

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

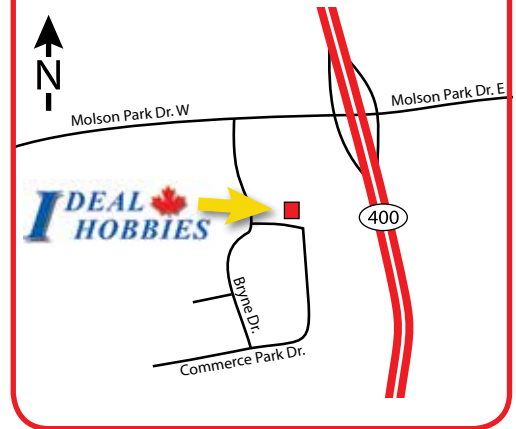
Return Undeliverable CDN addresses to: Model Aeronautics Association of Canada
Unit 9, 5100 South Service Rd., Burlington ON L7L 6A5

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

SIMULATORS



R/C Pro V4.0

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

RTM4000 - software only
\$ 129.99



RealFlight G7

NEW - heads up display & unlimited combat
 - 40 flying sites
 - over 90 airplanes/30 helicopters

RF7 w/InterLink Elite Controller Edition
 GPMZ4500 - **\$ 169.99**

RF7 w/USB Interface
 GPMZ4504 - **\$ 129.99**

RF7 w/TTX600 Transmitter & Interface
 GPMZ4510 - **\$ 179.99**



HANGAR 9

DHC-2 Beaver 30cc ARF

HAN4545
 wingspan: 110 inches
 length: 66 inches
 engine: 30cc GAS
\$ 699.99



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/fix 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**



Mosquito Mk VI BNF Basic

PKZ6350
 durable Z-Foam construction
 Includes: - AR610 Rx
 - twin 370 brushless motors
 - twin 18A ESC's
 wingspan: 49 inches
 length: 37.6 inches
\$ 249.99



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



Factor 3D 1M EP ARF

GPMA1552 - **\$ 119.99**
 wingspan: 38 inches
 length: 41.5 inches
 wing area: 275 sq inches
 motor: 35-30-1250kV



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



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



* 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.

* OVERSIZED ITEMS EXCLUDED * 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 modélisateurs 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 Mcallear
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

Lee prevost 9551
67 Cranbrook Cres.
Sudbury, ON P3E 2N4
705 522 3550
lprevost_ca@yahoo.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

January 2014 - Vol. 45 No. 1

President's Report / Mot du président	5
Obituaries	7
Editor's Notes / Notes de l'éditeur	8
2014 Membership Application	9
Demande de permis de modéliste 2014	10
General Order Form / Bon de commande générale	11
10th Annual Gimli Model Fest Photos by Marc Sharpe	32
2013 FAI-F3C Helicopter World Championships	36
Southern Ontario Control Line Championships	40
The Joy of Free Flight	41
Trading Post	70
Calendar of Events	71
Hobbyshops Canada	77

ZONE COLUMNS

Alberta (A)	13
Atlantic (B) / Atlantique (B)	14
British Columbia (C) / Colombie-Britannique (C)	15
Manitoba and North Western Ontario (D)	15
Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	16
Middle (E) / Millieu (E)	17
Northern Ontario (F) / Nord Ontario (F)	18
Ottawa Valley (G) / Vallée de l'Outaouais (G)	19
Colombie-Britannique – zone côtière (H)	20
BC Coastal (H)	21
Québec (I) / Québec (I)	22
St Lawrence (J)	23
St Laurent (J)	24
Saskatchewan (K)	25
South East Ontario (L) / Sud Est Ontario (L)	26
South West Ontario (M) / Sud Ouest Ontario (M)	27

COMMITTEE COLUMNS

Beginner / Débutants	48
Noise / Bruit	48
First Person View (FPV)	49
Vol par immersion (FPV)	49
Safety / Securism	50
Radio Spectrum / Spectre de Radio	51
Vol Circulaire	52
Vol circulaire acrobatique	52
Control Line	53
Control Line Aerobatics	54
Combat de maquettes télécommandées	55
R/C Combat	56
Electric	57
Électriques	58
RC float / Avions Flotteurs	59
RC Helicopter / RC Hélicoptères	60
RC Jets	61
Avions à réaction	61
RC Precision Aerobatics	62
RC - Acrobatie de Précision	62
RC Pylon	63
RC Course Autour de Pylônes	64
RC Sailplane / Planeurs	65
Copies Volantes	66
RC Scale	67
Acrobatie de Copies Volantes	68
RC Scale Aerobatics	69



Marc Sharpe's Vailly Aviation 92" Hawker Hurricane, plans built by John Pirozek. Powered by a Zenoah G-62 and finished in a night fighter scheme.
Photo by Dan Fyfe

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?

Well, another year is rapidly drawing to a close. Tina and I hope you enjoyed a great Christmas and had your fill of all the joys this time of year has to offer.

I speak for the entire MAAC leadership team when I say we've had a banner year within MAAC. Although 2013 was not without significant challenges, I believe the organization has dealt with both the ups and downs remarkably well and with a much improved team spirit, which I take as an early and very positive sign of a major culture shift.

We are now well positioned to make 2014 a banner year for progress and tangible results and I am looking forward to some significant project work next year. There are a large number of tasks the Leadership is working on to close out the year, none the least of which is the 2014 budget.

We shall continue to follow the process which yielded excellent results on the 2012-2013 effort. Aside from the budget, we've been working hard on a ton of other items. The following are the highlights of our current activities:

You may recall I have written about the organizational shift from progress based on personal agendas to adoption of an industry-standard planning process. The aim of this planning process is to ensure that the changes we make provide

the maximum return for the investment of time and resources and, most importantly, that the results of the prioritized projects we elect to take on are timely and relevant to as much of the MAAC membership as is possible.

At the time of writing this message, your Leadership team, with support and input from many clubs and members, have developed well over 40 possible projects and have prioritized four of the most timely and relevant. My goal is to have all four projects launched with approved implementation plans, progress milestones (or inch pebbles) and firm completion targets by year's end, ready to start in January 2014.

Each project will have one (or two) champion(s) from among the Leadership team to ensure ownership, guidance and accountability for timely completion. The Champions' role will be to support the project team, provide guidance where necessary and to clear major roadblocks as they occur. Although each project team will have Executive involvement, rest assured they will be reaching out, through club presidents, to Subject Matter Experts and supportive members across Canada to maximize our use of the wealth of knowledge and positive energy within our ranks.

Among the commitments I have made to you, the members, is to ensure that lines of communication are improved and streamlined so that the general awareness of projects, their status and results is available to all on a timely basis. This

commitment has revealed one of the major weaknesses in our organization and has made it to the top four projects. As this project is a major technical and organizational challenge, we have a number of Subject Matter Experts poised to assist us once this project is planned and launched, and I expect to see improvements developed among multiple communication genres and in distinct stages as it progresses.

Another personal project I'll be taking on in 2014 is to plan our Eastern Canada tour for the summer of 2014. Tina and I so thoroughly enjoyed the reception we received during our trip West this year that we can barely wait to travel East and repeat the experience out there. I'll be posting the agenda details as they get firmed up. In the meantime, we're open to any club and/or member input to help us plan for a successful trip.

Well, that will do it for this issue and, I guess, for 2013. I would like to thank the entire MAAC membership for your support, your counsel and, yes, even your challenges throughout this year. Through patience and perseverance, the organization is strong and getting stronger, the quality and diligence of your Leadership Team is impressive, to say the least. MAAC is on a positive and permanent track towards addressing many of the issues which have caused our members grief as well as toward recognizing and avoiding these and others in future. ✈

Mot du président



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

Que se passe-t-il au sein du MAAC?

Eh bien, voici une autre année qui se termine. Tina et moi espérons que vous avez passé un superbe Noël et que vous avez fait le plein des moments heureux qui caractérisent ce temps-ci de l'année.

Je parle au nom de l'équipe de l'exécutif du MAAC au complet lorsque j'affirme que nous avons eu une année déterminante au sein du MAAC. Bien que 2013 ait comporté sa part de défis, je crois que notre organisme a géré les hauts et les bas remarquablement bien et

qu'en cours de route, un esprit d'équipe amélioré de beaucoup s'est installé, ce que j'interprète comme étant un signe de changement de culture (d'entreprise).

Nous sommes maintenant bien positionnés afin de rendre 2014 absolument sensationnelle quant au progrès et aux résultats escomptés. J'ai hâte de mettre la main à la pâte de certains projets au cours de la prochaine année. L'équipe de leadership est en train de boucler plusieurs projets en cette fin d'année, à commencer par le budget 2014.

Nous poursuivrons sur la lancée qui a donné d'excellents résultats en 2012-2013. Exception faite du budget, nous travaillons d'arrache-pied sur plusieurs

autres sujets. En voici quelques points saillants :

Peut-être vous souviendrez-vous que j'avais rédigé quelque chose sur le changement de mentalité qui visait à quitter celle des ordres du jour personnels pour plutôt adopter un processus de planification de plus en plus utilisé en industrie. Le but de ce processus, c'est de faire en sorte que ces changements apportent un retour maximal sur l'investissement, compte tenu du temps et des ressources que l'on y a mis et, encore plus important, que les résultats des projets qui ont été jugés prioritaires soient livrés de façon ponctuelle et qu'ils soient pertinents

suite à la page 6

à autant de membres du MAAC que possible.

Au moment où j'écris ces lignes, votre équipe de Leadership -- grâce à l'appui et les commentaires de plusieurs clubs et membres -- ont conçu plus de 40 projets possibles et en ont priorisé quatre comme étant justement les plus ponctuels et pertinents. Mon objectif, c'est de lancer les quatre projets (y compris un plan de mise en œuvre, les jalons afin de marquer le progrès et des dates de réalisation pour chacun).

Chaque projet sera dirigé par un ou des champions sélectionnés au sein de l'équipe de leadership afin d'en assurer la responsabilisation, le sens de direction et la capacité d'être redevables, en plus de franchir les obstacles qui se présenteront en cours de route. Bien que chaque équipe de projet agira sous la houlette d'une certaine implication de l'exécutif, je vous assure que les responsables feront appel (par l'entremise de présidents de clubs) à des experts en la matière (Subject Matter Experts) ainsi qu'à des membres intéressés de par le

pays afin de maximiser notre richesse de connaissances et d'énergie positive à même nos rangs.

Parmi les engagements que j'ai pris envers vous, les membres, figure celui de m'assurer que les lignes de communication soient améliorées et simplifiées de sorte à ce que vous connaissiez les projets, leur état et les résultats qui en découlent et qu'on vous en tienne informés de façon ponctuelle. Cet engagement trahit l'une des faiblesses dont était atteint notre organisme et c'est pourquoi nous l'avons inclus au sein des quatre projets prioritaires. Puisque ce projet offre sa part de défis technologiques et organisationnels, nous pouvons compter sur plusieurs experts en la matière qui nous donneront un coup de main, une fois ce projet particulier planifié et lancé. Je m'attends à constater une amélioration des méthodes de communication et des étapes, en cours de réalisation.

Autre projet, cette fois personnel, auquel je m'attaquerai en 2014 : la planification de notre tournée de l'Est du Canada, à l'été 2014. Tina et moi-même avons beaucoup apprécié la réception

qu'on nous a réservée lors de notre tournée de l'Ouest canadien au cours de 2013; nous avons peine à contenir notre entrain de répéter l'expérience à l'autre extrémité du pays. Je posterai les détails de notre itinéraire lorsqu'ils se préciseront. Entre-temps, nous accueillerons avec plaisir les commentaires et suggestions de clubs ou de membres afin d'assurer le succès de ce voyage.

Eh bien, cela suffira pour ce numéro et pour 2013, à vrai dire. J'aimerais remercier tous les membres du MAAC de votre appui, de vos conseils et même des défis que vous nous avez présentés, en cours d'année. Grâce à une bonne dose de patience et de persévérance, l'organisme est fort et continuera de le devenir. Qui plus est, la qualité et la diligence dont font preuve votre équipe de Leader sont impressionnantes, c'est le moins que je puisse dire. Le MAAC a emprunté la voie des changements positifs et il traitera des problématiques qui ont causé bien des soucis à nos membres; nous les remercions à mesure... pour mieux les éviter, à l'avenir. ✨



Annual General Meeting L'Assemblée Générale Annuelle

April 27 Avril
2014

1:00 PM

Hotel Manoir Victoria
44 Cote du Palais
Old Quebec, QC
G1R 4H8

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, April 24, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (Friday & Saturday, March 25 and 26, 9 am - 5 pm)

Les membres sont les bienvenus s'ils veulent observer le déroulement de la réunion du comité exécutif (jeudi le 21 mars, 9h à 17h) et la réunion du conseil d'administration (vendredi et samedi le 22 et 23 mars, 9h à 17h)

Model Aviation CANADA

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

DON PRENTICE 5359L



Don Prentice, 5359L. A whole life of RC airplanes, designing and building. What a man! Gone but not forgotten. Was a member of the Niagara Region Model Flying Club Inc., St. Catharines.

As we go about our lives many moments stand out and become part of the very fabric of who we are. R/C enthusiasts gather some of these moments along with comrades who share our common passion. Some people stand out amongst their peers and Don Prentice was such a man.

Don became involved with RC flying and the Niagara Region Model Flying Club in the very early years of our club. So early in fact that one must think of him as one of the founders of much of who we are and what we do as RCers.

Don served in a 30 year career with the RCAF, he was a school teacher, and a designer of model aircraft, and a MAAC Hall Of Fame inductee in 1995. Always involved and enthusiastic, Don was sure to have a story to tell, some crafty building trick to teach, or just some meaningful and always useful advise to give.

Even after more than a year since his passing from the world of the living Don's presence can still be felt in our hobby, at the field and club meetings. His friendly wit and red badge covered jacket still come to mind when we gather. It would be interesting indeed to have all of us touched by Don's memory, list those special moments when he added to the fabric of our minds for life. What a story it would be. "The mediocre teacher tells. The good teacher explains. The superior teacher demonstrates. The great teacher inspires."

Lets live and work to inspire those coming behind us.

DAVE SCOTT 8593



The Regina Windy Flyers are sad to lose one of its founding members this November. He was an outstanding modeler whose "beater airplane", as he called it, made ours look like trash. He was known for his expertise as a sailplane pilot extraordinaire and a master scale builder. Dave was always ready to help others and share his knowledge. Dave will be missed by his many modelling friends.

Our condolences to his wife, Cathy, and family.

ALEC BURNS MAAC #925

It is with great sadness that I must report the passing of a long time Humber Valley member and friend, Alec Burns on August 24, 2013 at the age of 85.

Even though Alec has not been an active flyer over the last several years, he was a committed and passionate builder and innovator in the early days of aeromodelling. Fifty years ago, there were kits, but you cut out the parts yourself. If you wanted control horns or engine mounts, you usually made them yourself. For the most part, we bought balsa, wire, tissue and dope and got to work.

How many of our members have had a design published in an international magazine? Not many I would think. If you could look through back issues of old magazines, you would come across the August 1953 issue of "The Aeromodeller" and see a typical free-flight power model of the day. The article provided plans and described a new free flight plane called the "Fifteen" based on the .15 engine recommended and was designed by Alec Burns of Mimico, Ontario.

Alec was never shy about expressing his views at club meetings. He could be feisty when he disagreed with actions that he felt were not in the best interests of the club, but he was also quick to praise when he believed someone was making a positive contribution.

Alec loved to come out to Fun Flys and watch the action. I remember in particular one fine day when I was having trouble with my Gee Bee and Alec and I spent an hour working on engine tuning and the landing gear position. Alec loved a good problem and his problem solving skills kicked into high gear. Gee Bees as you know can be cranky at the best of times. After a subsequent successful flight, he was just as elated and satisfied as I was, and we both basked in the glow of success.

That's how I will remember Alec.

Tom Gottlieb, Vice President
Humber Valley Radio Control Flyers.



Editor's Notes



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

Times are changing and it looks like we're going to have a bit more space in Model Aviation Canada for members to share their stories. This means we're on the loop out for photo collections and special interest stories from across the country

STAND ALONE ARTICLES

About 650 words and several pictures

The right pictures and the right information are critical to making the story engaging, which means stand-alone articles need to have some level of pre-planning and forethought. The articles should be about the people in the hobby and why they are involved.

Stand-alone articles ideas would include:

- impressions of a first-time competitor
- first-time participant at a Fun Fly
- the MC at one of a local airshows.

EVENT REVIEWS

About 475 words and 4 – 6 good pictures

Event reviews will take a look at events on several levels. These need to be more in-depth that have been done in the past and should offer something 'different' and of general interest.

Event reviews should include:

- the key people and why they get involved
- the most unique planned aspect of the event
- the most interesting or different model at the event and the details and story behind it.

Pictures should complement the points above and should be carefully taken to maximize the quality.

MODEL FEATURES

About 300 words and 6 – 10 good pictures

Everyone likes looking at a well done or unique model. Model features will be chosen through direct submission as well as the recommendation of the zone directors and committee chairmen. The builder will always be a part of these features, but the focus will definitely be the model and what makes it special.

Model features should include:

- the modeller's motivation for building it
- what makes the model unique
- the basic specification (span, weight, engines, radio, construction, covering etc.)

Pictures should include:

- vertical and Horizontal images
- overall pictures both with and without the builder
- detail pictures of any special features
- pictures of the model in the air

- pictures of the modeller working on the project, if it is still under construction.

HINTS AND TIPS

About 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. Often, a good idea from one discipline can carry over to others.

Hints and tips should be:

- a single idea or 'fix' - short and to the point

PHOTOS

Good pictures attract readers. Any photo submitted to us should be as high a resolution as possible. The biggest tip for taking photos of model airplanes is to get down closer to the model. Photos taken while standing generally don't work well, and the details of the subject will be lost.

Pictures should:

- be of models or people with their models
- have detailed and complete captions
- include a photographer credit line
- as high resolution as possible
- should NOT have a date/time stamp
- should NOT be taken with a smart phone. ✈

Notes de l'éditeur



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

Les temps changent et il semble bien que nous disposerons d'un peu plus d'espace dans Model Aviation Canada, de sorte à ce que les modélistes partagent leurs histoires. Ceci signifie que nous rechercherons des photos et des profils de partout au pays.

ARTICLES PROPREMENT DIT

Environ 650 mots et plusieurs photos

Les bonnes photos et la bonne information, c'est critique afin de vous assurer que l'histoire que vous rapportez puisse beaucoup intéresser vos lecteurs. Ce qui veut dire que vos articles sur un sujet précis doivent avoir bénéficié d'un min-

imum de planification. Ces articles devraient parler des personnes qui évoluent au sein de ce passe-temps et pourquoi ils ont commencé à le pratiquer.

Quelques idées pour ce genre d'article:

- les impressions d'un modéliste qui s'inscrit à un concours pour la toute première fois
- le participant à un Fun-fly pour la toute première fois
- le maître de cérémonie «régulier» lors de l'un des plus gros spectacles aériens.

COMPTES-RENDUS D'ÉVÉNEMENTS

Environ 475 mots et 4-6 bonnes photos

Ces comptes-rendus d'événements devraient traiter de plusieurs volets. Ceux-ci doivent être plus détaillés que ce qui

s'est fait par le passé et ils devraient offrir quelque chose de «différent» et qui s'avère d'intérêt général.

Des comptes-rendus (rapports) d'événements devraient inclure :

- un profil des principaux organisateurs et pourquoi ils acceptent de s'impliquer
- L'aspect le plus unique de cet événement
- la maquette la plus intéressante ou la plus différente à ce rassemblement précis, les détails à son sujet et l'histoire derrière cette maquette.

Les photos devraient agrémenter les points soulevés ici et devraient être prises avec soin afin d'en rehausser la qualité.

suite à la page 30



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 _____

Catégorie d'intérêt (cochez la case appropriée)

- | | | | | |
|---|--|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Sport (just for fun) | <input type="checkbox"/> R/C Scale | <input type="checkbox"/> SAM (Society of Antique Models) | <input type="checkbox"/> R/C Scale Combat | <input type="checkbox"/> RC Float Plane |
| <input type="checkbox"/> R/C Open Combat | <input type="checkbox"/> R/C Boats | <input type="checkbox"/> Control Line Precision Aerobatics | <input type="checkbox"/> R.C Precision Aerobatics | <input type="checkbox"/> Control Line |
| <input type="checkbox"/> R/C Helicopters | <input type="checkbox"/> Free Flight Outdoor | <input type="checkbox"/> R/C Scale Aerobatics | <input type="checkbox"/> Electric Aircraft | <input type="checkbox"/> R/C Pylon |
| <input type="checkbox"/> R/C Sailplane | <input type="checkbox"/> Free Flight Indoor | <input type="checkbox"/> R/C Jet <input type="checkbox"/> Turbine | <input type="checkbox"/> R/C Scale Sailplane | <input type="checkbox"/> R/C Car |
| <input type="checkbox"/> RC Indoor | <input type="checkbox"/> Rocket | <input type="checkbox"/> R/C Giant Scale | <input type="checkbox"/> FPV | <input type="checkbox"/> 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	_____
<input type="checkbox"/> je désire faire un Don:_____	
Fonds de voyage pour équipe	_____
Fonds pour compétition	_____
Fonds de la Protection des Champs	_____
Relations publiques	_____
Autre (spécifiez)	_____
Total	0
Méthode de Paiement: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> 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 CLAIREMENT

Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____ Apt. # _____

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

Tel: _____ Fax: _____ Email: _____

	Quantity/é	TOTAL
Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit	_____	\$ 0.40 _____
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).	_____	\$ 6.50 _____
Nom: _____ Club/Location: _____		

Clothes/Vêtements:
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité) \$ 12.50 _____

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.



SWAP SHOP Zone St Laurent



Avions - hélicoptères - multicoptères - radios - équipements et pièces, etc.
Airplanes - helicopters - multicopters - radios - equipments and parts. etc.



Dimanche le 2 février 2014
de 9:30 hres à 16 hres
École Arc -En -Ciel (sortie 102 aut. 20)
450, Rue Charles -De -Gaulle
Sainte -Julie (Québec) J3E2V6

60 tables disponibles
Pour plus de renseignements et réservation :
<http://www.anti-gravite.com>

Prix d'entrée :
2,00\$ par personne
1,00\$ par enfant (12 ans et moins)

Sunday february 2, 2014
From 9:30 to 4 p.m.
Arc -En -Ciel school (exit 102 hwy 20)
450, Charles -De -Gaulle street
Sainte -Julie (Quebec) J3E2V6

60 tables available
For more information & reservation :
<http://www.anti-gravite.com>

Entrance fee :
2,00\$ per person
1,00\$ per child (12 years olds & less)

Alberta (A)



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

Greetings to all. I hope you've all had an enjoyable holiday season. Hopefully, you all have the model of your choice to assemble or build and are looking forward to the challenge of getting it into the air as soon as possible.

The annual zone meeting was held at the Central Alberta Fun Flyers clubhouse at Red Deer as usual, on October 20. A number of administrative tasks were dealt with, including the passing of resolutions and recommendations to remove the requirement for ten years' consecutive service from the criteria for the awarding of Leader member, Hall of Fame and individual achievement certificates.

Another resolution was passed dealing with the inclusion in our by-laws of the authority of the Board of Directors to enact policy and procedures best described as a disciplinary process. There were re-

cent changes to the Canadian Not-For-Profit-Corporations Act (Bill C-23), which we will be in compliance with as required.

Some of the other things arising from general discussion at the AZM were:

- A recommendation that in the case of a possible reportable incident occurring at a field or event, the reporting paperwork should be completed promptly as to waiting makes the task very difficult.

- FPV safety procedures are new to most clubs, so it is suggested that clubs appoint someone to become familiar with the guidelines and ensure that members using the technology are doing so properly.

- Use of a Wings Program to ensure that new members are familiar with and competent to perform, basic flight operations and field and pit safety practices.

- Promotion of competitive events at all levels especially at the local club level in the coming year.

The complete minutes of the meeting, together with my annual zone report, will

soon be available on the MAAC website. I encourage you all to read the entire submission as well as those from the other zones to familiarize yourselves with the issues of concern discussed across the country.

If there are any questions, do not hesitate to give me a call.

We have a newly elected deputy zone director, Roger Ganley of Leduc. I'm looking forward to working with Roger in the future and he will be a welcome addition to the administration of MAAC within our zone. If the opportunity arises, please give him your congratulations, and don't hesitate to discuss your issues of concern with him.

Let's all work toward the recruitment of new zone members, and maintaining our existing membership. We can do both by simply having a good time, enjoying all aspects of the hobby, helping newcomers in learning how to safely enjoy the sport and offering challenges to all who wish to improve their flying skills and technical knowledge. ✈

Alberta (A)



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

Bonjour à tout le monde,
J'espère que vous avez passé un bon temps des fêtes. Avec un peu de chance, vous aurez reçu la maquette de votre choix que vous vous mettrez à assembler ou à construire et vous aurez bien hâte de lui faire prendre la voie des airs.

L'Assemblée annuelle de zone s'est déroulée au clubhouse des Central Alberta Fun Flyers de Red Deer, le 20 octobre. Il a été question de plusieurs tâches administratives, y compris l'adoption de résolutions et de recommandations afin de retirer l'exigence de dix ans de service consécutif avant de recevoir la désignation de membre Leader, du Temple de la renommée et de certificats d'accomplissement individuel.

Une autre résolution a été adoptée au sujet de l'inclusion, dans nos statuts et règlements, du pouvoir du Conseil de direction d'appliquer des politiques et procédures que l'on pourrait décrire comme étant un processus disciplinaire. Certains changements ont été apportés à la Loi

canadienne sur les organisations sans but lucratif, de sorte à ce que nous nous y conformions.

Quelques sujets ont émergé de la discussion lors de l'Assemblée de zone :

- Une recommandation voulant qu'advenant un incident rapportable à un terrain ou durant un rassemblement, la documentation devrait être remplie aussi vite que possible puisqu'il devient très difficile de régler le tout, plus on attend.

- Comme les procédures entourant le vol par immersion (First Person View, en anglais, FPV) sont nouvelles, nous suggérons que les clubs nomment quelqu'un qui puisse se familiariser avec ces lignes directrices et qui puisse exécuter des opérations de vol de base ainsi que d'observer des pratiques sécuritaires aux puits.

- Promotion de concours à tous les paliers, surtout au sein des clubs au cours de la prochaine année.

Le procès-verbal de la rencontre, de même que mon rapport annuel, seront bientôt disponibles au site Web du MAAC. Je vous encourage à lire la soumission au complet de même que celles des autres zones afin de vous familiariser avec les problématiques dont il est ques-

tion partout au pays.

Si vous avez quelque question que ce soit, n'hésitez pas à me donner un coup de fil.

Nous avons un nouveau directeur de zone adjoint, Roger Ganley de Leduc. J'ai hâte de travailler avec Roger à l'avenir et il sera un ajout très apprécié dans les affaires administratives du MAAC au sein de notre zone. Si l'occasion se présente, veuillez le féliciter et n'hésitez pas à jaser de vos inquiétudes avec lui.

Travaillons tous activement au recrutement de nouveaux membres au sein de la zone et à maintenir le nombre de membres. Nous pouvons effectuer ces deux tâches tout bonnement en nous amusant, en profitant de chacun des volets de notre passe-temps, en aidant des nouveaux venus à évoluer au sein du sport et en offrant leur part de défis aux personnes qui veulent améliorer leur aptitude et leurs connaissances techniques. ✈

Atlantic (B)



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

Hi, everyone. By the time you get this, it will be in the coldest part of winter. I hope that most of you are working on new projects for the 2014 flying season and maybe with the help from Santa, also during the Christmas holidays.

I must say that even if the weather was not always cooperative last summer, we still had a very successful season full of events from Edmunston N.B. to St. John's N.L. with events being held almost every weekend.

Towards the end of the season, I was able to attend a few events in New Brunswick and Nova Scotia. I attended the Westmorland Fun Fly where at least 20 pilots were registered and it a good day of flying even if the wind was a bit high. The proceeds of this event went to the local SPCA. It shows a great community support on the part of the club members.

Well, the outdoor flying season was not over until the Oktoberfest Fun Fly by the Wings of Wellington R/C Aircraft Club in Kentville, Nova Scotia where at least 30 pilots registered for the last outdoor event of the season. The good weather made the event very enjoyable for everyone. But the good Oktoberfest food on hand made the event more special

For the first time since I was first elected as the Zone Director, I had a



Pilots at the Warbird event in Truro, NS / Quelques-uns des pilotes lors du rassemblement des coucous de guerre à Truro (Nouvelle-Écosse).

chance to visit the South West Club in Yarmouth, Nova Scotia where I met Wayne Fish at the new field, which is situated on an old city dump. It's not close to any homes and it is very secure because it's fenced-in all around with a locked gate. It features two long and wide runways at 90 degrees of each other; there is no problem for which way the wind is coming from. Even if it's on a dump site with eight-foot high vents all over, it is not a problem and it's a wide open space around the runways.

I think this is one of the top flying fields in the Atlantic Zone, so if you have a chance to visit the area, don't miss it,



Atlantic ZD Régis Landry congratulating Al Coolen for his Leader member certificate. / Le directeur de la zone Atlantique Régis Landry félicite Al Coolen pour l'obtention de son certificat de membre Leader.

it's worth it.

I wish everyone and family Happy New Year and lots of flying in 2014. ✈

Atlantique (B)



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

Bonjour, tout le monde. Au moment où vous recevrez ceci, nous serons en plein milieu de la période la plus froide de l'hiver. J'espère que la plupart d'entre vous travaillez à de nouveaux projets en prévision de la saison de vol 2014 et que peut-être qu'avec un peu d'aide du père Noël, vous aurez pu travailler là-dessus au cours des vacances de Noël.

Je dois dire que même si la météo n'a pas toujours coopéré l'été dernier, nous avons connu une très bonne saison et plein de rassemblements, d'Edmunds-

ton (Nouveau-Brunswick) à Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador). Quelque chose se déroulait presque toutes les fins de semaine.

Vers la fin de la saison, je me suis rendu à quelques rassemblements au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Je me suis rendu au Westmorland Fun

Fly auquel s'étaient inscrits au moins 20 pilotes. La journée a été bonne même si le vent soufflait un peu. Les recettes de cet événement ont été versées à la Société protectrice des animaux. Les membres du club ont fait preuve de beaucoup d'esprit communautaire.

suite à la page 28



Most of the pilots at the Oktoberfest Fun Fly in Kentville, NS / La plupart des pilotes lors du Fun-fly de l'Oktoberfest à Kentville (Nouvelle-Écosse).

British Columbia (C)

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

Happy New Year everyone. This year is sure to be a great one. I wish you and yours all of the best for 2014.

The 2013 MAAC Annual Zone Meeting was a great success. Attendance was a little low compared to previous years but everyone who was there representing their clubs and in support of MAAC did a great job. Greg Milne from the Vernon R/C Aeromodelers Society came through for us again this year with his efforts in writing the minutes and in a short period of time, too. Thanks again, Greg. The minutes will be distributed in the near future.

One of the many highlights for me was witnessing the amount of volunteers we have participating in the different MAAC

committees and advisory groups from within our Zone. On behalf of all the members in Zone C, a sincere thanks to all of you:

Insurance Advisory Group: Terry Falkner & Tony Eberts
Electric Committee: Rod McRae (Chair) Norm Cook & Al Allman
FPV: Mark Betuzzi and Jack Wrobel
Float Fly: Rob Dover & Lester Koeneman
R/C Heli: Todd Bergstrom & Don Frank
R/C Indoor: Mike Allman & Willy Lemm
R/C Jet: Dave Hopper
R/C Precision Aerobatics: Jerry Ruscheinski & Norm Cook
R/C Sailplane: Greg Milne
R/C Scale: Roly Worsfold (Chair) & Mike Allman
R/C Precision Aerobatics: Adam Cook & Norm Bryson
Beginner: Todd Davis & Conrad LaPointe
Disability Awareness: Ken Lysons

Flying Fields: Bob Shellon
Noise: Mike Allman
Radio Spectrum: Mark Betuzzi (Chair) Dan Idorn & Al Allman

Safety: Greg Milne
Website: Ken Ireson & Tom Newfield

Another large thanks goes to Lester Koeneman for accepting nomination for Deputy Zone Director again and for his efforts to date. Lester is a great Deputy Zone Director. He gets to hear all my complaints and rants on a regular basis. Thanks Lester, I am glad the members have elected you for another two years! You have been my greatest support and a valued friend.

