et à cabine, des appareils qui

volent lentement et en toute douceur. Ce sont ces appareils que nous, les pilotes expérimentés, pouvons contrôler en toute sécurité sans craindre de les faire écraser.

C'est par la suite que les élèves-pilotes peuvent progresser vers des maquettes plus rapides et plus acrobatiques. Une fois de plus, la générosité s'est manifestée. Plusieurs clubs possèdent leur propre appareil de formation, des maquettes qui ont fait leurs preuves d'un bout à l'autre du Canada. Cela épargne beaucoup de déception aux nouveaux pilotes puisque leur maquette ne s'écrase pas lors du vol inaugural. Tout ce que nous leur demandons ensuite, c'est d'entrer au sein du MAAC afin d'être protégés par notre assurance..

La générosité se manifeste ainsi de plusieurs façons partout au Canada. C'est grâce à un peu de prévention et d'attention que nous montrons à nos nouveaux membres comment on réussit dans nos projets.

Si vous avez quelque question que ce soit, les membres du Comité, qui sont répartis à l'ensemble du Canada, sauront vous aider. ✈

Safety



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

Finally, I am happy to report that the Board of Directors has approved publication of the New MAAC Safety Code and the MAAC Policy and Procedures Documents that support it. As I write this, the 22 MSD Documents that make up the Safety Code are being posted on the website under Committees, Safety, View Committee Documents, Main MAAC Documents. The 12 MPPD Policy and Procedures Documents that support the Safety Code are being posted under Committees, Safety, View Documents, Other Documents.

This action completes a lengthy process that began in April 2012 when the Safety Committee was asked to review, reorganize and update the existing Safety Code and Safety Guidelines. The proposed New Safety Code and its supporting Policy and Procedures Documents were submitted to the Board of Directors in October 2012. Numerous conference calls were placed by the BOD starting in January 2013 and leading up to the AGM in Saskatoon on March 24. There was much discussion and revision made during these calls and I thank the Board members for their dedication, persever-

ance and personal time spent during the many hours it took to review these documents.

The BOD approved the Safety Committee's proposal as revised on March 24, 2013.

The new documents replace the former Safety Code and Safety Guidelines in their entirety.

Please take the time to review the new Safety Code and Policy and Procedures Documents. If you have questions or suggestions for improvement, please let me know. Remember that unlike the old Safety Code, the New Safety Code is organized in such a way that only those documents that apply to your interest category make up your set of rules. This can be determined by going to MSD 2 – MAAC Safety Code Document Retrieval Key, selecting a category from the left hand column and reading across the page. Those documents that apply to the category you selected are marked with an X.

Please also remember that the New Safety Code is intended to be a 'living document.' Its format is designed to make it much easier to implement revisions and, as a living document, it is important that it be continually monitored and updated as circumstances change over time.

Remember also that this is your document. Many individuals and several committees have been involved in its development. Many hours have been devoted to providing a set of rules that are simple to understand, uniform in their text and presentation, equally fair to all interest categories and flexible enough to accommodate any situation at hand.

Because these are your rules, your feedback and suggestions for improvement are important. If you have a suggestion please contact a member of the Safety Committee in your zone and discuss it with them. Committee members are listed on the website under Committees, Safety View Committee Members.

Finally, I would like to thank all the members who devoted so much time to writing, reviewing, revising and re-revising the wording of these documents. Our hobby has become a complex and diverse set of special interests, many so diverse that it is difficult to believe that they all fall under the same umbrella that we call aeromodeling. It is not an easy task to write one set of rules that fits all. Are there compromises? Sure. Can these rules be improved? Absolutely, over time and with continued commitment from our members. ✈

Securism



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

Finalement, j'ai le plaisir de vous annoncer que le Conseil de direction a approuvé la publication du nouveau Code de sécurité et des documents de politiques et procédures de sécurité afférents. Au moment d'écrire ces lignes, les 22 documents MSD qui forment le Code de sécurité sont affichés au site Web sous Committees, Safety, View Committee Documents, Main MAAC Documents. Les 12 documents MPPD sur les politiques et procédures (en appui au Code de sécurité) se retrouvent sous Committees, Safety, View Documents, Other Documents.

Ces récents développements mettent fin à un long processus qui a débuté en avril 2012 lorsque le Comité de la sécurité a été approché afin d'examiner, de

réorganiser et de mettre à jour le Code de sécurité et les lignes directrices actuels. Le nouveau Code de sécurité proposé et les documents afférents (politiques et procédures) ont été soumis au Conseil de direction en octobre 2012. Ce même Conseil de direction a procédé à plusieurs conférences téléphoniques en janvier 2013, et ce, jusqu'à l'Assemblée générale annuelle de Saskatoon, le 24 mars dernier. C'est au cours de ces nombreux appels téléphoniques qu'il y a eu de nombreuses discussions et révisions. Je remercie les membres du Conseil de direction pour leur dévouement, leur persévérance et le temps qu'ils ont consacré à la révision de ces documents.

Ce même Conseil de direction a approuvé la proposition du Comité de sécurité, le 24 mars 2013.

Les nouveaux documents remplacent entièrement l'ancien Code de sécurité et

les lignes directrices en matière de sécurité.

Veillez prendre le temps d'examiner ces documents. Si vous avez des questions ou des suggestions afin de les améliorer, veuillez m'en informer. Rappelez-vous qu'à l'opposé de l'ancien Code de sécurité, le nouveau est organisé de sorte à ce que seuls les documents s'appliquant à votre catégorie d'intérêt constituent votre ensemble de règlements. Comment le déterminer? Vous n'avez qu'à aller du côté du document MSD 2 -- MAAC Safety Code Document Retrieval Key (clé de récupération), sélectionnez une catégorie parmi le choix dans la colonne de gauche et lisez en travers de la page. Les documents qui s'appliquent à la catégorie que vous avez choisie sont identifiés par un X.

De grâce, rappelez-vous aussi que le

suite à la page 67



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

I'd like to welcome guest columnist Nigel Chippendale, 3778, on board for this issue.

CHECK YOUR FAILSAFE!

The great majority of modern 2.4 GHz radios provide a failsafe feature designed to minimize risk in the case of signal loss. This feature can only work properly if you set it correctly – otherwise, it can even make things worse.

The primary purpose of failsafe is to minimize risk to people and property on the ground. That means that the crucial requirement is to cut the power in order to minimize speed and stop the propeller or rotor. Of course, chopping the power also reduces the risk to the model, preventing a fly-away and limiting damage in a crash, but those are not the most important considerations.

There are other possible set-ups for

failsafe, such as putting a glider into a turn with spoilers deployed or having a multi-rotor machine fly home using GPS, but for the vast majority of models, fixed wing or helicopter, what really matters is simply cutting power if the signal is lost.

The process for setting failsafe varies from one manufacturer to another, so it's essential to consult the manual. For many radios, setting failsafe is a separate step from binding and often gets overlooked, meaning that if signal is lost, power will stay at the current setting.

For Spektrum radios, setting failsafe is part of the bind process. You just make sure the throttle stick is set to low. While you can't forget to set failsafe with these radios, you must make sure the stick is at full low when binding.

A serious error can occur if you subsequently reverse the throttle channel but fail to reset the failsafe. This means the motor/engine will go to wide open if the signal link is lost (or the transmitter is turned off first). Very scary!

The default Spektrum arrangement is

known as 'Smart Failsafe.' It provides a preset position only for channel 1 (throttle), while other channels simply hold their position if the signal is lost. Some Spektrum receivers can also provide preset failsafe on all channels if a specific procedure is followed when binding.

Note that the FlySky radios, also sold under HobbyKing and Turnigy labels, don't have a full failsafe function, but if the signal is lost, they cut off the pulses to the throttle channel, which, on an electric model, causes the speed control to shut down the motor. It doesn't work with an glow or gas engine, though.

Be sure to test your failsafe operation by setting the throttle to medium or high and turning off the transmitter. If the engine is running or the electric motor is live, the model must obviously be well restrained.

Bottom line: make sure you understand failsafe on your particular radio, set it appropriately and test carefully for every model. ✈

Spectre de Radio



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

J'aimerais souhaiter la bienvenue à un chroniqueur invité, Nigel Chippendale (MAAC 3778) pour ce numéro.

VÉRIFIEZ VOTRE DISPOSITIF ANTI-DÉFAILLANCE (FAILSAFE)!

La grande majorité d'émetteurs modernes de type spectre étalé (spread spectrum) de 2.4 GHz comportent un dispositif anti-défaillance conçu afin de minimiser les risques, advenant une perte de puissance. Cette caractéristique ne peut fonctionner convenablement que si elle est configurée convenablement -- autrement, les choses pourraient s'empirer.

L'objectif principal du mode anti-défaillance, c'est de minimiser les risques à l'endroit des personnes et de la propriété, au sol. Cela signifie que l'exigence cruciale, c'est de pouvoir couper l'alimentation à la puissance afin de minimiser la vitesse de vol et d'arrêter l'hélice ou le rotor. Bien sûr, si l'on coupe les gaz, pour ainsi dire, on diminue aussi les risques pour la maquette, on empêche un

fly-away (la maquette s'éloigne, hors de contrôle) et on limite les dommages lors de l'écrasement, mais ce ne sont pas là les plus importantes considérations.

Il existe d'autres configurations à lesquelles on peut installer ce mode anti-défaillance, comme faire en sorte qu'un planeur amorce un virage en déployant les spoilers ou faire en sorte que la maquette multirotors revient au bercaïl à l'aide d'un GPS. Mais pour la vaste majorité des maquettes -- voilure fixe comme tournante -- ce qui importe vraiment, c'est de simplement pouvoir couper la puissance si le signal radio est perdu.

Le processus de configuration varie d'un fabricant à l'autre, si bien qu'il est essentiel de consulter le manuel. Pour bon nombre d'émetteurs, configurer l'anti-défaillance est une étape séparée de celle du binding (à laquelle on «lie» l'émetteur au récepteur); c'est pourquoi plusieurs ne s'en soucient que trop peu. Résultat : si le signal radio est perdu, la motorisation demeurera au régime où elle se trouvait à ce moment.

Dans le cas des émetteurs Spektrum, la configuration d'anti-défaillance fait bel et bien partie du processus de bin-

ding. Vous devez vous assurer que votre manette des gaz est placée au point bas. Bien que vous ne pouvez pas oublier de configurer l'anti-défaillance chez cette marque, vous devez vous assurer que la manette des gaz est au plus bas lorsque vous procédez à l'étape du binding.

Une erreur grave se produira si vous inversez la voie (channel) des gaz sans avoir reconfigurer le dispositif anti-défaillance. Ceci signifie que le moteur (électrique) ou conventionnel sera lancé à pleine puissance si le signal radio est interrompu (ou que vous mettez votre émetteur à «off» en premier). C'est de quoi faire peur!

La configuration par défaut de Spektrum s'appelle Smart Failsafe. Elle offre une position préselectionnée uniquement réservée à la voie (channel) 1 (les gaz) tandis que les autres voies maintiennent la position (des servos) au moment où le signal a été interrompu. Certains récepteurs de la marque Spektrum offrent aussi un mode anti-défaillance sur toutes les voies si une procédure précise est adoptée au moment de procéder au binding.

Notez que les émetteurs FlySky (aussi

suite à la page 58

Tony Mathews
Président
905-840-2268

7762

Je dois m'excuser d'avoir manqué la chronique de vol libre, la dernière fois. Je crains que le Championnat mondial de vol libre (FAI) ait nui à mes intentions. Mais je suis de retour, cette fois-ci.

J'avais l'intention de vous rapporter les hauts faits du rassemblement Fab Feb de Lost Hills (Californie) mais je viens de recevoir une version abrégée du compte-rendu de Roy Smith sur le concours du Great Grape Gathering à Geneseo (état de New York) et j'ai pensé que nos lecteurs aimeraient lire de quoi de plus récent...

Le Great Grape Gathering est un merveilleux concours qui est un incontournable pour tous les enthousiastes de vol libre. Il se déroule au très pittoresque aérodrome qui est le chef-lieu du National Warplane Museum de Geneseo. Ce n'est qu'à trois heures de route de Toronto et le moment choisi de cet événement fait en sorte qu'on puisse admirer le coloris automnal qui commence. On y présente une catégorie pour à peu près tous les volets d'intérêt du vol libre, si bien que je vous suggère de faire des plans de voyage dès maintenant!

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Roy Smith au Roy Smith: aeronut@kos.net.

GREAT GRAPE GATHERING 2013
par Roy E Smith 7759

«L'édition 2013 du GGG a eu lieu entre les 13 et 15 septembre à l'aérodrome du National Warplane Museum de Geneseo (état de New York). Bien qu'il tienne ses origines au Canada, l'absence d'un terrain de vol convenable a fait en sorte que le GGG soit disputé aux États-Unis depuis quelques années, en collabo-

ration avec la Western New York Free Flight Society.

«Les dieux de la météo n'ont pas été très bienveillants à notre égard une fois de plus. Le vendredi 13 a maintenu sa réputation de mauvais présage et la pluie a tout annulé. Seuls deux vols ont été effectués très tôt en journée, l'un dans la catégorie P-30 par un jeune intrépide -- Gregory Ballard -- et l'autre en Diesel Duration, par Jim Coffin. La pluie a repris de plus belle et à 13h30, il était clair qu'aucun autre vol ne serait tenté pour le reste de la journée. Malgré cette tournure des événements, environ 28 personnes se sont déplacées pour le Fish Fry en soirée et tout le monde s'est amusé.

«Le samedi matin, le temps s'est éclairci mais de petites averses se manifestaient; sur l'heure du midi, le ciel s'est complètement dégagé et nous avons profité du reste de la journée, qui a été ensoleillée mais fraîche. Un vent modéré du nord-ouest soufflait -- de la même direction que le vendredi -- si bien que la ligne de vol de la veille a été reprise, ce qui a permis aux modélistes de se servir de toute la longueur du terrain.

«La séquence des vols était assez accentuée; tout le monde essayait de rattraper la journée perdue. Au cours de l'épreuve Senator, un concours inusité de circonstance a fait que deux personnes se sont retrouvées à égalité, bien qu'aucun des modélistes n'ait réussi à effectuer un vol max. Plutôt que de s'en remettre à un fly-off, Les Sayer et Ed Smith ont décidé de régler la chose à l'aide d'une tradition bien établie : pile ou face. Ed a gagné!

«Une situation semblable s'est produite en P-30 alors que Jim Moseley et Jim Mayes étaient nez-à-nez en première place, bien que ni l'un, ni l'autre n'ait réussi un vol max. Tous deux ont convenu de tenter leur chance avec un fly-off illi-

mité, que la maquette de Jim Moseley a remportée.

«Le dimanche matin, il faisait frais mais c'était ensoleillé; un vent léger soufflait du sud, si bien que l'abri servant de Q.G. a dû être déplacé. Le vent a gagné de la vigueur au cours de la journée et en début d'après-midi, il a changé de direction pour nous arriver de l'ouest. Cela n'a pas trop gêné nos vols puisque nous nous étions installés dans le coin sud-ouest de l'aire de vol qui était la plus pratique.

Les modélistes dont les maquettes ont atteint un vol max ont vu leur machine terminer leur vol dans le champ de pommes de terre mais il n'a pas été trop difficile de les extirper de là.