All the best to the Assistant Zone Directors and of course, a large thank you to all of the club contacts for putting up with and sharing all of the MAAC e-mails! ✪

Colombie-Britannique (C)



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

Bonne année, tout le monde. Celle-ci promet. Je vous souhaite, à votre famille et vous, toutes sortes de bonnes choses pour 2014.

L'Assemblée annuelle de zone du MAAC a remporté un vif succès. La participation a été un peu plus faible par rapport aux années précédentes mais tout le monde qui y a participé était là afin d'y représenter un club et afin d'appuyer le MAAC. Greg Milne, de la Vernon R/C Aeromodelers Society, s'est dépassé une fois de plus afin de rédiger le procès-verbal en très peu de temps. Merci encore, Greg. Ce procès-verbal sera distribué sous peu.

L'un des points forts pour moi était de constater que plusieurs bénévoles de notre propre zone participent à l'un ou l'autre des comités du MAAC et de ses comités consultatifs. Au nom des membres au sein de la zone C, je vous lance tous un grand merci :

Groupe consultatif sur les assurances : Terry Falkner et Tony Eberts
Comité des maquettes électriques : Rod McRae (président), Norm Cook et Al Allman
Vol par immersion (First Person View ou FPV en anglais) : Mark Betuzzi et Jack Wrobel
Hydravions : Rob Dover et Lester Koeneman
Hélicoptères télécommandés : Todd Bergstrom et Don Frank
Vol intérieur télécommandé : Mike Allman & Willy Lemm
Jets télécommandés : Dave Hopper
Maquettes télécommandées d'acrobatie de précision : Jerry Ruscheinski et Norm Cook
Planeurs télécommandés : Greg Milne
Copies volantes télécommandées : Roly Worsfold (président) et Mike Allman
Acrobatie de précision de maquettes télécommandées : Adam Cook et Norm Bryson
Débutants : Todd Davis et Conrad LaPointe

Sensibilisation aux handicaps : Ken Lysons

Terrains de vol : Bob Shellon
Comité sur le bruit : Mike Allman
Spectre radio : Mark Betuzzi (président), Dan Idorn et Al Allman

Comité sur la sécurité : Greg Milne
Site Web : Ken Ireson et Tom Newfield

D'autres remerciements sont de circonstance à l'endroit de Lester Koeneman qui a accepté sa mise en candidature au poste de directeur de zone adjoint une fois de plus et pour les efforts qu'il a déployés jusqu'à maintenant. Lester est fantastique dans son rôle. Il entend toutes mes doléances de façon régulière. Merci Lester : je suis heureux que les membres vous aient élu pour un autre mandat de deux ans! Vous avez été mon plus fidèle appui et un ami précieux.

Je souhaite toutes sortes de bonnes choses aux assistants de la zone et bien sûr, je remercie aussi toutes les personnes-ressources au sein des clubs pour le travail de mise en ligne et de partage des courriels du MAAC! ✪



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

Manitoba and North Western Ontario (D)



Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



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

Airfield construction and runway maintenance goes a lot easier if one has access to the big toys. They say that things can be done with simple tools. However nothing beats having more power. The best aerobatics presentation cannot hold a candle to watching these guys work their magic. The best part is when it doesn't cost the club anything. Pictures taken at the Lake of the Woods Aero Modelers' field. ✈

La construction et l'entretien des terrains de vol sont beaucoup plus aisés lorsqu'on a accès à de la grosse machinerie. On dit que les choses peuvent se faire à l'aide d'outils simples. Toutefois, cela va beaucoup mieux avec davantage de puissance. La meilleure démonstration acrobatique ne vaut rien comparé à ce dont sont capables ces gars. La meilleure partie, c'est lorsque le club n'a pas à déboursier quoi que ce soit. Ces photos ont été prises au terrain des Lake of the Woods Aero Modellers. ✈



Middle (E)



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

I hope you had a wonderful Christmas and your New Year is prosperous!

I would like to bring to your attention that one of our fellow clubs is in need. From time to time, we need to find flying fields, and they are hard to find. Interesting enough, here is a club in need of members. It's as simple as that.

This request comes from Middle Zone member Len Ashdown. He is looking for a few members to complete his status quo. His requirements need a little extra revenue to complete his budget for rent and maintenance.

CAN WE HELP! YES WE CAN!

"The Dundas Valley Flyers is in desperate need of new members. If we cannot get the membership numbers up next year, it could be the end of a club which has been around since 1975!

"At present, we have 12 members and the revenue from memberships does not come close to paying the bills. We have a minimum outlay of \$2,000.00 a year. Our membership fees at present are \$100.00 per year with a one-time \$40.00 initiation fee for new members. Juniors pay half of the senior rate.

"We have a wonderful grass strip on Mulligan Rd., off of Hwy 54, East of



Karl Gross with his 1/3 scale Stearman: it is powered by a five-cylinder gas 250 radial engine. / Karl Gross et son Stearman à l'échelle 1/3, mû par un moteur radial (cinq cylindres) à essence 250.

Middleport. The runway measures 400 ft x 150 ft and is kept in great shape by one of the club members. There is also an area that is kept cut for helicopters.

"Anyone interested in joining or wanting more information can contact either: Len Ashdown (President) at 905-628-0391, or Andy Macintyre (Treasurer) at 905-627-4381.

"Regards, Len Ashdown"

Maybe this is a place to fly where the members are a little more social because

of the smaller group. Nevertheless, fewer members mean a better chance for longer flight times, no waiting and less politics. Heck, maybe a membership at the Dundas Valley Flyers would be a great belated Christmas present!

For the next issue, I'm looking for content for my column. This is a way for clubs to get on the map for their respective fun flies and other coming events. Pictures are great too! ✈

Millieu (E)



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

J'espère que vous avez passé un merveilleux Noël et que le Nouvel an vous sera prospère!

J'aimerais porter à votre attention le cas d'un de nos clubs qui se retrouve dans le besoin. De temps à autre, nous devons nous trouver de nouveaux terrains à partir desquels nous pouvons faire évoluer nos maquettes. Eh bien, voici un club qui a besoin de membres. C'est aussi simple que cela.

Cette demande nous provient d'un membre de la zone Milieu, Len Ashdown. La raison : Il a besoin de nouveaux membres afin de payer le loyer et l'entretien du terrain.

POUVONS-NOUS AIDER? BIEN SÛR QUE OUI!

«Les Dundas Valley Flyers ont désespérément besoin de nouveaux membres. Si nous ne pouvons augmenter ce nombre l'année prochaine (en 2014), cela pourrait signifier la fin d'un club qui existe depuis 1975!

«À l'heure actuelle, nous comptons 12 membres et les revenus en provenance

des adhésions n'arrivent pas du tout à payer les factures. Nous devons débours 2 000,00 \$ au minimum par année. Notre frais d'adhésion se situe à 100,00 \$/année, agrémenté d'un frais unique (une seule fois) d'initiation de 40,00 \$ à l'endroit des nouveaux membres. Les membres cadets (junior) ne paient que la moitié de la cotisation des plus vieux.

suite à la page 29

NOTICE: Annual Zone Meeting Rescheduled

January 18th, 2014 at 10am
Brantford Tourism Centre 399 Wayne Gretzky Parkway Brantford

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

Northern Ontario (F)



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

We had our usual good turn-out for our Annual Zone Meeting with at least double the number of attendees required to met our quorum. Much good work gets done at these meetings and they also represent an opportunity for our zone leaders to meet, greet, and plan for the next year. Many thanks to all who attended, especially those who drove long distances to be there.

This year will be a year of change for events in the zone. New dates for traditional events are in place to suit individual situations. The Cambrian Club will hold the 'Zone Fly' as part of its normal Fun Fly.

Zone Directors and deputy Zone Directors are elected for two-year terms and this system has proved efficient and guarantees continuity in case these officers can't finish their terms.

This year, the Zone Director's position was open for election and I was returned by acclamation. Thank you for this vote of confidence. This allows me to complete my term as Vice President of the MAAC Executive Committee. Craig Knight enters the second year of his term as deputy Zone Director.

Indoor flying continues to gain in numbers and it is refreshing to see many



Readers will remember a shot of a very large box coming out of the back of a minivan in the last issue. This is the assembled model that was in the box. It is Gaston Boissonneault's mount for the Scale Aerobatics (IMAC) wars, next season. / Les lecteurs se souviendront de la photo de l'énorme boîte que sortait de sa fourgonnette Gaston Boissonneault. Voici la maquette (maintenant assemblée) qui se trouvait à l'intérieur. C'est la prochaine monture de Gaston afin qu'il puisse livrer combat lors des concours d'acrobatie de copies volantes (IMAC), la saison prochaine.

younger people involved. It is no secret that hobbies/sports like ours are not attracting youth the way they used to and there are lots of theories as to why this is happening. The cyber age and all its attractions is high on the list, of course, but the many avenues of interest available to young people compete for their leisure time.

It may be that the best we can do is to expose youngsters to the hobby at every

opportunity and hope to get them back when their career and family duties are under control and the now adult is looking for a challenging and interesting hobby. That means our current target is the 'boomers' and all our clubs must make a maximum effort to attract and encourage this market. If I can help these efforts in any way, just let me know. ✈

Nord Ontario(F)



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

Nous avons eu une très bonne participation lors de l'Assemblée annuelle de zone; nous avons accueilli au moins le double des participants afin de répondre aux exigences du quorum. Beaucoup de travail est abattu au cours de telles réunions et elles représentent l'occasion de se rencontrer et de planifier la prochaine année. Merci beaucoup à ceux qui étaient de la partie, surtout à ceux qui ont conduit sur de grandes distances pour venir.

Cette année en sera une de changement pour les événements au sein de la zone. De nouvelles dates ont été choisies pour quelques-uns des rassemble-



Some of the usual suspects in full flight at the Northern Ontario Annual Zone Meeting. The room was full, so some must be outside for a smoke or in a line-up for the washroom. / Quelques-uns des suspects habituels lors de l'Assemblée annuelle de la zone Nord (Ontario). La salle était comble; quelques modélistes devaient être dehors en train de fumer ou encore, la file était longue à la salle de bain.

ments traditionnels afin d'accommoder des contextes individuels. Le Cambrian RC Flyers Club organisera son Fun-fly de

zone dans le cadre de son Fun-fly habituel.

suite à la page 29

Ottawa Valley (G)



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

By all accounts, 2013 was a success for the Ottawa Valley Zone. What are the indications of this, you might ask? We had a seamless transition from the previous Director to myself, which I credit Claude Melbourne for the time that he spent preparing me.

The Zone Fun Fly was held in Arnprior and I have heard numerous positive comments about the new venue. The event raised \$320.00 for the Ottawa Food Bank as well as several boxes of food donations, proof again of the generosity of the zone's members. Some 51 registered pilots, friends and family enjoyed the host club's hospitality, including a chance to try deep fried turkey and all the fixings. Saturday evening saw a bonfire for all and although I didn't notice any marshmallows to roast, I did see the remnants of a giant scale Sukhoi (I think) added to the fire in sacrifice.

There were many other excellent zone events, lots of happy faces and no reported accidents throughout the year.

Something that makes our events so successful is the volunteers. When it comes to running MAAC, a club, or an event, volunteers are glue that holds everything together. With busy lives, it can be hard to find time to volunteer. However, the benefits of volunteering are enormous to you, your family, and your community.



Dan McQuade of the Arnprior Remote Control Club presenting funds collected at the Zone Fun Fly to Maggie Rose, the Events Coordinator at the Ottawa Food Bank. / Dan McQuade, de l'Arnprior Remote Control Club, présente la somme des fonds qui ont été recueillis lors du Fun-fly de zone à Maggie Rose, coordonnatrice des événements de la Banque d'alimentation d'Ottawa.

About two years ago, I mentioned to Claude that I love this hobby and want to be more involved and now, I find myself deeply involved and enjoying every minute. I am a happy doer and my glass is usually half full, not half empty. Volunteering is good for my brain.

I am not alone in this feeling. There are numerous people in the zone who could be faced with sleeping in the clubhouse because they spend so much time at the field volunteering. You will often see these members setting up the PA system, flipping burgers, running the regis-

tration, training new members or taking out the garbage. They are all happy to be part of whatever they were doing.

Success can be gauged by our satisfaction in the enjoyment of our hobby and I saw a lot of satisfied people, this past year. Many thanks to all as we look forward to another great year.

On a final note, it appears that we have another famous member in our midst. Mr. Richard Barlow also received the MAAC Hall of Fame award in 2013. This is a well deserved award. Congratulations Richard. ✨

Vallée de l'Outaouais (G)



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

De l'avis de plusieurs, 2013 a été un véritable succès au sein de la zone de la Vallée de l'Outaouais. Vous pourriez me demander ce qui me fait dire ça? La transition de direction de zone s'est faite sans anicroches entre Claude Melbourne et moi; je le dois à la préparation à laquelle Claude m'a soumis.

Le Fun-fly de zone a eu lieu à Arnprior et j'ai entendu de nombreux commentaires positifs relativement à ce nouvel emplacement. Quelque 320,00 \$ ont été récoltés pour la Banque alimentaire

d'Ottawa, de même que plusieurs boîtes de dons d'aliments; cela vous donne une indication de la générosité de nos membres. Environ 51 pilotes se sont inscrits et étaient accompagnés d'amis et de membres de leur famille respective et tous ont beaucoup apprécié l'hospitalité du Club. Tous ont aussi eu la chance de goûter à la dinde frite et aux condiments. Le samedi soir, un feu de joie a été allumé et bien que je n'aie pas aperçu des guimauves, j'ai vu les débris d'un petit-gros Sukhoi (je crois) être offerts aux flammes en sacrifice.

Il y avait plusieurs événements de zone au cours de saison; tout le monde était heureux et aucun accident n'a été déplorable.

ré.

Ce qui assure le succès de nos rassemblements, ce sont notamment nos bénévoles. Lorsque vient le moment de gérer le MAAC, un club ou un événement, ces personnes sont celles qui agissent à titre de colle afin que tout se tienne. Tout le monde mène une vie très occupée, si bien qu'il peut être difficile de se libérer, le temps de s'adonner à du bénévolat. Toutefois, les bénéfices sont immenses pour vous, votre famille et pour votre communauté.

Il y a environ deux ans, j'ai mentionné à Claude que j'adore ce passe-temps et que je voulais m'y investir davantage.

suite à la page 28



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

Bonjour, tout le monde.

Dorothy et moi espérons que vous avez passé un bon temps des fêtes et nous vous souhaitons toutes sortes de bonnes choses à l'occasion du Nouvel an.

Je lancerai cette chronique en m'excusant d'avoir choisi le dimanche 13 octobre 2013 afin de tenir l'Assemblée annuelle de la zone côtière Colombie-Britannique. Lorsque je me suis aperçu qu'il s'agissait de la grande fin de semaine de l'Action de grâce, il était beaucoup trop tard pour changer la date; l'avis juridique avait déjà été transmis et publié dans Model Aviation Canada, tel que le dictent nos règlements.

L'une des suggestions qui a transpiré de cette assemblée, c'est qu'à l'avenir, je consulte ma femme Dorothy avant de choisir une date; c'est pratiquement chose faite. J'ai vérifié le site Web du MAAC afin de m'assurer que la réunion n'aurait pas lieu pendant un événement de zone mais je n'ai pas vérifié au-delà de cela.

Vous trouverez l'ordre du jour, le rapport du directeur de zone et le procès-verbal de cette réunion au site Web du MAAC, dans la rubrique des nouvelles de zone. La matinée a débuté par une vente-échange (Swap Meet) qui rassemblait bien des aubaines et qui attiré bon nombre de participants. La réunion proprement dite a débuté à 13 heures et 15 membres étaient de la partie munis de votes par procuration de sorte à ce que le quorum soit atteint.

Ce sur quoi ont insisté les membres présents, c'était leurs inquiétudes relativement à la vérification de l'Agence du revenu du Canada (ARC) plus tôt cette année et sur ce qu'a fait le MAAC depuis, histoire de s'assurer que nous puissions poursuivre notre travail à titre d'organisme sans but lucratif. La question a été présentée au Comité exécutif du MAAC lors de sa réunion des 1er et 2 novembre 2013. Ultiment, il a été décidé de se tourner vers des personnes-ressources professionnelles afin de relever ce défi.

De ma perspective de néophyte, il me semble qu'à tout le moins, nous devons nous repositionner afin de redéfinir nos fonds afin de nous assurer que leur raison

d'être convient aux lignes directrices de l'ARC. Nous devons aussi nous assurer que nos membres ne peuvent pas bénéficier financièrement et directement de ces fonds.

J'ai hâte de partager les solutions à ces réponses lorsque nous les recevrons. Le MAAC est finalement en une meilleure position financière; c'est mieux que de ne pas être dans cette position.

Au cours de la dernière année, le Conseil de direction travaille au PLAN HOSHIN (le nouveau modèle d'affaires du MAAC) depuis son Assemblée générale annuelle, en mars dernier. Nous avons atteint le point où nous avons maintenant des priorités claires que doit activer le Conseil de direction; nous avons les ressources afin d'atteindre ces objectifs.

Je pourrais continuer par rapport à ces projets mais notre président Claude Melbourne en a traité dans son rapport du président, dans les premières pages de cette revue.

Récemment, j'ai eu le plaisir de me rendre aux réunions de la Victoria Radio Controlled Modelers Society (VRCMS) afin de présenter leur certificat de Leader à Mark Byrne (MAAC 47894-L) et à Dave Reaville (MAAC 56510-L) ainsi qu'à Bob Stovel (MAAC 2948-L). Ces gars-là ont travaillé sans relâche afin de faire en sorte que leur club prélève beaucoup d'argent pour des œuvres caritatives et pour l'hôpital. Le résultat de ces efforts a été des relations publiques sans précédent pour la communauté de l'aviation miniature. Certains diraient que le prix de Bob Stovel était dû depuis longtemps. Pendant la réunion, j'ai blagué que cet honneur devrait lui avoir été présenté sous la rubrique Vieux sujets parce qu'il a reçu sa désignation «L» de Leader en 1964, mais il n'avait jamais reçu son certificat jusqu'à un mois avant le 50e anniversaire de son obtention de sa désignation. Eh bien, mieux vaut tard que jamais.

Je remercie Dan Bérubé des Fraser Valley R/C Flyers pour le compte-rendu suivant :

«Un jour dont on se souviendra»

«L'été dernier, j'ai eu le privilège de m'adonner au vol d'hydravions en compagnie d'un membre du Temple de la renommée du MAAC, Ivan Pettigrew. C'est toujours intéressant d'écouter Ivan en raison de son vécu très riche en avia-

tion. Ses histoires comprennent l'apprentissage aux commandes d'un Tiger Moth, d'épandage agricole au-dessus de la contrée néo-zélandaise, ses vols jusque dans la jungle de la Bolivie, ses expériences à titre d'instructeur et bien d'autres encore. Ses connaissances techniques d'appareils à l'échelle réelle et en construction de maquettes télécommandées sont impressionnantes.

«Cette année, nous faisons voler l'un des designs d'Ivan, le Shoestring (qui correspond à mon budget de passe-temps). Je pilotais une vieille cellule qu'Ivan avait construite en 1975 et que j'ai convertie à la propulsion électrique. Son plus récent Shoestring est plus petit de cinq pouces mais il pèse à moitié moins! C'était très chouette de l'entendre expliquer comment il avait allégé la maquette de quelques onces ou comment il avait extrait davantage d'efficacité de son système de motorisation. Le meilleur, c'est qu'il se plaît encore énormément à piloter une maquette.

«C'était quelque chose de l'entendre rire comme un gamin à mesure qu'il enfilait un looping, un tonneau ou une autre manœuvre tout en contrôlant parfaitement sa machine. L'une de ses spécialités consiste à faire atterrir une maquette à train conventionnel par vent arrière et sur une toute petite piste improvisée et inclinée vers le haut, à côté de l'étang. Essayez ça, pour voir!

«Malgré quelques bris, mes vols sur flotteurs s'améliorent tandis que je recherche encore la façon d'accomplir un amerrissage parfait, idéalement en pilotant de sorte à ce que l'avion arrive au ras de l'eau, qu'il s'y frotte et qu'il ralentisse sa course après avoir touché la surface. Je lance un grand merci à un grand modéliste et instructeur qui a partagé son amour du vol télécommandé auprès d'une légion de confrères. Merci, Ivan.»

Une fois de plus, je vous remercie tous de m'avoir accordé tant d'appui au cours de ces dernières années et j'espère pouvoir vous représenter au cours d'un autre mandat à titre de directeur de zone. ✈

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

Hello everyone. Dorothy and I hope you have all had a wonderful Holiday season and wish the very best for the New Year.

I will start this zone report off by apologizing for picking Sunday October 13, 2013 as the date to hold the B.C. Coastal Annual Zone Meeting (AZM.) By the time I realized that it was on Thanksgiving weekend, it was way too late to change it; legal notice had been given and published in our Model Aviation Canada magazine as per our rules.

One of the suggestions that came forward at the AZM was that in the future, I consult with my wife, Dorothy, before choosing a date; consider it done. I did check the MAAC website to ensure that the AZM didn't fall on a weekend with a zone event, but didn't think to check otherwise.

You can find the AZM Agenda, Zone Director Report and Minutes on the MAAC website under Zone News. The AZM morning started off with a Swap Meet that had plenty of good deals and a pretty good turn-out. The Zone meeting started at 1:00 p.m. and had 15 members in attendance and plenty of proxy votes to ensure that the meeting had a legal quorum.

The main focus of the members present at the meeting were concerns raised by the Canada Revenue Agency (CRA) audit that took place early this year, and what MAAC has done since then to ensure that we continue as a not-for-profit organization. This question was brought forward to the MAAC Executive Committee at the November 1st and 2nd 2013 Executive Meeting for discussion and ultimately, the decision was made to seek professional assistance to deal with the challenge.

From my perspective as a layman, it seems that we, at the very least, would have to do some re-purposing of funds to ensure that the reason they exist meet with Revenue Canada guidelines. We also need to make sure that our members cannot financially benefit directly from these funds.

I look forward to sharing the solutions to these answers when we receive them. MAAC is finally in a bet-



Dan Bérubé (left) and MAAC Hall of Fame member Ivan Pettigrew, each of whom is holding one of Ivan's Shoestring designs at the pond in Chilliwack. / Dan Bérubé (à g.) et un membre du Temple de la renommée du MAAC, Ivan Pettigrew. Ils tiennent chacun une maquette qu'a conçue Ivan, le Shoestring, à côté de l'étang de Chilliwack

ter financial position, which I believe is far better than not being in this position.

This past year the Board of Directors has been working on the "HOSHIN PLAN" (The new MAAC business plan) since the Annual General Meeting, last March. We have reached the point in the Hoshin Plan that we now have clear priorities that the BOD needs to move forward on, and we have the resources to help achieve these goals.

I would go on and on about these projects but our President Claude Melbourne has addressed some of them in the President's report in the front of this magazine.

Recently, I had the pleasure of being



Bob Stovel, 2948-L (right) being presented his Leader Member Certificate at the November 2013 Victoria Radio Controlled Modelers Society club meeting by yours truly. / Bob Stovel, 2948-L (à dr.) reçoit son certificat de membre Leader de mes propres mains lors de la réunion de novembre 2013 de la Victoria Radio Controlled Modelers Society.

able to attend the Victoria Radio Controlled Modelers Society (VRCMS) club meetings to present Leader Member Awards to Mark Byrne 47894-L, Dave Reaville 56510-L and Bob Stovel 2948-L. These guys have all worked unselfishly to help their club raise lots and lots of money for their local children and hospital charities. The result of these efforts has been nothing but positive public relations for the model airplane community. Some might say that Bob Stovel's award was a long time coming. I did joke at the meeting that it should have been presented to him in "old business" because he actually received his Leader "L" designation in 1964, but he was never presented the Leader Award Certificate until one month before the 50th anniversary of getting his 'L'. Oh well, better late than never.

I want to thank Dan Bérubé of the Fraser Valley R/C Flyers for the following submission for our zone report: "A Day to Remember"

"This past summer, I had the privilege of float flying with MAAC Hall of Famer Ivan Pettigrew. It is always interesting to listen to Ivan because of his rich background in and knowledge of aviation. His stories of flying include learning to fly the Tiger Moth, crop dusting on the hilly countryside of New Zealand, flying into the jungles of Bolivia, experiences as a flight instructor and more. His technical knowledge of full scale planes and

continued on page 28

Québec (I)



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

Une autre assemblée annuelle de zone vient de passer à l'histoire. Il me reste une année à mon mandat et j'ai bien hâte de rendre visite à de nombreux clubs, au cours de la prochaine année. Jean-Paul Leguilcher a été élu pour un mandat de deux ans à titre de directeur de zone adjoint tandis que Michel Martin et Martin Lefebvre demeurent à titre d'assistants de zone.

L'un des sujets à avoir transpiré de la réunion, c'était une recommandation voulant que nous puissions distribuer une trousse sur les accidents à chaque club de sorte à ce qu'il en ait un exemplaire et que son exécutif saura quoi faire, s'il se passe quelque chose.

Tous ces documents se retrouvent sur le site Web. Toutefois, j'ai assemblé une trousse complète et quiconque en voudrait un exemplaire pourrait m'envoyer un courriel et je la lui ferai parvenir.

J'aimerais toutefois restreindre le nombre à un seul exemplaire par club; vous pourrez faire des copies pour vos collègues à votre club.

Deux modélistes étaient candidats au titre de membre Leader, Éric Desrosiers et Léon Côté.

Deux membres chanceux ont chacun gagné une adhésion d'une année (membre libre) au MAAC. Il s'agit de Robert Verreault (MAAC 87002) et Éric Desrosiers (MAAC 72751).

À plusieurs reprises, on m'a demandé quelles sont les lignes directrices afin de diriger une réunion des pilotes avant et le jour même d'un rassemblement. J'ai inséré ici une liste générique des sujets

dont vous voudriez peut-être traiter. Bien que celle-ci soit axée vers les pilotes d'hélicoptères, je crois que vous pourriez quand même vous en inspirer pour les maquettes d'avion.

Meeting des pilotes lors des spectacles aériens d'hélicoptères télé-guidés

1. Seuls les organisateurs de cet événement ont droit de décisions et ces décisions sont sans appel.

2. Les règlements du MAAC seront les règlements en prédominance.

3. La sécurité sera notre priorité.

4. Tout pilote effectuant un vol doit être accompagné par un observateur. Le travail de l'observateur n'est pas de regarder son pilote, mais bien d'observer les autres machines en vol et il doit transmettre les informations de position de ces autres machines et transmettre l'information à son pilote. Un seul observateur est autorisé par pilote sur la ligne de vol. Pilotez le plus possible dans votre espace de vol.

5. Encore un fois, pour votre sécurité, toutes les instructions doivent être suivies à la lettre, même lorsque vous êtes déjà en vol. Par exemple, si nous vous demandons d'atterrir, vous devez le faire tout de suite.

6. Nous vous demandons de garder notre terrain propre. S.V.P., déposez vos rebuts dans les poubelles prévues à cet



Gilles Moreau, du Club HéliFun Québec, exhibe son hélicoptère à essence Bergen. / Gilles Moreau from Club HéliFun Québec poses with his bergen gasser.

effet.

7. Nous disposons de cinq aires de vol, donc il n'y aura jamais plus de cinq pilotes qui voleront à la fois.

8. Si vous utilisez une radio de technologie 72mhz, S.V.P. utilisez le tableau de fréquences de sorte qu'il n'y ait pas de régie radio (impound).

9. Gardez en tête que nous sommes près de 70 pilotes et que nous avons cinq aires de vols, donc maximum 10 minutes par vol, afin de laisser la chance aux autres pilotes de voler.

10. Bonne chance et amusez-vous.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DU MAAC

L'AGA du MAAC en 2014 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

Another AZM has passed. I still have one more year left in my term, so I look forward once again to visit all of the clubs in the coming year. Jean-Paul Leguilcher was elected for a two-year term as the Deputy Zone Director and Michel Martin and Martin Lefebvre remain as your Assistant Zone Directors.

One of the items that came out of the meeting was a recommendation that we have a package available in case of an accident, so each club can have a copy in their possession and that they will know what to do.

All of the documents are on the website. However, I have compiled a complete package and anyone who would like one, just has to send me an e-mail and I will mail one out to you.

I would like to restrict it to one copy

per club and then, you can make copies for your club members.

There were two candidates for Leader members, Éric Desrosiers and Léon Côté.

There were also two lucky members who both received a free one-year open membership from MAAC. Robert Verreault (87002) and Éric Desrosiers (72751).

On several occasions, I have been asked for a guideline when having a pi-

suite à la page 28

St Lawrence (J)



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

RECAP OF AZM OCT 19, 2013

The St. Lawrence Zone AZM was held at the École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM) on Oct 19, 2013. The morning provided ample time to browse around the swap shop, decide on which models to vote for in the popularity judging, buy tickets from our able seller Ken Starkey, place bids on items on silent auction, attend a most informative tech info seminar presented by Éric Girard, participate on a facility tour of ÉMAM, or simply sit down, relax and chat with friends.

THE RESULTS OF THE POPULARITY JUDGING WERE:

1st : Jacques Deslauriers MAAC # 78804 F4U Corsair
2nd : Yves Milette MAAC # 60044 Cessna 182
3rd: Jean Chevalier MAAC # 5004 L : Super Chipmunk

As a special incentive to encourage attendance at the AZM, five free MAAC memberships were picked at random. The winners were:

1. Dennis Dionne: MAAC # 9086
2. Yves Lemieux : MAAC # 82912
3. Robert Lefebvre MAAC # 18732
4. Jean-Guy Paradis MAAC # 28058
5. Pierre Lusignan : MAAC # 59283

The afternoon was dedicated to the official meeting, which set a new attendance record with 74 members on hand in addition to proxies they held, making a total of 359 persons, or 33%, represented at the meeting.

The meeting officially began at 1:15 p.m. with minutes taken by Ron Assaf. The meeting followed a typical agenda as in prior years, and for those interested, they are now posted onto the MAAC website in the St. Lawrence Zone thumbnail. We were pleased to have the presence at our meeting of our current MAAC President, Claude Melbourne, and also past President Richard Barlow, who graciously acted as the official vote scrutineers.

HIGHLIGHTS OF THE MEETING

Wings Graduates: 46 persons in all received their certificates con-



Yves Milette sets up his Cessna 182 for the popularity judging. / Yves Milette prépare son Cessna 182 pour le concours de popularité.

firming their competence

Only one accident was reported for the entire year.

Our Zone set a record number of events posted in the MAAC calendar of events.

The total number of clubs remained constant at 27, but our total membership dropped slightly. We now have a goal for 2014 to regain original numbers, and then some.

There were four recommendations brought forward to be sent on to the AGM.

Elections were held for Zone Director with Steve Woloz defeating Patrick Roy to continue on as Zone Director. Éric Girard remains as Deputy Zone Director for one more year, with Bob Forest, Dave Loveday, Diane Chevalier, Jean Chevalier, Ken Starkey and Ron Assaf acting

as Assistant Zone Directors.

Numerous gifts were won and awarded, thanks to the generous support of our corporate sponsors named below:

- AMR
- Bisson Muffler
- École des métiers de l'aérospatiale de Montréal
- Great Hobbies
- MAAC St. Lawrence
- Udisco
- Steve Woloz Associates Inc
- Ted's Hobby Shop
- Zone Hobbies

We also wish to extend thanks to the following individuals and establishments who were benefactors for this AZM

- Dr. Filoteo Pasquini
- Reuben Malz / Global Vision
- Nicola Moreno / St-Viateur Bagel



Some members look through some of the swap shop items as others buy raffle tickets. / Quelques membres examinent des articles lors de la vente-échange (swap shop) tandis que d'autres achètent des billets de loterie.

UPCOMING ACTIVITIES

We will be hosting a Giant Zone Swap Shop combined with a Presidents meeting that is tentatively scheduled for Sunday February 2, 2014 at École Arc-en-Ciel (450, rue Charles-de-Gaulle, Sainte-Julie, J3E 2V6). It is located just off highway 20.

The President's meeting will be from 12:00 noon to 1:30 PM.

If you're interested in the Swap Shop portion of the day, the meeting space will likely hold only 50 tables, which will be available for a

continued on page 29

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

RÉSUMÉ DE L'ASSEMBLÉE ANNUELLE DE ZONE, LE 19 OCTOBRE 2013

L'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent s'est déroulée à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal (ÉMAM), le 19 octobre 2013. La matinée a offert amplement de temps aux modélistes pour qu'ils examinent les articles lors de la vente-échange (swap shop) ainsi que pour voter pour les maquettes en montre, pour acheter des billets de tirage auprès de Ken Starkey, pour miser sur des articles de l'encan silencieux. Les modélistes ont aussi écouté un atelier technique très informatif que présentait Éric Girard; certains se sont prévalus d'une tournée guidée de l'ÉMAM tandis que d'autres se sont assis pour jaser avec des amis.

LES RÉSULTATS DU CONCOURS DE POPULARITÉ POUR LA MAQUETTE SONT LES SUIVANTS :

- 1ère place : Jacques Deslauriers (MAAC 78804) F4U Corsair
- 2e place : Yves Milette (MAAC 60044) Cessna 182
- 3e place : Jean Chevalier (MAAC 5004 L) Super Chipmunk

En guise d'incitatif particulier pour que les membres se rendent à la réunion, cinq adhésions gratuites au MAAC ont été offertes au hasard. Les gagnants étaient :

1. Dennis Dionne (MAAC 9086)
2. Yves Lemieux (MAAC 82912)
3. Robert Lefebvre (MAAC 18732)
4. Jean-Guy Paradis (MAAC 28058)
5. Pierre Lusignan (MAAC 59283)

L'après-midi était consacré à la réunion proprement dite, à laquelle se sont déplacés 74 membres (certains détenaient des votes de procuration), ce qui a porté la participation à 359 personnes (33 % de la zone), un record.

La réunion a officiellement débuté à 13h15 et Ron Assaf s'est chargé de la rédaction du procès-verbal. Comme par le passé, l'ordre du jour était assez typique;



Jacques Deslauriers' F4U Corsair waiting for the popularity judging. / Le Corsair F4U de Jacques Deslauriers en attente du verdict (concours de popularité).

vous le retrouverez sous l'onglet de la zone Saint-Laurent, à même le site Web du MAAC. C'est avec plaisir que nous avons accueilli notre président actuel Claude Melbourne ainsi que notre ancien président, Richard Barlow. Ces deux derniers ont d'ailleurs agi à titre de scrutateurs pour le vote.

POINTS SAILLANTS DE LA RENCONTRE

Diplômés du programme d'obtention des ailes (Wings Program) : en tout, 46 personnes ont reçu le certificat attestant de leur aptitude au pilotage de maquettes télécommandées.



Gilles Moreau, du Club Hélifun Québec, exhibe son hélicoptère à essence Bergen. / Gilles Moreau from Club Hélifun Québec poses with his bergen

Un seul incident a été rapporté en cours d'année.

Notre zone a établi un record quant au nombre de rassemblements inscrit au ca-

lendrier des activités du MAAC.

Le nombre total de clubs est demeuré à 27 mais le nombre de membres a légèrement diminué. Notre objectif en 2014, c'est de regagner des membres.

Quatre recommandations ont été formulées et seront envoyées à l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.)

L'élection pour le poste de directeur de zone a eu lieu et Steve Woloz l'a emporté sur Patrick Roy. Éric Girard demeure à titre de directeur de zone adjoint pour une autre année; Bob Forest, Dave Loveday, Diane Chevalier, Ken Starkey et Ron Assaf poursuivront leurs activités à titre d'assistants au directeur de zone.

Plusieurs prix ont été remportés et remis, grâce à l'appui de commanditaires corporatifs, nommés ici :

- AMR
- Bisson Muffler
- École des métiers de l'aérospatiale de Montréal
- Great Hobbies
- MAAC Saint-Laurent
- Udisco
- Steve Woloz Associates Inc
- Ted's Hobby Shop
- Zone Hobbies

Nous désirons aussi remercier les personnes et établissements suivants qui sont devenus des bienfaiteurs en prévision de cette assemblée de zone :

- Dr. Filoteo Pasquini

suite à la page 31

Saskatchewan (K)



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

This month, I'll hand over the column to a note sent to me by zone member Les Wessel:

"With each new issue of *Model Aviation Canada*, I always read the Saskatchewan Zone column first to see what Heinz has to say, then move on to the *Electric and Helicopter* columns before browsing the rest of the magazine. Okay, sometimes I look at the photos first, but I digress.

"In a *Helicopter* column some time ago, Mr. Williams, the then-Chair of the Committee, mentioned he has heard some of the clubs in Western Canada have adopted the MAAC Blades Program. Well, I can confirm that report and say the Prince Albert Aero Modelers Inc. are one of those clubs, having adopted the program in March of 2011.

"A note of interest is that the club members doing the most flying are those flying helicopters. I personally made 154 flights last year, something I would never have done when I was flying fixed wing. Our club's Heli Instructor, Ben Hunter, even flew on his wedding day!

"In the *Electric* column, I read of Mr. McRae's concern about no magazine submissions from Western Canada. Well then, here's a submission!

"I have been flying RC since 1984. Way back in those days, helicopters were

few and far between and were basically accidents waiting to happen. Fast forward to about five years ago and helicopters, radios, gyros, servos, etc. have advanced so much that helicopters are much easier to fly. So being rather bored with boring holes in the sky with fixed wing models, I took the plunge into rotary wings. In truth, I figure if I had not converted to RC helis, I would have quit the hobby.

"On my first visit to the SHAG event, I noticed a lot of the guys were flying nitro Aligns. So I bought a Thunder Tiger Raptor .30 V2. Fellow club members Dave Dyck and Kevin Bates had been learning to fly helicopters in Prince Albert but they moved away to Saskatoon. So I was left all by my pitiful lonesome self, learning to fly my Raptor in PA. 'More parts please!' became a common phrase.

"Fast forward through four more SHAG events and five years, and I can actually fly this thing and my fleet has grown to a Raptor 50 V2, which is really parts from a number of new and used helicopters, (soon to be inside a MD530 body), a Titan 50 SE, a Mini Titan 325, a T-Rex 250 SE a Blade MCP-X and a rather boring Blade MCX. With the exception of the MCX, they are all flybarless and they are all electric.

"Oh yes, you can convert a Raptor to electric, Virginia, and it works great! Flight times are just about the same as nitro but the electric powerplant has more power and reliability. Did I men-

tion no more blown glow plugs, no oil all over everything, no more starting the dang thing at full throttle or no more lean runs?

"When I first started on my quest to switching to electrics, I found some other Raptor pilots had already converted their machines with various degrees of success. The best available solution was from a company called TTPacks.com, who has been out of business since 2005 or so. I managed to buy a used kit off RC Canada and the design was pretty good (could use some improvement), but pretty good nonetheless.

"Not satisfied with that, I drew up some CAD plans for conversion kit parts the way I thought they should be and handed them and a Raptor frame off to machinist extraordinaire Chris Samoila who improved them a lot; he machined two sets of prototypes.

"What all my research didn't tell me was what modern electronics to use. After consulting with Mr. Mell's calculator, I settled on a Scorpion 4025-630KV motor, a Hobby wing (or Turnigy) 70 amp HV ESC and two 4,000mah 5S LiPos wired in series. Turned out this combination works very well. More power than the OS .50 Hyper I had in there before.

"Please visit my website at <https://sites.google.com/site/electrifyyourraptor/home>. I'm going to add a link to flights on youtube if spring ever arrives!" ✈

Saskatchewan (K)



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

Ce mois-ci, je cède l'espace de chronique à une note que m'a envoyée un membre de la zone, Les Wessel :

«Lorsque le nouvel exemplaire de *Model Aviation Canada* arrive, je lis toujours en premier la chronique de la zone Saskatchewan afin d'y lire ce qu'a à dire Heinz, pour ensuite passer à celles des maquettes électriques et des hélicoptères. Plus tard, je passe à travers la revue. D'accord, parfois, je regarde les photos en premier. Mais je m'éloigne de mon propos.

«Dans une chronique, il y a déjà un

moment, le président du comité des hélicoptères (à l'époque), M. Williams, mentionnait qu'il avait entendu parler que des clubs de l'Ouest du pays avaient adopté le programme d'obtention des ailes pour hélicos (Blades Program) du MAAC. Eh bien, je peux confirmer ce rapport et dire que les Prince Albert Aero Modelers, Inc., voilà l'un de ces clubs. Celui-ci a adopté le programme à compter de mars 2011.

«Il serait bon de mentionner que les membres du club qui font voler des maquettes le plus souvent, ce sont les pilotes d'hélicoptères. Personnellement, j'ai procédé à 154 vols l'année dernière, ce qui est bien plus que je ne l'aurais fait à l'aide d'une maquette à voilure fixe.

L'instructeur hélico du Club, Ben Hunter, a même effectué un vol le jour de ses noces!

«Dans la chronique des maquettes électriques, je lisais aussi l'inquiétude que partageait M. McRae quant à l'absence de contributions aux chroniques en provenance de l'Ouest canadien. Eh bien, voici une soumission!

«Je pilote des maquettes télécommandées depuis 1984. À l'époque, les hélicoptères étaient plutôt rares et ils étaient souvent une source d'accidents potentiels. On se projette cinq ans plus tard : les avancées technologiques en matière d'hélicoptères, d'émetteurs, de gyros, de servos et autres pièces d'équipement sont

continued on page 30

South East Ontario (L)



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

Well, here we are. Into another winter. There is always lots to do through the 'off season' to keep us all busy. From indoor venues to keep the skills honed to opportunities to fly with skis off the snow, for those who don't mind some cooler temperatures.

I, for one, love winter flying on the snow. Cold, clear air, snow, skis and hot chocolate. Of course, the cold brings with it different challenges for different fuel sources. Glow flyers sometimes have challenges starting their engines in the cold and keeping the fingers from freezing if you get fuel on them.

Electric flyers don't have it easy though. Sure, their motors and speed controls like the cooler temperatures but LiPos don't. It's best to keep batteries warm. Around 5 to 10 degrees above zero is about as cold as you want them to get. Warmer is better. If the packs

get colder, they can feel sluggish. Kind of like a pack that doesn't have a full charge.

Gas flyers have an advantage in the cold. The gas engines start as easily in the cold as they do in the summer. And the gas engines like the colder, denser air and the cold fuel and actually produce more power. The propellers also generate more thrust. Winter flying is a lot of fun.

On October 19, we had our Annual Zone Meeting. Turn-out was good, but I was hoping to see more of you come out. The quorum was established at 92 and we had 37 members present and a total of 228 proxies. The meeting was pretty straightforward. There were two resolutions put forward from our zone and no recommendations. I will distribute the full list of resolutions and recommendations to the clubs in the near future, once everything is put together from all the zones.

Tony Camilary was nominated for a Leader membership Award and Al Cordy was nominated for a Lifetime Achieve-

ment Award. Those applications will go to the Board for approval at the next Annual General Meeting in Québec City.

This year was also the election for Zone Director. Since there were no other nominations, I will remain as the Zone L Zone Director until October 2015. I plan to visit a lot of fields and fly with a lot of you over the next two summers. I look forward to seeing a lot of you out there.

Dennis Hartly remains as your Deputy Zone Director for another year and the following will serve as Assistant Zone Directors: Dennis Dubois of Orillia, Jim Eichenberg of Oakville, Doug Anderson of Whitby, Gord Weekes of Oakwood and James Daly of Mississauga. This is a fantastic group of hard working modellers and I am glad to have them to help me.

I am putting out a request to all the members and clubs of our Zone. I would like to see the next column written by you as a member or in the form of a club submission. I am sure you would all prefer to read something more entertaining than my feeble attempts! ✈

Sud Est Ontario (L)



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

Eh bien, nous y voici, un nouvel hiver nous frappe. Il y a toujours beaucoup de choses à faire pendant la saison morte. Nous pouvons nous diriger à une séance de vol intérieur afin d'exercer nos réflexes ou encore, nous pouvons aller dehors pour faire du vol hivernal... enfin, pour ceux que le temps plus froid ne dérange pas.

Par ma part, j'adore le vol à partir de la neige. L'air est froid mais dégagé, il y a de la neige et nous avons droit à du chocolat chaud. Bien sûr, le froid comporte sa part de défis au moment du démarrage. Les pilotes de maquettes à moteur incandescent ont parfois de la difficulté à le faire démarrer par temps froid et il est difficile d'empêcher les doigts de geler si du carburant coule dessus.

Les pilotes de maquettes électriques n'ont pas nécessairement la vie plus facile. Évidemment, leurs moteurs et les contrôleurs de vitesse aiment bien le temps plus froid mais les piles LiPo se

débrouillent moins bien. Il est préférable de garder les piles au chaud; ne les laissez pas se refroidir plus bas que 5 ou 10 degrés Celsius. Si les piles sont trop froides, elles n'offriront pas un aussi bon rendement énergétique, comme si elles n'étaient pas entièrement rechargées.

Les pilotes de maquettes à moteur à gaz ont l'avantage. Ces moteurs démarrant tout aussi bien par temps froid qu'en été. Ces moteurs préfèrent aussi l'air plus froid et plus dense; le carburant ainsi refroidi produit davantage de puissance. Les hélices génèrent aussi davantage de traction. C'est agréable, le vol en hiver.

Le 19 octobre, nous avons organisé notre Assemblée annuelle de zone. La participation a été bonne mais j'espérais vous accueillir en plus grand nombre. Le quorum a été établi à 92; 37 membres étaient de la partie avec 228 votes par procuration au total. La rencontre s'est déroulée assez rondement. Deux résolutions ont été présentées; aucune recommandation n'a été mise de l'avant. Je distribuerai la liste complète de résolutions et de recommandations aux clubs bientôt, une fois que tout aura été assemblé en

provenance des zones.

Tony Camilary a été nommé à titre de membre Leader et Al Cordy a été nommé à titre de récipiendaire du Prix de l'accomplissement d'une vie. Ces demandes seront acheminées au Conseil de direction à des fins d'approbation lors de la prochaine Assemblée générale annuelle du MAAC à Québec.

Nous devons aussi aborder l'élection du directeur de zone. Comme il n'y a eu aucune autre nomination, je demeurerai en poste à titre de directeur de la zone L jusqu'en octobre 2015. J'ai l'intention de rendre visite à plusieurs clubs et de voler en compagnie de plusieurs d'entre vous au cours des deux prochains étés. J'ai hâte de vous rencontrer.

Dennis Hartley demeure à titre de directeur de zone adjoint pour une autre année et les personnes suivantes agiront à titre d'assistants : Dennis Dubois d'Orillia, Jim Eichenberg d'Oakville, Doug Anderson de Whitby, Gord Weekes d'Oakwood et James Daly de Mississauga. Ces modélistes sont des travailleurs infatigables et je suis heureux qu'ils aient accepté de m'aider.

suite à la page 28

South West Ontario (M)



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

The London Model Aircraft Club (LMAC) hosted another successful Swap Meet. I must say the event was the best I have ever attended!

With a new venue, there is always some anxiety to be had but the entrance with the auto doors was a big hit, the layout was good and there were plenty of vendors and most importantly, buyers. My wife was thrilled when I came home with an empty truck and trailer.

We recently had a very well-attended Club President's meeting. We discussed indoor flying, safety, 2014 scheduling, LMAC swap meet feedback, Great Hobbies IMAC Intro Challenge, Toledo and Model Aviation Canada magazine.

A very good safety suggestion came from Mark Lesperance of the Southern RC Flyers. Mark hands out safety glasses to all indoor pilots and when they're done, they put them back in the box for the next session. Excellent idea Mark!

Our safety record has been excellent due to everyone's dedication and with a continued focus, we will have a safe 2014. In order to avoid an accident or an injury, we believe that all event coordinators, contest directors and we pilots need to focus on the basics of safety. In no particular order we agreed on the following...

MAAC cards need to be checked. Perhaps with the onset of 2.4 technology and no longer impounding radios, MAAC cards are no longer being displayed.

Spotters must be used.

Appoint a flightline boss. He must be familiar with the safety rules and able to ensure that we adhere to them.

Individuals cannot be on the field retrieving a downed aircraft or searching for parts when aircraft are in the air.

Encourage pilots to fly further away from the flight stations.

Perform radio range checks.

All events have a pilots meeting before wheels up but the problem that occurs is that the late comers miss the information. This is where the flightline boss can

get the late arrivals up to speed.

Great Hobbies will once again have the IMAC Intro Challenge for 2014. Great Hobbies will provide prizes to the top three pilots at participating events and all pilots will have their names go in a year-end draw.

Great Hobbies will try to send a sponsored IMAC pilot to your event and will also provide prizes for your fundraiser or raffle at cost. Isabel Deslauriers is the contact person for the Intro Challenge. Let her know at least three weeks in advance at (isabel.deslauriers@gmail.com). Her website is www.ScaleaerobaticsCanada.com

There will be a big push by Scale Aerobatics for 2014 as they introduce a mini-series of aerobatic events. Stay tuned to Lee Prevost's column and follow along on RC Canada as it unfolds.

One thing we also discussed at the President's Meeting was a Facebook page for the Southwest Zone. Stay tuned as we progress with this. ✈

Sud Ouest Ontario (M)



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

Le London Model Aircraft Club (LMAC) vient d'organiser une autre vente-échange couronnée de succès. Je dois dire que cet événement est le meilleur auquel je me sois rendu!

Il y a de quoi toujours être nerveux lorsqu'on change de lieu mais je peux vous dire que les portes automatisées à l'entrée ont été très populaires, que la disposition des lieux était bonne et qu'il y avait amplement de vendeurs et surtout, d'acheteurs. Ma femme a été très excitée de me voir revenir à la maison avec un camion et une remorque vides.

La réunion du président a récemment attiré une très bonne participation. Nous avons discuté de vol intérieur, de sécurité, d'horaire en 2014, de commentaires à la suite de la vente-échange, du Challenge Intro Great Hobbies d'IMAC, de Toledo et de la revue Model Aviation Canada.

Mark Lesperance, des Southern RC Flyers, a offert une très bonne suggestion

par rapport à la sécurité. Il distribue des lunettes de sécurité à tous les pilotes de vol intérieur et lorsque la séance est terminée, les modélistes les remettent dans la boîte, en prévision du prochain rendez-vous. Excellente idée, Mark!

Notre dossier sécurité est excellent à l'heure actuelle en raison du dévouement de chacun; si nous nous concentrons tout autant, nous connaissons une très bonne année 2014. Histoire d'éviter un accident ou des blessures, nous croyons que tous les coordonnateurs d'événements, directeurs de concours et nous (en tant que pilotes) devrions nous concentrer sur les bases de la sécurité. En désordre, nous avons convenu de ce qui suit...

Les cartes de membres du MAAC doivent être vérifiées. Peut-être est-ce le résultat de la technologie 2.4 et de l'absence des régies radio (impound), mais nous avons tendance à ne plus montrer nos cartes de membre du MAAC.

Nous devons avoir recours à des observateurs (spotters).

Il faut nommer un patron de la ligne de vol. Celui-ci doit connaître les règlements de sécurité et s'assurer que nous

les observons.

Les modélistes ne peuvent pas se retrouver sur le terrain en train de récupérer leur maquette ou des pièces tandis que d'autres avions sont en l'air.

Il faut encourager les pilotes à voler un peu plus loin des stations de pilotage.

Il faut procéder au test de portée (range check).

Tous les rassemblements comportent une réunion des pilotes avant le décollage de quelque maquette que ce soit et il arrive souvent que les retardataires manquent cette séance de renseignements. Le patron de la ligne de vol devra les en informer.

Une fois de plus, Great Hobbies présentera le Challenge Intro IMAC en 2014. Cette entreprise fournira les prix pour les trois meilleurs pilotes lors des rassemblements et tous les pilotes verront leur nom ajouté à un tirage de fin d'année. Great Hobbies tentera d'envoyer un pilote parrainé d'IMAC à votre rassemblement/concours et fournira des prix pour votre cueillette de fonds ou votre tirage au prix coûtant. Isabel Deslauriers

suite à la page 28

lots' meeting before and on the day of an event. I have enclosed a generic list of what you might want to cover. While it is mainly meant for helicopters, it can be used for airplanes as well.

Pilot meeting discussion items

1. Only the event organizers have a right to make decisions and these decisions will be final.

2. The MAAC rules will be the predominant rules.

3. Safety is our biggest concern.

4. Every pilot who is flying must have one and only one spotter beside him. The spotter's job is to inform his pilot of what the pilot to his right and to his left are doing. Stay within your own flight space as best as you can.

5. Again, for your safety, all instructions must be followed to the letter, even if you are already in flight. For example, if we ask to land, you must do so right away.

6. Please help us keep our field clean. We ask you to dispose of your waste in the trashcans which have been provided for this purpose.

7. We have five flight stations; we therefore should never have more than five pilots flying at a time.

8. If you are using a 72mhz-radio, please use the provided frequency board as there will be no impound.

9. Please keep in mind that we are around 70 pilots and that we have five flight stations. Please limit your flights to 10 minutes maximum and give the others a chance to also fly.

10. Good luck and have fun.

MAAC AGM

The MAAC AGM for 2014 and will be held at the following address.

Hôtel Manoir Victoria

44, Côte du Palais

Vieux-Québec (Québec)

G1R 4H8

www.manoir-victoria.com ✈

Je lance une requête à tous les membres et clubs au sein de la zone. J'aimerais que certains d'entre vous écrivent la prochaine chronique ou que votre club soumette quelque chose. Je suis persuadé que vous aimeriez davantage lire quelque chose de plus divertissant que ce que je peux coucher sur papier! ✈

building RC model planes is impressive.

"This year, we were flying one of Ivan's designs called the "Shoestring" (which seems to suit my RC budget). I was flying an old airframe that Ivan originally built as a gas plane in 1975 which I had converted to electric. His newest electric Shoestring is only five inches smaller, but is only half the weight! It is great to listen to him rave about how he lightened an electric model by a few ounces or got the most efficiency from his system, but the best part is his sheer joy in flying.

"It is awesome to hear him laughing with child-like delight as he performs a loop, a roll, or some other manoeuvre, al-

ways in perfect control of his plane. One of his specialties is landing a wheeled plane in a downwind, uphill spot landing on a small piece of shore at the pond. Try that sometime!

"Despite a few mishaps, my flights on floats have been improving as I search for that perfect landing where the plane just comes in, skims the water and settles to a stop. My thanks go out to a truly great modeller and instructor who has shared his love of RC flying with many. Thanks, Ivan."

Once again, I thank all of you for your overwhelming support this past couple of years and look forward to representing you all for another term as your Zone Director. ✈

Eh bien, la saison de vol à l'extérieur ne pouvait se conclure avant l'Oktoberfest Fun Fly du Club Wings of Wellington R/C Aircraft Club de Kentville (Nouvelle-Écosse). Au moins 30 pilotes s'y sont rendus et ont profité de ce dernier rassemblement de la saison. Le temps clémente a rendu la chose très agréable. Ce qui était encore plus spécial, c'était la nourriture bavaroise.

Pour la première fois depuis mon accession à la présidence de la zone, j'ai eu l'occasion de rendre visite au South West Club de Yarmouth (Nouvelle-Écosse) où j'ai fait la connaissance de Wayne Fish au nouveau terrain situé sur un ancien

dépotoir. Les maisons sont bien loin et les lieux sont sécurisés grâce à une clôture et à une barrière sous clé. Deux pistes à un angle de 90 degrés l'une de l'autre ont été aménagées; la direction du vent ne pose pas problème. Même s'il s'agit d'un ancien dépotoir et que des conduits à ventilation sont parsemés un peu partout, ce n'est pas un problème puisqu'il y a beaucoup d'espace autour des pistes.

Je crois que c'est l'un des plus beaux terrains de la zone Atlantique. Si vous passez dans le coin, passez-y. Cela vaut la peine.

Bonne année et bien des vols en 2014 pour tout le monde et votre famille respective. ✈

Maintenant, je suis plus impliqué que jamais et je m'y plais énormément. J'exécute avec plaisir toute tâche qu'on me confie et je suis du genre à considérer que le verre est à moitié plein, pas à moitié vide. Faire du bénévolat, c'est bénéfique pour mon cerveau.

Je ne suis pas le seul à être de cet avis. De nombreuses personnes au sein de la zone s'exposent à dormir sur le proverbial divan parce qu'elles passent tellement de temps au terrain de vol, en train d'offrir de leur temps, bénévolement. Vous verrez souvent ces gens-là en train d'installer le système de haut-parleurs, retourner des hamburgers sur la grille, s'occuper des inscriptions, former de nouveaux membres ou se débarrasser des ordures. Ces modélistes sont heureux de participer à quelque chose, peu importe de quoi il s'agit.

On juge le succès par notre satisfaction à nous adonner à notre passe-temps et j'ai vu un tas de personnes satisfaites au cours de la dernière année. Je remercie chacun et j'ai bien hâte de connaître une autre année tout aussi passionnante. ✈

est votre personne-ressource pour ce Challenge Intro. Communiquez avec elle au moins trois semaines à l'avance par le biais de son adresse courriel : isabel.deslauriers@gmail.com. Son site Web est le www.ScaleaerobaticsCanada.com.

Le mouvement des adeptes d'acrobatie de copies volantes mettra toute la gomme en 2014 puisqu'une mini-série de démonstrations sera coordonnée. Demeurez aux aguets en lisant la chronique de Lee Prévoist et lisez les péripéties sur RCCanada.

Il a aussi été question d'une page Facebook pour la zone du Sud-ouest lors de la réunion du président. Nous travaillerons là-dessus ; surveillez cela. ✈

«Nous avons une magnifique piste en pelouse sur le chemin Mulligan, en retrait de la route 54, à l'est de Middleport. La piste a une dimensions de 400 pieds X 150 pieds et l'un des membres l'entretient à la perfection. Une aire très bien coupée est aussi réservée aux hélicoptères.

«Quiconque voudrait devenir membre du Club ou qui voudrait d'autres renseignements peut communiquer avec : Len Ashdown (président) au 905 628-0391 ou avec Andy Macintyre (trésorier) au 905 627-4381.

«Salutations, Len Ashdown.»

Peut-être que cet endroit plairait aux membres qui veulent faire un peu plus d'interaction social parce que le groupe est rétréci. Malgré tout, considérez que moins de membres signifie que vous auriez la chance d'effectuer de plus longs vols; pas d'attente et moins de politique. Et un coup parti, une adhésion aux Dundas Valley Flyers, voilà qui ferait un bien beau cadeau de Noël en retard!

Je recherche du contenu pour le prochain numéro. C'est une bonne façon de mettre les clubs sur la carte, s'ils parlent de leurs Fun-flies et d'autres rassemblements à venir. C'est vraiment agréable aussi de voir des photos! ✈

token fee. We highly recommend that you reserve with Jean (jean.blaquiere@sympatico.ca) ASAP in order to assure your space.

WORLD INDOOR F3P CHAMPIONSHIPS

Two members of our zone, Xavier Mouraux and Alexandre Gareau, have qualified to be on the Canadian team at the F3P World Championships in Warsaw, Poland in February 2015.

INDOOR FLYING

All clubs are entitled to list more than one location for their registered flying field. Therefore, those clubs planning to rent secondary indoor (or outdoor facilities) for the winter, please make sure to file the EVENT SANCTION request with your Zone Director to be assured that your club insurance will be in effect. All persons flying indoors, please ensure that you fly safely, which includes, but not limited to, wearing safety glasses.

RECRUITMENT AND PARK FLYERS

There is a whole new breed of flyers taking advantage of lightweight materials and reliable micro components, whose initial investment may be equal to or less than a MAAC membership. These persons may not realize that joining MAAC offers many benefits, including learning from others, reducing the frustration and cost of crashes and accidents, not to mention fun and friendship.

We need to reach out to these persons and encourage them to join MAAC. Please note that a junior member (under 18 years as of January 1), who may well be flying these models, pays only \$10.50/yr without a magazine or \$22.05 with the magazine.

We welcome any and all suggestions as to how to recruit prospective members. Please feel free to communicate your suggestions to us so that we can encourage new persons to join MAAC. ✈

Les directeurs de zone et leurs adjoints sont élus pour une période de deux ans et ce système s'est avéré efficace, d'autant plus qu'il assure une continuité, si jamais les officiers ne peuvent se rendre au bout de leur mandat.

Cette année, le poste de directeur de zone était disponible et on m'a reconfirmé en poste par acclamation. Je vous remercie de ce vote de confiance. Cela me permettra de terminer mon mandat à titre de vice-président du Comité exécutif du MAAC. Craig Knight entreprend la deuxième année de son mandat à titre de directeur de zone adjoint.

Le vol intérieur continue de gagner des adeptes et il est rafraîchissant de constater que davantage de jeunes nous arrivent. C'est un secret de Polichinelle que d'affirmer que les passe-temps ou sports comme le nôtre n'attirent plus les jeunes comme déjà et les théories sur le pourquoi abondent. L'ère informatique et ses attraits figurerait assez haut sur la liste, bien sûr, mais nombreux soient les loisirs qui monopolisent le temps de loisirs des jeunes. Le mieux que nous puissions faire, c'est d'exposer les jeunes à notre passe-temps à chaque occasion qui nous est donnée et d'espérer qu'ils y reviendront lorsqu'ils auront maîtrisé leur carrière ou famille respectives; devenus adultes, ils rechercheront un passe-temps aux défis aussi nombreux qu'intéressants. Ceci signifie que notre marché actuel, ce sont les boomers et que tous nos clubs doivent déployer beaucoup d'effort afin d'attirer ces personnes et de les encourager à se lancer. Si je peux vous aider à faire cela, faites-moi signe. ✈

Jay Dee's Skis

DESIGNED AND BUILT BY AN EXPERIENCED WINTER FLYER!

MasterCard VISA

N4734C

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." *Aiti 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 JAYDEEEN@SHAW.CA
 (780) 462-9485
 HAPPY LANDINGS!

PROFIL (FEATURE) D'UNE MAQUETTE

Environ 300 mot et 6-10 bonnes photos

Tout le monde aime beaucoup admirer une belle maquette ou un appareil réduit qui soit unique. Les profils de maquette seront choisis par voie de soumission directe d'un modéliste de même que sur recommandation des directeurs de zone et des présidents de comité. Le constructeur sera toujours la vedette de ces profils mais l'accent sera résolument placé sur la maquette et ce qui la rend spéciale.

Les profils de maquette devraient inclure les points suivants :

- La motivation du modéliste pour entamer sa construction
- Ce qui rend cette maquette unique
- les caractéristiques de base (envergure, poids, moteur(s), émetteur, construction, recouvrement, etc.)

Les photos devraient inclure:

- images verticales et horizontales
- des photos d'une vue d'ensemble tant avec que sans le modéliste.

- des photos montrant les détails spéciaux
- des photos de la maquette en l'air
- des photos du modéliste en train de travailler sur son projet, s'il est encore en cours de construction.

TRUCS ET CONSEILS QUE VOUS VOULEZ PARTAGER

Rédigez entre 150 et 200 mots, agrémentez de photos/dessins, au besoin

Le partage de connaissances et d'information, ça constitue un gros pan de notre passe-temps. Les trucs et conseils peuvent être bien modestes et généraux, tout autant qu'ils peuvent devenir assez précis ou détaillés. Souvent, une bonne idée appliquée dans l'une ou l'autre de nos disciplines peut très bien être appliquée dans un autre volet de nos collègues modélistes.

- Les trucs et conseils devraient :
- être une seule idée ou truc... gardez ça bref et allez droit au but.

PHOTOS

De bonnes photos attirent les lecteurs.

Si vous nous soumettez des photos, elles devraient avoir été prises à la plus haute résolution possible. Le meilleur conseil que je puisse vous donner lorsque vous photographiez des maquettes, c'est de vous rapprocher et de descendre au niveau de celle-ci. Généralement, les photos d'une maquette que vous prenez lorsque debout, ça ne fonctionne pas très bien, d'autant plus que vous perdrez quantité de détails.