«Les membres de la WNYFFS ont rafilé les trophées perpétuels, cette année. Mark Rzacda s'est particulièrement distingué en remportant le Don Reid Memorial Award (meilleur pointage en catégorie Gollywock) ainsi que le Jim Anderson Memorial Trophy (meilleur pointage total pour les maquettes à propulsion élastique). Jim deTar a remporté la Jack McGillivray Achievement Award (prix de l'accomplissement particulier) (pour le meilleur pointage FAC) tandis que Brad Bane a bouclé la boucle en remportant (encore) le trophée Bob-Gordon (meilleur pointage total pour une maquette motorisée). Félicitations à tous trois pour des performances hors du commun.

«La participation a été bonne cette année -- 37 inscriptions -- et toutes les épreuves ont présenté au moins un modéliste à l'exception de celle des planeurs lancer-main pour les jeunes (Junior HL Glider), ce qui était une nouvelle catégorie pour nous. Les dates de l'année prochaine ont été déterminés : entre le 12 et le 14 septembre 2014. Inscrivez-les à votre calendrier et commencez à planifier les victoires.» ✈



New Generation Hobbies
YOUR ONE STOP FPV SHOP

Internet Sales Only

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

FAT SHARK

Free Flight



Tony Mathews 7762
Chair
905-840-2268

I must apologize for missing last time's Free Flight column. I'm afraid that the World FAI FF Championships got in the way. But we are back with a new column this month.

I was planning on a report from this year's Fab Feb event in Lost Hills CA, but I just received an abridged version of Roy Smith's Great Grape Gathering contest report from Geneseo, New York and I thought that our readers might enjoy reading about some more recent activities...

The Great Grape Gathering is a wonderful contest that is a must-attend for all Free Flight enthusiasts of every kind. It is set at the picturesque aerodrome that's home to the National Warplane Museum in Geneseo, New York. It's only a three-hour drive south from Toronto and the timing of the event makes for a very pretty driving experience with the fall colors just starting. There is an category at this contest for just about anyone with an interest in Free Flight models, so I suggest that you start planning next year's trip now!

For more information, contact Roy Smith at: Roy Smith: aeronut@kos.net

GREAT GRAPE GATHERING 2013 By Roy E Smith 7759

"The 2013 edition of the GGG was held on September 13, 14, and 15 at the National Warplane Museum Airfield in Geneseo, NY. Despite this having a history of being a Canadian event, the lack of a suitable flying site has meant the GGG has been held in the U.S. for a number of years now in cooperation with the Western New York Free Flight Society.

"The weather gods weren't totally kind to us again this year. Friday the 13th lived up to its reputation as a bad omen and the contest was rained out. Two flights were made, at the very start of the day, one in P-30 by an intrepid

junior – Gregory Ballard – and one in Diesel Duration by Jim Coffin. The rain then began in earnest and by 1:30 in the afternoon, it became clear that no further flying would be practical that day. Despite the cancellation of flying, about 28 people turned up for the Fish Fry on Friday evening and a very good time was had by all.



Jim deTar and the Jack McGillivray Achievement



Brad Bane with the Bob Gordon Trophy



Mark Rzdca with the Jim Anderson Trophy

"Saturday morning showed some clearing of the weather, but there were still occasional light showers; by noon, however, the sky cleared completely and we enjoyed a sunny, but cool, afternoon. There was a moderate wind from the Northwest, the same direction as it had been on Friday, so the flying line from the day before was retained, giving us

the longest dimension of the field to fly over.

"The model flying schedule was busy, with everyone trying to make up for the loss of a day. The Senator event saw the unusual instance of two people tied for second place although neither had a full slate of maxes. Instead of opting for a fly-off Les Sayer and Ed Smith chose to settle the matter in the time-honoured manner of tossing a coin – Ed won!

"A similar situation occurred in P-30 where Jim Moseley and Jim Mayes tied for first, even though they hadn't a full slate of maxes. They decided the matter with an unlimited fly-off which Jim Moseley won.

"Sunday dawned cool and sunny, with light winds from the South, so the headquarters shelter had to be moved. The wind strengthened somewhat through the day and by early afternoon, it had veered to the West. This didn't restrict flying very much because we had set up at the southwest end of the flyable area. Maxes did get into the potato field, but retrieval wasn't too onerous.

"The Perpetual Trophy Awards this year were swept by WNYFFS members. Mark Rzdca outshone himself by

winning both the Don Reid Memorial Award (highest Gollywock) and the Jim Anderson Memorial Trophy (highest aggregate rubber). Jim deTar won the Jack McGillivray Achievement Award (highest FAC) and Brad Bane rounded out the triumphs by winning the Bob Gordon Trophy [again] (highest aggregate power). Congratulations to all three on their

stellar performances.

"Attendance was good this year – with a total of 37 entries – and every event had at least one flier, except for the Junior HL Glider, a new event for us. Dates are set for next year – September 12-14, 2014 – so put this in your calendar and start planning your triumphs." ✨

Free Flight Indoor



John Marett 651
Chair
905-985-4458

It has been an interesting summer / off-season for indoor free flight except for the open competitions which actually started in April. Unfortunately, the best competitions are flown in the U.S.A., which is why I would like to know about those available to Canadians as they provide the best opportunity to test ourselves and learn.

Things started in April, at Kent State University in Ohio. The site features a 49-foot, category 2 site with a centre beam-sloped roof and lots of chances for new records. It always draws good flyers and good friends.

One club contest that should be noted is the one-design event held by the Peterborough Club featuring the 17.5" No-Cal Citabria, that had at least six models on site.

The rules allowed either an early entry on April 7, or a final on April 28. Jim Dufresne, who helped his friend Sarah Walsh build and fly her model, decided that since no one else had come close to

his practice times that day, April 7 would be his night and he flew a very nice 2:25.

When April 28 came up, the battle was on and Sarah, who stated she didn't want to win, not only beat Jim but fought off the other challengers for a final no-hit 2:32 to take the trophy!

Kudos to all of them.

In early May, I also drove to the Ultimate Soccer Arena in Pontiac, Michigan. This is a Category 3 site, 74' to the roof centre, much like Kent but more open, probably rated about 70' by F.A.I. standards.

Most flew the Flying Aces events, so I did well in the AMA classes, and even picked off FAC Golden Age with my 22" Easybuilt Leopard Moth built for our MAAC Mag postal contest in 1997. Although I was the only Canadian at Kent, it was great to see Terry Jenkins, originally with the Burlington Flyers.

In mid-July, a lot of Canadians drove to Geneseo, N.Y. for the Flying Aces outdoor mini NATS. Although most come from Southern Ontario, I've seen people from Montréal and North Bay. This is truly the meeting of the best scale rubber flyers anywhere, and when you see their

multi-engined models in flight, you believe. My new Embryo flew right off the board, but because of the windy condition, I DT'd by allowing the nose block to fall out. That was enough of a run for an old guy like me.

Vladimir has sent info on contests in Europe, but it was the results at the 148' Kibbie Dome in Moscow, Idaho that got my eye. Easy B is definitely not easy anymore. The class was broken into two events: One open, and one with a .6-gram minimum weight. The FAI Easy B is F1L with a 1.2 gram min. and in Moscow, there were 14 flyers vs. four for open and three for the over .6 gram model. The problem is obvious: how does one compete with the best U.S. flyers who can now build an Easy B to as little as .25 gram? The answer: You don't. You fly F1L.

This trend is confirmed with the results from the AMA/USIC Nats in Champaign, Illinois, where those events with minimum weights seemed favoured. I really wanted to go, but would have been on my own for the 1,000 km drive each way. You can see the results at www.modelaircraft.org. ✈

Vol libre intérieur



John Marett 651
président
905-985-4458

L'été -- et saison morte -- a été intéressant pour le vol libre intérieur, à l'exception des concours libres qui ont débuté en avril, dans les faits. Malheureusement, les meilleurs concours sont disputés aux États-Unis et c'est pourquoi j'aimerais connaître ceux qui sont offerts aux Canadiens puisque c'est dans ce contexte que nous nous mettons à l'épreuve et que nous apprenons.

La ronde des concours a débuté en avril à la Kent State University (Ohio). Ce site de vol comporte un plafond de catégorie 2 (49 pieds) et un toit à poutres centrales inclinées, ce qui offre bien des occasions d'établir de nouveaux records. Ce lieu attire toujours de bons modélistes et d'aussi bons amis.

On devrait noter un concours de club, celui du one-design du Club de Peterborough, mettant en vedette le Citabria No-Cal à envergure de 17,5 pouces; au

moins six maquettes étaient de la partie.

Les règlements autorisaient une inscription hâtive le 7 avril ou une finale, le 28. Jim Dufresne, qui a aidé son amie Sarah Welsh à construire et à faire voler sa maquette, a décidé que puisque personne ne s'était approché de ses chronos de pratique cette journée-là que le 7 avril serait «sa» soirée. Il a réalisé un très beau temps de vol de 2:25.

Lorsqu'est arrivé le 28 avril, la lutte était lancée et Sarah, qui disait pourtant ne pas vouloir gagner, a non seulement battu Jim mais elle a tenu tête à d'autres adversaires et a remporté le trophée grâce à un temps de vol de 2:32 ans même heurter quoi que ce soit!

Félicitations à tout le monde.

Au début du mois de mai, j'ai aussi conduit jusqu'à l'Ultimate Soccer Arena de Pontiac (Michigan). C'est un site de catégorie 3 (74 pieds jusqu'au centre du toit) et ça ressemble beaucoup à Kent State mais en format plus ouvert (probablement cité comme étant un plafond d'environ 70 pieds d'après les normes de

la F.A.I.).

La plupart des concurrents se sont inscrits au sein des épreuves Flying Aces, si bien que je me suis bien débrouillé au sein de celles de l'AMA et j'ai même ravi une place de choix au sein de la catégorie FAC Golden Age à l'aide de mon Leopard Moth (d'Easybuilt, envergure de 22 pouces) que j'avais assemblé pour le concours postal de 1987. Bien que j'aie été l'unique Canadien à l'Université Kent, j'ai eu le plaisir de renouer avec Terry Jenkins, anciennement membre des Burlington Flyers.

À la mi-juillet, plusieurs Canadiens se sont rendus par voiture jusqu'à Geneseo (état de New York) à l'occasion des mini-NATS de vol extérieur des Flying Aces. Bien que la plupart de ces modélistes aient été en provenance du Sud de l'Ontario, j'ai aperçu des enthousiastes de Montréal et de North Bay. C'est véritablement la rencontre des meilleurs modélistes de copies volantes à propulsion élastique et lorsque vous voyez en vol

suite à la page 70

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

Without prejudice.....

Well, that sounded serious, didn't it? The above phrase is usually at the top of a letter from a lawyer that you would have rather not received, right?

However, in this case, I would like to apply it to how we sometimes judge our competitive events in U-Control.

To give the R/C pattern flyers a tip of the hat, decades ago, they came up with a system that made some of the competitors judge classes that they were not flying in. This was good because there was probably always a pool of qualified judges available at a meet, which took a lot of pressure off the organizer to find judges on short notice, and everyone competing became more knowledgeable about the rules of the classes they were not flying. It also probably removed a lot of personal bias from the results because if the judging panel was large enough, the high and low scores could be removed from a competitor's final flight score.

The problem with some of our U-Control meets is that we are always 'hard-up' to find qualified judges, especially in events like Scale and Precision Aerobatics where the rules are complex.

Strangely, some people try to put a personal bias into their scoring, some of which is based on whether they like old technology, or new technology.

When I was kid and dinosaurs still roamed the Earth, we covered airplanes with tissue or silk, and painted them with butyrate dope.

Our models were generally powered by glow engines, and because we had no practical alternative, we learned to run and start them reasonably well. We probably also became jealous of the ability to do this as it was knowledge that could only come with hard-earned experience, and probably a few minor propeller cuts.

Because we lived in the age of the internal combustion engine, we loved the sound of the things, even after we were finally persuaded to put mufflers on them to reduce the noise!

The new ways of doing things started to appear in 1970s. Iron-on coverings, as an alternative to butyrate dope started to appear. Some became so expert with Monokote, and its many competitors,



This 7 ft. electric powered B-29 profile scale model was built by Fred Cronenweit, and flown to 1st place in the AMA U/C Scale Nationals held in July at Muncie, Indiana...An impressive flyer! / Fred Cronenweit a construit cette maquette profil d'un B-29 (envergure de sept pieds et à propulsion électrique); celle-ci a remporté la première place aux U/C Scale Nationals de l'AMA à Muncie (Indiana). Toute une maquette!

that a model that finished with the iron-on covering, with an imaginative and complex covering job, could have been just as hard to execute as an airplane with a superlative coat of paint.

Then, at the turn of this millennium, a new practical power source started to appear, the electric motor! No longer did these things require a battery pack as heavy as the model, but with the lighter lithium polymer batteries that were now available, they became a practical way of powering model airplanes.

The R/C people picked up on this immediately, and in Europe electric power is probably now the choice of the majority of Radio Control flyers.

We have been a little slower off the mark in Control Line, but now Scale and U-Control Stunt models powered by electric motors are becoming commonplace, and the advantages are obvious because they offer a powerful alternative to glow engines without having some of their exasperating quirks.

I think then that it is time we accept the inevitable fact that electric motors are going to come into greater use in our sport because it is the way of the future.

Fuel-proofing airplanes has always been a problem, and with electric power, you can finish them in almost any covering or paint that you prefer without worrying about the methanol in the glow fuel ruining the result.

Cleaning the model is no longer a necessary task, and even your car will like this advantage!

And as we are judging our events, I think we have to put out of our minds as to how the model is powered. But, instead, judge according to the rules as electric power is a legitimate method of propulsion that the contest regulations allow.

Yes, I enjoy the sound of the glow engine, and memories it invokes, along with wonderful smell of burnt oil. I will agree that running them to contest standards is sometimes an art form in itself, but the 'black magic' employed to do this is still only equal to the knowledge required to use electric power.

But, times are a changing as the old folk song said, and it is time we accepted this new way of propelling our model airplanes without letting it prejudice the flight score. ✈

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

Sans préjudice...

Ça semblait sérieux, hein? Le début de phrase suivant se retrouve habituellement en haut d'une lettre provenant d'une firme d'avocats et que vous auriez préféré ne pas recevoir, n'est-ce pas?

Toutefois, dans ce cas-ci, j'aimerais l'appliquer à la façon dont nous jugeons les concours de vol circulaire.

Je salue les adeptes de la voltige de maquettes télécommandées qui, voilà plusieurs décennies, ont conçu un système qui faisait en sorte que des juges entamaient leur travail même au sein de catégories dont ils ne connaissaient rien. C'était très bien puisqu'un groupe de juges très qualifiés se trouvait probablement toujours à proximité lors d'un concours... ce qui a probablement retiré beaucoup de pression auprès des organisateurs au lieu de tenter de trouver des juges rapidement. Tous les concurrents ont progressivement appris les règlements des catégories au sein desquelles ils ne pilotaient pas leur maquette. Cela a probablement aussi eu comme effet de retirer un parti pris au sein des résultats parce que le panel de juges était suffisamment large pour que les pointages bas et élevés soient retirés du score final d'un concurrent.

Le problème qui se manifeste à quelques-uns des rassemblements de vol circulaire, c'est qu'il demeure très difficile de trouver des juges qualifiés, surtout afin de juger des catégories comme les copies volantes ou l'acrobatie de précision, là où les règlements sont complexes.

Étrangement, certaines personnes essaient d'insérer leur parti-pris à même le pointage; leur partisanerie envers la vieille -- ou nouvelle -- technologie va influencer leurs décisions.

Lorsque j'étais gosse (et que les dinosaures arpentaient encore cette Terre), nous aimions recouvrir les maquettes à l'aide de tissu ou de soie et nous les peignions à l'aide de vernis de butyrate (communément appelé butyrate dope).