Les photos devraient :

- être de maquettes ou de modélistes tenant leur maquette
- être accompagnées de vignettes détaillées et complètes (ces explications sous la photo)
- être accompagnées du crédit photo (la personne qui prenait la ou les photos)
- avoir été prises à la plus haute résolution possible
- ne PAS comporter la date électronique dans le coin de l'image
- ne devraient PAS avoir été prises à l'aide d'un téléphone cellulaire. ✈

si prodigieuses que les hélicoptères sont devenus beaucoup plus faciles à piloter. Comme j'étais un peu las de percer des trous dans le ciel à l'aide de maquettes conventionnelles, je me suis lancé dans les hélicos. N'eut été de ça (mon passage aux hélicoptères télécommandés), il est possible que j'aurais quitté notre passe-temps.

Lors de ma première visite au rassemblement SHAG, j'ai remarqué que plusieurs pilotes utilisaient des Aligns à la nitro. Je me suis procuré un Raptor .30 V2 (de Thunder Tiger). Des collègues de club, Dave Dyck et Kevin Bates, apprenaient à piloter des hélicoptères à Prince Albert mais ils ont déménagé à Saskatoon, si bien que je me suis retrouvé bien seul à apprendre à piloter le Raptor. 'Apportez d'autres pièces de rechange!', c'est devenu ma marotte.

«Accélérons encore de cinq ans sur la ligne du temps et de quatre rassemblements SHAG plus tard; je peux maintenant piloter ce genre de machine. Mon parc d'hélicos a pris de l'expansion pour inclure un Raptor 50 V2 (un assemblage de pièces de machines neuves et usagées et que je vais bientôt monter sur carros-

serie d'un MD 530), un Titan 50 SE, un Mini Titan 325, un T-Rex 250 SE, un Blade MCP-X et un ennuyant Blade MCX. À l'exception du MCX, ils sont tous de type flybarless et ils sont tous électriques.

«Ah oui : on peut convertir un Raptor à la motorisation électrique et ça fonctionne bien! Les temps de vol se rapprochent beaucoup des appareils au carburant de nitro, à la nuance près que la motorisation électrique offre davantage de puissance et de fiabilité. Ai-je mentionné que je n'ai plus besoin de me soucier des bougies bousillées, de l'huile qui ne se répand plus partout, des démarrages à pleins gaz ou de l'alimentation en carburant un peu trop faible?

«Lorsque j'ai entrepris mon projet de conversion à la propulsion électrique, j'ai appris que d'autres pilotes de Raptor avaient déjà franchi cette étape, certains avec plus de succès que d'autres. La meilleure solution à l'époque nous venait d'une entreprise qui s'appelait TTPacks.com et qui a cessé ses activités vers 2005. J'ai trouvé un kit usagé sur RCCanada et la conception était assez bonne (améliorations toujours possibles) mais suffisamment bonne pour mes be-

soins.

«Je n'étais pas tout à fait satisfait, si bien que j'ai conçu des plans CAD afin de convertir des composantes de kit à mon goût et je les ai remis (de même qu'une cellule de Raptor) à un machiniste extraordinaire, Chris Samoila, qui les a beaucoup améliorés; il a réalisé deux ensembles de prototypes.

«Ce que ne m'a pas dicté ma recherche, c'était de savoir quelles composantes électroniques je devais utiliser. Après avoir consulté la calculette de monsieur Mell, j'ai arrêté mon choix sur un moteur Scorpion 4025 de 630 KV, un contrôleur de vitesse Hobby wing (ou Turnigy) de 70 ampères HV ainsi que sur deux ensembles de piles au à la polymère de lithium (LiPo) 5S de 4 000 mah assemblées en série. Cette combinaison fonctionne très bien. Elle offre davantage de puissance que l'OS .50 Hyper qui motorisait anciennement cet hélicoptère.

«Vous pouvez visiter mon site Web au <https://sites.google.com/site/electrifyinyourraptor/home>. J'ajouterai un lien vers les vols que j'ai captés sur youtube... si le printemps peut arriver!» ✈

- Reuben Malz / Global Vision
- Nicola Moreno / St-Viateur Bagel

ACTIVITÉS À VENIR

Nous organiserons une grosse vente-échange au sein de la zone au cours de la réunion du président, possiblement le 2 février 2014 à l'École Arc-en-ciel (située au 450, rue Charles-de-Gaulle à Sainte-Julie, J3E 2V6). Elle se trouve juste en retrait de l'autoroute 20.

La réunion du président se déroulera de 12h à 13h30.

Si la portion vente-échange vous intéresse, l'espace sera vraisemblablement tout juste suffisant pour accommoder 50 tables (moyennant des frais raisonnables). Nous vous recommandons de réserver auprès de Jean Blaquière (jean.blaquiere@sympatico.ca) le plus tôt possible.

CHAMPIONNAT MONDIAL F3P DE VOL INTÉRIEUR

Deux membres de notre zone, Xavier

Mouraux et Alexandre Gareau, se sont qualifiés au sein de l'équipe de F3P en prévision du Championnat mondial à Varsovie (Pologne), en février 2015.

VOL INTÉRIEUR

Tous les clubs peuvent énumérer plus d'un endroit à titre de terrain de vol dûment enregistré. Conséquemment, les clubs qui songent à louer des lieux secondaires (que ce soit pour le vol intérieur ou à l'extérieur) devraient remplir une demande de parrainage d'événement (EVENT SANCTION) auprès de leur directeur de zone afin de s'assurer que l'assurance du club sera bel et bien en vigueur. Toutes les personnes qui pratiquent le vol intérieur devraient s'assurer de piloter de façon sécuritaire et de porter des lunettes de sécurité.

RECRUTEMENT ET PARK FLYERS

Une toute nouvelle génération de pilotes profite des matériaux de construction légers et des micro-composantes fiables afin de préparer des maquettes.

Qui plus est, leur investissement initial équivaut maintenant souvent à moins de l'équivalent d'une adhésion au MAAC. Ces personnes ne se rendent peut-être pas compte que de faire partie du MAAC offre plusieurs bénéfices, y compris l'apprentissage que l'on retire des autres, ce qui réduit la quantité de frustration et le coût des accidents (moins fréquents). De plus, on s'amuse et on forge de nouvelles amitiés.

Nous devons tendre la main vers ces personnes et les encourager à faire partie du MAAC. Veuillez noter qu'un membre cadet (junior) (âgé de moins de 18 ans au 1er janvier) qui fait voler de telles maquettes ne paie que 10,50 \$ par année s'il ne reçoit pas la revue et 22,05 \$ par année avec Model Aviation Canada.

Nous accueillons avec plaisir toutes les suggestions qui pourraient nous aider à recruter de nouveaux membres. Sentez-vous bien à l'aise de nous transmettre vos suggestions. ✈



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.**

10th Annual Gimli Model Fest

Photos by Marc Sharpe





The 10th Annual Gimli Model Fest was a milestone for this favorite event in the prairies. Here are some pictures from over the years to share what the event is all about!

Above: Jeff Esslinger's Top Flite Corsair and a Zirolti Mustang Offer the crowd something to look at.

Left: Mark Sharpe's 12' plane hauler with the WWII nostalgia. (including magneto switch and bomb drop switches from an Anson bomber being used as light switches)

Opposite top: An aerial image was taken from a Draganfly Innovation X-4 quadcopter -

Opposite, middle left: Earl Patterson works on his Sopwith.

Opposite, middle right: Lots of variety in sizes and model types is enough to keep the interest of the spectators.







Above: Todd Shubla's Scratch built electric Airbus.



Left: Bruce Hosgood works on his Citabria under his trailer canopy.

Below left: Randy Hepner's Stuka and Marc Sharpe's Hurricane share some space with Dennis Ward's 30% Ultimate biplane

Below right: Bill Brisson, left, and Dan Fyfe hamming it up for the camera.

Opposite middle left: Ken Ritchie, left, and Bob Burns help a youngster with one of the planes given out with entry on Saturday morning.

Opposite, middle right: Ken Kalnyuk's Spitfire shines in the sun.

Opposite page bottom left: From left, Don Forness, Bill Brisson, Robert Yablonski, Jack Yablonski stand around a portable workshop.



2013 FAI-F3C Helicopter World Championships



Wloclawec, Poland
By Scott Gray MAAC 34730

2013 marks the 15th World Championships held for model helicopters which all started in 1985 with the first world champs held in London, Ontario, Canada. The helicopter designs and technology have certainly progressed since then, but the competition still focuses on a combination of precision hovering and aerobatic maneuvers.

In July of this year, the Worlds were hosted by the Aeroclub of Poland at Wloclawec, Poland. The site is an enormous airfield and is home for all types of airsports including full-scale ultralight, helicopter, aerobatics, and skydiving activities.

Full scale aircraft were flown at opening and closing ceremonies with airshows and demonstrations by the Polish Air Force formation team and other aerobatic aircraft were flown just for this event.

The Canadian F3C helicopter team comprised Steve Gray as Team Manager and competitors Bill Tinsley and myself, Scott Gray. Steve is a veteran of F3C flying and has been a National Champion in the early 90's and also competed for Canada in F3C Worlds more than six times. Bill Tinsley of Cambridge has competed at the world and national levels for over 10 years, and is a dedicated RC heli pilot who practices and



Team Canada members Bill Tinsley, Steve Gray, and Scott Gray with JR Sylphide 800 size F3C model



Steve and Bill with our flag at closing ceremonies

attends many events to perfect his skills each summer. This event marked my 10th World Championship entry spanning 20 years flying for Canada! As a team representing our fellow flyers in Canada, we practiced for months to do our best both personally and as representatives of MAAC and Canada.

The organizers of the event take the entire competition very seriously. Every helicopter that is entered is weighed, measured, and checked that it complies with the FAI rules. Competition days are kept to a timed schedule to get through the nearly 70 competitors from 26 countries without delays. If a time is missed, the contestant takes a zero score for the round, so prompt arrival and checks of the flight order are important. There is an international panel of ten judges from around the world. All have to have previous helicopter judging experience on a national level and are experts at critiquing the fine details of F3C. Our Canadian judge Phil Noel, was head judge of the competition.

The event is held over seven consecutive days. After day one of model processing, an official practice flight is allowed for each competitor to fly on the actual site and "feel out" the airfield and surroundings. No other practice is allowed on the actual site for the remainder of the event.

Over the next four days, four preliminary rounds are flown,

which means one 10-minute flight per day for each of the competitors. To be able to fly so many contestants in one day, there are two identical flight lines that operate each day and split the pilots and judges into two flight line groups; A and B. Each group will fly in front of one set of judges the first day and alternate to the other judges group the next day. The top score for each round receives 1000 points, and all other pilot scores are normalized to this, basically represented as a percentage of the top score.

Often the raw scores at this level are so close, that a bobble of the helicopter in the hover or a slightly out-of-round loop can take off only a few points and move you down several to over a dozen places! It is a battle of perfection and perfect execution of each maneuver with no tolerance for rolls that are not axial and perfectly centered, or up/down lines that are a few degrees off!

After the preliminary rounds are complete, only the top 15 pilots may proceed and fly three more times in the Final Fly-offs. Here, the pilots all have a chance to win and throw away their preliminary position if they fly better in the fly off rounds. After this much flying, including dozens of practice flights each day, we easily have flown over 100 flights by the end of the seven day event. It feels as though we have run a marathon!

Since we are not able to practice at the actual site, each day Steve, Bill and I would get up early to grab breakfast at our hotel and load up our helicopters, parts, over a dozen 12s battery packs, generators, chargers and food for our day. We had two rental cars and would drive about 20 minutes to a local farm field that we located that was free from spectators and other practicing competitors. Having a private site allowed us to focus on our flying.

We shared our site with the previous World Champion and my JR helicopter team mate Hiroki Ito and his team mate Shinya Kunii from Japan. Even though we cannot communicate due to language barrier, we always had a good time practicing and spending time

at our private field in the middle of Poland. Team manager Steve was put to good use getting us snacks, lunches and ice cream as each practice and competition day went by. It is both helpful and frustrating to practice with the prior World Champion. Hiroki is extremely consistent, and each of his practice flights was hard to fault. Watching



Bill Tinsley (right) and Steve Gray after one of Bill's flights

him gives us drive to work harder, but can easily tire us at the same time!

In the end, the results for Canada were great.

Normally, each team has three competitors to pool their points for the Team/Nation results. Even though we only had two entries for Canada, we ended up 15th of 26 countries. We hope to gain a third member next time to really boost our result! The top individual five finishers were: Ennio Grabber (SUI), Hiroki Ito (JPN), Curtis Youngblood (USA), Scott Gray (CAN), T.Nonogaki (JPN). Bill worked extremely hard and gave a lot of personal sacrifice by changing his work schedule for the summer, and taking over one month off work just to practice and travel to the Worlds. Bill achieved his personal best with a 47th finish and some of his best scores of all the



Scott in the ready box preparing to fly during one of the preliminary rounds



Scott after the competition final round, 4th place overall standing.

Worlds he has entered.

This time, I was trying my hardest to better my previous second place finishes to bring home the elusive Gold medal. But as I have found over the past 20 years doing this, it all comes down to the moment of your 10 minute flight routine and huge factors like the wind, gusts, sun, judges perception, and sharpness of the mind at the time you may have to fly each day. It is a very challenging set of variables.

I was happy to achieve a fourth place finish, and narrowly missed podium by a few raw points on the last round. It is certainly a tight competition and each year everyone and the equipment improves making it a tight race each time.

On behalf of Team Canada F3C, I would like to thank the MAAC board and executive for their continual support of FAI-F3C competition. We also would like to thank the membership of MAAC for the support and funding, and the Toronto R/C Helicopter Club and many of its members who also helped generate funds to offset some of the costs to travel and represent Canada at this international event.

For more info about F3C helicopter competition, please visit www.FAI.org Results are still posted at the official website www.rc-heli-wch2013.pl or feel free to email me personally at scott@scottgrayrc.com ✈



At the secret practice flying site in Poland

30
GREAT YEARS

GREAT HOBBIES

It's Our Birthday!

Hey, look at those three kids in the picture! That wasn't taken yesterday!

The picture may not be quite 30 years old, but Great Hobbies will be very soon! At the end of February, we will be celebrating another milestone and we want you to be part of the celebration. Stay tuned to our web site at greathobbies.com for all the details as they develop and be sure to sign up for our e-news to keep up to date with all the specials we'll have in store for you.

We'd like to take this opportunity to thank all of our customers for a great 30 years. We appreciate your business! We look forward to serving you for many more.

From the owners and staff of Great Hobbies.

Picture: From left Gary Stephen, Jim Ewing, and Mark Bowlan



HUBSAN®

Experience flight through the wonders of first person view and video with these hot new Hubsan products!



HUBH301F \$299.99
Spy Hawk H301F FPV RTF
Wingspan: 840mm



HUBH510 \$149.99
H510 FPV Video Glasses



HUBH107D \$199.99
FPV X4 Micro Quad RTF
Length: 120mm

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



EFYMDX189
MDX189 MD500 RTF Micro
Coaxial Helicopter 2.4Ghz

\$59.99



EFYMDX186
MDX186 RTF Micro Coaxial Helicopter 2.4Ghz

\$49.99



Visit our Facebook page for
news, product reviews,
contests, giveaways,
and more!

www.facebook.com/GreatHobbies



Team GREAT HOBBIES



Premium Batteries

IN STOCK!

SUBSCRIBE AND JOIN OUR TEAM!



Deals! Giveaways!

Sign up at www.greathobbies.com

DELUXE Materials

Let's **BUILD** SOMETHING together!

High quality modelling adhesives and Scenery products.



GREAT HOBBIES

Presents The MAAC Aerobatic Challenge

WINNER



Great Hobbies and MAAC teamed up again in 2013 to promote scale aerobatic activity in Canada.

The goal was to encourage Clubs and new pilots to get involved in IMAC competition. Great Hobbies donated a 50cc airplane and engine package valued at \$1,000 for the prize. Clubs had an opportunity to run a MAAC sanctioned scale aerobatic contest or a qualifying mini IMAC challenge where pilots could enter for a chance to win.

Pilots who competed at one of these events in the entry-level classes of basic or sportsman, or flew in a beginner mini IMAC challenge, earned a ballot into the draw.

The draw took place Nov 13, 2013 and the lucky winner was David Mott from Chatham, Ontario. Pictured here with his new Hangar 9 Carden Edition Extra 300 and 50cc DLA engine. Congratulations David.

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

Southern Ontario Control Line Championships



By Chris Brownhill

This late summer event was held at the Beanfield flying site which is graciously maintained by Brad Lapointe as a focal point for Control Line activity in Southern Ontario. The site location is near Dresden, Ontario, somewhat northeast of Chatham, and a bit out of the way for the city dwellers that come from Detroit, and Toronto to fly there.

The weather was mostly favourable for the event. The sun was out for almost all of the time, and for the most part, the winds were moderate for Control Line flying. Twenty-eight competitors turned out to fly in ten events, and as usual, the competition was intense, especially in the combat events.

If you haven't flown on an all grass flying circle for a long time, you are in for a treat when you fly at the Beanfield. The closely trimmed grass takes me back to the old CNE (Canadian National Exhibition) contests we held back in the 1960's. The grass surface is kind to airplanes, although sometimes the scale models struggle a bit if the wheels are a bit small!

Because of the grass, the event has an almost "fun-fly" atmosphere to it. There is sufficient time to get in all of the events, and in between, a sport plane, or two takes to the air for some no-pressure flying.

I won't go into scores and event places, because that can be researched on the Balsa Beavers website for those who go into statistics!

Over \$ 300.00 was raised from the event to help sponsor the World Championship C/L team that will compete for Canada in Poland next August.

Frank Klenk, the Southwest Zone Director, generously made a donation of \$ 200.00 from Zone funds for the prizes. The Southwest Zone's support of our event is much appreciated by the participants, and enables us to balance the books.

Many thanks to my co-contest directors Brad LaPointe and John McFayden for helping make the contest the success it was. It takes many hands to make the work load light, and we are indebted to all who assisted with the judging, score keeping, and timing. ✈



The Joy of Free Flight



Dave Lonergan's 50" span Rookie. powered by eight strands of 1/4" rubber. Photo by Craig Limber

By Roy E. Smith #7759
aeronut@kos.net

Many current MAAC members have joined in the fun only after R/C began to dominate the activity. The vast majority of current members have never seen a free-flight model perform, some have never even heard that such an activity exists, and some believe that it is an activity exclusive to 'expert builders.'

The purpose of this article is to introduce this aspect of aeromodelling to those people who are unaware of its existence and to dispel some of the popular myths.

So, what is free-flight?

It is the flying of model aircraft which have no control applied to them from the ground or from within the model after they have been launched. I know that to some this idea is almost unimaginable. It is done, however, and in fact it is where our hobby started.

'Alright,' you may say, 'so it's interesting history, but what is the relevance today – we have sophisticated, programmable radios that enable us to fly almost anything. Why would we want to fly model aircraft without such control.'

Well, it may be ancient history, but it is also a vibrant and challenging part of the hobby that a small number of us continue to enjoy today. I would like to suggest that many more MAAC members would find free-flight, in its many aspects, an absorbing, joyful, and fulfilling activity if they were aware of what it is and what it offers.

Eric Grigg is a pilot of light aircraft and has recently come to our hobby, starting out with R/C, as so many do. He learned of the existence of free-flight and began to investigate it. In a recent email he said "I only wish I had known about free-flight in my earlier years. I now wonder if part of pilot training shouldn't include the building and flying of a free-flight model

in order to generate a good understanding of the characteristics of flight?"

Many think of free flight as the solid balsa 'chuck glider' – whose wings and tail were pushed into slots in the fuselage – or the rubber-powered scale model, both of which items have been sold in model shops since the hobby began and which many of us attempted to fly as children. I am convinced that these types have 'put off' more neophytes than they have encouraged. The chuck gliders because they really didn't fly very well, being aerodynamically unsound, and the scale models because it takes a very great deal of skill to get them to fly, because they are barely stable.

Experts could get these things to fly but a beginner was soon discouraged. I find it sad that many people have that experience as their only exposure to free-flight whereas the reality is far more diverse, satisfying and pleasurable. The joy of watching your creation soar in a thermal, on its own, is an experience many of us simply cannot get enough of.

The most basic challenge in designing, building, and flying any free-flight model is that it has to be inherently stable once it leaves the hands of the flier. It must be designed and trimmed such that

when air currents upset its equilibrium it will right itself and continue flying safely, without intervention from a pilot or control system – either on-board or in telecommunication from the ground. Luckily, there are many designs available, for models that are extremely stable - and easy to build - so that novices can get started on this adventure without fear that it will be beyond their skill level.

Unfortunately, in the past, most such models were not available in kit form - nowadays, however, there is a host of cottage industries that supply this market - so getting started successfully has never been easier.



Daniel Chu's FAC Moth . Daniel is in his teens and is enjoying Free Flight in Alberta. Photo by Craig Limber



Grant Sauerberg launches his Ray Smith Wakefield. Photo by Craig Limber

Any free-flight model aircraft is really a glider (with the exception of some indoor models which we will discuss later). The differences between the genres of free-flight models are in the way in which they achieve a useful height from which to glide. The 'pure' gliders – those that have no power source carried on board to get them airborne – can achieve an altitude from which to fly by several means. Small ones can be hand-launched, usually requiring an arm like a pitcher to get very high. They can be discus-launched, where the launcher spins around while holding the tip of one wing in his/her outstretched hand and then releases, throwing the model to a considerable height. They can be catapult-launched, where the model is literally fired upwards from an elastic catapult, or they can be towed up, like a kite, and released once the model is at a satisfactory height. The latter method, towing, has been the most popular technique for larger gliders for many years, but discus launching has become fairly popular lately, perhaps because of the smaller fields that we have available to fly on, and catapult launching has always had a devoted group of followers.

Moving on to the types that carry a power source to get them airborne – the power source is usually limited in some way and, after it has run out and got the model to altitude, the model becomes a glider, and it is as a glider that its performance is measured. The power can be an internal combustion engine, turning a propeller. In this case the time of the engine run is usually limited to a few seconds and the model must glide thereafter. A modern power model can achieve a height of several hundred feet in a few seconds and the model must then transition into a glide without any assistance from the ground.

An alternative source of power is a rubber motor driving a propeller. In this case the power is delivered as a rapid burst

at first, gradually declining as the motor unwinds. This presents its own challenges of gaining maximum altitude while allowing the aircraft to glide once the power has run down. In some cases the weight of the rubber motor is limited, in other cases there is no limit on the motor but the heavier the motor is, of course, the more weight has to be carried during the glide phase. It is a wonderful thing to see a rubber-powered model climb to several hundred feet under its own power and then glide magnificently.

Electric power is slowly becoming more popular these days. In this case the capacity of the batteries is usually limited, and the motor run time is also limited. Once the motor has timed out (usually 5 – 15 seconds) the model must glide.



Roy Smith retrieves his 1/2A Country Boy with a trail bike. Photo by Sally Smith

I alluded to a type of free-flight model that does not become a glider at any point in its flight – the rubber-powered indoor model. These are flown in large indoor spaces, such as dirigible hangars, underground salt mines, etc. It is an almost incredible fact that these models can achieve 45 minute flights (yes, minutes not seconds) and some have been known to remain aloft for an hour, in an enclosed space with no thermal activity.

The rubber motor, however, is running for the whole duration of the flight – when it runs down the model lands. The patience and skill that it takes to build and fly one of these jewels is something very rare.

'But how do you get the outdoor models back?' I can hear many ask. The methods of doing so are varied. The most basic element is that the model must be watched all the way to the ground and a 'line' must be established, using a landmark (tree, building, etc.). The landmark should preferably be further from the launch site than the model is believed to have landed. Binoculars and a compass are very useful for this part of the pro-



Dave Lonergan prepares his 59" Banana Fritter for flight. Power is from 20 strands of 1/4" rubber flying weight of 426 grams. Photo by Craig Limber.

cess. That line should then be followed, as closely as possible, to retrieve the model. Nowadays, as many of us approach and pass our 'best by' dates, some extra help with the retrieval is welcomed. Radio trackers have been a great boon in this regard – as have wheeled off-road transportation. Many people use small trail motorbikes, others rent or own golf carts to get across the field and retrieve their models.

So what is the point of all this?

We have made a model aircraft that will fly autonomously, and we can retrieve it – what then? I have mentioned the joy of witnessing your free-flight model do what it does best. This could get repetitive, however, were it not for the fact that now we introduce the element of competition.

A free-flight model aircraft's performance depends not only on its design, and the skill with which it has been built, but also on the atmospheric conditions into which it is launched. Full-size gliders, and the R/C variety, are piloted into thermals or other up-currents in order to achieve a good flight time and a skilled pilot, on a good day, can stay airborne almost indefinitely.

Free-flight model aircraft are the same, except that they do not have the aid of a pilot, after launch, to get them there. And, whenever there is a rising current of air somewhere, there will be a descending current of air associated with it to fill in the space it would otherwise leave. For a long flight it is necessary to launch the free-flight model into rising air – launching into descending air will result in a disappointingly short flight. In free-flight competition the challenge is to launch your model

into rising air and achieve a long flight, and to do this consistently. If the models were allowed to fly indefinitely, however, once in a thermal they could very easily be lost. For an expert free-flight modeller this would happen on almost every flight – a rather impractical scenario. To prevent this from happening the models are fitted with a de-thermalizing device (or D/T) which destroys their gliding capability but brings them down safely. The D/T is operated either by a mechanical timer or else by a burning fuse which causes a mechanism to be released after a certain time.

The object of free-flight competition then is to consistently



Roy Smith starting an 'A' Nostalgia Dixielander. photo by Sally Smith

achieve a flight of a specific duration (the 'max'). A time is set which is such that it will be a challenge to achieve within the limits of the model type and, if applicable, the motor run, without the aid of good 'air'.

The D/T device is then set to trigger shortly after that time has been achieved, bringing the aircraft down safely and within a reasonable distance from the launch point. Consistently achieving the 'max' is a challenge. The builder/flier must not only have the skills necessary to build a light, accurate, and strong model aircraft, he/she must 'trim' the aircraft to fly at its optimum both during the power run and then in the subsequent glide, and then he/she must be able to pick the conditions

in which to launch so that the model will fly into, and stay in, 'lift'

There are some terms in the preceding paragraph that might mystify the uninitiated so let me explain. First, why builder/flyer? In most free-flight events the model must have been



A mass launch of twin pusher models. Same type competitions are common in free-flight and add to the camaraderie. Photo by Craig Limber.

built primarily by the fliers themselves. Some items, such as engines, timers, propellers, etc., can be purchased, of course, but the structure must have been primarily built by the flier. Certain other items, such as the main fuselage boom, for instance, can be purchased, but the builder/flier must assemble this into a fuselage, adding things like engine mounts, wing and tail mounts, timer mechanisms, etc. The next term is 'trim' – what does 'trimming' a model aircraft mean? There are many aspects of the model that must be adjusted so that it will have that desirable inherent stability, as well as the desired performance level. This process is called 'trimming' the model.

The most usual things to be adjusted are the CG position, the wing/tail decalage, the rudder offset, the propeller thrust line (side and/or down-thrust), and the wing twist (wash-in/washout). Many of these things can be set, at least approximately, in the workshop, especially if the design is one for which there is a history of experience, but final adjustments can only be made on the flying field. Very short power runs must be used to begin with, increasing in time as the model nears its correct trim.

'But I like to fly for fun,' you might say. 'I don't want the pressure of competition!'

For many people in free-flight the main purpose of competition is simply to give them a measure of how well they are doing against previous performance. In a free-flight contest the fliers choose when they will fly and their times are recorded.

No-one is forced to fly at any time or pace, you simply go out to the flight line, fly when you are ready, and record your scores. You don't actually have to record your scores if you don't want to – but it does increase the fun if you have a goal to aim at and you can see yourself getting better with practice.

Most free-flight contests include many spontaneous 'gabfests' and are as much a social occasion, in which you reunite with old friends, as they are a flying affair. Nearly all free-fliers are more than eager to assist newcomers with the intricacies of trimming and flying a model.

All of that said – there are, of course, some exceptions to the

outline I have given above. The most notable exception, I would have to say, is International Competition as sanctioned by the FAI. In FAI-style competition there is no builder-of-the-model rule. As a result, there are now a relatively small number of people producing for sale almost all of the models used in International competition, and at this level of competition the pressure to perform can be very intense. The flights must also take place within certain windows (or 'rounds') throughout the day, increasing the pressure. Hundreds of people turn up at the World Championship competition every two years – a testament to the vibrance and relevance of free-flight in our

hobby. It is not necessary, however, to participate at such an intensely competitive level in order to enjoy the ever-changing challenges that free-flight presents fliers with on a daily basis.



George Parry holds his Cloud Tramp. This simple design is easy to build and flies extremely well. It is a far cry from the drug store models many tried in their youth. Photo by Richard Barlow

Les Sayer launches a Senator: Those who find this model familiar will remember that it was used as the 2012 Early Bird patch for MAAC membership. Simple to build with outstanding performance.
Photo by Vic Nippert



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



Trainer

90" wingspan

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 engines



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

All-Size

Available



Ultimate 20-300

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



Shop online / Magasiner en ligne

www.amr-rc.com

+1 855-747-2444

2550 Chemin du Lac, Longueuil, Quebec J4N 1G7



Aircraft Modelers Research

Beginner



Milt Barsky
Chair
905-836-5678

5380L
milt.barsky@sympatico.ca

We have changed our methods. We have turned our attention to the more mature beginners who wish to learn to fly. I have been stressing that new modellers should concentrate on saving money, safety, insurance protection, and camaraderie. This seems to be working as we are bringing new members into our club by offering them instruction, later hours of evening flying, and the use of our indoor facilities during the winter. We also offer more flying hours during the week, cutting down on the 'lone wolf' situation.

We haven't forgotten the juniors. We are still getting interested young flyers coming out to our field and flying facilities. They come with their parents and guardians. None of the new fellows are questioned too much, other than to ask if they have a current MAAC card. All the newbies are welcomed and offered free instruction until we establish their capabilities and understanding of safety rules. We offer a free opportunity to learn; using our equipment, our planes, transmitters and most importantly, our buddy box systems. We are not the only club doing this. We are receiving reports from other clubs across the province and Canada telling us of new members coming in to participate and eventually, join up. ✈

Noise



Terry Smerdon
Chair
705-647-6225

23540L
smerdon@ntl.sympatico.ca

Seasons Greetings to all and Best Wishes for a safe and Happy New Year from your Noise Committee!

As the snow season settles over most of the country and building season begins, have you given any thought to making your new project quieter?

Will the muffler be quiet enough? Will the airframe resonate, amplifying the vibration of the powerplant?

Careful selection of the silencer can lower the noise output while still providing plenty of power. A light foam bulkhead or two can break up the cavernous space of the fuselage and tame that vibration.

Along with the cold weather, many new flying opportunities appear to pop up. Lakes now frozen, and snow leveled fields close to home are tempting flying sites. Remember that cold winter air is a great conductor of our engine's song traveling much farther than we might expect. Please choose these sites with safety and noise control in mind. Be a good neighbour!

Has anyone experimented or used any of the new smaller 2- or 4-cycle petrol, spark ignition engines? Please share any impressions on exhaust note, tips and tricks with fellow fliers through this column.

'Til next time — Quiet does it! ✈

Débutants



Milt Barsky
Président
905-836-5678

5380L
milt.barsky@sympatico.ca

Nous avons changé nos méthodes. Nous nous sommes tournés vers les débutants un peu plus âgés qui veulent apprendre à piloter une maquette. J'ai beaucoup insisté sur le fait que les nouveaux modélistes devraient se concentrer à épargner de l'argent, faire attention à la sécurité, se doter de protection d'assurance et de se faire de nouveaux camarades. Cela semble porter fruit puisque nous accueillons de nouveaux membres au sein de notre club en leur offrant de l'instruction, des heures plus tardives pour s'adonner au vol de soirée et l'utilisation de nos lieux intérieurs, l'hiver. Nous offrons aussi davantage d'heures de vol en cours de semaine, ce qui atténue leur sentiment d'être toujours solitaires.