Nos maquettes étaient généralement propulsées par des moteurs à bougie incandescente (glow plug) et parce que nous n'avions pas d'alternative pratique, nous apprenions comment faire démarrer

convenablement ces engins. Nous avons probablement jalousement préservé les secrets d'un bon démarrage puisque ces connaissances ne nous venaient qu'au terme de bien des heures d'expérience... et de quelques coupures de pale d'hélice.

Puisque nous vivions en l'ère du moteur à combustion interne, nous adorions le son de ces moteurs, même après l'adoption des silencieux!

Les nouvelles méthodes de construction sont apparues à partir des années 1970. Les recouvrements thermorétractables ont commencé à remplacer la finition au vernis de butyrate. Certains modélistes ont si bien perfectionné l'application du Monokote et des autres matériaux semblables qu'une maquette qui était munie de ce recouvrement de plastique pouvait s'avérer tout aussi complexe à terminer que la maquette à la finition traditionnelle mais qui avait été peinte en une livrée sensationnelle et spectaculaire.

Au virage de l'an 2000, une nouvelle source pratique de motorisation a fait son apparition : le moteur électrique! Ces moteurs ne nécessitaient plus un ensemble de batterie du même poids que la maquette. Grâce à l'arrivée des nouvelles piles en polymère de lithium, cette forme de motorisation pour les maquettes est devenue très pratique.

Les adeptes du vol télécommandé ont très rapidement embrassé cette percée technologique et en Europe, la motorisation électrique est vraisemblablement devenue la motorisation par excellence des pilotes de maquettes télécommandées.

Nous avons été un peu plus lents à réagir, dans le giron du vol circulaire mais maintenant, les maquettes de style copie volante ou de vol acrobatique qui sont motorisées électriquement sont monnaie courante. Les avantages sont évidents puisqu'ils offrent une puissante alternative aux moteurs conventionnels sans en retenir les désavantages tout à fait désagréables.

Je crois qu'il est temps que nous acceptions l'inévitable : les moteurs électriques seront davantage utilisés au sein de notre sport parce que c'est la voie de l'avenir.

Il a toujours été problématique de sceller sa maquette contre l'infiltration de carburant. Grâce à la motorisation électrique, vous pouvez utiliser pratiquement n'importe quel recouvrement sans vous inquiéter que le méthanol que contient le

carburant ruinera votre finition.

Il n'est plus nécessaire de nettoyer votre maquette et même votre véhicule appréciera cela!

Et comme nous continuerons de juger nos rassemblements, je crois que nous devrons nous faire à l'idée que la maquette est mûe autrement qu'anciennement. Nous devons plutôt juger conformément aux règlements puisque la motorisation électrique est une méthode légitime de propulsion et c'est autorisé dans les règlements.

Oui, j'adore le son d'un moteur conventionnel et en raison des souvenirs que cela me rappelle (de même que l'odeur de l'huile carbonisée). J'avoue que les faire tourner selon les normes de concours relève parfois de l'art, mais la «magie noire» qu'il faut connaître pour les faire tourner n'a d'égal que les connaissances requises afin d'utiliser la motorisation électrique.

Les temps changent, nous rappelle la chanson de Bob Dylan et le temps est venu d'accepter cette nouvelle façon de propulser nos maquettes d'avion, sans causer de préjudice au pointage de vol.



Spectre de Radio

suite de la page 53

vendus sous les bannières de Hobby King et de Turnigy) ne sont pas dotés d'une fonction entièrement anti-défaillance mais qu'advenant une perte du signal radio, ces appareils émettent le signal à la voie des gaz par pulsions, ce qui, sur une maquette électrique, force le contrôleur de vitesse à faire cesser de tourner le moteur. Ce dispositif ne fonctionne pas toutefois avec un moteur à bougie incandescente ou à essence.

Assurez-vous de procéder à un essai de la configuration anti-défaillance en plaçant la manette des gaz à régime modéré ou élevé pour ensuite mettre l'émetteur à «off». Si le moteur tourne encore ou que le moteur électrique est encore en tension, vous devez bien entendu vous assurer que la maquette est bien retenue en place.

Le mot de la fin : assurez-vous de bien comprendre le mode anti-défaillance sur votre émetteur, configurez-le de façon appropriée et mettez à l'essai avec soin à bord de chacune de vos maquettes. ✨

Control Line Aerobatics



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

For this issue's column I have a submission from Bruce Perry telling us about Prairie Fire event.

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS NEWS FROM ALBERTA

"I'm Bruce Perry, President of the Alberta Control Line Flying Club (ACFC). We have a Facebook page with lots of our activities and many international followers including current world champ Igor B'urger. It's a closed group so just ask to be added and we'll get you in.

"Prairie Fire is the name of our annual stunt gathering that has been both a contest and a stunt clinic. This year's edition was a very successful clinic.

"Our field has two beautifully mown circles, each to 80 foot radius. This allowed for each pilot to fly and practice to their heart's content.

"This year's event drew participants from as far as Winnipeg, Regina, Saskatoon and Calgary. It is intended to accelerate the learning curve and give coaching points to each pilot. Larry Maltman from Winnipeg is flying better than I have ever seen him fly and now has a set of coaching points to make his presentation even better!

"We saw Doug Moisuk from Regina reappear on a stunt circle this year, too. Doug was able to deliver a pattern within a few flights and also had a series of coaching points to take home. Watch for both of these guys as they apply their new info. The usual suspects of the Prairie Fire included Monty Summach of Saskatoon, a top 20 U.S. NATS pilot; Neil



Bryan Carr of Calgary at the Prairie Fire event. / Bryan Carr de Calgary, lors du rassemblement Prairie Fire.

Rogers, a local Edmontonian and a solid advanced level pilot; Bryan Carr, of Calgary and an emerging high intermediate and early advanced pilot; Paul Gibeault of CL speed fame is flying stunt and doing really well! I don't think he will be allowed to fly intermediate anymore! New pilot Darrell Adams is actively flying and learning many things with his fresh Skyray.

"So as you can see, there were many pilots that support our event from far and wide. We shoot video and I offer on-site coaching to each pilot. Later, while reviewing the video each pilot gets to see the importance of the coaching points from the judges' viewpoint.

"This isn't a Fun Fly. This is serious stunt training, all pilots are keen to learn and have very high levels of dedication. Naturally, there was a great deal of stunt chat and camaraderie. I urge anyone who has an interest to come to our event.

"The stunt scene here in our little world is alive and healthy, albeit our numbers being small, our dedication is very high and so is our success! Look us up on Facebook or if you would like to reach me directly, you can send an e-mail to bruce@magicbus.ca. Please put "stunt" in the header as it may be deleted.

"Till next time, fly it like you mean it!" ✈

Vol circulaire acrobatique



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

Pour la chronique de cette fois, je cède la place à la soumission de Bruce Perry qui nous parle du rassemblement Prairie Fire.

Nouvelles du vol circulaire acrobatique en Alberta

«Je suis Bruce Perry, président de l'Alberta Control Line Flying Club

(ACFC). Nous avons créé une page Facebook qui traite des nombreuses activités et des nombreux amateurs internationaux, y compris le champion mondial Igor B'urger. C'est un groupe fermé; demandez la permission d'y être admis et nous vous ferons entrer.

«Prairie Fire (incendie de prairie), c'est le nom de notre rassemblement annuel de vol circulaire acrobatique; il s'agit à la fois d'un concours et d'un atelier sur l'acrobatie. La clinique de cette

année a remporté un vif succès.

«Notre terrain est doté de deux magnifiques cercles bien entretenus, chacun d'un rayon de 80 pieds. Chacun des pilotes a pu s'en donner à coeur joie.

«La séance de cette année a attiré des participants d'aussi loin que Winnipeg, Regina, Saskatoon et Calgary. Elle visait à accélérer la courbe d'apprentissage et de prodiguer des conseils à chaque pilote. Larry Maltman de Winnipeg vole mieux

suite à la page 76

Electric



Rod McRae 058L
Chair
250 768 7300 rmcrae12@telus.net

I will start off this month by wishing you all a Very Merry Christmas and hope that 2014 proves to be a successful year for all of you. As this flying season comes to a close, I hope that 2013 has been a successful one for you. I trust that you have picked out your favorite to begin building for the 2014 flying season.

We will finish off this year with a couple of pictures to remind us of this past summer's flying activities. I have been encouraged by the progress of electric flyers, and in particular by how new modellers seem to be selecting E-Power for their models.

One of my major concerns with the use of model flying fields has been the amount of noise some of the internal combustion engines produce, and the adverse effect this has on adjoining neighbours. I personally love the sound of an IC engine, but I am well aware that these sounds can be very annoying to non-modeller neighbours.

I had the pleasure of attending the 10th Anniversary Gimli, Manitoba Fun



Ron Dodd's 1/3 scale Sopwith Pup / Le Sopwith Pup à l'échelle un tiers de Ron Dodd.

Fest this past August, and I estimate that there were in excess of 100 modellers who had electric models at that event. I remember well the first Fun Fest when there were only a handful of electric models in attendance.

I really believe that electric power is the answer to those fields that are close

to neighbourhoods.

I would ask that if you have any electric model subjects that you would like us to cover in future issues of Model Aviation Canada, please contact myself at rmcrae12@telus.net and let me know about them! . ✈

Électriques



Rod McRae 058L
Président
250 768 7300 rmcrae12@telus.net

J'entamerai cette chronique ce mois-ci en vous souhaitant tous un très joyeux Noël et j'espère que 2014 sera synonyme de beaucoup de succès. À mesure que se termine cette saison de vol, j'espère que 2013 a été bonne sur ce plan. J'espère aussi que vous avez choisi votre maquette préférée à reproduire en prévision de la saison prochaine.

Nous terminerons l'année à l'aide quelques photos, histoire de nous rappeler les activités estivales. La motorisation électrique progresse beaucoup et de plus en plus de modélistes semblent la choisir lorsque vient le temps de motoriser leurs maquettes.

L'une des inquiétudes en utilisant les terrain de vol, c'est la quantité de bruit que produisent les moteurs à combustion interne et l'effet déplaisant que cela produit auprès des voisins. Personnellement,



Xavier Moureaux's Dewoitine 520 / Le Dewoitine 520 de Xavier Moureaux.

j'adore un tel son mais je sais aussi que pour quelqu'un qui ne construit pas de maquettes, ce son est désagréable.

J'ai eu le plaisir de me rendre au Manitoba, au rassemblement de Gimli, le Model Fest (la dixième édition) en août

dernier et j'estime qu'il y avait plus de 100 modélistes qui utilisaient des maquettes électriques. Je me souviens de la première année; seule une poignée de telles maquettes étaient de la partie.

suite à la page 69

RC float

William Thorne 75300
Chair
905-433-0561 billthorne@sympatico.ca

A popular and growing event is the Annual Beeton R/C Flyers Corn Cob Float Fly. The event is held on a large pond formed from an old quarry just west of Alliston, Ontario. This year, the fourth for the event, 30 registered pilots attended and over 90 flights were made on a beautiful Saturday at our pond. The weather conditions were perfect, sunny, light breeze from the South. The variety of models was interesting. There were small and medium electrics, nitro and large gas models.

The corn was excellent along with hamburgers and hot dogs. They was lots of draw prizes given away.

A couple of interesting items:

A helicopter with Bell Ranger body on a 550 T-Rex frame on floats was doing water pick-up and drops expertly flown by Don Irvine. Don also had a Hughes 500 on display with a figure of Bruce Willis in the pilot's seat.

There were a couple of Hansa Brandenburg floatplanes by Maxford U.S.A. They were easy flying planes. A lot of foam planes were present. One of the larger ones was the 1.4 m span ICON A5 flown by Ken Partton.



Don Kavanagh's Sikorsky OS2U Kingfisher was impressive in the air. / Le Sikorsky OS2U Kingfisher de Don Kavanagh était très impressionnant en l'air.

Congratulations to Richard Byers and the Beeton R/C Flyers for another excellent event! If you've never been there, keep this event in mind for next year for a good day of flying in good company and with tasty food.

There is a video link to the Corn Cob Float Fly 2013 event - <http://youtu.be/a8dGoQjcWwk>

The Scugog Float Flyers had another good summer of flying off Lake Scugog near Port Perry, Ontario. As has been stated in the past, the club is one of the few float flying-only clubs in Canada and the members fly - weather permitting -

Tuesday, Wednesday and Thursday mornings.

Of interest this year at Lake Scugog was the model of Vought-Sikorsky Aircraft Division's OS2U Kingfisher designed, built and flown by Don Kavanagh of Oshawa. The aircraft was very impressive when flying.

I have more photos and reports of float flying coming in for future articles. If you have anything about float flying, events, aircraft building, flying, and photos send them to me to be put in my column. ✈

Avions Floteurs

William Thorne 75300
Président
905-433-0561 billthorne@sympatico.ca

Le Corn Cob Float Fly annuel des Beeton R/C Flyers grandit en popularité. Celui-ci a lieu sur un grand étang dans une ancienne carrière située juste à l'ouest d'Alliston (Ontario). Cette année, la quatrième de cet événement, 30 pilotes se sont inscrits et 90 vols ont été effectués par un magnifique samedi. Les conditions météo étaient parfaites et une légère brise soufflait du Sud. La variété de maquettes était intéressante : il y en avait des petites, des moyennes mûes par moteur conventionnel ou par électricité. Il y avait aussi de grosses maquettes à essence.

Le maïs était excellent et on offrait des hamburgers et des hot-dogs. Plu-



suite à la page 74

Ken Ross and his Hansa Brandenburg. / Ken Ross et son Hansa Brandenburg.

RC Giant



Thomas Russell 22036
Chair
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

There have been lots of terrific events this summer for the Giant Scale pilot. I have a great note from Chris Jones reporting on an event put on by IMAA Chapters 540 and 563 about their 17th Annual High Country Fly-In held at Morrison Field in Western Canada.

There were 19 pilots with 42 planes. He says:

"The weather was great with it being a hot 33 degrees with a strong crosswind! The flying was fantastic with lots of exceptional rudder work to keep the planes on the runway during landing with only a few birds using the longer fringe grass at the edge of the runway.

"The field was immaculate thanks to Roly and Ron Elliot. There were Fleets, Tiger Moths, an Ultimate, a huge Extra, and several J3 Cubs etc. The Cubs were flown by Bob Scheer and Bill English and they gave a superb demo of team aerobatics.

"The Saturday evening Pot Luck was delicious thanks to the many ladies who attended the event. Everyone had a great time and went home with good memories and the intention of returning next year."

Another rally that has become the largest annual International Miniature Aircraft Association R/C airplane event in Canada was held at the Kingston, Ontario field by the Ottawa Valley IMAA Chapter 217. Dave Penchuk sent me the following report:

"This year was the 26th anniversary of IMAA Chapter 217 holding the rally at the beautiful and perfectly groomed



Awesome 46% Piper PA25 Pawnee with 198" wingspan powered by a ZDZ 210cc engine and carrying 14 servos. This beauty is owned by Michel Renaud and carries the markings of the AMR-RC Hobby Shop. They were extremely generous in support of several Giant Scale events this past summer. Le magnifique Piper PA25 Pawnee à l'échelle 46 % (envergure de 198 pouces, mû par un ZDZ 210 c.c. et doté de 14 servos). Michel Renaud possède cette superbe maquette décorée aux couleurs du magasin de passe-temps AMR-RC. Ces derniers ont beaucoup appuyé les rassemblements de petits-gros au cours de l'été dernier.