Nous n'avons pas oublié les plus jeunes. Des plus jeunes se déplacent encore à notre terrain de vol. Ils nous arrivent avec leurs parents ou leurs tuteurs légaux. On ne leur pose pas trop de questions, si ce n'est de savoir s'ils possèdent leur carte en règle du MAAC. Tous les nouveaux sont accueillis et nous leur offrons de l'instruction gratuitement jusqu'à ce nous puissions établir leurs habiletés au pilotage et leur compréhension des règlements de sécurité. Nous leur offrons gratuitement une occasion d'apprendre à l'aide de notre équipement, nos avions, nos émetteurs et surtout, nos boîtes-écoles (buddy box). Nous ne sommes pas leur seul club à agir ainsi. Nous recevons des comptes-rendus des autres clubs de par la province ou à l'échelle du Canada qui nous disent que les nouveaux membres viennent participer et qu'ils finissent par s'inscrire au club. ✈

Bruit



Terry Smerdon
Président
705-647-6225

23540L
smerdon@ntl.sympatico.ca

Je vous offre mes meilleurs vœux à l'occasion de ce temps des fêtes et une Bonne année, en sécurité, au nom de votre Comité sur le bruit!

Comme la saison hivernale s'installe sur la majeure partie du pays et que débute la saison de construction, avez-vous songé à rendre votre prochain projet plus silencieux?

Le silencieux le sera-t-il suffisamment? La cellule résonnera-t-elle, ce qui aura tôt fait d'amplifier la vibration en provenance de votre moteur?

En choisissant soigneusement votre silencieux, vous pouvez diminuer le niveau sonore tout en obtenant suffisamment de puissance. Une petite cloison légère de mousse ou deux peut rapetisser l'espace caverneux de votre fuselage et amadouer cette vilaine vibration.

Lorsqu'arrive le temps froid, plusieurs occasions de voler semblent se présenter. Les lacs gelés et les champs recouverts de neige plus près de soi s'avèrent des terrains de vol bien tentants. Rappelez-vous que l'air glacial est un très bon conducteur de bruit de moteur et que ce son voyage bien plus loin qu'on ne le croit. Veuillez choisir judicieusement ces terrains de vol en ne perdant pas de vue que vous devez vous soucier de sécurité et de niveau sonore. Soyez un bon voisin!

Quelqu'un a-t-il procédé à des essais des nouveaux moteurs à essence à deux et quatre temps? Veuillez partager vos impressions sur la note d'échappement, des conseils ou des trucs avec vos collègues modélistes par le biais de cette chronique.

Jusqu'à la prochaine chronique, pilotez en silence! ✈

First Person View (FPV)



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

I have recently been contacted by one of the assistants of CTV's Kevin Newman Live show. In light of the recent FAA announcement of November 7th related to FAA's plan of unmanned aircraft integration by 2015, I was asked about our current standing in terms of Canadian legislation on the same subject.

During my phone conversation with the gentleman, I explained many things about 'drones' and the differences between hobby and commercial aircraft.

I also tried to define the word 'drone' and its modern-day connotations to him. Due to the not-too-favourable representation of drones in the U.S. media, most people might identify any multi-rotor helicopter as a drone. When I looked at the definition of drones in Webster's Dictionary, I read next to the word drone that indeed, it is an 'unmanned aerial aircraft or ship guided by remote control.'

With the controversy surrounding various drones, I too got affected by the media, and I felt uneasy at times while flying my hobby quadro-copter. Once people realize the simple distinction that not all drones are equipped with weapons or sneaky high resolution cameras, appreciation of their friendly and useful applications will follow.

Then, the conversation led us to important differences between commercial and hobby applications. The civilian commercial use of drones can be very helpful during search and rescue operations, aerial mapping of remote areas, checking on crops or for other uses on vast agricultural lands. Lately, I have also heard that some drones were even used in taking aerial shots of whales and other big mammals on the north seas.

I explained that our focus in MAAC was mainly hobby and recreational flying. If we create aerial videos or take photographs, we do them for our own pleasure/entertainment and not for profit. If such technology is used in civilian aerial photography applications, a Special

Flight Operations Certificate from Transport Canada is required.

Regardless of whether an FPV-equipped multi-rotor may be categorized as a drone or not, we should keep our focus on the hobby and make sure that our talents and aircrafts are not being taken advantage of by people with commercial intentions in mind.

Please remember that the moment you start selling your videos or pictures, that constitutes a commercial activity, and that type of flying no longer falls under the hobby categorization.

In order for a pilot to use FPV the operating pilot needs to have an Amateur Radio Operator Certificate (HAM license), and the frequencies used have to be within the amateur radio bands approved by Industry Canada. The defined frequencies cannot be used for commercial applications, not even to position your intended shot in the air, and all certified amateur radio operators know that using these frequencies under the umbrella of a HAM license to generate profit is not authorized. ✈

Vol par immersion (FPV)



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

Récemment, l'un des assistants de l'émission de la personnalité du réseau CTV Kevin Newman Live a communiqué avec moi. Compte tenu de l'annonce de la FAA américaine du 7 novembre sur son intention d'intégrer les appareils non habités d'ici 2015, ce chercheur m'a demandé quel était l'état de la législation canadienne en la matière.

Pendant ma conversation téléphonique avec cet homme, j'ai expliqué les caractéristiques des drones et la différence entre ces appareils de passe-temps ou commerciaux.

J'ai aussi tenté de définir le mot «drone» et les connotations modernes. Étant donné que les drones n'ont pas tellement bonne presse au sein des médias américains, la plupart des non-initiés pourraient identifier un hélicoptère multi-rotors comme étant un drone. Lorsque j'ai consulté la définition de «drone» dans le dictionnaire Webster, j'y ai lu qu'en effet, c'est un «aéronef non habité

ou un navire télécommandé» (traduction libérale).

Grâce au contentieux qui entoure les divers drones, j'ai aussi été affecté par les médias et j'étais parfois mal à l'aise de piloter mon Quadro-coptère de loisir. Une fois que les gens s'aperçoivent que les drones ne sont pas tous armés ou qu'ils ne sont pas tous équipés de caméras à haute résolution, ils en apprécieront d'autant plus les applications plus pratiques.

Ensuite, la conversation a porté sur les différences importantes entre les applications commerciales et de loisir. L'usage civil commercial des drones peut être très pratique lors d'opérations de recherches et de sauvetage, lors de la cartographie de certaines régions, lorsque vient le moment d'inspecter des récoltes ou toutes sortes d'applications agricoles. Dernièrement, j'ai aussi entendu parler de drones qui prennent des images aériennes de baleines et d'autres gros mammifères dans la mer du Nord.

J'ai expliqué que le MAAC mettait l'accent surtout sur le vol de passe-temps et de loisirs. Si vous créons des vidéos

aériennes ou que nous photographions quelque chose, c'est par passion et par divertissement et non par profit. Si une telle technologie est utilisée lors d'applications civiles de photographie aérienne, l'utilisateur devra obtenir un certificat d'opérations aériennes spécialisées (Special Flight Operations Certificate) de Transports Canada.

Peu importe si une maquette multirotor de vol par immersion (First Person View, FPV, en anglais) est catégorisée comme étant un drone ou non, nous devrions nous concentrer sur l'aspect passe-temps et nous assurer que nos talents et maquettes ne soient pas mal utilisées par des personnes qui sont attirées par le gain commercial.

Rappelez-vous qu'aussitôt que vous vous mettez en devoir de vendre vos vidéos ou vos photos, cela est considéré comme étant une activité commerciale et ce type de pilotage n'est plus catégorisé comme étant du vol en guise de passe-temps.

Lorsqu'un pilote veut avoir recours au vol par immersion à bord de sa ma-

suite à la page 53

Safety



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

As I submit this report, the new Safety Code has been in force for almost six weeks. For the most part, there has been little to speak of in the way of any repercussions resulting from its introduction. A couple of minor misunderstandings were quickly resolved and at this point, there is just one outstanding issue that I am aware of that is currently before the Board of Directors (BOD) to be resolved.

This is as it should be. The new Safety Code did not create a lot of new rules but rather reorganized and simplified many of those that already existed but were scattered over two separate documents.

It is now much easier to make revisions to the Safety Code, as required, to make them even easier to read and follow. This benefit of the new format is already starting to pay off.

During the period between October 2012 when the proposed new Safety Code was presented to the BOD for review and approval and October 2013 when it was finally published, there were numerous suggestions received from various committees, clubs, zone directors and individual members on ways the wording of some documents could be improved. At the request of the MAAC Executive, it was decided to hold these suggestions for review until after the initial package had been approved and posted so as not to flood the BOD with a lot of proposed revisions while they were concentrating on the approval of the initial package.

Now, the process of reviewing the backlog of revisions has begun. The first such revision was submitted to the Executive Committee on November 4 for review and approval by the BOD. Other proposed revisions are presently with the Safety Committee and other affected committees for review and comment. In all, there are approximately 20 sug-

gested revisions on file that at this point, the Safety Committee considers should go forward and the number continues to grow as additional suggestions are received.

Again, this is as it should be. The Safety Code has to be a living document. That means it must be reviewed and updated as required and as new and unforeseen issues arise. This can only happen with the full support and continued feedback of our members. They are the end user of the product.

So keep the suggestions coming. Only by this means can the Safety Committee continue to serve you. And be sure to check for the latest version of those documents that are applicable to the category or categories of flying that you are involved in. Future revisions will be posted under Committees, Safety, View Documents, MAAC Safety Code.

Fly safely, my friends. ✈

Securism



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

Au moment de soumettre cette chronique, le nouveau Code de sécurité a été appliqué depuis presque six semaines. En gros, il n'y a eu que très peu de répercussions à la suite de son introduction. Quelques malentendus ont été rapidement résolus et à ce moment-ci, il n'y a qu'une problématique qui ait été soumise au Conseil de direction pour que ses membres tranchent.

C'est bien ainsi. Le nouveau Code de sécurité n'a pas créé plusieurs nouveaux règlements mais les a plutôt réorganisés et simplifiés; seulement voilà, ils étaient disséminés parmi deux documents séparés.

Il est dorénavant plus facile d'effectuer des révisions au Code de sécurité, tel que requis, ce qui en rendra la lecture (et la mise en œuvre) plus facile. Le nouveau format a déjà donné de bons résultats.

Entre octobre 2012 (lorsque le nouveau Code proposé a été présenté au Conseil de direction à des fins d'examen) et octobre 2013 (lorsqu'il a finalement été publié), divers comités, clubs, directeurs de zone et modélistes ont acheminé de nombreuses suggestions. À la demande de l'exécutif du MAAC, ces suggestions ont été retenues jusqu'à ce que l'ensemble initial ait été approuvé et affiché, de sorte à ce que le Conseil de direction ne soit pas enseveli par les révisions pendant que ses membres se concentraient à approuver le contenu initial.

Maintenant, le processus de révision de toutes ces suggestions est entamé. La première révision a été soumise au Comité exécutif le 4 novembre à des fins d'examen et le Conseil de direction l'a approuvée. D'autres propositions de révision se trouvent présentement entre les mains du Comité sur la sécurité et chez d'autres comités visés à des fins d'examen et de commentaires. En tout, quelque 20 suggestions ont été

proposées; le Comité sur la sécurité croit qu'elles devraient être mises de l'avant et on en reçoit d'autres.

Une fois de plus, c'est comme ça que les choses devraient se dérouler. Le Code de sécurité doit être un document vivant (c'est-à-dire qui est régulièrement mis à jour). Cela signifie qu'il doit être examiné et mis à jour tel que requis à mesure que sont exposées de nouvelles problématiques. Cela n'arrivera qu'avec l'appui inconditionnel et les réactions de nos membres. En bout de ligne, ce sont eux, les usagers du produit.

Ainsi, veuillez continuer de nous acheminer vos suggestions. C'est uniquement de cette façon que le Comité sur la sécurité pourra continuer de vous servir. Assurez-vous de vérifier la plus récente version de ces documents qui s'appliquent à votre ou vos catégorie(s) d'intérêt. Les révisions futures seront mises en ligne sous Committees, Safety, View Documents, MAAC Safety Code.

Pilotez en toute sécurité, mes amis. ✈

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



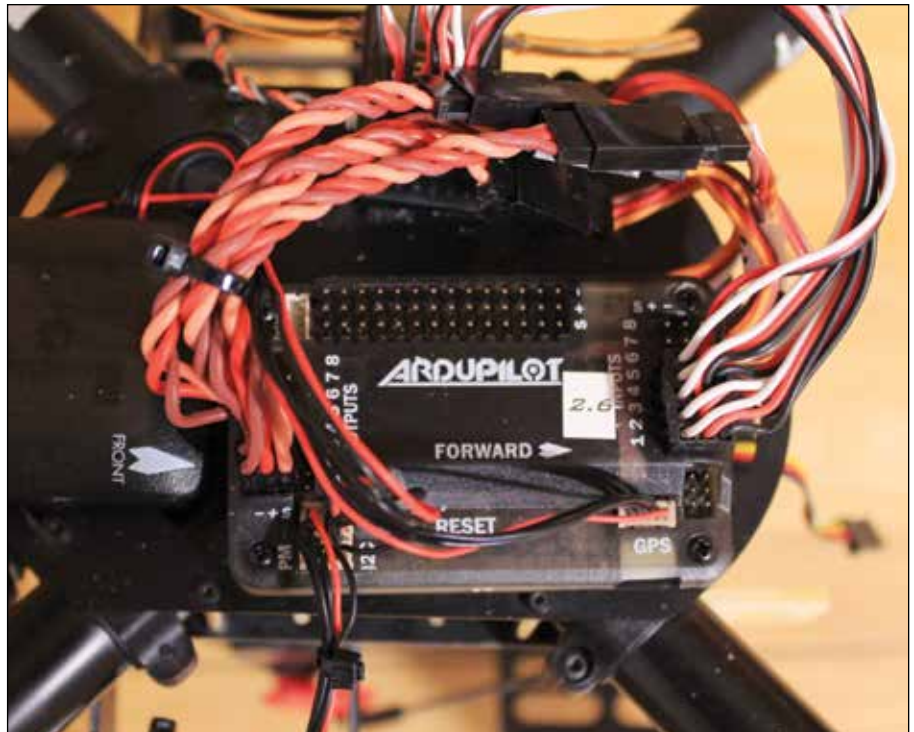
Mark Betuzzi 26605L
Chair
250-374-3683 mebetuzzi@shaw.ca

The speed of technological change in our hobby has been nothing short of amazing. It was only a short time ago, in 2006, that a 2.4 GHz spread Spectrum radio was first available to use for radio controlled modelling. The start of the 2.4 GHz revolution was a six-channel radio for short range modelling. Shortly after this, RC transmitters for full range flying were available for all RC flyers.

Today, we have the choice from three 18-channel radio transmitters, radios that talk and give you alarms, on-board telemetry monitoring, the list goes on and on.

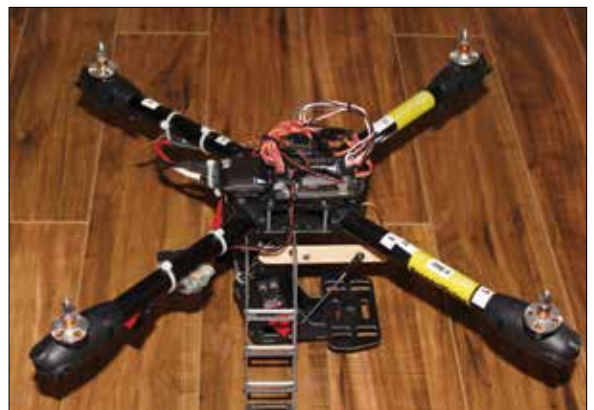
I recently purchased a unit called an APM 2.6, complete with external compass and GPS reception capabilities which I plan to install in a Quadcopter. The 2.6 module is capable of autonomous flight, waypoint programming and return to home features. The 2.6 unit has only been out maybe less than a year and it will soon be obsolete, and replaced by a Pixhawk Autopilot. These autopilot units are available from 3D Robotics.

Technology advances have also been evident in the popular on-board cameras. About a year ago, GoPro introduced their GoPro 3 Black edition. I waited three months to get mine as the product was on back order. Well you guessed it, six months later, GoPro brought out a new and improved version called the GoPro 3+.



A 3D Robotics APM 2.6 and the GPS compass installed on a Gaii 500X Quadcopter. / Un APM 2.6 de 3D Robotics ainsi qu'un compas GPS sont installés sur un Quadcopter Gaii 500X.

All these new and innovative products have not shown to interfere with any of the 2.4 GHz radio receivers on-board out flying models. ✈



Spectre de Radio

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

La vitesse à laquelle la technologie change notre passe-temps est carrément renversante. Il y a très peu de temps, en 2006, un émetteur à spectre étalé de 2.4 GHz arrivait sur le marché pour la toute première fois. Ce début de révolution était un émetteur à six voies pour maquettes à portée réduite. Peu après, des appareils de pleine portée sont devenus disponibles à l'intention des modélistes.

Aujourd'hui, nous pouvons choisir

parmi trois émetteurs à 18 voies, des émetteurs qui parlent et qui sont munis d'alarmes, de surveillance télémétrique... et j'en passe.

Je me suis récemment procuré un appareil qui s'appelle l'APM 2.6 qui comprend une boussole externe et des fonctions de GPS et que j'espère installer à bord d'un Quadcopter. Le module 2.6 peut effectuer du vol autonome, programmer le point de cheminement et retourner à sa base. Ce dispositif est disponible depuis un peu moins d'un an et il sera déjà obsolète, cédant le pas au Pixhawk Autopilot. Ces unités autoguidées sont dispo-

nibles auprès de 3D Robotics.

Ces avancées technologiques se manifestent aussi dans le domaine des caméras embarquées. Il y a environ un an, GoPro a présenté son édition GoPro 3 Black. J'ai attendu trois mois pour obtenir la mienne, tant la demande était grande. Eh bien, vous l'aurez deviné : six mois plus tard, GoPro a dévoilé une version améliorée appelée GOPRO 3+. Ces nouveaux produits n'interfèrent pas avec les récepteurs de 2.4 GHz qui nous permettent de piloter nos maquettes. ✈

Vol Circulaire



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

Il se peut que je déçoive quelques-uns de mes lecteurs, cette fois-ci puisque ma chronique sera davantage technique que nostalgique, ce que semblent aimer certains d'entre vous!

Alors sans plus tarder, passons aux affaires sérieuses!

Filins, Lead-outs et sécurité

La sécurité est un sujet qui nous affecte tous. L'utilisation de nos terrains de vol pourrait fort bien dépendre de notre capacité à exercer nos activités sans accident, peu importe la protection que nous offre le MAAC avec notre cotisation.

En premier lieu, j'aimerais attirer votre attention sur le Code de sécurité révisé du MAAC qui a été assemblé de main de maître sous la gouverne de Doug Anderson et des autres membres du Comité sur la sécurité.

Le nouveau document qui nous affecte le plus, c'est le MSD-3 -- maquettes de vol circulaire.

Ce matériel devrait être placé au site Web du MAAC au moment où vous lirez cette chronique et je vous encourage à lire le tout. Rien ne diffère de ce que nous faisons normalement et je crois que son contenu est caractérisé par le gros bon sens.

L'autre sujet que je veux aborder, c'est l'importance d'inspecter périodiquement nos filins de vol et les fils lead-out de gui-

gnols (bellcranks).

En premier lieu, si vous trouvez de la rouille, des plis ou vrillages ou un effilochage (fraying) sur vos câbles, veuillez les lancer à la poubelle au plus vite! (Souvent, des modélistes bien intentionnés remettent des filins usagés à des débutants et parfois, ces filins ont dépassé leur vie utile. Donc, veuillez inspecter soigneusement ces filins avant de vous en servir, parce que cela ne vaut pas la peine de détruire une maquette en raison d'un bris de ligne.)

En deuxième lieu, assurez-vous d'inspecter les œillets et les terminaisons, à la recherche d'effilochages et d'usure. Je connais un ami qui rembobine la terminaison de chaque jeu de filins annuellement et bien que cela vous coûtera un pied, les avantages de cette pratique dépassent de loin la perte d'une pareille longueur.

Récemment, j'ai vu une maquette de combat réparée se sectionner des deux filins et s'écraser à environ 50 pieds du périmètre du cercle de vol. Heureusement, le terrain était désert à l'exception de quelques participants, si bien que personne n'a été blessé. Mais la leçon demeure : après avoir réparé une maquette, de grâce, soumettez les filins à un bon essai de tirage, même davantage que ce que stipule le livret de règlements! Utilisez un dispositif de mesure fiable de sorte à ne pas dépasser les limites, mais de grâce, ne pilotez pas une nouvelle maquette (ou réparée) sans l'avoir soumise à un bon test!

Aussi, ne tentez pas de souder le filin ou les terminaisons lead-out; ce devrait être découragé puisqu'il est très rare que l'on obtienne une bonne adhésion de la soudure sur de l'acier inoxydable! De plus, la chaleur qui se dégage du processus de soudure pourrait durcir le filin et possiblement créer un point de stress à une jonction critique.

Si vous enveloppez le filin d'un autre, en cuivre, comme le stipule le livret des règlements et que vous scellez ce filin de cuivre à l'aide d'époxy ou de colle cyanoacrylate afin de faire cesser l'effilochage, ça fera l'affaire.

Équipe de combat (F2D) de la FAI

Le Championnat mondial de vol circulaire en 2014 aura lieu en Pologne entre les 9 et 17 août à l'aérodrome de Kruszyń. La sélection de l'équipe a été effectuée grâce aux pointages combinés des concours CANAM F2D de l'été dernier; les membres sont Ivan Mackenzie, Pat Mackenzie et Yaroslav Melnikov.

Richard Barlow reprendra son rôle de gérant de l'équipe de vol circulaire et son expérience en la matière remonte à plus de 15 ans!

Au moment de rédiger cette chronique, aucun bulletin d'information n'a encore paru de la part de l'Aéroclub polonais, mais j'ose croire que d'ici janvier 2014, nous devrions avoir reçu des renseignements de préinscription, si quelqu'un veut se déplacer jusque là-bas afin d'encourager l'équipe. ✈

Vol circulaire acrobatique



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

PLAQUES À L'EMBOUT DU STABILISATEUR

Bruce Perry m'a transmis les renseignements suivants au sujet des plaques au bout du stabilisateur :

«Après ma victoire aux U.S. Nats en 2011, plusieurs personnes m'ont interrogé sur ma maquette, le Jester. Les plans sont presque prêts pour la publication mais ils ne seront pas complétés tout de suite.

«J'avais l'intention de mettre à l'épreuve les plaques sur le stabilisateur de mon Jester. C'est une expérience fa-

cile à réaliser puisque la maquette se démonte entièrement pour le transport vers les compétitions. J'ai construit un nouvel ensemble stabilisateur-élévateur auquel j'ai incorporé des plaques amovibles sur le stabilisateur.

«Le procédé de construction se retrouve sur notre page facebook de l'ACFC. La différence est difficile à mesurer ou même à décrire. Je voulais faire en sorte que la queue offre un peu plus de traînée à l'aide de bouts carrés sur les plaques; mon hypothèse, c'est que l'élévateur devienne plus efficace et qu'il exige moins de déflexion pour un effort donné. Conséquemment, moins de mouvement serait requis sur les volets, compte

tenu du rapport un pour un que j'utilise présentement, mais que je ne m'attendais pas à un effet d'amortissement lors des virages dans les coins.

«Maintenant, la maquette amorce férocement les coins et les sorties sont très franches. La déflexion sur la poignée a certainement été réduite grâce au nouvel empennage. J'infirmes donc mon hypothèse.

«Une fois de plus, je ne peux vous expliquer les pourquoi ou les comment, mais j'aime bien le résultat. Peut-être que ce ne sera pas votre cas. Et c'est bien ainsi.»

Merci Bruce de cet ajout au nom de la

suite à la page 76

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

I may disappoint some of my readers this time, as this is going to be a "nuts and bolts" column, without my usual philosophical musings which, surprisingly enough, some folks seem to like!

So, without further delay, on to business!

CONTROL LINES, LEADOUTS, AND SAFETY

Safety is an issue that affects us all. The use of our flying fields may well depend on the fact that we continue to operate accident free, regardless of what insurance coverage MAAC provides with the cost of membership.

So, firstly I would draw your attention to the revised MAAC safety code that has been very competently assembled by Doug Anderson, and the other members of the safety committee.

The new document that affects us most is MSD-3 – Control Line Model Aircraft.

This should be placed on the MAAC website by the time that this column comes to print, and I would encourage you to read it. There is nothing different in it from what we normally would do, and the content I think would be seen by most as common sense.

The other issue I want to bring up is the importance of periodically inspecting flying lines, and the bellcrank leadout wires.

Firstly, if you find rust, kinks, or fraying on a set of lines, please consign them



Gord Gimbert's scratch built sport scale Avro 504K powered by O.S. 25 FP engine with a 48" span. Great flyer! / Gord Gimbert a lui-même construit cet Avro 504K (sport scale). Mû par un O.S. 25 FP et doté d'une envergure de 48 pouces. Il vole très bien!

to the garbage post haste! (Many times, well meaning modelers pass on used flying lines to beginners, and sometimes the wires have long passed their 'Best before date.' So, please give these gifted wires a thorough inspection before you use them, as it is not worth destroying a model with an unexpected line break.)

Also be sure to carefully inspect the eyelets and terminations, looking for fraying and wear. I have a friend who rewinds the line terminations on each set of lines annually, and although it will cost you a foot or so of reduced length, the advantages of this practice should be obvious.

Recently I had the experience of watching a repaired combat model break both leadout wires, and crash about fifty feet from the perimeter of the flying circle. Fortunately, the flying site was deserted, except for a few participants, and no harm was done. But, the lesson in this incident should be obvious to any sensible person.

After repairing a model, for heaven's sake, give it a really good pull-test, maybe even a bit more than what the rule book requires! Use a reliable pull-tester so that you don't overdo the test, but please don't fly a new or repaired model without thorough testing!

Also, attempting to solder the line or lead out terminations is a practice that

should be discouraged, as it is rarely possible to get good solder adhesion to stainless steel! In addition, the heat of the soldering iron may harden the cable, and possibly cause a stress point at a critical junction.

If you double wrap the wire with copper serving wire as shown in the rule book, and seal the copper wire with epoxy, or CA glue to stop unraveling, that should do it.

FAI (F2D) WC COMBAT TEAM

The 2014 Control Line World Championships is to be held in Poland, from August 9 -17 at Kruszyn Airfield.

The team selection was made up from the combined scores of CANAM F2D events held over the summer, with the members being Ivan Mackenzie, Pat Mackenzie, and Yaroslav Melnikov.

Richard Barlow will be reprising his role as the C/L Team manager, as his experience in this capacity goes back over the last fifteen years!

As of this date, no information bulletins have appeared from the Polish aeroclub, but I would think that by January 2014, we should have some pre-entry information if anyone wishes to travel to Poland with the team as supporters. ✈

Vol par immersion suite de la page 49

quette, le pilote opérateur doit détenir un certificat d'opérateur de radio amateur (HAM) et les fréquences utilisées doivent se retrouver à l'intérieur des bandes radio qu'approuve Industrie Canada. Les fréquences définies ne peuvent être utilisées à des fins commerciales et même pas afin de positionner votre prise photo en l'air; tous les opérateurs radio accrédités savent qu'il est interdit de se servir de ces fréquences sous la gouverne d'une licence HAM afin de générer des profits.

Ceci dit, je vous souhaite une Bonne année et toute la chance voulue en 2014! Gardons l'espace aérien sécuritaire pour tous les pilotes de maquettes.

✈

Control Line Aerobatics



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

STABILIZER TIP PLATES

Bruce Perry provided the following information on the effect of stabilizer tip plates:

"After my concours win at the U.S. Nats in 2011, I had several people ask about my model, Jester. The plans are almost ready for publication, although they are currently not being advanced along the completion path.

"I had the notion to test tip plates on the stabilizer of my Jester. It's an easy experiment as it is a fully take-apart competition model. I built up a new stab and elevator package with removable tip plates on the stabilizer.

"The full build process is on our ACFC facebook page. The difference is very difficult to quantify or even describe. The tail was meant to be more draggy with square edges on the tip plates, I hypothesized that the elevators would be more effective and thus require less deflection for a given force requirement. It would therefore require less movement of the flaps, given the 1-to-1 ratio I run currently, although I wasn't expecting the damping effect of the corners.

"The model will now fly a ferocious corner and exit very clean. The handle deflection was certainly reduced over the other tail, therefore I accept the hypothesis.



Bruce Perry's Jester with stabilizer tip plates. / Le Jester de Bruce Perry muni de plaques stabilisatrices.

"Again, I can not explain the why's and how's, I like 'em, you may not... and that's fine too."

Thank you Bruce for this interesting flight enhancement feature for us to consider adding to our next project. Included is a photo of Bruce's beautiful Jester with stab tips.

F2B TRIALS

Finally, I can provide the following

report on the F2B Team trials which were conducted on Saturday September 14, 2013, at Crowland Park in Niagara Falls, Ontario.

The Team Trials were conducted using the current FAI rules by CD John McFayden and judging was done by three experienced F2B competitors namely Dave Kelly, Geoff Higgs and Chris Brownhill. Tabulator was Naomi Macklem.

There were four entrants in the Team Trials, Konstantin Bajiakine 61045, Kim Doherty 32008, Peter Hanson 65002 and John McFayden 14681L.

Each competitor completed three official flights. The weather conditions were ideal with full sun and gentle wind.

The results were as follows:

Pilot	Flight 1	Flight 2	Flight 3
P Hanson	141.56	147.8	149.5
K Bajiakine	144.06	144.7	146.76
K Doherty	139.13	141.5	141.93
J McFayden	124.63	133.66	137.93

This is a talented F2B Team that will represent MAAC well at the Control Line World Championships in Poland, next summer.

Please feel free to send in a photo and description of your latest control line precision aerobatics project or event. ✈



The four pilots who flew in the F2B Team Trials. From left Kim Doherty, Konstantin Bajiakine, Peter Hanson and John McFayden. / Les quatre pilotes qui ont piloté une maquette de F2B pendant l'épreuve de qualification d'équipe. De g. à dr. : Kim Doherty, Konstantin Bajiakine, Peter Hanson et John McFayden.

R/C Combat



Bruce Gillespie 75738
Chair
416-741-4385 peterredtail@yahoo.ca

The more I talk to people, the more I have come to believe that combat flying is doing just fine in the clubs across the country.

It occurred to me that the former title of this column, "Scale Combat", would lead members to believe that other types of combat would be excluded. Please be assured this is not the case. I would like to report on all combat activities across the country and provide a forum for clubs and individuals to display their achievements to fellow modellers.

I received an e-mail from Marko Smiljanic President of the North Simcoe Flyers about his club's combat endeavours. I found it very interesting. Check out the Club's website for more details. Here is Marko's story...

"I am writing to you with respect to your request in the last MAAC magazine for input from clubs and their combat contest.

"One day late in our 2011 flying season, I received a number of calls from a fellow member Ron Elliott, bugging me to come out to the field that day. I was rather busy, but Ron was adamant I come out, so I drove the short distance to see what all the commotion was about.

"As I got out of my car, I could hear a small group of guys laughing hysterically from the flight line behind the trees. As I rounded the corner, in full view were about four foamy cubs flying around towing streamers in what appeared to be a game of combat. This just seemed like too much fun! It was not long before I got pulled into the action, and combat as a regular activity started up at our club!

"It was obvious that if we were going to recruit fighter pilots from our club, we would have to come up with an easy to fly airplane that is relatively inexpensive and quick to build. With some internet searching, a little experimenting and thorough flight testing, we came up with a platform that would fit the bill.

"The plane is called a Funder N' Lightning which is mainly constructed of flat blue foam, and is electric powered. We capped the power to a maximum of 200 watts to keep things fair.

"Ron made templates in order to quickly cut out foam short kits for any of



North Simcoe Flyers Fighter's Squadron. / L'escadron de combat des North Simcoe Flyers.

our members that are in need of a plane. A complete fighter can be built and all equipped for combat for under \$60, which is pretty reasonable, we think.

"Next, we needed some guidelines, so we turned to the MAAC combat rules and modified them to our liking. The first season was a real learning experience for us in how to run an event, how to score, and how to accurately time the heats. Nevertheless, it was a lot of fun with much interest garnered in the first year.

"We are into our second full season now, with several new members joining in, and more members building their fighters for the future. Almost all planes are unique with slight deviations from the original design, and some have really interesting paint schemes. We fine-tuned the rules, and changed our scoring to ensure everyone has a chance at the year end 'Top Gun' trophy.