Kingston R/C Modellers' field. It is now one of the top IMAA events in North America.

"A sunny 25 degrees and light breezes brought out 111 pilots with over 200 aircraft. There was a good mix of WWI, WWII, civilian, sport and aerobatic aircraft filling the sky all day and we saw the more experienced pilots helping the newer pilots become familiar with the event.

"Sponsorship was very strong again this year as they get great advertising exposure here. The Kingston Food Bank was also a big winner with \$500.00 be-

ing donated from the proceeds of the various raffles and draws that took place.

"The Saturday night B.B.Q put on by the Kingston Club was great again this year thanks to the professional cook who works on site all day preparing the meal.

"You can see many pictures of the event at: Giant Scale Canada.com. Mark your calendar to attend next year on August 16-17th."

I have several other event reports that I will include in upcoming months. Do not forget to start hinting about what you want for Christmas! ✪

Copie Volantes Géantes



Thomas Russell 22036
Président
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

Plusieurs événements ont été offerts cet été aux pilotes de petits-gros (Giant Scale). Chris Jones m'a fait parvenir une note bien chouette relativement au 17e rassemblement annuel High Country Fly-In, au terrain de Morrison qu'ont coordonnés les chapitres IMAA 540 et 563.

Quelque 19 pilotes se sont donné rendez-vous en emportant 42 maquettes. Il

nous raconte :

«La météo était magnifique et il faisait 33 degrés et il y avait un vent traversier très fort! Les vols étaient fantastiques et les pilotes ont fait preuve de beaucoup d'adresse au gouvernail de direction afin de garder leur maquette dans l'axe de la piste. Seuls quelques pilotes se sont retrouvés dans le gazon plus long, au bord de la piste.

«Le terrain était merveilleux, grâce à l'entretien de Roly et de Ron Elliot. Plusieurs petits-gros de toutes sortes ont

volé : des Fleets, Tiger Moths, un Ultimate, un énorme Extra et plusieurs J-3 Cubs. Bob Scheer et Bill English pilotaient les Cubs et ils ont offert une superbe démonstration de vol acrobatique en équipe.

«Le souper-partage (pot luck) du samedi soir était délicieux grâce à plusieurs dames participantes. Tout le monde s'est bien amusé et chacun est retourné à la maison avec d'excellents souvenirs et en ayant l'intention de revenir,

suite à la page 74

RC Helicopter



Mark Everett 79872
Chair
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

As is public knowledge, and as most of you have heard, 19-year old Roman Pirozek Jr, lost his life while flying his model helicopter this past September 6th in Brooklyn, N.Y. By all accounts, he was an accomplished pilot and a very capable aerobatic flyer. His father is the vice-president of their local helicopter club and mentor to his son and other young pilots. Roman was no newbie in over his head at the local park.

The incident made international news and was a topic at the forefront of discussion on all the hobby related forums. It's a tragedy when anyone loses his/her life to a misadventure such as this and even worse when they're still in their teens.

As is typical with such uncommon events, the media really got their money's

worth out of this young man's misfortune and erroneously reported some falsehoods.

The major mistake is they labeled his T-Rex helicopter a 'toy.' We've all seen flyable model helicopters that are available in every chain store across the continent. Most of them are relatively harmless playthings that are great as time wasters and gag gifts. But they have little in common with the machines we fly at the field.

It is imperative that we give our machines the respect that they demand every time we fly. They are complicated machines with parts that age, wear and can fail. We use sophisticated electronics that are so reliable most of the time that we can start to take them for granted. We have state-of-the-art composites for blades that rarely fail catastrophically. We have thumbs and fingers that seem to work the sticks on their own.

Each of these links in the chain could

break at any time and if we have put ourselves in a dangerous position when that happens, it's possible to hurt ourselves or worse yet, someone else.

Negative media coverage of the hobby is something we must avoid at all costs. Our pastime is quite unique in the grand scheme and things that are unique and different often make outsiders wary. If we give them reason to be concerned, it's possible to be scrutinized to the point of more regulation or restrictions will be imposed on the hobby.

Let us be more diligent than ever and review the safety rules of our clubs and review our own personal safety procedures. Let's adhere to them – every time. Let's always keep a safe distance from our machines and do our best to ensure everyone has a fun and safe experience every time we fly.

Safety is a choice. Make the right one. ✈

RC Hélicoptères



Mark Everett 79872
président
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

Cela appartient maintenant au domaine public et la plupart d'entre vous avez entendu cette nouvelle. Roman Pirozek fils, âgé de 19 ans, a perdu la vie en pilotant sa maquette d'hélicoptère le 6 septembre dernier à Brooklyn (état de New York). Selon les premiers témoignages, ce jeune homme était un pilote aguerri et connaissait très bien les séquences acrobatiques. Son père est le vice-président du club local et il était le mentor de son fils et des autres jeunes pilotes. Roman n'était certainement pas un nouveau venu qui aurait pu être désespéré.

Cet accident a fait les manchettes partout dans le monde et bien des forums de discussion sur les sites Web d'aéromodélisme ont fait porter la discussion là-dessus. C'est une tragédie lorsque quiconque perd la vie en de telles circonstances et on dirait que c'est pire lorsque cela frappe un adolescent.

Comme c'est typique lorsque cela se produit, les médias ont joué la carte à fond tout en rapportant certaines faussetés.

La plus grosse erreur, c'est qu'ils ont appelé le T-Rex un jouet. Nous avons tous vu les petites maquettes d'hélicoptère disponibles dans les magasins à grande surface. La plupart de ces jouets sont inoffensifs et servent bien aux personnes qui veulent passer le temps avec quelque chose de bon marché. Mais ils ont bien peu de choses en commun avec les machines que nous faisons voler au terrain.

Il est vital que nous accordions le respect aux machines, et ce, à chaque fois que nous les pilotons. Ces machines sont compliquées et les pièces vieillissent et peuvent souffrir une défaillance. Nous avons recours à de l'électronique la plupart du temps très fiable et parfois, nous tenons cela pour acquis. Les matériaux composites utilisés dans la fabrication des pales se brisent bien peu souvent. Quant à nos pouces et doigts, ils semblent coordonner leur ballet automatiquement aux manettes de la télécommande.

Chaque maillon de cette chaîne pourrait se rompre à tout moment et si nous nous sommes placés dans une situation précaire au moment où cela se produit, nous pourrions non seulement nous blesser mais aussi blesser quelqu'un d'autre.

La couverture médiatique négative

de notre passe-temps, c'est ce que nous devons éviter à tout prix. Notre passe-temps est unique en ce qu'il comporte des volets différents que cela intimide les non-initiés. Si nous leur donnons une raison de s'inquiéter, il est possible que toute cette attention donne lieu à davantage de réglementation à l'endroit de notre passe-temps.

Il faut que nous soyons très vigilants et que nous examinions à nouveau les règlements de sécurité de nos clubs ainsi que nos propres procédures de sécurité. Observons-les -- à chaque séance de vol. Gardons toujours une distance sécuritaire entre nous et notre machine et assurons-nous que tout le monde s'amuse en toute sécurité lorsque nous volons.

La sécurité, c'est un choix. Faites le bon. ✈

Hobby Shops Canada Ads

ONLY

\$200/year single

\$400/year double

Editor@ModelAviation.ca

RC Jets



Kelly Williams 59082L
Chair
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

So another year is just rolling to a conclusion, with new faces, new jets, and we're preparing to nominate members for next year's Committee. Those on the Committee this year will likely agree that there hasn't been much to do. I'm planning to clear off one or two things with the group well before the next AGM but as I said in the last column, I've tried to just leave the group alone and react as necessary this season.

We've been very proactive in the past few years and cleaned up a few festering issues, but for the most part, the jet scene is in relatively good shape in Canada. It's steadily growing, safely; the practice of running a turbine is becoming second nature, to the point where more

modelers are willing to make the initial investment and give it a try.

Now, a question that recently came my way was 'What are the typical club rules for a jet?'

My response was that the rules are the same as for any other aircraft, aside from a few turbine-specific items, but they are listed in the MAAC Safety Code. I stated that really, there are a few unspoken rules where most people can utilize common sense and not fly a jet when the sky is full of slow speed foamies – and the same goes for the other way around. Also, it's common for clubs to identify an appropriate start-up area, directing exhaust and excessive sound away from the normal pit area.

The point I'd like to make is that for that question to come up, the member asking must not have known anyone nearby that is well versed in jets and

knows the appropriate limitations. For the continued well-being of our portion of the hobby in Canada, I would encourage everyone to regularly review the Safety Code and make sure you understand it. You'll be thankful on that one unpredictable moment when you'll need to know it.

Following that, please consider joining the Jet Pilot's Organization in the U.S. (JPO, www.jetpilots.org) if you're just starting out or you think you'll be in this for a while. (It can go fast... ten years went by remarkably quick for me!) Although the JPO is mainly concerned with the AMA and U.S. turbine issue, one can easily understand the side effects of a major change in the U.S market, and the speed at which it might have an effect in Canada. Other than that, it's a nice source of information on your new favourite hobby! ✈

Avions à réaction



Kelly Williams 59082L
Président
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

Et voilà qu'une autre année s'achève. De nouveaux visages et de nouveaux jets sont apparus et nous nous préparons à nommer des membres au sein du Comité. Les membres de cette année s'accorderont pour reconnaître qu'il ne s'est pas passé grand-chose. J'ai l'intention de régler une ou deux affaires au sein du group avant la prochaine Assemblée générale annuelle (A.G.A.) mais comme je l'ai mentionné dans la chronique précédente, j'ai tenté de laisser le groupe tranquille et de ne réagir que lorsqu'il le fallait, cette saison-ci.

Nous avons été très proactifs au cours des dernières années et nous avons réglé quelques dossiers malsains mais en gros, l'univers des jets se porte relativement bien au Canada. Le mouvement croît sûrement et en toute sécurité; la procédure de démarrage d'une turbine devient de plus en plus naturelle, au point où de plus en plus de modélistes sont mainte-

nant prêts à investir une somme initiale et d'entrer dans ce volet de l'aéromodélisme.

Une question m'a été transmise, dernièrement : «Quels sont les règlements typiques au sein d'un club pour un jet?»

Ma réponse était que les règlements s'appliquent de la même façon que pour n'importe quelle autre maquette d'avion, exception faite de quelques-uns qui ont été précisément rédigés pour les maquettes à turbine; on les retrouve au sein du Code de sécurité du MAAC. J'ai affirmé qu'en réalité, il existe certaines règles non écrites qui dictent que les adeptes de ces avions utilisent le gros bon sens et qu'ils ne fassent pas voler leur appareil lorsque le ciel s'est rempli de foamies à vitesse réduite. L'inverse s'applique aussi. Aussi, c'est assez répandu que les clubs identifient une aire de démarrage appropriée, un endroit qui dirige les gaz d'échappement et le bruit excessif au loin de l'aire des puits normale.

Là où je veux en venir, c'est que si cette question a été soulevée, le membre qui la pose ne doit pas connaître

quelqu'un à proximité de chez lui qui s'y connaît en jets et qui en connaîtrait les limites. Histoire d'assurer la bonne santé de notre segment d'activité au Canada, j'encourage tout le monde à consulter régulièrement le Code de sécurité et de vous assurer que vous le comprenez. Vous serez content de le connaître si quelque chose d'inattendu se produit.

Pour donner suite à cela, veuillez songer à joindre les rangs de la Jet Pilot's Organization américaine (JPO, www.jetpilots.org) si vous faites vos premiers pas au sein de la discipline ou si vous pensez que vous y évoluerez longtemps. (Le temps passe vite... Les dix dernières années ont défilé à la vitesse de l'éclair pour moi!) Bien que la JPO traite surtout des problématiques américaines et de l'A.M.A., on peut facilement deviner que tout changement majeur au sein du marché américain entraînerait des séquences -- et rapidement -- ici au Canada. Aussi, c'est une bien bonne source d'information si vous voulez vous documenter au sujet de votre passe-temps préféré! ✈

Model Aviation CANADA



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

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



RC Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988L
Chair
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

I would like to introduce Norm Cook as a new member on our Committee. He has written us a short bio:

"I first became interested in flying RC model aircraft about 35 years ago. At the time, I was involved with a group of Vernon fliers interested in sailplanes.

"In the mid-1980s, family obligations pushed the hobby aside. About three years ago, my son said to me 'Guess what I have' and showed me an RC aircraft. With that, I am (happily) back into the hobby.

"I fly electric powered aircraft only and very much enjoy designing power systems for my aircraft, along with assisting other interested people with their set-ups.

"At this point, building for me is more like assembling components as I like to fly as much as possible. I find I enjoy the discipline and challenge of precision pattern flying and have chosen this as a way to develop and improve my flying skills. Mike Allman has been an excellent mentor for this!"

"I currently have several functioning aircraft in the hangar including a 3DHS 62" Osiris and an EF 2M Vanquish. The Osiris is powered by five cells, a CC controller, a Scorpion 4025-10 motor and a 16x10 prop. The Vanquish has the Silver Bullet power system recommended by EF."



The Canadian F3A team in South Africa. / L'équipe canadienne de F3A en Afrique du Sud.
Photo by John Harris

Welcome aboard Norm.

F3P SCHEDULE

By the time you get this, the Committee should have a new F3P schedule designed. It is felt that we should have three schedules in total: Sportsman, Advanced (full turnaround), and FAI. As soon as it is ready, we hope that all interested indoor pilots will give it a try and get back to us on your thoughts. We anticipate getting an F3P rulebook out sometime next year.

F3A TEAM CANADA

I would like to congratulate F3A Team Canada, for a very successful trip to Worlds in South Africa. Our team finished Ninth in the world. Way to go, guys.

I would like to thank everyone who supported the team. As you can imagine, it is a very expensive endeavour and your support helps to make it happen. We also had our first junior pilot at the Worlds, Ethan Chariandy. Ethan flew great for Canada. Way to go, Ethan! ✈

RC - Acrobatie de Précision



Hartley Hughson 50988L
président
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

J'aimerais vous présenter Norm Cook, un nouveau membre au sein du comité. Il nous a préparé un petit portrait :

«Je me suis intéressé aux maquettes télécommandées il y a environ 35 ans. À l'époque, j'étais actif au sein d'un groupe de Vernon dont les membres faisaient voler des planeurs.

«Au milieu des années 1980, les obligations familiales m'ont fait mettre ce passe-temps de côté. Voilà environ trois ans, mon fils m'a dit : «Devine ce que j'ai,» et il m'a montré un avion télé-

commandé. Je suis de retour au sein du passe-temps et heureux de l'être.

«Je pilote uniquement des maquettes électriques et j'aime beaucoup concevoir des systèmes de motorisation pour mes avions tout autant que j'aime aider les autres modélistes à installer leurs composantes.

«Rendu à ce point-ci, la construction, c'est comme assembler des composantes parce que je préfère voler autant que je peux. Je me suis aperçu que j'aime la discipline et le défi du pilotage de vol-tige et j'ai choisi ce loisir comme façon d'améliorer mes aptitudes. Mike Allman a été un mentor très précieux à cette fin!

«À l'heure actuelle, je possède plu-

sieurs maquettes en ordre de voler dans le hangar, dont un 3DHS Osiris d'une envergure de 62 pouces ainsi qu'un Vanquish EF d'une envergure de deux mètres. L'Osiris est mû par cinq éléments, est doté d'un contrôleur de vitesse CC, est mû par un moteur Scorpion 4025-10 et une hélice 16x10. Le Vanquish, quant à lui, est doté de la motorisation Silver Bullet que recommande le fabricant EF.»

Bienvenue à bord, Norm.

SÉQUENCE DE F3P

Au moment où vous lirez ceci, le comité devrait avoir conçu une nouvelle

suite à la page 69

RC Course Autour de Pylônes



Randy Smith 13141
Président
403-474-0708 pylon.guy@shaw.ca

La saison de course 2013 a été fort occupée. Roy Andrassy et moi nous sommes rendus au concours des U.S. NATS américains à Muncie (Indiana). Roy est arrivé cinquième sur 44 pilotes en Formule 1 électrique (E-F1) à l'aide de son ARF Shoestring (d'Horizon Hobby).

Bien que nous nous soyons tous deux qualifiés pour courser en finale (motorisation conventionnelle en Quickie 500 et Q40), les choses ne se sont pas bien passées. Roy et moi avons eu de gros ennuis en raison de l'air instable aux pylônes 2 et 3. Je n'en dirai pas plus.

Après être revenu à la maison, le groupe de Calgary a présenté son concours annuel de Quickie 500 et de Q40. La météo était sensationnelle et un bon groupe de pilotes a offert des performances très relevées. Ted Ellefson a fièrement remporté le trophée de la troisième place en ayant recours à sa fille Jullian, qui a agi à titre d'observatrice (caller) pour la toute première fois.

Après une pause en août afin de me

livrer à des activités non reliées aux courses, nous nous sommes donné rendez-vous au Hub City Radio Control Club de Saskatoon à l'occasion de son concours annuel. La météo était chaude et humide; c'était tout un défi de trouver l'ajustement moteur parfait dans cette chaleur. Nous nous sommes tout de même amusés.

Au début septembre, le district CP-PRA s'est réuni à Medecine Hat (Alberta) pour la première course qu'organisait le Club Medecine Hat RCers. Jeff Martin (président du district) et Ed Codding (club-hôte) ont uni leurs efforts afin d'organiser une très bonne course. Jeff avait fait paraître un avis dans la revue Model Aviation Canada voulant qu'accueillir des épreuves de courses autour de pylônes dans l'Ouest du Canada pouvait générer des sous pour les clubs. Les Medecine Hat RCers ont relevé le défi. Le district CPPRA a fourni tout l'équipement nécessaire tandis que le club fournissait les bénévoles sur le parcours, les juges, un kiosque de nourriture, des trophées et l'appui nécessaire au terrain.

Le concours a remporté un vif succès et les pilotes et membres du club nous

l'ont fait savoir. Une légère brise et une météo parfaite au cours des deux jours ont ajouté au bonheur. Les membres du club étaient impressionnés de la vitesse et de la robustesse des maquettes de Quickie 500 et de Q40 autant que par l'adresse de leurs pilotes.

Quant aux pilotes, ils ont été impressionnés par la vitesse à laquelle les bénévoles se sont acquittés de leurs tâches et de leur rôle de juge. Tout le monde a effectué un travail de maître en jugeant les virages et en comptant les tours réalisés autour du parcours. Dès la fin des épreuves, il y avait une discussion dans l'aire des puits relativement aux modifications qui pourraient être apportées pour la prochaine fois. Il semble que le club et les pilotes de la CPPRA pourraient se revoir à Medecine Hat.

Un merci tout particulier est de mise à l'égard de Lyle Baker et de Jim Smith du Hub City Radio Control Club pour avoir fourni et transporté le gros de l'équipement. Merci aussi à Barry Kelland de Calgary d'avoir agi à titre de démarreur en chef au cours de cette fin de semaine.



The Medicine Hat RC'ers hosted their first pylon contest in September. Seen here are some of the CPPRA district pilots and the Medicine Hat club volunteers. / Les Medecine Hat RCers ont été les hôtes d'un tout premier concours de courses autour de pylônes, en septembre. Voici quelques-uns des pilotes du district de la CPPRA en compagnie de bénévoles du club. Photo by Terry Truelove.

Model Aviation
DANADA

Tell us your stories

We are looking for good ideas and great stories!
Articles should be about
475 words with 4 to 6 photos.
Model Profiles should be about
300 words with 4-6 photos.
editor@ModelAviation.ca

Racontez-nous une histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées
et des histoires sensationnelles.
Les articles proprement dit devraient compter
environ 475 mots et comporter de 4 à 6 photos.
Les profils de maquettes devraient compter
environ 300 mots et comporter de 4 à 6 photos.



Don't forget to renew
your MAAC membership!

N'oubliez pas de renouveler
votre adhésion au MAAC!

Randy Smith 13141
Chair
403-474-0708 pylon.guy@shaw.ca

The 2013 summer pylon racing season was a busy one for sure. Roy Andrassy and I attended the U.S. NATS pylon competition in Muncie, Indiana. Roy placed fifth out of 44 pilots in the E-F1 event flying his trusty Shoestring ARF from Horizon Hobby.

Although we both qualified to race in the finals of the gas events (Quickie 500 and Q40), things did not go well. Roy and I suffered some extremely bad crashes due to bad air around pylons #2 and #3. That's all I have to say about that.

Immediately upon returning home from the NATS, Calgary hosted their annual pylon contest for Quickie 500 and Q40. The weather was great, there was a good group of pilot entries and lots of close racing to boot. Ted Ellefson proudly took home a third place trophy having pressed his daughter, Jillian, into service as first-time caller.

After a break in August to do some non-ylon racing activities, we met again in Saskatoon at the Hub City Radio Control Club for its annual pylon contest. The weather was hot and humid, making for a challenge to hit just the right needle setting for each heat. All had fun.

In early September, the CPPRA racing district met in Medicine Hat, Alberta for its first pylon race hosted by the Medicine Hat RCers. Jeff Martin, racing district president, and Ed Codding from the Medicine Hat club teamed up to organize a very successful race for the club. Jeff advertised in Model Aviation

Canada that hosting a pylon race in western Canada could provide a club with a fundraising opportunity. The Medicine Hat RCers made use of the offer. The CPPRA racing district supplied all of the equipment necessary for the race and the club supplied the race course workers, judges, lunch concession, event trophies and all the necessary field support.

The contest was a roaring success as expressed by the race pilots and the club members alike. Light wind and perfect temperature were enjoyed for the two-day contest of Quickie 500 and Q40 classes. The club members were impressed by the speed and ruggedness of the models as well as by the skill of the pilots flying them.

The pilots were impressed by the club volunteers who manned the race course and picked up the judging roles very quickly. Everyone did a great job in judging the turns and counting laps for the weekend. Discussion in the pit area afterwards was had regarding potential improvements for next time. It appears the club and the CPPRA pylon pilots might meet again in Medicine Hat for another great race.



Ted Ellefson and his daughter Jillian placed third in Quickie 500 at the Calgary pylon contest in July. Jillian called the #1 pylon like a pro! / Ted Ellefson et sa fille Jillian ont terminé au troisième rang lors de la course de Quickie 500 lors du concours de Calgary, en juillet. Jillian a travaillé avec brio à l'observation pour son père! Photo by Kevin Umbach.

Special thanks to Lyle Baker and Jim Smith from the Hub City Radio Control Club for supplying and transporting much of the district race course equipment. Also thanks to Barry Kelland of Calgary for performing the duty of Chief Starter for the weekend. ✈

Securism

suite de la page 52

nouveau Code de sécurité est destiné à devenir un document vivant. Son format a été conçu de sorte à ce qu'il soit beaucoup plus facile d'appliquer des révisions. En sa qualité de document vivant, il est important de le surveiller continuellement et de le mettre à jour à mesure que changent les circonstances.

Rappelez-vous aussi qu'il s'agit là de votre document. Plusieurs personnes et plusieurs comités ont été impliqués dans sa mise au point. Plusieurs heures ont été consacrées à offrir un ensemble de règlements qui sont faciles à comprendre, dont le texte et la présentation

sont uniformes, qui soit juste et équitable envers toutes les catégories de modélisme et suffisamment flexible pour traiter de toute situation qui se présente.

Parce qu'il s'agit de vos règlements, votre rétroaction (vos commentaires) et suggestions sont importants si nous voulons les améliorer. Si vous voulez suggérer quelque chose, veuillez communiquer avec un membre du Comité de sécurité au sein de votre zone et parlez-en. La liste de ces membres du Comité se retrouve au site Web sous les onglets Comités, Sécurité, Visionnez les membres du Comité.

Finalement, j'aimerais remercier

tous les membres qui ont investi tant de temps à écrire, examiner, revoir et à retoucher le libellé de ces documents. Notre passe-temps est devenu un ensemble complexe de catégories d'intérêt spécialisé, tant et si bien qu'il est parfois difficile de croire que tout cela se regroupe sous le même parapluie qu'on appelle l'aéromodélisme. Il n'est certes pas facile de rédiger un ensemble de règlements qui s'applique à tout le monde. Y a-t-il des compromis? Certainement. Les règlements peuvent-ils être améliorés? Absolument, avec le temps et grâce au dévouement continu de nos membres. ✈

RC Sailplane



Bob Hammett 5605
Column Editor
519-759-1939 the_hammetts@rogers.com

I attended Central Ontario Glider Group's Open Sailplane Thermal Duration contest on August 25. Lift was intermittent and scattered. As you might guess, the best flyers prevailed. Alex Nadashkevych was the overall winner. And Doug Pike was a great CD, as usual. Thanks guys.

At the Southern Ontario Glider Group, our ALES#2 contest was held on August 17, following the template used to run our ALES#1 contest as described in September's Model Aviation Canada. Congratulations to ALES#2 Winner, Neville Newman!

It is our second season of ALES competition, and we've received more visiting pilots. Higher performance aircraft are also showing up.

We've struggled with how to accommodate guests who had not yet equipped their aircraft with "CAM" altitude limiters. At first, we simply assigned them 30-second motor runs. However, variations in aircraft rate of climb produced too much variation in launch heights. Then we tried making CAM "loaners" available for installation and programming at our field. However, a contest is not the best place to be fiddling with an aircraft's control wiring.



First Place winner at COGG's Open Sailplane TD contest on August 25 was the smiling Alex Nadashkevych with his Xplorer. / Le souriant Alex Nadashkevych et son Xplorer ont ravi la première place au concours de durée thermique (TD) du COGG, le 25 août dernier.

Before the Pilot's Meeting at ALES#2, each aircraft that had no CAM was submitted to a single test flight. A stopwatch measured the duration of a sustained climb, while a self-contained How High recording altimeter placed in each aircraft determined the altitude it gained during the climb. Rate of climb was calculated from that, and then the allowable motor run-time corresponding to a 200-metre climb-out could be

determined. This all took about five minutes per aircraft, once we perfected the procedure. Later, during contest flights, the timer would call "shut down" when the allowable run-time or 30 seconds had elapsed, whichever came first. Fairly uniform launch heights resulted.

That's the picture from here. What's happening where you are? ✈

Planeurs



Bob Hammett 5605
Éditeur
519-759-1939 the_hammetts@rogers.com

Je me suis rendu au concours de durée thermique du Central Ontario Glider Group, le 25 août dernier. Les thermiques étaient plutôt intermittents et très dispersés. Comme vous pourriez le deviner, les meilleurs pilotes ont été avantagés. Alex Nadashkevych est sorti grand gagnant. Doug Pike a été un directeur de concours sensationnel, comme toujours. Merci les gars.

Au Southern Ontario Glider Group, notre deuxième concours ALES (altitude limitée) a eu lieu le 17 août, d'après le format que nous avions tenté lors du premier (et que nous avions décrit dans le numéro de septembre de Model Aviation

Canada). Félicitations au gagnant de la deuxième édition, Neville Newman!

C'est notre deuxième saison de concours ALES et nous avons accueilli davantage de pilotes en visite. Les planeurs plus modernes font aussi leur apparition.

Nous avons un peu agonisé sur la façon d'accueillir les pilotes dont la maquette n'est pas munie du dispositif CAM (limitation d'altitude). Au début nous leur avons accordé un simple temps-moteur de 30 secondes. Toutefois, la variation de taux de montée entre planeurs variait trop. Nous avons ensuite offert des CAM qu'on nous avait prêtés. Mais installer ces dispositifs en plein concours, ce n'est pas la formule idéale, surtout si l'on doit jouer dans les fils.

Avant la réunion des pilotes au deu-

xième concours, chaque planeur qui n'était pas doté d'un dispositif CAM était soumis à un seul vol d'essai. Un chronomètre mesurait la durée d'un grimper soutenu tandis qu'un altimètre embarqué notait l'altitude atteinte en cours de route. Le taux de montée était calculé à partir de ces données et on déterminait ensuite le temps-moteur que nécessitait ce planeur pour se rendre à 200 mètres. Cela prenait cinq minutes par maquette une fois que nous avons perfectionné cette procédure. Plus tard, lors des vols en plein concours, la personne maniant le chronomètre s'écriait «shut down» lorsque le temps moteur assigné (ou les 30 secondes) s'était écoulé. Il en a résulté des altitudes à peu près uniformes.

Voilà un portrait en accéléré. Que se passe-t-il par chez vous? ✈

Peter Conquergood 5844L
Chair
705-738-6349 pconquer@gmail.com

RC Scale is alive and well in Western Canada. In addition to several scale Rallies and Fly-ins, a major competition, the B.C. Scale Classic was organized. Here is a report from the CDs Mike Allman & Roly Worsfold.

"On July 19 - 21 in Vernon, British Columbia, the 9th annual British Columbia Scale Classic was hosted by the Vernon RC Aeromodelers. This event is for the Novice through to Expert aeromodeler, a good place to share the common interest and ideas.

"The weather conditions were near perfect for flying with sunny skies and a slight wind down the runway for all three days. Static judging was held on Friday and 27 entrants flew five flight rounds over Saturday and Sunday on three flight lines.

"Flyers came from Alberta, Washington, Oregon, Vancouver Island and all over mainland British Columbia to participate.

"On Friday night, the Vernon RC Aeromodelers hosted a "hangar party" for the judges, flyers, club members and guests. Saturday evening, there was a catered supper. A good time was had by all; great food and great company.

"Special thanks to the judges' contributions to the event; they judged the Static and flight rounds over the three days led by Chief Judge Doug MacMillan.

"Our Air Boss and Traffic Controller Dan Idorn from Summerland kept the air traffic orderly. He was assisted by Don Frank. 'Robbie' kept the judges and Air



Jack Price and 1/4 scale F4U-D Corsair, 110" span, 50 lb., Moki 250 radial, 1st in Expert. / Jack Price et sa copie volante du F4U Corsair à l'échelle un quart (envergure de 110 pouces, moteur Moki 250 radial). Jack a ravi la première place dans la catégorie Expert.

Bosses supplied in water plus kept the score sheets going to the score keepers. Debbie Hughes was the chief score keeper aided by several assistants from all over the Northwest.

"Our photographer Les Isted has done a great job of capturing the event.

See photos at: <https://picasaweb.google.com/VernonVRCAS/2013ScaleClassic>.

"Many volunteers, from Canada and the United States including spouses of the flyers, helped to host the event; it was very gratifying to see this kind of support."



There is not room here to list all the results, but the top three scores in Expert were all within one point. Jack Price's Corsair placed first, Mike Brewer with his Ercoupe was second, and Jack Lowe with his Corsair, although placing first in static, came in third overall.