"We have scheduled a number of events throughout the year, and take the average of each pilot's top three scores for the total point calculation. If anyone misses an event or two, they still have a shot at winning the contest, provided they have attended some of the events.

"An event consists of three heats, each being four minutes long with all planes that show up that day in the air towing 30 foot streamers. We typically have

anywhere between five to ten pilots competing on a given day, which makes it very exciting! Competition is fierce, but it is all in good fun.

"This is just one of the things that has contributed to bring our club together. If you want to add a little excitement to your traditional club flying, maybe try some friendly combat. Feel free to check out our website for any hints, tips and suggestions, as well as plans for the plane and our club combat rules."

<https://northsimcoeflyers.shutterstock.com/clubcombat>

Thanks Marko! Have a read of their website as it has more details regarding the type of plane used and the rules they use for their combat meets.

Let's hear from the members in the rest of the country on how their club embraces combat flying, the most fun you can have with a model airplane. ✈

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 to 6 photos
editor@ModelAviation.ca

Model Aviation
CANADA

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.

Combat de maquettes télécommandées



Bruce Gillespie 75738
Chair
416-741-4385 peterredtail@yahoo.ca

Plus je parle aux gens, plus je crois que le vol de combat se porte très bien au sein de clubs partout au pays.

Je viens de songer que l'ancien titre de la chronique "Combat de copies volantes", porterait à confusion puisque les membres penseraient que les autres types de combat ont été exclus. Soyez assurés que ce n'est pas le cas. J'aimerais vous rapporter les péripéties de toutes les activités de combat partout au pays et offrir un forum à l'intention des clubs et des personnes qui voudraient faire part de leurs accomplissements à leurs collègues.

J'ai reçu un courriel de Marko Smiljanic, président des North Simcoe Flyers au sujet des projets de combat de son club. Allez jeter un coup d'œil au site Web du Club afin d'en lire les détails. Voici l'histoire de Marko...

«Je vous écris relativement à la requête, dans la parution précédente de la revue, de recevoir des textes de la part de clubs qui organisent des concours de combat.

«Un jour vers la fin de la saison de vol 2011, j'ai reçu plusieurs appels d'un collègue de club, Ron Elliot, qui me harcelait afin de me convaincre de me déplacer au terrain de vol, ce jour-là. J'étais particulièrement occupé mais Ron insistait beaucoup, de sorte à ce que j'ai conduit jusqu'au terrain non loin afin de vérifier de quoi il en retournait.

«Au moment de sortir de la voiture, je pouvais aisément entendre un petit groupe de pilotes pouffant de rire à la ligne de vol, derrière les arbres. Aussitôt que j'ai contourné ces derniers, j'ai aperçu des Cubs sous forme de foamies se livrant à une séance de combat à l'aide de banderoles qu'ils remorquaient. Un com-

bat... ça semblait bien amusant! Bien rapidement, on m'a initié et c'est ainsi que le combat est devenu une activité régulière au sein de notre club!

«C'était évident que nous allions recruter des pilotes de chasse à même les rangs de notre club, nous devons trouver une maquette qui soit facile à piloter et qui soit aussi simple que rapide à construire. Après avoir effectué une recherche en ligne et d'avoir procédé à quelques essais, nous avons trouvé une plateforme qui ferait l'affaire.

«La maquette s'appelle le Funder N' Lightning; elle est construite de mousse bleue et est mûe par moteur électrique. Nous avons limité la motorisation à 200 watts maximum, afin de donner une chance égale à tout le monde.

«Ron a fabriqué des gabarits afin de confectionner des demi-kits rapidement à l'intention de n'importe quel de nos membres qui aurait besoin d'un tel avion. Ainsi, un chasseur au complet peut être construit et préparé au combat pour moins de 60 \$, ce qui est très raisonnable, d'après nous.

«Ensuite, nous devons pouvoir nous fier sur des lignes directrices. Nous avons consulté les règlements du MAAC sur le combat et nous les avons modifiés à notre guise. La première saison a été un apprentissage sur la façon d'organiser une épreuve de combat, comment comptabiliser les points et comment chronométrer les manches. Malgré tout, c'était bien amusant et nous avons suscité beaucoup d'intérêt.

«Nous en sommes rendus à notre deuxième saison complète maintenant et plusieurs membres se sont ajoutés tandis que d'autres assemblent leur chasseur. Presque toutes les maquettes sont uniques en ce que leur constructeur respectif aime modifier la sienne et certaines ont reçu une livrée de couleurs

très intéressante. Nous avons raffiné les règlements et changé notre méthode de pointage afin de nous assurer que tout le monde ait une chance égale de remporter le trophée Top Gun en fin d'année.

«Nous avons coordonné plusieurs événements tout au long de l'année et nous retenons la moyenne des trois meilleurs pointages des pilotes afin de faire le calcul des points au total. Si quelqu'un manque une épreuve ou deux, il peut encore remporter le concours, en autant qu'il ait participé à la plupart des concours.

«Un tel concours consiste en trois manches, chacune d'une durée de quatre minutes et toutes les maquettes présentes y prennent part en remorquant une banderole de 30 pieds. De façon assez typique, nous accueillons entre cinq et dix pilotes, ce qui rend les choses excitantes! La concurrence est féroce mais c'est par plaisir.

«Ce n'est là qu'une des choses qui ont contribué à serrer les rangs au sein du club. Si vous voulez ajouter un peu d'excitation aux séances de vol à votre club, vous pourriez peut-être essayer un peu de combat. Sentez-vous bien à l'aise de visiter notre site Web afin d'y récolter des trucs, conseils et suggestions de même que des plans pour assembler une maquette ainsi que les règlements de combat de notre club.»

<https://northsimcoeflyers.shutterfly.com/clubcombat>

Merci, Marko! Jetez un coup d'œil à leur site Web; il renferme d'autres détails sur le type de maquette utilisé et les règlements dont les modélistes se servent lors d'un rassemblement de combat.

Allez hop, j'espère entendre parler des modélistes ailleurs au pays et sur la façon dont leur club essaie le combat aérien. C'est là le plus grand plaisir que peut vous procurer une maquette d'avion. ✈

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>. PAT SHARK

Rod McRae 058L
Chair
250 768 7300 rmcrae12@telus.net

This month, I take pleasure in presenting an article submitted by John Weekes Of the Rideau Flyers, as prepared by Dave Pearson and Rod Binnie with the support of Doug Culham, current President of the Rideau Flyers. This illustrates The Rideau Flyers Solar Power System, an on-site charging system for the club's electric flyers.

RIDEAU FLYERS SOLAR POWER SYSTEM

The Rideau RC Flyers club facility is not serviced by any utilities. It is 'off-the-grid.' With the growing popularity of electric flight, the club saw the need for a source of electricity at the field and in 2008, the club installed a solar power system located inside the club's metal utility bunker.

The club purchased a number of core components, and various members contributed their time and other equipment to complete the system. Club members David Pearson and Rod Binnie teamed up to design and install the system. Dave was primarily responsible for designing the solar/DC inverter system while Rod designed and installed the AC system in the bunker and configured the 120/240 V, 5000 kW gas generator to safely integrate both AC and DC systems.

OVERVIEW OF THE SYSTEM

The system consists of three solar panels located on the south-facing roof of the bunker. They are connected in parallel to provide DC voltage to a 12V DC charge controller that charges a bank of lead-acid batteries. The batteries supply 12V DC power to a charging station located on the outside of the bunker and 120VAC to other systems through a 3000W inverter. The solar charging and inverter systems are integrated with gasoline generator so that both systems can safely provide AC or DC power for the charging station, the hangar/bunker, and AC power to the clubhouse, affectionately known as 'Château Rideau.' The 12V DC wiring, connectors and fuses are heavy duty components from automotive and marine suppliers. The 120V AC components are standard household items.

The system provides energy for charging batteries for planes, compact fluorescent lighting in the bunker and clubhouse, a sound system, and a well pump to fill water storage tanks for the toilets and the running water.

With so many demands, power management is a prerequisite here. The generator panel has an internal switch/breaker arrangement allowing for the



safe transfer between the inverter source and the gas generator source when additional power is required while maintaining 12V solar source for the charging station.

On the exterior wall of the bunker, behind the system, the club constructed the actual charging station. It consists of two DC auto type accessory receptacles and three + / - banana post connections, built into a weatherproof enclosure. A granite charging table installed below provides a safe non-flammable area for battery charging. The charging table is illuminated by LED strips for night flying charging.

TECHNICAL SPECIFICATIONS

The solar power system has the following specifications:

- Solar panel output: ~400W
- System batteries: 900AH at 12V or 10.8KWH
- Inverter: 3000W Modified Sine Wave

The solar panels only produce power when the sun is shining and overhead. Using data from Natural Resources Canada, it is estimated the system provides the following output:

- Power generation (Summer): ~1.1KWH per day
- Power generation (Winter): ~0.4KWH per day

To put things in perspective, a full day of sunshine during the summer will generate approximately \$0.11 worth of electricity – or enough to power a typical single family home for about 30 minutes. The club's system is intended primarily for charging batteries for airplanes.

Importantly, the system is limited in several ways:

- The system cannot support any form of long-term sustained use. An average load of only 60W will flatten the system batteries in two to three weeks.
- The system can support heavy loads for only a short time. At full output, the inverter will flatten the system batteries in less than three hours.
- The charge station is limited to 50A draw, or around 600W. If the charge station is operating at maximum output for a full day, it will flatten the system batteries.
- Any use of the system that causes day-in, day-out power draw that exceeds the capability of the solar panel will eventually flatten and damage the system batteries.

In the event that the system runs flat, it will take about a week for the batteries to recover. It never has so far – including heavy use during the club's electric events.

COST

The total cost of the system was approximately \$4,000. The major components consist of:

- Kyocera 135W solar panels (3)
- Trojan T-105 225AH 6V golf cart batteries (wired 2S4P)
- Blue Sky SB2000 25A MPPT solar

continued on page 60

Rod McRae 058L
Président
250 768 7300 rmcrae12@telus.net

Ce mois-ci, il me fait très plaisir de vous présenter un article qu'a soumis John Weeks des Rideau Flyers, tel que préparé par Dave Pearson et Ron Binnie (avec l'appui de Doug Culham, président actuel des Rideau Flyers). Il est question du système solaire d'alimentation, un système de recharge au terrain du club.

SYSTÈME SOLAIRE D'ALIMENTATION DES RIDEAU FLYERS

Le terrain du Club Rideau RC Flyers n'est alimenté d'aucun service. Il n'est pas branché à un quelconque système électrique. Comme le vol électrique gagne en popularité, le Club a pensé que ce serait une bonne chose d'installer une alimentation et en 2008, ses membres ont installé un système solaire à l'intérieur du bunker métallique.

Le Club a fait l'acquisition de certaines composantes essentielles et divers membres ont offert de leur temps et de l'équipement afin d'assembler le système. David Pearson et Rod Binnie ont fait front commun afin de concevoir et d'installer ledit système. Dave était surtout responsable de la conception du système d'onduleur solaire/DC tandis que Rod a conçu et installé le système AC dans le bunker et il a configuré la génératrice de 120 et de 240 V (5 000 kW) à essence afin d'intégrer en toute sécurité les systèmes AC et DC.

VUE D'ENSEMBLE

Le système consiste de trois panneaux solaires situés sur le toit orienté vers le sud. Ils sont connectés en parallèle afin de fournir du voltage DC à un contrôleur de charge DC de 12 volts qui recharge un ensemble de batteries au plomb et acide. Les batteries fournissent de la puissance DC de 12 volts à une station de recharge située à l'extérieur du bunker et 120 VAC à d'autres systèmes par le biais d'un onduleur de 3 000 watts. Les systèmes solaire et d'onduleur sont intégrés à la génératrice à essence de sorte à ce que les deux systèmes offrent en toute sécurité de l'alimentation AC ou DC à la station de recharge, au hangar/bunker ainsi que de l'alimentation AC au clubhouse, qu'on appelle affectueusement le Château Rideau. Le filage, les connecteurs et les

fusibles DC de 12 volts sont des composantes à haut rendement (heavy duty) qui proviennent de fournisseurs de pièces automobiles ou marines. Les composantes de 120 volts AC sont des composantes communément disponibles pour le domicile.

Le système fournit l'énergie nécessaire afin de recharger les batteries pour les maquettes, l'éclairage fluorescent à l'intérieur du bunker et du clubhouse, un système de son ainsi qu'une pompe de puits afin de remplir des réservoirs pour les toilettes ainsi que pour offrir de l'eau courante.

Comme la demande peut être forte, il est vital de bien gérer la puissance disponible. Le panneau de la génératrice est dotée d'un assemblage de commutateur/fusible qui offre un transfert sécuritaire de l'onduleur à la génératrice à essence lorsque de la puissance supplémentaire s'avère nécessaire tout en maintenant la source d'alimentation solaire de 12 volts pour la station de recharge.

Sur le mur extérieur du bunker, derrière le système, le club a construit la station de recharge proprement dite. Elle consiste de deux réceptacles DC de type automobile et de trois connection + / - de type banane, le tout renfermé dans une boîte hermétique. Une table de recharge en granit a été installée dessous afin d'offrir un coin ininflammable lors de la recharge de batterie. La table de recharge est illuminée par des bandes DEL à l'occasion d'une recharge, le soir venu.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Le système solaire possède les caractéristiques suivantes :

- puissance des panneaux solaires : ~400 watts
- batteries du système : 900 AH à 12V ou 10.8KWH
- onduleur : 3 000 W Sine Wave modifié

Les panneaux solaires ne produisent de la puissance que lorsque le Soleil brille et qu'il est positionné juste au-dessus.

À l'aide de données de Ressources naturelles Canada, on estime que le système génère la puissance suivante :

- en été : ~1.1KWH quotidiennement
- en hiver : ~0.4KWH quotidiennement

Si on cherche à mettre cela en perspective, une journée entière d'ensoleillement en été générera environ 0,11 cents d'électricité - suffisamment pour alimen-

ter une maison unifamiliale pendant environ 30 minutes. Le système du Club a été conçu principalement afin de recharger les piles d'une maquette.

Il vaut la peine de noter les nombreuses limites du système :

- Le système ne peut accommoder une utilisation prolongée. Une charge électrique de seulement 60 watts mettra les batteries du système à plat en l'espace de deux à trois semaines.
- Le système ne peut soutenir une charge importante que pendant très peu de temps. À puissance maximale, l'onduleur aura mis les batteries à plat en moins de trois heures.
- La station de recharge est limitée à une charge de 50 ampères (environ 600 watts). Si celle-ci fonctionne à pleine capacité pendant une journée entière, les batteries seront à plat.
- Toute utilisation du système qui entraîne la perte de courant fréquente et qui dépasse la capacité des panneaux solaires mettra éventuellement à plat les batteries et le système.

Advenant que le système tombe à plat, il faudra une semaine pour que les batteries soient rechargées. Jusqu'à maintenant, ce n'est pas arrivé -- malgré une utilisation soutenue lors des rassemblements au Club.

COÛT

Le coût total du système était d'environ 4 000 \$. Les composantes majeures sont :

- (3) panneaux solaires Kyocera de 135 watts
- batteries de voiturette de golf Trojan T-105 de 225 AH 6 volts (filage optimal pour 2S4P)
- contrôleur de charge solaire Blue Sky SB2000 de 25 A MPPT
- onduleur Motomaster de 3 000 watts
- commutateurs, disjoncteurs et borniers DC de Blue Sea Systems
- câbles de batterie de 2 ga et 4 ga Motomaster.

Compte tenu de l'accent que l'on place présentement sur l'énergie renouvelable, on peut acheter les mêmes composantes aujourd'hui pour encore moins d'argent.

PLANIFICATION D'ÉVÉNEMENTS

Le système a été conçu avec suffisamment de capacité pour encaisser une utilisation assez rigoureuse lors d'un ras-

suite à la page 66

RC float

William Thorne 75300
Chair
905-433-0561 billthorne@sympatico.ca

I hope everyone had a good Holiday and I wish everyone the Season's Best.

The New Year brings another season of flying off water. Last year was not too bad, weather-wise and it is good to see more and more dirt pilots starting to fly on floats.

My winter project this year is a S6B Supermarine aircraft. I found a source for a short kit. It's a 120-size, the wingspan is 73 inches. I plan on using a 20cc gas engine to power it. More on this project in future reports.

By the time you read this, there should be lots of snow and winter is not an excuse to stop flying your float plane.

I'm recycling a report from Bill Davies about flying in the winter. It's new for those just coming into the hobby and reminder for the rest of us.

FROZEN FLOAT FLYING

by Bill Davies

"I know this sounds like an oxymoron but floatplanes are great to fly off snow. To fly in the winter, you need a mild day (above -10C) and low winds. For easier starting, a small amount of lighter fluid into the carburetor will help to get your engine started. Note: use sparingly, as it

can dry the bearings out.

"On to the fun stuff!

Floats versus Skis

:Floats ride higher than skis, giving the propeller more clearance while skis tend to lower the height of the propeller above ground.

"Floats have a larger footprint than skis, making them better in soft snow.

"Floats or seaplane hulls are longer and wider and will easily go over tracks made by other planes or footprints left from retrievals.

"(As a side note, fliers who don't walk around the field to retrieve their dead planes are not practicing good winter field etiquette)

"The float/seaplane rudder actually helps with ground control. Note: the rudder should be free to rotate up with increase in ground speed or when going over rough spots.

"Damage to floats or seaplane hull is a lot more difficult/costly to repair than skis. For protection, I tape the wear areas on the floats with black electrical tape.

"Snow is usually softer than water on ideal days. If you land a little harder than you would like, the snow will actually reduce the damage .

WINTER FLYING NOTES:

"It is winter, dress warm. We are for-

tunate at Ajax R C, we have a shelter and a wood stove to warm up between flights. I find the one-size-fits-all cloth gloves give you good feel of the transmitter sticks and enough warmth for the 10-15 minutes you are in the weather.

"Fly close to the field! This is more important in the winter, being that the snow can be of unknown depth and can be tough walking. Also, smaller planes have actually submarined below the surface, making it very difficult to find the crash site.

"As a final note, with no leaves or green foliage on the field, anything you crash into will probably do more than the normal damage. Don't ask how I know this!

"In the winter, I have flown my Cub on floats, my Canada Coast Guard seaplane and last year, I flew my Seamaster, built by Ross Gammage, all without any problems. Bill Thorne, of the Ajax RC Club, has put a Hangar 9 Twist on floats and enjoys winter float flying immensely.

"With snow on the ground, the easiest is the hand-launched combat size with no landing gear, just a small skid on the bottom of the fuse. Note: set the prop so that on a dead stick landing, it is level with the ground. Otherwise it may be "one prop per flight." ✈

Avions Flotteurs

William Thorne 75300
Président
905-433-0561 billthorne@sympatico.ca

J'espère que tout le monde a passé une bonne période des fêtes et je transmets mes meilleurs vœux du Nouvel an.

Le Nouvel an amènera une nouvelle saison de vol sur l'eau. L'année dernière n'était pas si mal du côté de la météo et c'était bien de voir que davantage de pilotes sur le plat essaient maintenant le vol sur flotteurs.

Mon projet hivernal, c'est un S6B Supermarine. J'ai trouvé un fournisseur de short kit. Il s'agit d'une maquette motorisée par un 120 et d'une envergure de 73 pouces. J'ai l'intention d'utiliser un moteur à essence de 20 c.c. Je vous en parlerai davantage lors de prochaines chroniques. Au moment où vous lir-

ez ceci, il y aura beaucoup de neige et l'hiver n'est pas une excuse de cesser les vols de votre hydravion.

Je recycle un compte-rendu de Bill Davies relativement au vol hivernal. C'est nouveau pour les néophytes et il sert de rappel pour les autres.

LE VOL HIVERNAL SUR FLOTTEURS

par Bill Davies

«Je sais que cela peut sembler contradictoire mais les hydravions volent merveilleusement bien depuis la neige. Pour ce faire, vous aurez besoin d'une journée douce (au-dessus des -10 degrés Celsius) par vent léger. Pour que votre appareil démarre mieux, vous pouvez injecter un soupçon de liquide à briquet dans le carburateur de votre moteur. Notez cependant que vous devez en verser avec parcimonie, sans quoi ce liquide asséchera les

roulements.

« Passons aux choses plaisantes!

Flotteurs par opposition aux skis

« Les flotteurs glissent plus haut sur la neige que les skis, ce qui offre plus d'espace à l'hélice; les skis abaissent la garde au sol de l'hélice.

« Les flotteurs possèdent une empreinte physique plus importante que des skis, ce qui améliore le comportement dans la neige folle.

« Les flotteurs ou les coques d'hydravions à coque sont plus longs et larges et glisseront ainsi plus facilement par-dessus les traces d'autres avions ou de trous de bottes dans la neige de la part de modélistes qui ont récupéré leur avion.

« (Petit à-côté : les pilotes qui ne contourment pas la piste et qui font des trous manquent de courtoisie.)

suite à la page 76



RC Helicopter



Mark Everett 79872
Chair
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

Well folks, we're well into the winter season and many of us are taking advantage of indoor flying. While this is great fun, as we get to fly our smaller aircraft, let's not forget safety. It's easy to dismiss the smaller models as toys – and some may almost qualify as such – but, it's important to maintain good and responsible habits. This means it's smart to treat every flight the same – indoors or out, large scale helicopters or mini/micro machines.

An important precaution we should be taking has been addressed by the Safety Committee as well as the Helicopter Committee and that is to properly set

your failsafe feature. The consensus that has been agreed upon for MAAC pilots, or anyone else for that matter, is that we should set our electronics to hold the last valid command and throttle to idle in the event of a loss of signal. Setting all our machines up in this manner will provide us and the people around us with the best possible margin of safety, should a failure occur.

It's up to us to continue to do our due diligence when it comes to our hobby. I suspect we will continue to be scrutinized by the general population and labelled according to the worst offender when things go wrong. So it's up to each one of us to protect our good name and reputation in this country by being competent not just with the sticks but in the pits as well.

Having said all that, I'd like to thank everyone for their support over the past couple of years. I have met many wonderful people in the hobby and in the MAAC community. This will be my last article as the Helicopter Chair, however, as it is time for me to step aside. I have personal commitments that require a considerable amount of my time and I must focus on these for the immediate future.

Helicopter committee member Tom Knight has kindly volunteered to fill the position as interim Chair – at least until the MAAC AGM. I think Tom will do a fine job and I ask that you offer him your support in this matter. It has been an honour to be your Helicopter Chairman. I hope to see you at the field and as always, fly safely. ✈

RC Hélicoptères



Mark Everett 79872
président
519-622-1132 markeverett@sentex.ca

Eh bien, les amis, la saison hivernale de vol est bien entamée et plusieurs d'entre nous profitons du vol intérieur. Bien que cela soit agréable, même si nous faisons voler nos maquettes diminutives, n'oublions pas la sécurité. Il est facile pour certains de penser que ces appareils sont des jouets -- certains correspondent presque à cela -- mais il importe de préserver des habitudes responsables. Cela signifie qu'il est judicieux de se comporter de la même façon à chaque vol -- intérieur ou extérieur, copies volantes imposantes ou mini/micro hélicoptères.

Le Comité sur la sécurité et celui des hélicoptères ont traité d'une même pré-

caution : la façon de configurer le mode antidéfaillance (failsafe). Les pilotes du MAAC et les autres modélistes devraient préparer le système de façon à ce qu'il récupère la dernière impulsion et que le régime des gaz retourne à bas régime si le signal était perdu. Si tout le monde prépare son appareil ainsi, cela donnera une bonne marge de sécurité pour nous-mêmes comme pour les gens autour de nous, si un pépin survenait.

Il nous appartient de déployer tous les moyens sécuritaires par rapport à notre passe-temps. Je m'attends à ce que la population continue de scruter nos activités et que nous soyons étiquetés d'après nos collègues qui font des gaffes. Nous devons protéger notre réputation au pays en étant compétents, pas seulement aux manettes mais aussi dans l'aire des puits.

Ceci dit, j'aimerais remercier tout le

monde pour l'appui qu'ils m'ont témoigné, ces dernières années. J'ai rencontré plusieurs personnes épatantes au sein de notre passe-temps et au sein de la communauté du MAAC. Ce sera ma dernière chronique à titre de président du Comité des hélicoptères et il est temps de passer le flambeau. J'ai des obligations personnelles qui nécessiteront beaucoup de mon temps et je devrai m'y concentrer dans un avenir immédiat.

Tom Knight, un autre membre du Comité, a gentiment accepté d'assurer l'intérim au moins jusqu'à l'A.G.A. du MAAC. Je crois que Tom effectuera du bon travail et je vous demande de lui témoigner le même que vous ne l'avez fait envers moi-même. C'était un honneur que d'être votre président. J'espère vous voir au terrain et comme toujours, pilotez en toute sécurité. ✈

Electric

From page 57

charge controller

- Motomaster 3000W inverter
- Blue Sea Systems DC switches, breakers, terminal blocks
- Motomaster 2ga and 4ga battery cables

With the current focus on renewable energy, the same components can be purchased today for even less money.

The system was designed with enough capacity to support heavy use during an e-model event, but only if the system starts the event with fully charged batteries. If it became necessary during an event, whereby the battery voltage could not be maintained by the solar system, we are able to start the generator, then switch over to AC by means of the generator panel. We can then connect a 120VAC heavy duty battery charger to recharge the batteries at a greater rate

than the solar system can maintain while also feeding the 120 V loads in the clubhouse and the bunker. (To date, this has not been required).

If you are thinking of building a solar charging system for your own club, feel free to contact David Pearson at djpearson@sympatico.ca. ✈

PLANNING FOR EVENTS



Kelly Williams 59082L
Chair
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

It's been a slow year for the Jet Committee, thankfully with no major incidents. We've been rather efficient in dealing with potential issues for the past few years.

My own time has been more of a constraint this season so we wound up defaulting to a wait and see approach vs. any planned agenda. I see this as a good test. Thankfully, no major hurdles popped up for the Committee this season, and the short list of issues to be discussed and mitigated at the committee level has not grown or intensified.

My own future as Chair of this Committee is uncertain, as I have not yet heard the results of the zone meetings. For those of you on the Committee for 2013, thanks for your service and I'm sorry if it wasn't more exciting for you (that's a good thing...). Any changes to the committee structure are initiated at

the local zone meeting, but only come into effect at the MAAC AGM, so your work may not be over yet.

Now, onto some more interesting content...

After a few years of jet modelling, you've likely gotten the feel for cycling batteries, lubricating retracts, checking for pneumatic system leaks, etc. I've been doing this for 13 years now, and I came to the realization that you never stop learning how to do it better.

I've always kept an eye on my servo connectors and so on, but some will be surprised to find out that many industrial cable connectors are only rated for eight cycles of engagement! I remembered reading this on a Molex connector data sheet some time ago and I immediately thought about the similarities to our servo leads, turbine cables, and the variety of other connections we may have on board. The reasoning for that spec was that the continuous cycles of contacts rubbing on each other slowly removes the plating. This can both increase resist-

ance, and promote corrosion. The simple cure is preventative maintenance... If you're not totally happy with a particular wire, replace it.

The real surprise came to me at Princeton in September when a fellow modeller showed me an issue he'd just found with his main receiver battery connection. The high current connector is a well-known brand. He wiggled it and his on-board voltmeter showed not only a voltage fluctuation but he was able to open the circuit without much difficulty! In terms of cause and effect, this is one of those potential gremlins that could drive a failure on any radio brand, with any turbine, in any airframe... As a result, he is re-evaluating and combining all of his high power leads to a different connector, which after some testing, appears to be more robust.

I'm not trying to make a product review out of the story, so for those wanting more info on the story, please contact me in person.

Looking forward to 2014! ✈

Avions à réaction



Kelly Williams 59082L
Président
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

La dernière année a été plutôt calme pour le Comité des jets, heureusement sans qu'un accident ne soit déploré. Par le passé, nous avons été passablement efficaces pour ce qui est de traiter des problèmes.

Mon propre temps libre a plutôt été une série de contraintes au cours de la dernière saison, si bien que nous avons adopté une approche de «voyons voir» plutôt que d'insister sur un ordre du jour quelconque. Je conçois cela comme étant un bon test. Heureusement, le Comité n'a eu à franchir aucun obstacle de taille cette saison et la petite liste de sujets à traiter et à régler au sein de celui-ci ne s'est pas allongée ou compliquée.

Mon propre avenir à titre de président du Comité est plutôt incertain puisque je n'ai pas encore entendu parler des résultats des discussions émanant des assemblées de zone. Pour ceux d'entre vous qui avez siégé au sein du Comité en 2013, je vous remercie des heures que vous étiez prêts à investir et je suis désolé que ça

n'ait pas été plus excitant que cela (c'est une bonne chose...). Tout changement à la structure du Comité émane des réunions annuelles de zone mais ne sont mis en œuvre que lors de l'Assemblée générale annuelle du MAAC, si bien que votre tâche au sein du Comité pourrait ne pas être terminée.

Passons maintenant à du contenu plus intéressant...

Après avoir passé quelques années au sein du volet jets de notre passe-temps, vous avez probablement développé l'habitude d'effectuer des cycles à vos piles, de lubrifier votre train escamotable, de vérifier et de réparer toute fuite dans votre système pneumatique et autres vérifications. Je m'adonne à ceci depuis 13 ans maintenant et je me suis aperçu qu'on n'arrête jamais d'apprendre et d'améliorer notre façon de faire les choses.

J'ai toujours gardé un œil sur mes connecteurs de servo et autres points de vérification mais certains d'entre vous serez peut-être surpris d'apprendre que plusieurs connecteurs ne sont cotés que pour huit cycles! Je me souviens avoir lu quelque chose à cet effet sur une feuille de données des connecteurs Molex il y

à quelque temps et j'ai immédiatement pensé aux similitudes avec nos connecteurs de servo, nos câbles de turbine et à la gamme de divers connecteurs que nos maquettes renferment. Le raisonnement derrière cet avis sur la feuille de données Molex, c'est que d'effectuer les cycles continus entraîne le frottement des contacts et finit par retirer la couche de métal. Cela peut augmenter la résistance et entraîner de la corrosion. Le remède, c'est de l'entretien préventif... Si vous n'aimez pas le rendement d'un certain filage, remplacez-le.

La vraie surprise m'est survenue à Princeton, en septembre dernier lorsqu'un collègue modéliste m'a montré un problème qu'il avait décelé dans une connection de sa pile de récepteur principal. Le connecteur à haut rendement est une marque bien connue. Il l'a secoué et son voltmètre embarqué a non seulement exhibé une fluctuation de voltage mais le modéliste a aussi été capable d'ouvrir le circuit sans difficulté! Si l'on parle de cause et d'effet, voilà l'un des problèmes dissimulés qui pourrait entraîner une défaillance auprès de n'importe

suite à la page 63

RC Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988L
Chair
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

This month, I hand the reins of the column over to Xavier Mouraux:

“The second F3P Eastern Canadian Championship was held in Cobourg, Ontario on November 9, 2013. A total of 18 pilots registered in three classes: six in sportsman, three in intermediate and nine in FAI.

“The event also included the Canadian team selection for the 2015 World Championship in Warsaw, Poland. It had been decided to get the selection done early to let the team organize itself more easily than last time. Paul Hepworth, Xavier Mouraux and Pat MacKenzie are the team members with Alexandre Gareau being the first F3P junior team member. James Millison (junior) and Richard Gareau are the alternates.

“The level of flying was noticeably higher than a year ago, a sign of more practice and better airplanes. The goal of the team is to improve on the results at the 2013 WC through better preparation and airplanes. Look for news from the team in the next months.

“Most of the competitors had participated in the 2012 edition, including the four coming from the U.S. Most of the



pilots had some experience in F3A or IMAC contests but it was also nice to see two pilots in the sportsman category who had never participated in any contest before. The new participants were helped by more experienced pilots during the event and they both said they learned a lot during the day.

“One of the goals of the event, just as much as to promote F3P, is to improve pilot’s skills during the winter. Every indoor pilot will tell you they noticed an

improvement of their outdoor skills from what they learn during the winter. The two controls that are often overlooked by sport flyers are the throttle and the rudder. These are essentials to proper indoor flying.