One of the innovations developed in the West is an overall championship which combines the results of the above-mentioned contest with results of a Northwest Scale Aero-Modelling event held in Wenatchee, WA. With folks from Washington, Idaho, Oregon and B.C taking part, it is great to see this North-South cooperation and competitiveness. ✈

RC - Acrobatie de Précision suite de la page 65

séquence F3P. Nous croyons que nous devrions compter trois séquences : Sportsman, Advanced (retour complet turnaround) et F.A.I. Aussitôt qu'elle sera prête, nous espérons que tous les pilotes de vol intérieur qui sont intéressés l'essayeront et qu'ils nous reviendront avec des commentaires. Nous nous attendons à publier le livret de règlements F3P à un moment donné, l'année prochaine.

ÉQUIPE CANADA DE F3A

J'aimerais féliciter l'équipe cana-

dienne de F3A pour le voyage couronné de succès que les membres ont entrepris au Championnat mondial en Afrique du Sud. Notre équipe a terminé neuvième sur la scène mondiale. Bravo, les gars.

J'aimerais remercier toutes les personnes qui ont appuyé l'équipe. Comme vous pouvez l'imaginer, c'est un projet très dispendieux et votre appui fait en sorte qu'il devienne réalité. Nous comptons aussi notre premier pilote cadet lors de cette épreuve. Il s'agit d'Ethan Chariandy. Il a très bien piloté son appareil afin de représenter dignement le Canada. Bravo, Ethan! ✈

électriques

suite de la page 60

Je crois sincèrement que la motorisation électrique, c'est la solution pour les terrains situés près d'un voisinage. Je vous demande de me faire part des sujets que vous aimeriez que je traite dans de prochains numéros de Model Aviation Canada. Faites-moi signe au rmcrae12@telus.net et faites-moi en part! ✈

Peter Conquergood 5844L
Président
705-738-6349 pconquer@gmail.com

Le mouvement des copies volantes se porte très bien dans l'Ouest du Canada. En plus des nombreux ralliements et des Fly-ins, le concours B.C. Scale Classic a été organisé. Voici un compte-rendu des directeurs de concours Mike Allman et Roly Worsfold.

«Du 19 au 21 juillet, les Vernon RC Aeromodelers ont été les hôtes du neuvième British Columbia Scale Classic. Cet événement s'adresse autant aux novices qu'aux experts et c'est un excellent lieu pour partager cet intérêt commun ainsi que des idées.

«Les conditions météo étaient quasi-parfaites avec un ciel dégagé et une brise qui soufflait dans l'axe de la piste tout au long des trois jours. Le concours statique s'est déroulé le vendredi et 27 concurrents ont pris part à cinq rondes au cours des deux jours suivants, répartis en trois lignes de vol.

«Les pilotes nous sont arrivés de l'Alberta, des états du Washington et de l'Oregon, de l'île de Vancouver et de partout sur le continent britannico-colombien.

«Le vendredi soir, les Vernon RC Aeromodelers ont offert un party de hangar aux juges, pilotes, membres du club et invités. Le samedi soir, un souper par traiteur a été servi. Tout le monde s'est bien amusé puisque la nourriture et la compagnie étaient excellentes.

«Un merci particulier est adressé aux juges pour leur contribution à cet événement; le juge en chef Doug MacMillan et ses acolytes ont effectué leur travail en statique et tout au long des vols pendant trois jours entiers.

«Notre patron des airs et contrôleur



Mike Brewer and 1/3 scale Ercoupe, 126" span, 29.5 lb., OS 55cc Gas engine, 2nd in Expert. / Mike Brewer en compagnie de son Ercoupe à l'échelle un tiers (envergure de 126 pouces, poids de 29,5 livres, moteur à essence de 55 c.c.). Mike est arrivé deuxième dans la catégorie Expert. Photo by Les Isted

en chef était Dan Idorn (de Summerland) et il a tout fait pour coordonner les vols. Don Frank lui a donné un coup de main. Robbie s'est chargé non seulement de l'approvisionnement en eau pour le patron des airs mais il s'est aussi occupé de la distribution de la feuille de pointage. Debbie Hughes était la scribe en chef au pointage et plusieurs aides de camp en provenance du Nord-ouest lui ont donné un coup de main.

«Notre photographe Les Isted a croqué des clichés du rassemblement avec brio. Vous pouvez visionner les photos au : <https://picasaweb.google.com/VernonVRCAS/2013ScaleClassic>.

«Plusieurs bénévoles canadiens et américains, y compris les compagnes des pilotes, ont aidé sur place; il était récompensant de constater que nous avions ce genre d'appui.»

Il n'y a pas assez de place ici pour faire état des résultats mais les trois meilleurs pointages dans la catégorie Expert étaient espacés d'un seul point. Le Corsair de Jack Price a ravi la première place. Mike Brewer est arrivé bon deuxième grâce à son Ercoupe et Jack Lowe a obtenu la troisième place avec son Corsair, bien qu'il ait terminé au premier rang lors de la portion statique.

L'une des innovations mises au point dans l'Ouest, c'est un championnat qui combine les résultats du concours dont il était question ici avec les résultats du Northwest Scale de Wenatchee (état du Washington). Comme des pilotes nous sont arrivés des états du Washington, Idaho, Oregon et de la Colombie-Britannique, c'est sensationnel d'assister à cette coopération mais aussi à cette rivalité Nord-Sud. ✈

de F1L.

Cette tendance a été confirmée avec les résultats des NATS AMA/USIC de Champaign (Illinois). Les catégories de maquettes de poids minimal semblaient être préférées. Je voulais vraiment m'y rendre, mais cela signifiait que j'aurais conduit sur 1 000 km (un aller, seulement). Vous pouvez consulter les résultats en vous rendant au www.modelaircraft.org. ✈

Vol libre intérieur

suite de la page 56

une de leurs maquettes multimoteurs, vous devenez un croyant. Mon nouveau Embryo a volé sans ajustement mais en raison des conditions venteuses, j'ai effectué un DT en laissant tomber mon bloc-moteur dans le nez. J'en ai eu pour mon argent, à mon âge.

Vladimir m'a envoyé des renseignements sur des concours en Europe mais mon attention a été attirée par les résultats obtenus sous le dôme Kibbie de 148 pieds à Moscow (Idaho). La catégorie Easy B n'est plus tellement facile.

Elle a été sous-divisée en deux catégories : une libre et une avec poids minimal autorisé de 0,6 grammes. L'Easy B en F.A.I. est F1L avec un poids minimal de 1,2 grammes. À Moscow, il y avait 14 modélistes contre quatre en vol libre et trois disposaient d'une maquette de plus de 0,6 grammes. Le problème est évident : comment livrer combat contre les meilleurs modélistes américains qui peuvent maintenant construire une maquette Easy B pesant aussi peu de 0,25 grammes? Réponse : vous ne pouvez pas. Vous fabriquez alors une maquette

RC Scale Aerobatics



Isabel Deslauriers 9551
Chair
514-636-8150 isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca

We once again welcome John Rest as a guest contributor - last year, he was a first-time competitor, and this year, he provides a behind-the-scenes perspective at contest organization.

BEHIND THE SCENES AT AN IMAC COMPETITION

This year, I didn't practice enough to compete so I thought I'd support my club and IMAC by volunteering at the 2013 Canadian National Scale Aerobatic Competition. Another club member was put in charge of arranging the flight schedules and I was given the lofty title of Flight Line Judge Coordinator. My job was to find judges for the pilots who were flying.

Sounds straightforward and in theory... not so much in practice. Why? Well, there are five classes with two flight lines. All of the judges are also competing pilots and most are limited as to the number of classes they're qualified to judge. Planning ahead is key... for three days, once the flying starts, it doesn't stop. Give or take a little, there were 40 competitors who flew 400 sequences that weekend - 4,000 manoeuvres,

each one needing to be flown and judged. A complicated exercise in scheduling along with constant pressure to keep things running smoothly.

There are some things organizers should know.

Competitors are distracted. Many are seeing people they haven't seen in a while. They're preoccupied with their airplane and their nerves. They're focused on the sequences they've worked very hard to learn. Judging another class, especially before performing unknowns, is very hard on concentration. That said, somebody has to judge. Oh, and there should be at least two planes in the air at all times when the competition is running.

Organizers, how can you help?

Make yourselves available to pilots and judges. Keep flight and judging schedules up to date and display them in an accessible location. Make competitors aware in advance of their flying and judging assignments, and ensure they're in place a little early. Verify that each flight line has everything the judges need. Be flexible when you can and firm when you can't.

There are also some things competitors should know.

Organizers work very hard to distribute the load and to accommodate when

possible, but pilots with the highest judging qualifications are usually in the higher classes and are going to get most of the judging work. If you fly in any class higher than Basic, you should be available to judge. Be prepared to do what's asked of you to help the competition proceed smoothly.

Competitors, how can you help?

Your flying and judging schedules should be posted - check them often and be on station early whenever possible. Judges, whenever possible, find your own scribe. Pilots, take off when the previous pilot is still in the air and near the end of his or her final sequence.

Having competed once and organized once, I certainly don't have all the answers. To paraphrase the song, though:

I've seen IMAC from both sides now
From front and back

And still somehow

It's nerves and hard work I recall...

Whichever side I find myself on next, I have a better understanding of what I can do to help. And help I will, because we're all working towards a common goal... a fun and well-run event.

Are you a scale aerobatics pilot who has competed but never organized? I highly recommend it. You'll get some perspective in a hurry. ✈

Acrobatie de Copies Volantes



Isabel Deslauriers 9551
Présidente
514-636-8150 isabel.deslauriers@mail.mcgill.ca

Une fois de plus, nous souhaitons la bienvenue à John Rest à titre de chroniqueur invité. S'il était l'an dernier un concurrent pour la toute première fois, cette année, il nous offre un aperçu des coulisses de l'organisation d'un concours

En coulisses à un concours de l'IMAC

Cette année, je n'ai pas suffisamment pratiqué de sorte à pouvoir être concurrent, mais j'ai pensé appuyer mon club et le mouvement de l'IMAC en offrant mes services bénévolement lors de la compétition 2013 canadienne d'acrobatie pour copies volantes. Un autre membre du club a été chargé de coordonner l'horaire des vols et on m'a affublé du titre pompeux de coordonnateur des juges sur la ligne de vol. Mon travail consistait à

trouver des juges pour les pilotes qui faisaient voler leur maquette.

Ça sonne bien simple, en théorie. Mais c'était loin d'être évident en pratique. Pourquoi? Eh bien, il y a cinq catégories et deux lignes de vol. Tous les juges étaient aussi des pilotes concurrents et plusieurs d'entre eux étaient limités quant au nombre de catégories au sein desquels ils étaient qualifiés pour agir à ce titre. La clé, c'était la planification au préalable parce que lorsque tout ce cirque commence, ça n'arrête plus pendant trois jours. Environ 40 concurrents ont effectué 400 séquences au cours de cette fin de semaine-là -- 4 000 manoeuvres, chacune devant être exécutée avec soin... et jugée. C'était un exercice de coordination d'horaire assez compliqué et il régnait une pression afin que tout se déroule correctement et avec fluidité.

Voici quelques-unes des considérations que devraient savoir les organisateurs.

Les concurrents sont distraits. Plusieurs revoient des gens qu'ils n'ont pas vus depuis un moment. Ils s'inquiètent aussi de leur avion et de leurs nerfs. Ils se concentrent sur les séquences durement apprises. Cela prend énormément de concentration afin de juger au sein d'une autre catégorie, surtout s'il s'agit des séquences inconnues. Ceci dit, quelqu'un doit évidemment remplir la fonction de juge. Ah oui : il devrait aussi toujours y avoir deux avions en l'air en tous temps tandis que se déroule la compétition.

Aux organisateurs, comment pouvez-vous aider?

Rendez-vous disponibles auprès des pilotes et des juges. Maintenez à jour les horaires des vols et des juges et exhibez-

suite à la page 74

Calendar of Events



A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY what you wish to appear in the magazine. The club's registration for the current year must be paid for any events to be listed. Contact the office if you have any questions regarding the content of your listing. / Si vous désirez que votre épreuve soit publiée ici, veuillez remplir un formulaire d'autorisation pour compétition et le faire signer et approuver par le Directeur de Zone. Le tout doit être soumis trois (3) mois à l'avance. Le paiement pour l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

ALBERTA - A

November 17, 2013 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon indoor fun fly 1 to 4PM | 2013-405

December 15, 2013 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2013-406

January 1, 2014 | Polar Fun Fly | Fun Fly | 1 day(s) | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Main Club Field | George Kemper | 403-845-2293 | Rocky Barnstormers R/C Club - Polar Fun Fly - 28th Annual - at the Barnstormer Airport just south of Rocky Mountain House. From noon until 4 PM. Weather matters not. | 2012-001

January 12, 2014 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-25801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2014-002

January 26, 2014 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2014-003

February 9, 2014 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-28010 | whutmacher@shaw.ca | Sunday Afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2014-004

February 23, 2014 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex |

Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon of indoor fun flying 1 to 4:00 PM | 2014-005

March 9, 2014 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon of indoor fun flying 1 to 4:00PM | 2014-006

March 23, 2014 | CARFF Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 day(s) | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Penhold Multiplex | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon of indoor fun flying 1 to 4 PM | 2014-007

ATLANTIC - B

August 2, 2014 | Scale Aerobatic Contest IMAC | Competition | 1 day(s) | SOUTH SHORE RADIO CONTROL FLYING CLUB | none | Brandon Smith | 902-277-1125 | Brandon-d-smith@hotmail.com | The South Shore RC Flying Club are hosting a one day Scale Aerobatics Contest on August 2nd 2014. We are located in Blockhouse on Big Lots Road. All classes from Basic to Unlimited will be flown. Registration starts at 8:30 am. Registration fee is \$10.00 to help cover the cost. For more information contact Brandon Smith, e-mail Brandon-d-smith@hotmail.com. |

August 3, 2014 | Annual Fun Fly | Fun Fly | 1 day(s) | SOUTH SHORE RADIO CONTROL FLYING CLUB | none | Andreas Ritter | 902-275-2286 | aritter@eastlink.ca | South shore RC flying Club Annual Fun Fly. BBQ, refreshment and prizes. Fly Gas, Nitro, Electric or Helicopters all welcome. |

BRITISH COLUMBIA - C

May 31, 2014 | SPRING FLOAT FLY | Fun Fly | 9 day(s) | GRINDROD AIR FORCE SOCIETY | Sandy point resort | Trevor Norsworthy | 250-832-5250 | norsworthy@shaw.ca | Come and enjoy 9 days of float flying on one of BC's best lakes. This is the 38th year for this the longest float event in BC. Come and enjoy the beautiful Shuswap, visit with old friends, do some flying and spend the evenings around one of the many campfires. The retrieval boat rescue-one will be available for those in need from noon on the 31st May to noon June 8th. Lots of full hook-ups available and some cabins, camping discounts available for the duration of the event, contact the campground directly @1-250-832-3793 AFTER April 1st 2014. A \$10 fee per pilot is applicable [N/C for juniors] contacts: Trevor--norsworthy@shaw.ca and Jack--elake@telus.net REMEMBER THE CAMPGROUND DOES NOT ALLOW DOGS |

MANITOBA NW ONTARIO - D

No Listings

MIDDLE - E

No Listings

CELLAR DWELLER
HOBBY SUPPLY LIMITED
1560 MAIN STREET, WINNIPEG MB R2W 3W4

Your One Stop Hobby Shop!

"Radio Control Specialists"

- Aircraft • Cars • Trucks • Helicopters •
- * Expert staff with over 125 years of experience.
- * Complete after sales service.
- * Huge selection of R/C products plus plastic models, rockets, tools, kites, slot car racing and more.

Serving the Hobbyist since 1972

(204) 589-2037
Toll Free: 1-866-248-0325

www.cellardwellerhobby.com

Calendar of Events



NORTHERN - F

OTTAWA VALLEY - G

No Listings

BC COASTAL - H

No Listings

QUEBEC - I

No Listings

ST. LAWRENCE - J

No Listings

SASKATCHEWAN - K

June 21, 2014 | 2014 MJRCA Club FUN FLY | Fun Fly | 1 day | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | Main Club Field | Kerry Olson | 306-972-7748 OR 306-690-7749 | ticktb00@shaw.ca | Moose Jaw Radio Control Aircraft Club annual Fun Fly on Saturday June 21, 2014. Open to all Pilots with 2014 MAAC/AMA membership with \$5.00 'Landing Fee' / Pilot at the day of the event. No Charge for spectators. Join facebook page for updates and more information - <https://www.facebook.com/MJRCAircraftClub> OR the Web site - <https://mjrc.ca/> BBQ Hamburgers & condiments available. Club Trainer available for Introductory Flight. | 2014-008

SOUTH EAST - L

February 9, 2014 | Toronto West Swap Meet | Swap Shop | 1 day | OAKVILLE MFC INC. | CPEW Union Hall 785 Pacific Road, Units

13 & 14, Oakville, Ontario | Rasheed Juman | (905)-568-1559 | rasheed.juman@gmail.com | Oakville Milton flying club Toronto West Swap Meet Date: Sunday February 9, 2014 Time: 9:00am to 12:00 Noon Location: CPEW Union Hall, located at 785 Pacific Road Units 13 and 14, Oakville, Ontario. You are invited to look up our web site at: www.omfc.org for a map, further directions and GPS coordinates. Rental space for vendors is \$10 per table. Please register with Rasheed Juman at: rasheed.juman@gmail.com or Telephone (905)-568-1559. See You there. | 2014-011

February 16, 2014 | 4th Annual RC Swap Meet | Swap Shop | 1 day | 6TH DIVISION FLYERS CLUB INC. O/A ORILLIA AERO MODELERS | not at field | Henry Droder | 705-330-2611 | henry@ontariosecurity.ca | ORILLIA AERO MODELERS 4th Annual RC Swap Meet at Odas Park, 4500 Fairgrounds Rd., Orillia, L3V6H2 Sunday February 16, 2014. General admission \$5.00 doors open 10:00am-2:00pm. Food available, raffles and door prizes. To book vendor tables \$15.00 call Henry at 705-330-2611 or Jim at 705-325-7627. Vendor set-up from 8:00am-10:00am. We have a larger hall this year but it fills up fast so book early to avoid disappointment. | 2014-012 South West - M

November 3, 2013 | LMAC 25th Annual Swap Meet | Swap Shop | 1 day(s) | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | Carling Heights

Optimist Community Centre | Andy Richardson | | andrewrichardson@rogers.com | LMAC 25th ANNIVERSARY SWAP MEET, SUNDAY NOVEMBER 3 2013. Don't miss one of THE BIGGEST swap meets in Ontario. Over 145 tables and more than 650 buyers last year! NOTE NEW LOCATION: Carling Heights Community Centre 656 Elizabeth St. London, Ontario 9am to 2pm, Vendor set-up at 8 am Tables: \$25 advance, \$30 at door (includes one admission) General admission: \$6 Visit www.londonmodelaircraftclub.com for map, directions and table booking information. | 2013-420

July 25, 2014 | Wingham Jet Rally | Fun Fly | 3 day(s) | WINGHAM JET CLUB | Main Club Field | Blair Howkins | 416-432-3871 | blairnhowkins@atwork.ca | This event welcomes model jet enthusiasts locally, from across Canada and internationally. Spectators are welcome on Saturday and Sunday. On Saturday there is also a classic car display. Camping on the airport is available. There is a concession for food on Saturday and Sunday. Pilots and friends/family are provided a Saturday night banquet included in pilot registration additional dinner tickets are \$15/ea. Pilot registration is \$50. During the event there is a raffle of great Hobby stuff donated by sponsors and a 50/50 draw. There is noon time airshow on Saturday and Sunday. The flight line is open to the public at 2 pm on Saturday and Sunday. Friday is test day for models that are to be flown on Sat and Sun. |

1-877-PMHOBBY

Hobbies and Crafts for the whole family for Over 50 Years

Many quality products from
These and other Manufacturers:

Visit Today

Join Us

North

Toll Free 1-877-764-6229 2020J 32 Ave NE
phone (403) 291-2733 Calgary AB T2E 6T4
Fax (403) 291-5324

South

phone (403) 252-6643 1221 73rd Ave SE
Fax (403) 252-6672 Calgary AB T2E 6T4

www.pmhobbycraft.ca

les en un lieu aisément accessible. Avertissez à l'avance vos concurrents quels seront leur case horaire de vol mais aussi de juge et assurez-vous qu'ils soient installés et prêts un peu à l'avance. Vérifiez à ce que chacune des lignes de vol soit dotée de tout ce dont auront besoin les juges. Soyez flexibles lorsque vous le pouvez et ferme lorsque vous ne pouvez être flexibles.

Les concurrents devraient aussi être au courant de certaines choses.

Les organisateurs travaillent très fort afin de distribuer le fardeau des tâches et d'être aussi accommodants que possible, mais il est clair que les pilotes qui possèdent les meilleures qualifications de juge se trouvent habituellement dans les catégories plus élevées et qu'ils hériteront du plus gros travail de juges. Si vous pilotez une maquette dans une catégorie plus avancée que Basic, vous devriez vous rendre disponible afin de juger. Soyez préparé relativement à ce qu'on vous demande, histoire de faciliter le déroulement de la compétition.

Quant aux concurrents, comment pouvez-vous aider?

Vos horaires de vol et de travail de juge devraient être postés à quelque part -- vérifiez-les souvent et soyez en poste aussitôt que vous le pouvez. Aux juges : lorsque c'est possible, trouvez vos propres scribes (preneurs de notes). Aux pilotes : faites décoller votre avion lorsque la maquette du pilote qui vous précède est encore en l'air mais que la séquence finale s'amorce.

Maintenant que j'ai été concurrent et que j'ai aidé à organiser un tel concours, je ne peux certainement pas vous donner toutes les réponses. Une vieille chanson parle des deux côtés d'une médaille.

Que je me trouve d'un côté ou l'autre de la clôture à la prochaine rencontre, j'ai une meilleure compréhension de ce que je peux faire pour aider. Et bien sûr que je donnerai un coup de main puisque nous travaillons tous au même objectif... la tenue d'un concours qui soit agréable et bien rodé.

Êtes-vous un pilote de copie volante acrobatique qui compte plusieurs concours mais qui n'en avez jamais organisé un? Je le recommande fortement. Cela ne prendra pas de temps pour que vous obteniez une nouvelle perspective.

✈

l'année prochaine.»

Un autre ralliement est devenu le plus gros de l'International Miniature Aircraft Association au Canada : celui de Kingston (Ontario) que prépare annuellement le chapitre 217 de l'IMAA (Vallée de l'Outaouais). Dave Penchuk a envoyé ce qui suit :

«Cette année marquait le 26e anniversaire du chapitre 217 de l'IMAA et le ralliement a toujours lieu au terrain très soigné des Kingston RC Modellers. Il s'agit maintenant de l'un des plus gros rassemblements de l'IMAA en Amérique du Nord.

«Il faisait 25 degrés par un tems ensoleillé et il y avait une petite brise, ce qui a attiré 111 pilotes et plus de 200 maquettes. Il y avait une bonne variété de maquettes des Première et Seconde Guerres mondiales, des appareils civils, sportifs et acrobatiques. Le ciel était rempli d'avions tout au long de la journée et les vétérans donnaient volontiers un coup de main aux nouveaux afin qu'ils s'acclimatent à ce rassemblement.

«La commandite était solide une fois de plus cette année puisque les fabricants et distributeurs obtiennent beaucoup de visibilité. La Banque alimentaire de Kingston a aussi été gagnante puisque 500 \$ lui ont été remis, le résultat des profits de tirages sur place.

«Le barbecue du samedi soir qu'a organisé le club de Kingston était sensationnel une fois de plus grâce au cuisinier professionnel qui a travaillé pendant une journée entière afin de préparer ce repas.

«Vous pouvez visionner plusieurs photos au : Giant Scale Canada.com. Inscrivez les 16 et 17 août au calendrier pour l'année prochaine.»

J'ai reçu plusieurs autres comptes-rendus et je les inclurai dans cette chronique au cours des prochains mois. N'oubliez pas non plus de commencer à lancer des indices de ce que vous aimeriez recevoir pour Noël! ✈



*Don't forget to renew your
MAAC membership!*

*N'oubliez pas de renouveler votre ad-
hésion au MAAC!*

siieurs prix ont été distribués.

Voici quelques points intéressants :

Don Irvine pilotait un hélicoptère à fuselage Bell Jet Ranger sur châssis de T-Rex 550 sur flotteurs qui effectuait une démonstration de récupération et de largage d'eau Don avait aussi mis en montre un Hughes 500; une figurine représentant Bruce Willis était installée dans le cockpit.

On retrouvait aussi une paire d'hydravions Hansa Brandenburg (de Maxford, U.S.A.). Ces appareils ont bien volé. Plusieurs maquettes en mousse étaient aussi de la partie. L'une des plus grosses était l'ICON A5 d'une envergure de 1,4 m, que pilotait Ken Partton.

Félicitations à Richard Byers des Beeton R/C Flyers pour la tenue de cet excellent événement! Si vous n'y êtes jamais allé, gardez-le en tête pour l'année prochaine. Vous aurez droit à de beaux vols en bonne compagnie et vous vous régalerez de la nourriture.

Vous pouvez d'ailleurs consulter un lien vidéo de cette édition en visionnant le <http://youtu.be/a8dGoQjCWwk>.

Les Scugog Float Flyers ont passé une autre bonne saison à Scugog Lake près de Port Perry (Ontario). Comme mentionné par le passé, le club est l'un des seuls clubs exclusivement réservés aux hydravions au Canada et les membres volent les mardi, mercredi et jeudi matins, si la météo le permet.

Aperçu justement à Scugog Lake cette année : une maquette de l'OS2U Kingfisher (du fabricant Vought-Sikorsky), qu'a construit et piloté Don Kavanagh, d'Oshawa. La maquette était impressionnante en l'air.

Je possède davantage de photos et de comptes-rendus, ce dont je vous ferai part dans le cadre de prochaines chroniques. Si vous avez quelque chose à mentionner sur les hydravions, les rassemblements, la construction de maquettes, le vol ou des photos, envoyez-moi ça pour que je puisse inclure ces renseignements dans cette chronique. ✈



Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. (905) 632-4479 cchomos@hotmail.com

FOR SALE: Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call:905-933-3461 or email:manmech@bell.net (5/12)

WANTED: Engines, and tether or push cars for private collection. Anything from the 1970's and earlier, glow, diesel, ignition, engine parts, boxes, displays etc. Especially looking to buy the Canadian built Ajax, Canuck, Banshee, Drimmie, Fitzpatrick, Hurricane, Merlin, Monarch, Queen Bee, Ram and Cox engines. Send list to Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario 519-842-8242. fklenk@sympatico.ca (01/13)

FOR SALE: Estate services offered. Will inventory all your items, sell items for you or buy outright. Call or write for details. Protect your valuables and know what they are worth. Plan ahead. Contact Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario. 519-842-8242. fklenk@sympatico.ca (01/13)

WANTED: Drone Diesel .29cc with variable compression. Hugh at 416-438-4608 (Toronto, ON)(11/13)

FOR SALE: Miniature wireless video systems. Ideal for R/C and other models, starting at only \$79.95. Visit www.4ugotech.com (11/13)

WANTED: Ace Pacer kit, Great Planes Electrostick kit. Contact Ron at brasier@telus.net or 604-983-3394 (11/13)

FOR SALE: Easy Built Kits: FF 1 "Ritz", FF6 "Fairchild", G3 "Gremlin"; price is \$15.00 each, or all three for \$30.00. Prices include Canadian shipping. Phone (902)894-3045 (9/13)

FOR SALE: 12 new Fireball glow plugs \$36 plus shipping. 10 long, 2 short. Call Ron 416-431-9305. (Scarborough, ON) (9/13)

FOR SALE: Two 1 Metre Sailboats Rhythym & Australia II Marina Fishing Boat 24" long. Call Gary 905-544-1251 (Hamilton, ON) (9/13)

FOR SALE: Estate Sale • Flite Spit-

fire Mk IX, .61 - .91 size, 1/7 sport scale model kit, • Wolf Hunter – Gold Edition – Opened and Assembly Started \$125.00 • deHavilland Turbo Beaver, Wing Span 8 feet, Engine 2 Cycle, .60 - .90. Opened, Assembly Started – ¾ Complete \$125.00 • Hangar 9 Deluxe Power Panel, Manual Fuel Pump, Caddy \$10.00 • Great Planes Real Flight R/C Simulator and Flight simulator games - \$25.00 • Hangar 9 Heat Sealing Iron \$15.00 • Trim Seal Tool – TF models \$15.00 • Deluxe Heat Gun \$20.00 • Futaba 6DA, Six channel FM, Advanced Function Digitally Proportional Radio System \$150.00 • Hobbico Accu-Cycle Pro Series Charger, Conditioner, Analyzer for R/C System batteries \$25.00 • Du-Bro Kwik-Klip III New Igniter 1.5 VDC, 117 AC input \$10.00 • Expert 4 Channel FM Radio Control System \$20.00 • Quattro 4 Channel FM Radio Control System \$20.00 • Magna Charge Rechargeable Sealed Lead Acid Battery \$15.00 • Hangar 9 12V Power Pro HD starter \$25.00 • Saito 120s Special w/ muffler, Single cylinder ringed 4 stroke Engine \$250.00 • Hangar 9 12V Battery Charger \$15.00 • Assorted Trim Stripe (Various colours) \$2.00 each • Duo-Bro Hinge Slotter kit \$15.00 • Hangar 9 Z-Bend Pliers \$10.00 • Propellers – Graupner – 38-20, 15- 8" \$5.00, 23-18, 9-7" \$1.00 • Duo-Bro Steel Kwik Link with 12" 2-56 Rod \$2.00 • TS Spinner High Quality Aluminum light \$15.00 • Hobbico 4-way wrench \$2.00 • The Real McCoy 1 ½ Volt glow plug \$2.00 • Great Plains 5 piece long, hex wrench set \$1.50 • 100 Nickel Plated 1 inch T-pins \$2.00 • Assorted Tires and accessories \$1.00 -2.00 each • Multi-Temp Thermal Shrink Covering white - \$10.00 • K&S ¾" Strmlintbe \$1.00 • World War 2 Aircraft Poster \$20.00 • Workshop - Two Speed Airborne MicroDust Filtering System \$90.00 • Odds and Ends, Accessories, and various parts (Need to be seen) • Price Negotiable • • Contact Sally Krukowski, 905-632-1064 (Burlington, ON) (9/13)

FOR SALE: Schleicher K8B Quarter Scale single seat sailplane built from Charlesworth plans with sheeted fuselage for greater stiffness of tail area and designed for aerotowing. Complete with six Multiplex servos with universal connectors. Finished in pre-painted 21 Century white fabric in "van der moolen" trim . Suberb docle flyer and thermals like crazy. Price: \$450 obo. contact Phil at phillip904@gmail.com (Niagara-On-The-Lake)(07/13)