“You can see pictures and detailed results on the Facebook group F3P Canada or on www.rccanada.ca. The next ECC in Cobourg will be on November 15th, 2014. See you there!” ✈

RC - Acrobatie de Précision



Hartley Hughson 50988L
président
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

Ce mois-ci, je passe la plume, pour ainsi dire, à Xavier Mouraux :

«Le deuxième Championnat F3P de l’Est du Canada a eu lieu à Cobourg en Ontario le 9 novembre 2013. Un total de 18 pilotes inscrits en trois classes (six en sportsman, trois en intermédiaire et neuf en FAI). La plupart d’entre eux, dont 4 en provenance des États-Unis, avaient participé à l’édition 2012. C’était agréable de voir deux pilotes en sportsman qui n’avaient jamais participé à un concours auparavant. La plupart des autres ont une certaine expérience en F3A ou concours IMAC. L’événement comprenait également la sélection de l’équipe canadienne en prévision du championnat mondial de 2015 à Var-

sovie (Pologne). Il avait été décidé de procéder à la sélection tôt afin de permettre à l’équipe de mieux s’organiser que la première fois. Paul Hepworth, Xavier Mouraux et Pat MacKenzie sont les membres de l’équipe de même qu’Alexandre Gareau, le premier membre junior de l’équipe F3P. James Millison (junior) et Richard Gareau sont les suppléants.

«Le niveau de vol était sensiblement plus relevé qu’il y a un an, un signe qu’il y a eu plus pratique et de meilleurs avions. L’objectif de l’équipe est d’améliorer les résultats obtenus au championnat mondial en 2013. La meilleure préparation et de meilleures maquettes devrait aider. Surveillez les nouvelles de l’équipe au cours des prochains mois.

«Les pilotes expérimentés ont aidé les nouveaux participants pendant l’événement et ils ont tous deux dit avoir beau-

coup appris. C’est l’un des objectifs de l’événement, autant que faire la promotion du F3P: améliorer les compétences des pilotes pendant l’hiver. Tout pilote de vol intérieur vous dira qu’il a remarqué une amélioration de ses aptitudes de pilotage lors du vol extérieur grâce à ce qu’il a appris au cours de l’hiver. Les deux commandes qui sont souvent oubliées sont le moteur et le gouvernail. Ce sont des éléments essentiels en vol intérieur. C’est un défi au début, mais il est très gratifiant et aide beaucoup lorsqu’on s’adonne au vol acrobatique ou de copies volantes.

«Vous pouvez voir des photos et les résultats détaillés sur le groupe Facebook F3P Canada ou sur www.rccanada.ca. Le prochain ECC se déroulera à Cobourg sera le 15 novembre 2014. On s’y voit!» ✈

RC Pylon



Randy Smith 13141
Chair
403-474-0708 pylon.guy@shaw.ca

When fall arrives, it is generally a sign that the pylon racing season is over. This year, we had an extended season into late September and early October. The Regina Windy Flyers' pylon contest in the early summer was rained out and re-scheduled to late September.

In the Quickie 500 event, there were nine participants. Roy Andrassy won first place in a very exciting three-way fly-off with fellow racers Jeff Martin and Kevin Umbach. The Quarter 40 event had eleven entries. First place went to Delbert Godon of Airdrie, AB. It was nice to see Delbert on the winner's podium as Delbert was not able to make it to many contests this year, due to work. Second and third place were Roy Andrassy and Henry Redekop respectively.

I wasn't able to make it to the Regina contest because I was preparing for the NMPRA Championship race in Julian, North Carolina just two weeks later. I had a tough summer of racing contests and as a result, my fleet had been diminished down to only one Q40 model so I had a new model to finish building, test fly, and trim for racing.

The championship race saw 74 of some of the best pylon racers in the land compete for top honours in the Q40 event. There were pilots from the U.K., Netherlands, France, Mexico, Venezuela, Canada, and the U.S.A. The competition was hosted by the Old Julian Airport pylon racing club. This small but dedicated club put on a great championship that



Six pylon racers from Alberta and Saskatchewan travelled to Julian, North Carolina in October to compete in the NMPRA Championship race of Q40. L. to r., standing: Harold Sattler, Randy Smith, Henry Redekop. Kneeling: Roy Andrassy, Lyle Baker. Missing; Terence Palaschuk. Q40 models weigh four pounds and fly at a speed of nearly 200 mph. / Six concurrents en provenance de l'Alberta et de la Saskatchewan se sont déplacés jusqu'en Caroline du Nord en octobre afin de prendre part à la course de Q40 de la NMPRA. Debout, de g. à dr. : Harold Sattler, Randy Smith, Henry Redekop. Agenouillés : Roy Andrassy, Lyle Baker. Absent : Terence Palaschuk. Les maquettes de Q40 pèsent quatre livres et peuvent atteindre une vitesse avoisinant les 200 milles à l'heure.

actually felt like a local club race. It was truly a lot of fun.

Participants from Canada included Harold Sattler, Lyle Baker, Henry Redekop, Terence Palaschuk, Roy Andrassy and myself.

The top Canadian was Roy. He finished in 11th position with a time of 1:00.55. I finished around middle of the pack in total points earned, but I was particularly happy and proud of my fast time posted at 0:59.94. I was one of only five pilots who posted a time under one minute. To achieve a time less than one minute in pylon racing is a very special accomplishment that is not realized by many. It has taken me 35 years of racing to reach this goal and I'm pretty happy about it.

The race is going to be featured in the pages of the AMA national model magazine in the near future. Watch for coverage there if you pick up the AMA publication. The event was also covered by a FPV quadcopter, before, during and after the races. A very good video was produced by Chris Mulcahy of the AMA and set to music. You can see the video at the following web address:

<http://vimeo.com/77758589>. Check it out. It's pretty cool.

The snow is all that's flying in Calgary, these days. It's a good opportunity to spend some quality time in the workshop and re-build for next season. As my good friend Roy always says, "More is better, and some is never enough" ✈

Avions à réaction suite de la page 61

quelle marque d'émetteur, de n'importe quelle turbine et de n'importe quelle cellule (airframe)... Le résultat de cette découverte, c'est que le modélisme a réévalué et qu'il a combiné tous ses câbles lead à haut rendement pour employer un autre connecteur qui, après quelques essais, semble être plus robuste.

Je n'essaie pas de vous faire une critique de produit à l'aide de ce récit mais si certains d'entre vous veulent en savoir plus long sur cette histoire, communiquez directement avec moi.

J'ai hâte à l'année 2014! ✈

ADVERTISE YOUR EVENTS IN
Model Aviation
CANADA 

MAAC CLUBS NOW GET
A 40% DISCOUNT ON
6X PLACEMENT RATES

RC Course Autour de Pylônes



Randy Smith 13141
Président
403-474-0708 pylon.guy@shaw.ca

Lorsqu'arrive l'automne, c'est généralement le signal que la saison de courses autour de pylônes vient de se terminer. Cette année, celle-ci a été prolongée jusqu'à la fin septembre et le début octobre. Le concours des Regina Windy Flyers du début de l'été a été reporté à la fin septembre en raison de pluies diluviennes.

Lors de l'épreuve de Quickie 500, neuf pilotes s'y sont inscrits. Roy Andrassy s'est emparé de la première place lors d'un fly-off tripartite très excitant en compagnie des courseurs Jeff Martin et Kevin Umbach. L'épreuve de Quarter 40 a attiré 11 inscriptions. La première place est revenue à Delbert Godon d'Air-drie (Alberta). C'était agréable de voir Delbert monter sur le podium puisque ses engagements professionnels l'ont empêché de se rendre à des concours en cours d'année. Roy Andrassy et Henry Redekop ont respectivement ravi les deuxième et troisième places.

Je n'ai pu me rendre au concours de Regina puisque je me préparais à la course de championnat de Julian (Caroline du Nord), tout juste deux semaines plus tard. Mon été a été difficile et mon parc de maquettes était réduit à seulement une maquette de Q40, si bien que je devais terminer un nouvel appareil en plus de procéder aux ajustements en vol, si je voulais participer à cette course.

Celle-ci a vu 74 des meilleurs pilotes s'inscrire à l'occasion de la course Q40. Elle a rassemblé des pilotes en provenance du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la France, du Mexique, du Venezuela, du Canada et des États-Unis. La compétition était l'œuvre du club de course de l'aéroport d'Old Julian. Ses membres sont peu nombreux mais très dévoués et l'épreuve était aussi sympathique qu'un simple concours de club. Nous avons eu beaucoup de plaisir.



Q40 winners at the Regina Windy Flyers' fall pylon race. Delbert Godon (centre) captures first place with his Strega pylon racer. Second is Roy Andrassy (right), and third-place Henry Redekop. / Les gagnants de l'épreuve de Q40 lors de la course automnale des Regina Windy Flyers. Delbert Godon (centre) a ravi la première place à l'aide de son Strega. Second is Roy Andrassy (à dr.) est arrivé deuxième tandis que Henry Redekop a terminé au troisième rang.

Les participants canadiens comprenaient Harold Sattler, Lyle Baker, Henry Redekop, Terence Palaschuk, Roy Andrassy et moi-même.

Le meilleur Canadien était Roy. Il a terminé au 11e rang avec un chrono de 1:00.55. J'ai terminé à mi-chemin au sein du groupe en raison des points totaux que j'avais obtenus, mais j'étais particulièrement fier de mon chrono rapide de 0:59.94. J'étais l'un de seulement cinq pilotes à avoir accompli un vol sous la barre de la minute. Dans le giron de la course autour de pylônes, l'atteinte de ce jalon est un accomplissement notable que ne réussissent pas beaucoup de pilotes. Il m'a fallu 35 ans de course avant d'atteindre cette étape et j'en suis très heureux.

La course sera l'objet d'un reportage

dans les pages de la revue de l'AMA américaine dans un avenir rapproché. Si vous feuilletez cette publication, surveillez le reportage. Un Quad-coptère de vol par immersion a aussi filmé l'action auparavant, durant et après. Chris Mulcahy de l'AMA en a produit une très bonne vidéo à laquelle il a ajouté de la musique. Vous pouvez la visionner en consultant le lien suivant : <http://vimeo.com/77758589>. Regardez ça, c'est cool.

La neige, c'est à peu près tout ce qui revole à Calgary, ces jours-ci. C'est là l'occasion rêvée afin de passer du temps dans l'atelier et de reconstruire des maquettes en prévision de la prochaine saison. Comme mon bon ami Roy le dit souvent : « Davantage (de maquettes), c'est mieux et quelques-unes, ce n'est jamais assez. » ✈



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!

RC Sailplane



Bob Hammett 5605
Column Editor
226-401-1966the_hammetts@rogers.com

Best Wishes and Happy New Year!
According to my calendar, it's now 2014.

The following link will take you to a proposal to host the 2014 Canadian F3J Team Trials, written by David Webb.

http://www.maac.ca/docs/2013/rc_sailplane_application_to_host_the_2014_canadian_f3j_team_selects.pdf

This proposal provides an insider's viewpoint on the challenges involved in organizing F3J Team trials. F3J rules require that a pair of humans supply the line-pull for launching the sailplane. David's proposal describes the impracticality of recruiting and retaining enough well-muscled humans to deliver repeated launches of sailplanes under Team Trial conditions. As a work-around, David has developed a specialized hi-start (bungee) design that closely approximates the power curve available from humans. These hi-starts can be used for practice sessions. They were also used for the

Canadian F3J Team Trials during July 2013. I have put out feelers for further details about this hi-start, as its availability might open up FAI participation to more competitors across Canada.

As proposed, National Team Trials were held during July of 2013 at a Mission, B.C. site. A number of factors deter mass-participation in FAI F3J with the net result that on the appointed day, only three out of perhaps eight viable competitors actually made an appearance. Simon Thompson (Edmonton), Ron Turner (Vancouver) and David Webb (Abbotsford) competed and were nominated to form Canada's 2014 F3J Team. Congratulations to all.

The cost of modern aircraft, winches and support gear is cited as a contributor to the decline in F3J participation. And if you make the Team, you must also be prepared to cover some travel expenses.

Publicity about FAI competition tends to look back on our teams' most recent achievements, rather than looking forward towards upcoming milestones. The two-year road that leads to the podium is not well described for the club level flyer,

so we tend to get stuck at the club competition level.

Also, we really don't have a "farm system" for identifying and promoting those Canadians who might be interested in stepping up to the national competition level. One way to start a farm system would be to accumulate all F3J club contest scores into a single national registry, and normalize the individual's scores to establish his/her approximate national ranking. A similar method is used by LSF to compare the performance of individuals who are widely separated from each other in time and space. Such a registry would also reveal our geographic distribution of F3J activity, which would be helpful if regional qualifying contests were envisioned.

This essay has focused on F3J. According to my research, F3F (slope soaring) and F5B (electric gliders) are also slated for World Championships during 2014. If people who participate in these, or other, competition classes wish to contact me, I'd be happy to offer equal space in this column. ✈

Planeurs



Bob Hammett 5605
Éditeur
519-759-1939 the_hammetts@rogers.com

Je vous transmets mes meilleurs vœux à l'occasion du Nouvel an! Selon mon calendrier, nous sommes maintenant en 2014.

Le lien suivant vous mènera à une proposition visant à accueillir les épreuves d'équipe 2014 de F3J, ce qu'a préparé David Webb : http://www.maac.ca/docs/2013/rc_sailplane_application_to_host_the_2014_canadian_f3j_team_selects.pdf

Cette proposition offre le point de vue de quelqu'un de l'intérieur relativement aux défis qu'il faut relever afin d'organiser des épreuves d'équipe de F3J. Les règlements guidant cette discipline stipulent que deux humains doivent fournir la motricité afin de tracter (à l'aide d'une corde) des planeurs. La proposition de David décrit la difficulté de recruter et de retenir des personnes suffisamment musclées pour soutenir le rythme des largages en des conditions

d'épreuves d'équipe. Histoire de contourner cette difficulté, David a conçu un high-start (communément appelé sandow en Europe) spécialisé qui reproduit assez fidèlement la courbe de puissance qu'affichent les humains. Ces dispositifs peuvent servir aux vols de pratique. Ils ont aussi été mis à l'essai lors des épreuves canadiennes d'équipe de F3J, en juillet 2013. J'essaie de me renseigner au sujet de ces dispositifs; leur disponibilité pourrait ouvrir la porte à davantage de participation au sein de cette catégorie de la FAI, tout partout au Canada.

Tel que proposé, les épreuves de qualification de l'équipe canadienne au cours du mois de juillet 2013 à un terrain de Mission (Colombie-Britannique). Plusieurs facteurs ont limité la participation en F3J. Résultat : le jour venu, seuls trois concurrents sur huit se sont livré combat. Simon Thompson (Edmonton), Ron Turner (Vancouver) et David Webb (Abbotsford) ont été proposés à titre de concurrents au sein de l'équipe canadienne pour 2014. Félicitations à ces trois pilotes.

Le coût des maquettes modernes, des treuils et de l'équipement d'appui, tels sont des facteurs cités afin d'expliquer la diminution d'intérêt pour le F3J. Et si vous méritez une place au sein de l'équipe, vous devez d'ailleurs être prêt à déboursier une bonne partie des dépenses de déplacement.

La publicité sur la compétition FAI a tendance à insister sur les accomplissements de nos équipes et non sur ce qui se passera. Le parcours sinueux de deux ans que doit franchir tout concurrent avant d'arriver au podium n'est pas bien expliqué auprès des pilotes dans un club, si bien que nous avons tendance à nous concentrer sur la compétition.

Aussi, nous n'avons pas élaboré un club-école, pour ainsi dire, qui sache identifier et faire la promotion des Canadiens qui pourraient s'intéresser à ce niveau de compétition. L'une des façons d'y remédier, ce serait d'accumuler tous les pointages de concours de F3J au sein des clubs et de les répertorier en un seul registre national tout en normalisant les

suite à la page 67

Copies Volantes



Peter Conquergood 5844L
Président
705-738-6349 pconquer@gmail.com

Le défi de construction d'une copie volante débute vraiment après que vous ayez sélectionné l'aéronef que vous voulez reproduire. Vous l'avez trouvé et vous avez collectionné une documentation imposante; un diagramme trois-vues, des photos et même quelques dimensions que vous avez prises vous-même. Si vous êtes très chanceux - ou persévérant -- vous aurez peut-être réussi à dénicher des échantillons de peinture ou le code de couleur.

Vient maintenant le moment de dérouler vos plans ou d'entreprendre l'assemblage de votre kit. Il est étonnant de s'apercevoir que plusieurs kits et plans soi-disant à l'échelle ne le sont pas vraiment. On aurait tendance à penser qu'il serait plus facile pour un concepteur d'entreprendre de tels travaux avec un tracé aux bonnes dimensions. La prochaine fois que vous verrez des Piper Cubs au terrain de vol, examinez-les de plus près. Certains sont bien loin de la perfection.

Même les designs supposément très précis peuvent comporter des défauts, bien que cela puisse être redevable à des variations au cours de la production de l'avion en question. Par exemple, le Piper PA-18 Super Cub est demeuré en production pendant presque 50 ans et a vécu à l'heure de nombreuses modifications : volets, pas de volets, volets recouverts de toile, volets de métal, de plus gros réservoirs de carburant ainsi qu'une variété de moteurs munis de différents capots-moteurs et bosses afin d'accommoder des accessoires.

Là où je veux en venir, c'est que vous devriez vérifier le tracé et les composantes soigneusement avant de commen-

cer la construction. Investissez ce temps même si vous êtes excités de débiter, mais ça vaut mieux que de construire à deux fois plutôt qu'une ou encore, de devoir modifier une composante.

Bien sûr, le résultat désiré influencera vos choix de design. Si l'on regarde une fois de plus le Cub, vous pourriez vouloir vous en servir uniquement pour des séances de vol et quelques rassemblements de copies volantes. Dans ce cas, vous pouvez construire un empennage plat et votre maquette paraîtra bien. D'un autre côté, si vous construisez une maquette de compétition, vous devrez noter que l'empennage du Cub s'effile (taper) dans toutes les directions. Comment construirez-vous une telle structure sur votre planche de travail?

D'autres défis de la conception de maquettes, c'est l'emplacement et le fonctionnement du train d'atterrissage. Le Bell Airacobra était un appareil à moteur central et un nez plutôt mince. C'est tout un défi d'y faire entrer un train escamotable, de même qu'un moteur de maquette. Les roues escamotables d'un Hawker Sea Fury semblent conventionnelles et un système escamotable commercialement disponible pourraient faire l'affaire mais jetez un bon coup d'œil à un Sea Fury (et vous vous apercevrez qu'il faudra vous munir d'un train spécialement fabriqué afin que le train soit précis. Une fois de plus, je vous offre que si vous entendez seulement utiliser votre maquette par plaisir, ce n'est pas tellement important.

Même la façon de monter les ailes peuvent se révéler problématique. Les tubes d'ailes sont couramment utilisés dans des maquettes de nos jours et c'était une belle innovation mais un tube à travers les lucarnes supérieures d'une cabine d'un Super Cub, cela ne conviendrait pas. Le Cub qui a permis à Bob Nelitz de

décrocher un championnat mondial était doté d'une structure partielle d'acier afin d'offrir la bonne résistance et de représenter la bonne allure. Graeme Mears utilisait une structure de fuselage entièrement tubulaire qu'il avait reproduite à partir de plans d'un appareil à l'échelle réelle.

Les avions à ailes parasol ou les biplans munis d'ailes supérieures haubanées peuvent vous faire vous demander comment vous arriverez à dissimuler les fils de servos dans les ailes.

Votre maquette sera-t-elle munie d'une antenne, de tubes pitot et d'autres gadgets? N'oubliez pas de renforcer ces points d'attache.

Il vous arrivera de déceler des détails par accident... ou après une observation minutieuse. Pour ne raison quelconque, le Musée de l'aviation et de l'espace du Canada (à Ottawa) a changé le lettrage sur la carlingue du deHavilland Beaver de C-FFHB à CF-FHB. Si bien que si vous décorez votre maquette de Beaver afin de ressembler à celui en exposition au Musée, il ne sera pas représentatif de l'allure qu'il revêtait lorsqu'il était propriété de Norcanair.

Pour moi, la découverte de ces détails et la façon d'y remédier font partie de ma construction de copies volantes. Parfois, je suis le seul à les connaître, mais il arrive souvent qu'un juge alerte remarque mes erreurs! ✈

électriques

suite de la page 58

semblement de maquettes électriques mais seulement si le système est sollicité alors que les batteries sont entièrement rechargées. Si le voltage baissait trop dangereusement sans réussir à se faire régénérer par le système solaire, nous pourrions alors faire démarrer la génératrice pour ensuite passer au courant AC à l'aide du panneau de celle-ci. Nous pourrions alors connecter un chargeur à haut rendement de 120 VAC afin de recharger les batteries à un rythme plus accéléré que ce que peut soutenir le système solaire tout en accommodant les charges de 120 volts du clubhouse et du bunker. (Jusqu'à maintenant, cela n'a pas été nécessaire.)

Si vous songez à monter votre propre système de recharge pour votre club, sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec David Pearson au djpearson@sympatico.ca. ✈

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

Peter Conquergood 5844L
Chair
705-738-6349 pconquer@gmail.com

The challenge of building a scale model really starts after you have selected the aircraft that you wish to represent. You have found that aircraft, and collected a bunch of documentation; a three-view drawing, photographs, even some of your own measurements. If you are really lucky, or persistent, you may even have paint samples, or colour numbers.

Now it's time to lay out your plans or start your kit. It is amazing to me how many "scale" kits and plans are out there that are not accurately scale. You would think that it would be easiest for a designer to start with a scale outline. Look closely the next time that you see a number of Piper Cubs at the flying field. Some are a long way off.

Even supposedly high accuracy designs can have defects, although this may be in part due to variations in the actual aircraft over its production life. As an example, the Piper PA-18 Super Cub was in production for almost 50 years and had many variations during that time: flaps; no flaps; fabric covered flaps; metal covered flaps; larger fuel tanks; and a variety of engines with different cowl cut-outs and bumps.

The main point is: check the outline and components carefully before you begin building. It takes some time when you are excited to start your new project,



Peter Conquergood's Super Cub in flight, left, and at the Judges table, above. / Le Super Cub de Peter Conquergood en vol (à g.) et à la table des juges (ci-dessus).



but it's better than building twice, or trying to modify a component.

Of course, your end objective will influence some of the design choices. Take the Cub again as an example: if you wish to have a good looking model for enjoyable flying and for scale rallies, then you can build the tail surfaces flat and they will look quite good. On the other hand, if you are building a competition model, you will want to note that the empennage on the Cub tapers in all directions. How are you going to build that on a flat building board?

Other challenges in the model design include the location and operation of the landing gear. The Bell Airacobra was a mid-engine aircraft with a skinny nose. Getting retractable gear into that nose along with a conventional model engine is a challenge. The retracts on a Sea Fury look fairly conventional, and standard modeling retracts look good on most Sea Fury models, but if you really look closely at the scale dimensions and fits, and the retract location, you will find that custom gear is required to be really accurate. Again – for fun flying it does not really matter.

Even wing mounting can be an issue. Wing tubes are commonly used in models these days and have been a great innovation, but a wing tube through the top of a Super Cub cabin with its glass roof

just does not cut it. Bob Nelitz's World Championship Cub used a partial steel structure to get the right strength and look. Graeme Mears used a fully tubular steel fuselage structure built from full scale plans.

Parasol aircraft or biplanes with strutted upper wings leave you wondering about how you will get the servo wiring up into the wing.

Will your model have extra antennae, pitot tubes, or other gizmos mounted on it? Don't forget to build in reinforced mounting points.

Some things you stumble upon by accident – or by careful observation. For some reason, the National Aviation and Space museum in Ottawa changed the lettering on their deHavilland Beaver from C-FFHB to CF-FHB. So if you decorate your Beaver model to match the one on display, it will not actually be representative of the way that Norcanair flew it.

To me, finding and overcoming these challenges has been part of my enjoyment of building scale models. Sometimes, I am the only one who knows some of the details, but a surprising amount of the time, a sharp-eyed judge will notice – particularly the time you got it wrong! ✈

Planeurs

suite de la page 65

pointages du modéliste afin d'établir son classement national. La League of Silent Flight (LSF) utilise une méthode semblable afin de comparer la performance des pilotes qui sont séparés par la distance et le temps. Un tel registre nous révélerait d'ailleurs la distribution géographique d'activité de F3J, ce qui nous aiderait à organiser des épreuves régionales de qualification.

Ce petit traité rédigé a surtout porté sur la discipline du F3J. Mais selon ma recherche, le Championnat mondial comptera aussi des catégories de F3F (vol de pente) et de F5B (planeurs électriques) en 2014. Quiconque évolue au sein de ces catégories (et des autres) peut communiquer avec moi, de sorte à ce que je leur offre autant d'espace rédactionnel au sein de cette chronique. ✈

Acrobatie de Copies Volantes



Lee Prevost 9551
Présidente
705-691-2410 lprevost_ca@yahoo.ca

VOTRE PRÉSIDENT DE COMITÉ EST DE RETOUR!

Bonjour à nouveau! J'ai repris les guides du Comité d'acrobatie de copies volantes après la démission de notre présidente précédente, Isabel Deslauriers. J'aimerais remercier Isabel pour son travail et son dévouement auprès du mouvement et je lui souhaite bonne chance dans ses nouveaux projets.

Il y a tant de choses à aborder. Par où commencer?

L'ÉQUIPE CANADIENNE POUR LE CHAMPIONNAT IMAC!

En premier lieu, je transmets toutes mes félicitations à l'Équipe Canada en prévision du Championnat mondial d'IMAC à Muncie (Indiana), en septembre 2014!

Cette équipe sera la plus imposante que le Canada ait jamais envoyé en compétition. Le pilote de calibre mondial Ivan Kristensen la gèrera (il sera aussi concurrent au sein de la catégorie unlimited) et, de concert avec son équipe de gestion (Yves Lemire, Brent Bullen et Joy Barette), cette équipe comptera 36 pilotes!

Les quatre catégories (de Sportsman à Unlimited) comptera neuf pilotes chacune. Au moment où vous lirez ces quelques lignes, la sélection finale des pilotes devrait avoir été réalisée et le premier de plusieurs ateliers ça et là au pays devrait avoir été organisé afin de constituer une équipe digne de disputer les honneurs mondiaux.

Comme vous pouvez vous l'imaginer, c'est une tâche gargantuesque de financer une telle équipe qui rassemble des pilotes de tout partout au pays. Si votre club ou vous-même voulez bien contribuer à la cause, faites-moi le savoir ou encore, communiquez avec la

trésorière Joy Barette afin de récolter davantage de renseignements. Je vous donnerai d'autres détails en cours de route!

NOUVELLE DIRECTION POUR L'ACROBATIE DE COPIES VOLANTES AU CANADA

J'ai aussi entamé une nouvelle direction pour l'acrobatie de copies volantes au Canada et cela implique la création de séances acrobatiques d'une journée qui se dérouleraient du début juin à la fin août. En collaboration avec tous les membres du Comité, nous sommes en train de concevoir un format de séquences acro-

chaque semaine et leur nombre augmentera (et le niveau de complexité) au cours des 12 semaines; cela offrira ainsi un défi à tout le monde et avec un peu de chance, cela pourrait susciter suffisamment d'intérêt pour que des modélistes se lancent résolument en compétition IMAC.

Cette démarche ne remplacera pas les concours IMAC et ne comprendra pas des points ou même l'obligation de piloter sa maquette à chaque semaine. N'importe quel membre du MAAC ou club qui veut tout bonnement essayer cette formule -- ou mélanger un peu le tout -- pourra le faire à sa guise, par simple plaisir.

SAISON POUR LA (RE) CONSTRUCTION

Vivre l'hiver au Canada comporte sa part de hauts et de bas mais au moins, nous jouissons d'une véritable saison de construction ou de reconstruction. Voici venu le temps de construire votre nouvelle maquette ou d'effectuer des modifications à votre appareil actuel. Je procède à des modifications sur le mien et qui sous-entend une toute nouvelle installation radio et l'installation d'un système d'échappement gonflé (tuned pipe), ce que je documente dans la section Giant Scale de RCCanada. Brendan

Grace et moi avons récemment construit un nouveau fuselage pour son Carden Extra 260, ce que nous montrons aussi au sein de RCC. Je me suis aperçu que de préparer ainsi un documentaire photo, ça ajoute un peu de plaisir à un travail fastidieux, d'autant plus que des personnes en provenance de partout peuvent y participer en commentant les travaux ou en offrant des conseils.

Pourquoi ne pas l'essayer et nous informer de votre propre projet en chantier, cet hiver?

Au plaisir de vous retrouver la prochaine fois. ✈



Brendan Grace displaying the new motor box for his Carden Extra 260. / Brendan Grace exhibe son nouveau boîtier moteur pour son Extra 260 (du fabricant Carden).

batiques destinées à tout le monde; en juin, une série de quatre manœuvres reliées lancerait le bal et d'ici la fin août, la séquence Basic entière (telle que présentée au sein de l'IMAC) aura été travaillée. À chaque semaine, vous retrouverez un fichier PDF que vous pourrez télécharger et qui décrira les manœuvres (y compris le diagramme Aresti de chacune) ainsi qu'une description de quoi elle devrait avoir l'air. Nous allons aussi inclure des conseils sur l'ajustement de la maquette et de l'émetteur ainsi que des conseils sur la façon d'exécuter ces manœuvres de façon logique.

Les manœuvres seront différentes à

RC Scale Aerobatics



Lee Prevost 9551
Chair
705-691-2410 lprevost_ca@yahoo.ca

YOUR NEW RE-PROCESSED AEROBATIC CHAIRMAN!

Hello again! I have resumed the position of Scale Aerobatics Chairman after the resignation of our prior Chair, Isabel Deslauriers. I would like to thank Isabel for her hard work and dedication to scale aerobatics in Canada and wish her well in all her new endeavours.

There is so much to talk about so where to begin?

ANNOUNCING THE CANADIAN IMAC WORLDS TEAM!

First off, a huge congratulations to Team Canada for the upcoming IMAC World Championships happening in Muncie, Indiana in September of 2014!

This team will be the largest international team of pilots that Canada has ever sent into competition. Managed by top world pilot Ivan Kristensen who will also be competing in the unlimited class and with his management team of Yves Lemire, Brent Bullen and Joy Barrette, this team will comprise 36 pilots!



Ivan Kristensen is the team manager and an Unlimited pilot for the IMAC Worlds team. / Ivan Kristensen agit à titre de gérant d'équipe; il est aussi pilote (catégorie Unlimited) au sein de l'équipe qui se prépare pour le Championnat mondial de l'IMAC.

The four classes (sportsman through to unlimited) will have nine pilots per class. By the time you are reading this, the final pilot selections should be done and the first of several seminars throughout the country will have been organized to make this a very cohesive and competitive world cup team.

As you can imagine, funding for such a team, that literally involves pilots from all across the country, is a huge endeavour. If you or your club are willing to contribute to the cause, please let me know or contact the treasurer Joy Bar-



Newly re-minted Scale Aerobatics Chair Lee Prevost. / Lee Prevost est de retour à titre de président du Comité d'acrobatie de copies volantes.

ette for more information. More as it happens!

for fun.

A New Direction For Scale Aerobatics In Canada

I have also embarked on a new direction for scale aerobatics in Canada and this involves the establishment of one-day aerobatic sessions that will run right through the beginning of June to the end of August. In collaboration with all of our SA Committee members, we are developing a format of aerobatic sequences geared for all that will start in June with a series of four linked manoeuvres and ending in August with the entire Basic sequence as seen in IMAC. Each week, there will be available for download a PDF file that will describe the manoeuvres (including the Aresti diagram of each), and a brief description of what each should look like. We will also include some tips on airplane and radio set-up and how to fly these in a logical manner.

The manoeuvres will be different every week and will increase in number and complexity over the course of the twelve weeks, so it should be a challenge for all and hopefully foster an interest in trying a full-fledged IMAC competition.

This will not be a substitute for IMAC contests and will not involve points or even have to be flown every week. It will be there to use for any MAAC member or club who want to try it or mix things up

BUILDING AND REPAIR SEASON

Living in Canada in the winter has its ups and downs but at least, we have a true building season. Now is the time to build your new pride and joy or repair or modify your existing plane. I am doing some modifications to my plane which will involve a totally new radio installation and installation of a tuned pipe system which is being documented on RCCanada in the Giant Scale section. Brendan Grace and I recently built a new fuselage for his Carden Extra 260 that was also shown in RCC. I have found that doing a photo documentary makes approaching such daunting tasks a bit more fun and involves people from all over the hobby industry as they comment or even help you in your big project.