FOR SALE: SCALE R/C magazine sets 1986 – 1999 and few 2000's – including

the last issue published. MODEL BUILD-ER magazine sets July 1988 – Oct 1996 including the last issue published. All in great condition. Best offer. E-mail to:dagami@telus.net (Red Deer, AB) (07/13)

WANTED: Futaba 2.4 Module model TM-8 and Receiver model R6008HS. If you have a set to sell pls. call Doug 250-804-0962 aeronut@telus.net. (03/13)

FOR SALE: Saito 300 Twin, Super Tigre 3250,, Saito 150. All engines are new. John 204-728-2345 (Brandon. Mb) (5/13)

FOR SALE: 40% Dalton Extra 260, custom built, won Tucson Shootout, DA 150 twin, 2 32x10 carbon fibre props, custom wing wiring harness, 9x 5955tg 333 oz/ in servos, extra SWB Std 3x self adjusting servo tray, extra power box, Simplex AC/DC 1 to 4 cell balance charger 2 li-po batteries. Flown once, too much plane for me. \$3500 obo. | Reg 403-271-1119 reg-collings@shaw.ca (Calgary) (5/13)

FOR SALE: Two Futaba Transmitters 1 x FP-5FGK 72.24 MHz, 5 Channel and 1 x FP-7FGK 72.91 MHz, 7 Channel. First reasonable offer takes them. Contact Richard at richardhicks@shaw.ca (Courtenay, B.C) (05/13)

FOR SALE: Saito 4 Stroke 150. Like new! \$300 Call Lea, 604 886-2096 (Gibsons, BC) (05/13)

FOR SALE: Morton M5 engine mounted on wood. Built in 1944 in Hamilton Ontario partially from morton kit parts. Machined parts were gear box and cover, wrist pins, valve cage and points. Would entertain any serious offer. Glen at gs_hysert@hotmail.com (03/13)

FOR SALE: Forest Edwards 5 cyl radial engine with plans. Ressler 150 cc opposed twin 4 stroke., made with laser cylinders and pistons. Hobie Hawk sailplane in original foam case. Call for info, leave message. 250-785-5383 (Fort St. John BC) (01/13)

FOR SALE: Racing airplanes. Conspiritor 500 c/w Nelson engine. 2 Q40 Miss Ashleys with Nelson Engines RTF. 1- Formula 1 Stinger, 1 - Formula 1 Kaze Killer RTF, no engines. 1 - Formula 1 Little Tono 80% built. 1 - Formula One Deja Vu Kit. Racing wheels, motor mounts, Glo-Bee plugs, Tetra tanks, Rev-Up props, Doghouse Extreme Kit. NIB engines: OS 61FX, YS 110fx, YS 140fz, YS 91st4 Heli engine, Enya 80 4 stroke, used Ross 60. Futaba 6xa Radio, Kraft kpr8fd 8 Ch dc RX, Hitec Multi Charge-a-matic 2, new flightpower v-balance. Andrew @ 604-590-4693 (Delta, BC) (01/13)

Program development was an interesting challenge. I used the Commodore 64 editor and an aftermarket assembler to compile the code. Then, using a pROM writer constructed by Steve, I would transfer the code to pROM which had to be physically removed from the Microcontroller, erased using a UV light source, loaded, then reinserted into the Microcontroller.

The radio performed flawlessly at the FAI World Championships. In fact, I

had to switch to a backup aircraft but in my haste, I forgot to change aircraft configuration. The Microcontroller allowed me to change to the correct aircraft while winch launching with a reversed elevator servo (doing a lot of inverted flying with my sport planes helped too!).

The technology was recognized by Model Builder magazine as revolutionary but at the time was not generally recognized to be the future of radio technology. I was disappointed to have lost the F3B innovation award to a

modified wing vacuum bagging technique.

To the best of our knowledge, *The Microcontroller* was the very first computer radio and certainly the first to be used at the FAI World Championship level. I approached several R/C manufacturers in 1985 and received some interest but my day job got in the way and I didn't pursue it. A couple of years later, commercial computer R/C radios started to appear. I wonder where they got the idea? ✈

que jamais (par rapport à ce dont je me souvenais) et il offre maintenant de tels conseils, si bien que sa présentation est très à point!

«Nous avons aussi aperçu Doug Moisuk de Regina apparaître à nouveau dans le cercle. En l'espace de quelques vols, Doug a réussi à exécuter une séquence acrobatique et il a reçu des conseils. Surveillez ces deux gars-là, une fois qu'ils auront appliqué ce qu'ils ont appris! Les suspects habituels au Prairie Fire incluaient Monty Summach (Saskatoon) qui figure parmi les 20 meilleurs aux NATS américains; Neil Rogers d'Edmonton, un pilote assez avancé; Bryan Carr de Calgary qui est en train d'émerger à titre de pilote avancé; Paul Gibeault, très bien connu pour ses accomplissements en vol circulaire de vitesse et qui se débrouille très bien en acrobatie! Je ne crois pas qu'on va l'autoriser à continuer de voler au sein de la catégorie intermédiaire! Quant au nouveau pilote Darrell Adams, il pilote activement et il apprend beaucoup à l'aide de son nouveau Skyray.

«Comme vous pouvez le constater, plusieurs pilotes d'un peu partout appuient notre événement. Nous prenons des vidéos et j'offre des conseils d'entraîneur à chacun des pilotes. Plus tard, lorsque nous visionnons la vidéo, chaque pilote s'aperçoit de l'importance des conseils, selon une perspective des juges.

«Attention : ce n'est pas un Fun-fly. C'est plutôt une formation intensive en vol acrobatique et tous les pilotes ont hâte d'apprendre et demeurent tout à fait concentrés. Naturellement, il y a eu beaucoup de conversation portant sur les acrobaties et de la camaraderie. J'encourage quiconque nourrit un intérêt envers cette discipline à venir faire un tour.

«L'univers du vol circulaire acrobatique se porte très bien dans notre petit univers, quoique nous soyons peu nombreux. Mais notre dévouement envers la discipline est réel, tout comme notre succès! Venez faire un tour sur Facebook ou si vous voulez me joindre directement, vous pouvez m'envoyer un courriel à bruce@magicbus.ca. Veuillez insérer le mot-clé «Stunt» dans la barre de titre, de sorte à ce que je n'efface pas votre courriel.

«D'ici la prochaine chronique, pilotez comme si vous savourez la victoire!» ✈

From this building project, six Butterflies have been completed, four of which have been flown successfully and four remain under construction. Two of these, by Mark Wandel and Harold Casey of the Orillia Aero Modellers Club, are the subject of a build thread on their club web site (click on the Forum/Message button). Mark is adding 2' to the span, and is also enlarging the tail feathers to compensate. Harold has modified the fuselage to open construction and allowed for a moveable wing mount, with other modifications quite likely to follow.

One of the first models finished and flown was built by a member who had never built anything but ARF's before. With help from more experienced members, he got through it successfully and his model flies as well as anyone's. It's a very robust design that accepts modifications gracefully; a great communal project.

As well as the models built in this project, we also have several of Hal's old Butterflies, or ones built by friends under his earlier influence. So, the total number of Butterflies hanging around is about 15. They all seem to fly best with about 10-20% down elevator programmed with throttle. The wide range suggested comes mostly from the different elevator throws set up by different individuals.

Generally, the models have been trouble free and a joy to fly, particularly when there is a flock of Butterfly's up together. Interestingly, one of the collective nouns for butterflies is a 'club.' Mor than a bit fitting if you ask me!

This project has worked well to bring our members together and build more than just models, but also some camaraderie and fellowship. Maybe your club already does this sort of thing, but if not it is well worth considering! The return is a bunch of communal fun, a wealth of technical exchange, and for the opportunity to provide non-building modellers a chance at experiencing a whole new dimension to aeromodelling. ✈



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

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



Hobbyshops Canada

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



Aircraft Modelers Research
2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec
AMR-RC.com 450-670-2444

AIRTRONICS
GET THE ADVANTAGE

SALES • SERVICE • GREAT PRICES
905-986-4576
www.porchlight.ca/~flyboy/airtronicsinfo@porchlight.ca

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St.
Winnipeg, MB 866-248-0352
cellardwellerhobby.com

Eliminator-RC Hobby Supply
120 Higgins Avenue
Winnipeg, MB 800-870-6346
www.e-rc.ca 204-947-2865

Hobby 2000
1095 St-Louis
Gatineau, Quebec 819-561-6888
Hobby2000Gatineau.com

Great Hobbies
171 Buchanan Drive
Charlottetown, PE 902-569-2088
5144 - 75th Street
Edmonton, AB 780-466-3388
140 Trainyards Drive
Ottawa, ON 613-244-2701
3035 Argenta Road, Unit 3
Mississauga, ON 905-824-8228
www.greathobbies.com 800-839-3262

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229

THE HELI FARM

Specializing in R/C Helicopters & Accesories

We carry Charger R/Cs line of 3D foamies

Helis and parts from
AleeS / Century & Align / Airtronics / Skoookum
Western Robotics / Savox / Hitec / KBDD
RotorTech / KDE / Edge / Thor Lipos / I chargers
Plus lots more!

TheHeliFarm.com info@thehelifarm.com
780-864-8291 Rycroft, AB

SAVE 5% online by using coupon code "MAAC"

HOBBY ALLEY

780-477-0101 • HobbyAlley.com
North 12451-97 Street • West 9962-170 Street
Edmonton, Alberta

Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON
1-705-725-9965 1-705-725-6289
Phone Fax
1-800-799-2484
Toll Free Order Line

www.idealhobbies.com

INTEK HOBBIES

1-519-36-INTEK
WWW.INTEKHOBBIES.COM
679 10th Street, Hanover, ON N4N 1S1

LEADING EDGE HOBBIES

699 Gardiners Rd
Kingston, ON K7M 3Y4
toll free 866-389-4878
www.leadingedgehobbies.com

613-392-1111

We are at the corner
of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control

- Planes • Boats • Cars • Helicopters

Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

Parker Model Ltd

Specializing in
electric airplanes and helicopters

Wholesale to hobby shops only

parkermodel@rogers.com
www.parkermodel.com

Suite 296, 701 Rossland Rd, E.,
Whitby, ON L1N 9K3

St-Jean Téléguidé

Division de Gestion Magnan Morrissette Inc.

Benoît Magnan
Carole Morrissette

450 347-9436
514 833-4093
bmagnan@sympatico.ca
Hangar 27, aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, QC J3B 7B5

Canada's 3D Shop! Hokusai Goldwing Motor ESC

Watt A Plane Com

EPP, Balsa, Carbon Fibre 33P

Awesome Bargains! 3D IMAC

For Example: Red Eagle 49-in EPP 3D Plane Slick
Only \$79.99 Shipped to Your Door Breeze Metis
Better deal than HobbyKing's! Edge-540 Pulama
Hamilton, Ontario Extra-300 Skywing

FREE SHIPPING www.wattaplane.com

Model Aviation
CANADA

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!
With **COLOUR** now available on every page you can
request placement where YOU want it.
Advertising is available for as low as \$125 per issue.
Full Page ads start from only \$700!
for more information contact:

Keith Morison 403-510-5689 or editor@ModelAviation.ca

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

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

E-flite

Carbon-Z Cub



- Length: 55.8"
- Weight: 8.15 lbs
- Wingspan: 84.6"
- Easy-to-complete final assembly
- Exceptionally strong, easy to repair, Carbon-Z® construction
- 5-channel control including functional flaps
- E-flite® 60-Amp Pro Switch-Mode BEC Brushless ESC included

EFL10450 (BNF)
\$419.99
EFL10475 (PNP)
\$399.99

E-flite

P-51D Mustang 280 BNF

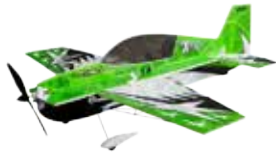


- Length: 22.1"
- Weight: 8.3 oz
- Wingspan: 25.5"
- Minimal assembly required
- Potent power system includes a BL280, 1800Kv outrunner
- Includes an E-flite® 450mAh 11.1V 3S 30C Li-Po battery with JST connector
- High-speed digital servos & Spektrum DSMX® NanoLite 6-ch receiver installed

EFL6150
\$178.99

E-flite

UMX AS3X Extra Basic BNF



- Length: 19.8"
- Weight: 1.25oz
- Wingspan: 16.8"
- AS3X® System agility with flight mode flexibility
- Four-channel, 3D maneuverability and control
- E-flite DSM2®/DSMX® 6-Ch UM AS3X Receiver/Servos/ESC installed
- Spektrum™ 2.3-Gram Performance Linear Long Throw servos installed

EFLU5150
\$104.99



Escapade MX .46/EP



- Length: 45"
- Weight: 5 - 5.5 lbs
- Wingspan: 52"
- Fast, easy glue-free assembly
- Two-piece wing simplifies assembly and transport
- Expect spectacular sport performance, whether you drop in glow or electric power. Included mounts simplify installation of either option.

GPMA1202 (ARF)
\$146.99



40cc 4-Stroke Gas Engine w/Muffler



- Bore: 40mm
- Stroke: 31.8mm
- Weight: 1170g
- Offers traditional 4-stroke benefits with the ease and economy of a gasoline engine.
- Quick, powerful response makes it an ideal choice for aerobatic as well as scale models.

OSMGF40
\$839.99

ALIGN

T-Rex 450L Dominator Super Combo



- Length: 705mm
- Weight: 730g
- Rotorspan: 804mm
- 3GX is currently the smallest and lightest flybarless system on the market
- Brand new redesigned 3GX represents a new generation of multi function flybarless system.
- 3GX utilizes brand new gyroscopes sensors of the highest specifications when compared to other flybarless systems currently on the market, allowing it to be used under harsh conditions.

AGNRH45E10X
\$599.99

Flyzone

Hadron Vectored Thrust Flying Wing



- Length: 33.5"
- Weight: 29.6 oz
- Wingspan: 33.5"
- The thrust vectoring unit lets pilots tilt the motor and redirect the thrust, resulting in greater maneuvering potential.
- Finger grips on the underside of the fuselage make hand launches easy
- Skid plates protect the Hadron from wear and tear during belly landings

FLZA3614 (Rx-R)
\$230.99
FLZA3612 (Tx-R)
\$293.99

ALIGN

T-Rex 700E Pro DFC Super Combo



- Length: 1350mm
- Weight: 3310g
- Rotorspan: 1582mm
- New redesigned 3GX represents a new generation of multi function flybarless system
- 3GX is currently the smallest and lightest flybarless system on the market.
- 3GX utilizes brand new gyroscopes sensors of the highest specifications when compared to other flybarless systems currently on the market, allowing it to be used under harsh conditions.

AGNRH70E06X
\$1,649.99
AGNRH70E07A
\$1,369.99

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Visit us online

We have the World's most extensive hobby shop web site!

Secure on-line ordering with searchable catalog!

FREE Shipping on orders over \$100*

Limited Time Offer



Visit us in person!

We have four retail locations to serve you!

Charlottetown, PE
171 Buchanan Drive
C1E 2E4

Edmonton, AB
5144 - 75th Street
T6E 6W2

Mississauga, ON
3035 Argentia Road, Unit 3
L5N 8E1

Ottawa, ON
140 Train Yards Drive, Unit 4
K1G 3S2

Order by phone

(Atlantic Time) 9AM to 10pm Monday to Friday
9AM to 8PM Saturday or 2PM to 8PM Sunday

Technical Assistance Hours

(Atlantic Time) 9AM to 7PM Monday to Friday
9AM to 6PM Saturday
(Aide disponible en français)