Why not give it a try and let us know what's on your bench this winter?

Till next time... ✈

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



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



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

LOOKING FOR: Anyone interested in flying 1970's style Pattern, Contact Roger at 905-643-7078 or rodotfly@Bell.net

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: Fuselage in good or repairable condition for Great Planes Electrify 50" Turbo Cirrus SR22. Carl 905 466-7762 Burlington, ON. (01/14)

WANTED: Drone Diesel .29cc with variable compression. Hugh at 416-438-4608 (Toronto, ON)(11/13)

WANTED: Hobby Dynamics RFB600 Fan-trainer kit or at least the plans. Please contact Kim.Vasil@Bell.net. (Mississauga, ON) (01/14)

FOR SALE: Enya 120 4c no mufler \$100. Zenoah 45 whith spring starter and wrap around mufler \$200 Super Tiger 200 whith wrap around mufler \$50. Pictures available ghrtshan@videotron.ca 514-731-5311 (Montreal, PQ) (01/14)

WANTED: Aviation magazines, books, kits, plans, pre 1970 model magazines, negatives, photos, hobby items, engines, silkspan, etc. Jerry: 905-632-3508 (Bur-

lington, ON) (01/14)

FOR SALE: KMP Funtana with OS 160 engine. Mayhem with OS 91 engine. Two scratch built planes with Homelite 26 cc gas engines. Radios available - Futaba 9CAP and Futaba 7CAP, & Futaba 6 chan and 4 chan for beginners. All batteries in Good condition. All equipment guaranteed operable. Other Planes for sale -Some 40 size planes for sale - no motors. Radios to suit 4 ch and 6 ch Futaba. Old 8 foot glider. If interested contact for reasonable prices & photos- 905 764 3490 berman@bromarsystems.com. Richmond Hill, Ont. (01/14)

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 Electrostreak kit. Contact Ron at brasier@telus.net or 604-983-3394 (11/13)

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 Rythym & Australia II Marina Fishing Boat 24" long. Call Gary 905-544-1251 (Hamilton, ON) (9/13)

FOR SALE: Estate Sale • Flite Spitfire 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 – 3/4 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 1/2 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 3/4" Strmlint-be \$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 BUILDER 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 regcollings@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)

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

January 1 | Polar Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Rocky Barnstormers R/C Club Airport just south of Rocky Mountain House. | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | 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. | 2014-01

January 12 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | Penhold Multiplex Penhold, AB | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-25801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2014-02

January 26 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | Penhold Multiplex Penhold, AB | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2014-03

February 9 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | Penhold Multiplex Penhold, Alberta | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-

28010 | whutmacher@shaw.ca | Sunday Afternoon indoor fun fly 1 to 4:00PM | 2014-04

February 23 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | Penhold Multiplex Penhold, AB | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon of indoor fun flying 1 to 4:00 PM | 2014-05

March 9 | CARFF INDOOR FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | Penhold Multiplex Penhold, AB | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon of indoor fun flying 1 to 4:00PM | 2014-06

March 23 | CARFF Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Penhold Multiplex | Penhold Multiplex Penhold, AB | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS | Wayne Hutmacher | 403-342-2801 | whutmacher@shaw.ca | Sunday afternoon of indoor fun flying 1 to 4 PM | 2014-07

April 5 | Barnstormers 3rd Annual Indoor Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Confluence Campus Gym | From Highway 11 turn West at the intersection with Hwy 11A (Harvey's) go three blocks then

turn right onto Will Sinclair Drive. Continue past the curling rink and hockey arenas to St Dominic's High School. Drive around left end to rear of building. Facility has 3 full basketball courts opening to one extra large area. Event runs till 3 pm. Proof of valid MAAC membership required. Contact: Wil 403-588-8026, Bill 403-844-4203, Peter 403-845-6271 | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydck@telus.net | As above | 2014-59

May 24 | Classic Ice Breaker Water Fun Fly | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | Perry Pond located 5 miles north on Hwy 22 from Hwy 11, turn left past Echo Canyon SD, go west 1 mile, turn rt. for 1/2 mile, turn left to pond and camp site. Self contained camping \$25 for the weekend. Non-camping fliers \$5 for the weekend | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydck@relus.net | Classic Ice Breaker Water Fun Fly May 24/25 presented by Rocky Barnstormers at Perry Pond located 5 miles north on Hwy 22 from Hwy 11, turn left past Echo Canyon SD, go west 1 mile, turn rt. for 1/2 mile, turn left to Pond and camp site. Self contained camping \$25 for the weekend. Non-camping fliers \$5 for the weekend. Contact Peter

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

Calendar of Events



403-845-6271 or Ray 403-845-5289 | 2014-22
 June 9 | Valley of Hope Fun Fly & Pig Roast | Fun Fly | 7 Days | Valley of Hope Farm | Coming from the west on Hwy 54 travel 8 miles east of Caroline; From the east travel 10 miles west of Spruce View; Turn North on Range Road 45 (at Harriman Lumber sign). Follow Barnstormers/Valley of Hope signs for 2 1/2 miles and turn rt. onto road that takes you to fly-insite on your left. Pot Luck/Pig Roast on Sat/\$5 each with proceeds to Stars Air Ambulance. Possible dance to follow. Contact Wil at 403-588-8026 | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-84-6271 | pwydyck@telus.net | As above | 2014-24

July 6 | 2014 Summer Combat | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Bremner Field see www.ercs.ab.ca | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Darrell Shivak | 7804557000 | dshivak@yahoo.ca | The most exciting aspect of radio control flying! Fly, watch, or help the pilots. Hard hats(provided) must be worn beyond the spectator fence. Pilots must have MAAC insurance. Out of towners are most welcome! Open design, MAX engine size 0.46ci or 450 watts electric | 2014-64

September 6 | Fall Float Fun Fly | Fun Fly | 2 Days | Rocky Barnstormers RC Club Float Fly (Perry Pond) | Perry Pond located 5 miles northon Hwy 22 from Hwy 11, past Echo Canyon turn left, go 1 mile, turn rt. for 1/2 mile, turn left at pond and campsite. Self contained camping \$25 for the weekend. Non campinf fliers \$5 for the weekend | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydyck@relus.net | SAME AS ABOVE | 2014-23

September 14 | 2014 Fall Combat | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Bremner Field see www.ercs.ab.ca for directions | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Darrell Shivak | 7804557000 | dshivak@yahoo.ca | Come try Radio control combat! Hard hats(provided) must be worn beyond the spectators fence, MAAC insurance required. Do you have the skill to cut a streamer with a coroplast SPAD, balsa or other type of plane? Open design 0.46 ci engine MAX or 450 watts electric MAX goto http://www.spadtothebone.org/plans.html to see the type of planes used. | 2014-67

October 4 | Fall Fun Fly & Pot Luck | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | Barnstormers Main Club Field south of Rocky and first turn rt (west), Pot luck on Sat with meat supplied. Concession with burgers, hot dogs and pop. | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydyck@telus.net | As above | 2014-25

January 1, 2015 | Polar Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Barnstormers Main Field south of Rocky and first turn rt (west). Coffe and goodies provided. Flying Noon to 4 pm regardless of the weather. | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydyck@telus.net | As above. | 2015-01

ATLANTIC - B

March 8 | Indoor Mega Fun-Fly | Fun Fly | 1 Day | Moncton Coliseum | Moncton Coliseum 377 Killam Drive Moncton, NB E1C 3T1, Canada | GREATER MONCTON AEROMODELERS | Calvin Martini | (506) 386-5247 | rotary65@gmail.com | Admission: \$25 for participants 19 and over (includes buying or selling at the swap

shop). 18 and under and spectators are FREE! Time: 9am - 4pm, Saturday, March 8th, 2014. *Tear down will take place at 4pm, but pilots are welcome to fly until 6pm. Swap Shop: 9am-4pm (bring your own tables) Weather: This event will be a go unless the Coliseum itself is closed due to weather. A valid 2014 MAAC membership is required to fly at this event. Check this space for cancellations starting on on March 7th. Tables: We rent 20 tables for this event and this is suitable for the pits area only. Swap shop sellers must bring their own tables, and others are encouraged to bring their own tables if possible. Food: We expect to have on site concession service as in past years, but this will not be confirmed in advance. Power: There are outlets along the wall, but you need to bring your own extension cables. Raffle: There will be a raffle for prizes. Tickets will be sold on site. Must be present to win. Draw at 1pm. Sponsors: Welcomed to bring a table or two and sell/market on site and hang a banner. Sponsors donate prize(s) to the raffle. | 2014-68

July 5 | HEFA GAMES DAY | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Porters Lake Field 646 Harmony Way, Porters Lake NS | HALIFAX ELECTRIC FLYERS | Andrew Curran | 404-7763 | HEFA will host a GAMES DAY event complete with noon BBQ at their Porters Lake Field on Saturday July 5th, 2014. Numerous games for fixed wing aircraft as well as helicopters and

multi-copters are planned. Rain date will be Sunday July 6th, 2014 Open to all those with valid MAAC cards. Registration fee of \$5.00 | 2014-51

August 2 | Scale Aerobatic Contest IMAC | Competition | 1 Day | none | 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 will be \$10:00 to help cover the cost. For more information contact: Brandon Smith, e-mail Brandon-d-smith@hotmail.com or Andreas Ritter at aritter@east-link.ca | SOUTH SHORE RADIO CONTROL FLYING CLUB | 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. | 2014-20

August 3 | Annual Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | none | South Shore RC Flying Club Annual Fun Fly. At our Field of Big Lots Road in Blockhouse. BBQ, refreshments and prices. | SOUTH

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



SHORE RADIO CONTROL FLYING CLUB | Andreas Ritter | 902-275-2286 | aritter@eastlink.ca | South shore RC flying Club Annual Fun Fly. BBQ, refreshment and prices. Fly Gas, Nitro, Electric or Helicopters all welcome. | 2014-21

September 13 | HEFA Annual Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Porters Lake Field Exit 19 from Hwy 107, right turn, 646 Harmony Way, left turn to the field. | HALIFAX ELECTRIC FLYERS | Andrew Curran | 404-7763 | | The annual HEFA Fun Fly with noon BBQ will be held for the fourth time on Sept 13th, 2014 at the clubs Porters Lake Field. We hope to surpass the 2013 attendance of 32 this year so put us on your calendar of events. We will have a few games to bring some laughs. These games will involve both fixed wing aircraft, helis, and multicopters. As well, lots of good ole Fun Flying More details as the event draws closer. \$7.00 registration fee. Open to all with a valid MAAC card. | 2014-52

BRITISH COLUMBIA - C

May 17 | First person View Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | <http://www.kmasrc.ca/Club%20Location.htm> Kamloops, B.C. | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Mark Betuzzi | 250-374-3683 | mebetuzzi@shaw.ca | The Kamloops Model Airplane society is pleased to host a First person View fun-fly. <http://www.kmasrc.ca/> Dry camping is available at the field, Please contact Mark for access. Registration will take place at 9 a.m. on the 17th. The field is equipped with AC and a DC powered battery charging station. AC power is also available on one of the work tables in the pits. M.A.A.C. membership will be required. | 2014-61

May 30 | KMAS Spring Fun Fly | Fun Fly | 3 Days | Main Club Field | Check our web site (www.kmasrc.ca) for directions. | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Rob Dover | 2505546912 | | "KMAS Spring Fun Fly Come spend the weekend (F/S/S) with us and fly off our 600 foot paved runway. Flying is from 9AM til dark (or later). We will have pilot prizes and a concession available with burgers, hot dogs, pop, etc. Dry camping is available on a first come, first served basis (please advise us ahead of time so we can hold a spot for you). This is also the weekend before the Grindrod Spring Float Fly, so why not come fly with us and then head for the lake. We are only an hour and a bit from Sandy Point. | " | 2014-45

May 31 | SPRING FLOAT FLY | Fun Fly | 9 Days | Sandy point resort | Sandy Point Resort.--5km west of Salmon Arm BC.on Hwy 1 | GRINDROD AIR FORCE SOCIETY | 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 , | 2014-09

August 9 | High Country Big Bird | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | Field is located 3 hours from Vancouver. Take HWY #5 (Coquihalla) North to Exit 336, Logan Lake, Lac Le Jeune. Go toward Logan Lake. 6km (3miles) the field is on the left. | HIGH COUNTRY FLYERS | Roly Worsfold | 250-374-4405 | rolydd@telus.net | Hosted by I.M.A.A. Chapters 540 and 563 Fraser Valley and Thompson-Okanagan Big Birds - British Columbia Early Flyers Welcome - No Landing Fees, Dry Camping, Fri. Social - Sat. night Pot Luck Barbecue (BBQ Roast Beef to be provided cost t.b.a.) 700's+ runway. Open Flying Area - Sorry - No 3-D Flying (after 4PM o.k.) Web-site: www.highcountryflyers.homestead.com | 2014-60

MANITOBA NW ONTARIO - D

February 10 | test event Jason | Fun Fly | 5 Days | Main Club Field | test | LAKE OF THE WOODS AEROMODELERS | test Jason | test | | test event please ignore | 2014-46

June 7 | Rabbit lake Float Fly | Fun Fly | 2 Days | Rabbit Lake float & ski | Held at Garrow Park in Kenora | LAKE OF THE WOODS AEROMODELERS | Ron Pettigrew | 807-548-5643 | reptetigrew@bell.net | The Lake of the Woods Aero Modelers invite you and your family to join us for two days of flying from water at one of the best sites in Central Canada. The fifteenth Annual Rabbit Lake Float fly will be held June 7-8th at Garrow Park in the City of Kenora, Ontario. There will be a food concession on site and a great supper Sat. Night. Directions on the MAAC web-site. Contact Ron Pettigrew, 693 Carlton Road, Kenora, ON P9N 0B8 Ph. 807-548-5643 reptetigrew@bellnet.net | 2014-49

September 13 | End of Summer Rendevoez | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | see Google map | LAKE OF THE WOODS AEROMODELERS | Ron Pettigrew | 807-548-5643 | reptetigrew@bell.net | You and your family are invited to two days of flying and great fun on September 13-14,2014 at the Lake of the Woods Aero Modelers airfield in Kenora. Other visitors at the airfield might include moose, deer, Bald Eagles and bunny rabbits. Human spectators are very welcome. Bring lawn chairs. Also, bring many combat aircraft, because the competition is ruthless. There is a food concession on site. Directions - see map on MAAC Website under Lake of the Woods Aero Modelers | 2014-50

MIDDLE - E

January 18 | KW Flying Dutchmen Swap Meet | Swap Shop | 1 Day | Main Club Field | From London: Take the 401 East to exit 278B (King Street East/Hwy 8). Follow King Street and approx 3 km to on-ramp and merge onto Hwy 8 west. Follow Hwy-8W instructions below. From Toronto: Take the 401 West to exit 278. Keep right at the fork following signs for Kitchener/Waterloo and merge onto Hwy-08W. Follow Hwy-8W instructions below. From Hwy 8W: After about 5 km follow right-hand on-ramp into Hwy-7E(Guelph/Waterloo/86). Exit Hwy-86 at Regional road 15. Turn left onto King Street at first light. After about 1 km turn left onto Regional road 15/Lobsinger line. After 1.3 km turn right onto Twp Road 32/Three Bridges Road (signs point to Waterloo Rod & Gun Club as well as KW Flying Dutchmen). Turn left onto Bo-De Lane, follow it to the end. | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | Kevin King |

519-212-6767 | kevineking@live.ca | Hello All, Once again the KWFD will be hosting its annual Swap meet. Entrance fee is \$4 dollars at the door (Kids under 12 are free). It will cost \$5 to reserve a table. The event will take place at the Main Waterloo Rod and Gun Building (above our field) Date: Jan 18, 2014 Time: 1-3pm Location: KWFD Field/WRG Complex Tables can be reserved one of three ways. -Call me cell number (listed in the description) -Email me (link in the description) -PM me on RCCANADA (Youngest-PiperCub) Also, Following the swap meet we are having a wing night downstairs starting at 4 pm. | 2014-32

July 26 | Warbirds Over The Bay | Air Show/ Demo | 2 Days | Main Club Field | 1800 King Rd Burlington On North of the North Service RD (and Hwy 402) between Waterdown Rd and Brant St. | BURLINGTON RADIO CONTROL MODELERS CLUB INC. | Paul Chitty | 519-330-6611 | pchitty@bell.net | BRCM will once again be hosting ` Warbirds Over The Bay ` at the Bayview Park Model Airport overlooking beautiful Burlington Bay. Flying will be from the clubs newly extended 400 x 30ft blacktop runway or if you prefer the same size grass runway alongside. There is camping available (no hook ups) but power and toilets are available at the field. There will be food available all week end. There is ample space for sun tents and lots of parking for both pilots and spectators. Raffles and pilot draws will be taking place through the week end plus noon time combat flying. Plus night flying with fireworks. Open Military flying from 9.00AM to 4PM Sat and 10.00am to 2.00pm sunday at which time Pilot prizes will be awarded and Raffles drawn. Pilot Registration starts on Friday evening and from 8.300AM Sat and Sun Preregistration before July 1st is \$10.00 and \$15.00 on the week end. All military aircraft, any era, any size, Helicopters and Jets are welcome. Come for the week end, there are numerous Hotels and Restaurants within 10 mins of the field but camping will be the most fun. Come and join in the fun. Event major sponsors are MAAC and Skycraft Hobbies of Burlington. | 2014-13

September 6 | KW Flying Dutchmen Scale Rally | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | From London: Take the 401 East to exit 278B (King Street East/Hwy 8). Follow King Street and approx 3 km to on ramp and merge onto Hwy 8 west. Follow Hwy-8W instructions below. From Toronto: Take the 401 West to exit 278. Keep right at the fork following signs for Kitchener/Waterloo and merge onto Hwy-08W. Follow Hwy-8W instructions below. From Hwy 8W: After about 5 km follow right-hand on-ramp into Hwy-7E(Guelph/Waterloo/86). Exit Hwy-86 at Regional road 15. Turn left onto King Street at first light. After about 1 km turn left onto Regional road 15/Lobsinger line. After 1.3 km turn right onto Twp Road 32/Three Bridges Road (signs point to Waterloo Rod & Gun Club as well as KW Flying Dutchmen). Turn left onto Bo-De Lane, follow it to the end. | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | Kevin King | 519-212-6767 | kevineking@live.ca | 45th Annual KW Flying Dutchmen Scale Rally Waterloo Rod & Gun Complex (Near St. Jacobs) September 6 & 7th, 2014 Saturday 9:00 a.m. - 5:00 p.m. Sunday 9:00 a.m. - 3:00 p.m. Friday night we welcome the pilots with a corn roast in the evening. Flying begins at 9 a.m. each day, after the pilots meeting, and continues until 5 p.m. on Sat-

Calendar of Events



urday and 3 p.m. on Sunday. Saturday Night - Wine & Cheese 5-6 pm for pilots, Hamburgers & Hotdogs available after Wine and Cheese. There is also an 'Air Show' at 1:00 p.m. on both both days featuring aircraft from various eras, unique planes, helicopters, multi-engine aircraft and jets. Admission is \$7 per day for spectators, kids under 12 years \$1 per day. Pilots are Free!!! | 2014-31

NORTHERN - F

No Listings

OTTAWA VALLEY - G

March 1 | Winter Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | 5800 Frontier Road. Hwy 417 East of Ottawa to exit 96. Boundary Road South. Turn East on Devine. Turn North on Frontier. | STETSON FLYERS | Dan Marcotte | 613 830 3861 | marcottedaniel@sympatico.ca | Stetson Flyers welcomes you to the annual Winter Fun Fly. All aircraft types are welcome for a fun filled day of flying and a way to cheer on the spring. A modest landing fee donation will help pay for refreshments, etc. Valid 2014 MAAC and (for Stetsons) club membership is mandatory. For more information, please email Daniel Marcotte at marcottedaniel@sympatico.ca | 2014-36

May 24 | Rideau Flyers Open House | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | 1675 Phalen Rd. East, Kars, Ontario | RIDEAU RC FLYERS | Doug Culham | 613-858-5537 | deculham@rogers.com | Come and join Rideau Flyers at their annual open house. Enjoy the park-like environment and 400' paved runway. | 2014-62

June 7 | Ed Rae Memorial Fun Fly Weekend | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | 5800 Frontier Road, Ottawa. Stetson Field is located south of Highway 417, east of Ottawa. Take Exit 96 South (Boundary Road) Take Boundary Road south. Turn East on Devine. Turn North on Frontier Road. | STETSON FLYERS | Dan Marcotte | 613-830-3861 | marcottedaniel@sympatico.ca | Stetsons invite you to join us for a season opening weekend of fun flying with all types of aircraft and helis. Enjoy two days of sport flying with a few fun events for a little spice, and the always great Stetson Canteen for your lunch hour pleasure! We will add an Aerobatics Clinic and Fun Fly this year to help launch your aerobatics flying for the season! AM Setup seminars and PM coaching will be offered. For additional information email Dan Marcotte at marcottedaniel@sympatico.ca | 2014-34

June 21 | Electric Ducted Fan Fun Fly | Fun Fly | 3 Days | Main Club Field | 1675 Phalen Rd. East Kars Ontario | RIDEAU RC FLYERS | Doug Culham | 613-859-5537 | deculham@rogers.com | Rideau Flyers signature event: 1st flights Friday pm, Saturday event day and Sunday am last flights. Come and enjoy this family event. There is lots of parking, and camping is available on site. | 2014-63

July 5 | STETSONS IMAC Competition | Competition | 2 Days | Main Club Field | 5800 Frontier Road, Ottawa, ON, Canada. The Stetson Flyers field is 20 minutes East of Ottawa city on the 417 highway, exit at Boundary Road. South on Boundary Road. East on Devine. North on Frontier. | STETSON FLYERS | Gary Robertson | 613 746 4209 | garyr75@hotmail.com | Stetsons are pleased to host a full weekend of IMAC competitive aerobatics at the Stetson Field. Friday afternoon practice available. Please share

the Friday skies with members. Pilots meeting 8:30AM Saturday and Sunday. First flights 9AM. Saturday evening dinner will be organized. The Stetson Canteen will be open for lunch both days. Limited camping onsite. Regrets, no hookups or power. Come join us for a great weekend! | 2014-35

July 19 | Second Annual Scale Over Ottawa | Competition | 2 Days | Main Club Field | 5800 Frontier Road. Hwy 417 East of Ottawa to exit 96. Boundary Road South. Turn East on Devine. Turn North on Frontier. | STETSON FLYERS | Simon (Goose) Nadler | 613 883-3367 | goose@goosesworld.com | info@scaleoverottawa.ca | 2nd Annual Scale over Ottawa Competition & Fun Fly! Come and join us for this two day scale aircraft extravaganza celebrating some of the finest examples of rc aircraft in and around our zone. Saturday July 19 is competition day where pilots will have an opportunity to fly in either Fun Scale or Sport Scale classes. Sunday July 20 is a scale fun-fly where all types of scale aircraft are invited to fly in a relaxed and friendly environment. RV'ss & trailers welcome Friday and Saturday night (no hookups), restaurants close by, canteen running both days. Be a part of this awesome event and contribute to reigniting scale flying in zone G! Saturday Competition entry fee: \$15 Sunday Fun Fly entry fee: \$10 or free if pilots competed on the Saturday. <http://www.scaleoverottawa.ca> | 2014-43

July 26 | The Annual Pond Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | The Pond | 1 km north of Phalen Rd. East on 1st line, Rideau Township, follow the signs. | RIDEAU RC FLYERS | Bill Nickel | 613-852-8811 | sltnpepr@rogers.com | Come Join Rideau Flyers at the Family Annual Pond Fun Fly. Food will be available. 2.4 only. | 2014-66

August 16 | 27th Annual Kingston IMAA Giant Rally | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | Directions: <http://www.krcm.org/map.pdf> | KINGSTON R/C MODELLERS | Dave Penchuk | dave.penchuk@sympatico.ca | August 16-17, 2014 - 27th Annual Kingston IMAA Giant Rally. Hosted by the Kingston Radio Control Modellers and IMAA Chapter 217. Registration at 8:00 am and flying from 9:00 - 5:00pm on both days. 400 ft grass runway. Limited camping, no hookups. Concession, Kingston style Saturday night feast. Raffles and door prizes. Rule 80" wingspan for monoplanes, 60" for biplanes or 1/4 scale. IMAA sanctioned and IMAA rules apply. Must be current member of MAAC or AMA. Contact: Dave Penchuk, cell: (613) 795-6076, Email: dave.penchuk@sympatico.ca or Rolly Siemonsen, home: (613) 389-3631, cell (613) 572-3631 Email: roly@bell.net Directions: <http://www.krcm.org/map.pdf> Website: <http://www.giantscalecanada.com> | 2014-44

August 23 | Stetsons Heli Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Stetson Field is located south Hwy 417 East at Exit 96. (Boundary Road) Take Boundary Road exit south, turn left on Devine and turn left on Frontier | STETSON FLYERS | Jim Denyer | 613 744 4574 | djdenyer@rogers.com | Come on over Heli Pilots! Bring all your rotary wing equipment out for a full day of fun at Stetson Field. Single and multi-rotor craft of all types are welcome. Hot-Dog it up, show off that new Scale job, and wow us with your platform capabilities! It's all fun! We hope to start something here that will grow to become an annual event, so help us reach that goal and support

this. | 2014-38

September 6 | IMAA Giant Scale Rally & Pig Roast | Fun Fly | 2 Days | Main Club Field | Stetson Field is located south Hwy 417 East at Exit 96. (Boundary Road) Take Boundary Road exit south, turn left on Devine and turn left on Frontier | STETSON FLYERS | Scott Clarke | 613 252 5908 | soclarke@rogers.com | Please join us again this year for a BIG weekend of IMAA Giant Scale fun featuring the very popular Roast Pig dinner on Saturday afternoon. MAAC or AMA is required and all aircraft must be IMAA legal. Flight line opens at 9am both days and a landing fee of \$10 will be charged. Stetson Canteen will be available. Camping is available onsite (no hookups). For more information please email Scott Clarke at giantscale@rcaviator.ca | 2014-37

BC COASTAL - H

No Listings

QUEBEC - I

No Listings

ST. LAWRENCE - J

No Listings

SASKATCHEWAN - K

March 22 | Annual Club Model Display | Display | 2 Days | Western Development Museum Moose Jaw | 50 Diefenbaker Drive, Moose Jaw Sk. North end of the City, on east side of the main drag! | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | Kerry Olson | 306-972-7748 | ticktb00@shaw.ca | In conjunction with the Thunder Creek Model Railroad Club (TCMRC) annual display to be held at the Moose Jaw Western Development Museum, the Moose Jaw Radio Control Aircraft Club (MJRCAC) will be displaying member aircrafts. The weekend of the event will be held on March 22 & 23, 2014. Our member display will be part of the itinerary set in the beautiful Western Development Museum Facility, here in Moose Jaw. You will see a vast collection 'Planes, Trains, and Automobiles' and a lot, lot more. Be prepared to spend some worth while time taking it all in! This will be the 19th show TCMRC have put on and include club modules attending from Saskatchewan and Alberta. Our members of the MJRCAC will have a vast array of models for show and tell. We will have members in attendance for the weekend festivities. There will be a nominal admission charge (last year a donation to the Food Bank, discounted the fee)- stay posted to our Facebook Page for updates as we get closer to the event, at: <https://www.facebook.com/MJRCACaircraftClub?ref=hl> The WDM web site is at: <http://wdm.ca/mj.htm> |

June 21 | 2014 MJRCAC Club FUN FLY | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | MJRCAC Club Flying Field North West side of Moose Jaw, West of the Hamilton Flats, off High Street... watch for signage / directions. | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | 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/MJRCACaircraftClub> OR the Web site - <https://mjrc.ca/> BBQ Hamburgers & condiments

Calendar of Events



available. Club Trainer available for Introductory Flight. | 2014-08

SOUTH EAST - L

February 9 | Toronto West Swap Meet | Swap Shop | 1 Day | CPEW Union Hall 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario | The Swap Shop will be held at the CPEW Union Hall, located at 785 Pacific Road Units 13 and 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wyecroft Road and is South of the QEW between Bronte Road and Third Line. You are invited to look up our web site at: www.omfc.org for a map, further directions and GPS co-ordinates. 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. | OAKVILLE MFC INC. | 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. | 2014-11

February 16 | 4th Annual RC Swap Meet | Swap Shop | 1 Day | not at field | Odas Park, 4500 Fairgrounds Road, Orillia take hwy.11 north to Orillia, then Hwy.12 west to Fairgrounds road, turn right, first building on left. | 6TH DIVISION FLYERS CLUB INC. O/A ORILLIA AERO MODELLERS | 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. | 2014-12

March 16 | After-Expo Funfly | Fun Fly | 1 Day | Markham Fairground | Markham Fairground 10801 McCowan Rd Markham ON L3P-3J3 | AURORA MODEL AIRCRAFT CLUB | Avi Persaud | 289-338-6501 | persaudesign@gmail.com | TBA | 2014-20

March 16 | R/C Expo and Swap Meet 2014 | Swap Shop | 1 Day | Markham Fairgrounds | Markham Fairground 10801 McCowan Rd Markham ON L3P-3J3 | AURORA MODEL AIRCRAFT CLUB | Avi Persaud | 289-338-6501 | persaudesign@gmail.com | TBA | 2014-29

June 7 | Oakville Milton Electric Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Oakville Milton Flying Club, North field Drumquin Park. Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our flying field. | OAKVILLE MFC INC. | Denis Loo | (905)-495-2382 | denis.kc.loo@gmail.com | Oakville Milton Flying Club, North field Drumquin Park. Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our

flying field. Event details The Oakville Milton Flying Club is once again holding its annual Electric Fun Fly. Saturday June 7th, 2014. Rain date June 8th, 2014. Dust off your favourite electric plane(s), charge up some batteries and come on out and join us. Food and drinks available. Prizes go to lucky pilots. Directions to the field as follows: Oakville Milton Flying Club, North field Drumquin Park. Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our flying field. All MAAC members in good standing are welcome to fly with us guests welcomed to watch. See you there. | 2014-53

June 22 | Annual Air Show | Air Show/Demo | 1 Day | Main Club Field | Event Address/Directions To get to the flying field drive along Trafalgar Road to Britannia Road. Turn West at the lights. Proceed along approximately 200 yards to the Drumquin Park entrance on your right (North Side) opposite Terra Garden Center. | OAKVILLE MFC INC. | Terry Sears | (905)-844-4048 | searst7281@gmail.com | Event Address/Directions To get to the flying field drive along Trafalgar Road to Britannia Road. Turn West at the lights. Proceed along approximately 200 yards to the Drumquin Park entrance on your right (North Side) opposite Terra Garden Center. Event details The Oakville/Milton Flying Club will be having its Annual Airshow in support of the Oakville Fareshare Food Bank on June 22th, 2014. The show will be held between the hours of 12:30pm to 3:00pm at the clubs main flying field located at Drumquin Park in Milton. Food and drinks will be available. There will be a variety of models performing including war birds, aerobatic planes, gliders and some special surprises. After the show the visitors are invited to fly some of our training planes that will be made available for use under the direction and supervision of club instructors. To get to the flying field from the South take Trafalgar road north to Britannia Road and turn Left at the lights. Proceed west approximately 200 yards to the Drumquin Park entrance on your right (North Side) opposite Terra Garden Center. From the North take Trafalgar road south to Britannia road and turn right at the lights. Proceed west approximately 200 yards to the Drumquin Park entrance on your right (North Side) opposite Terra Garden Center. The public is asked to make a donation of food or cash for the Foodsahre Food Bank by way of admission | 2014-54

July 19 | OMFC Summer Fun Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our flying field. | OAKVILLE MFC INC. | Terry Sears | (905)-844-4048 | searst7281@gmail.com | Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our flying field. Event details All Oakville Milton Flying Club members and family are invited to come out to our main flying field. When: July 19, 2014. Where: Main Club North Field From: 9:30am to 3:00pm. This is your event, so come on out and support your club. Bring your favourite aircraft. All types of models are welcome. Enjoy a great day of flying and fun with your friends and fellow club members. Weather permitting. Food and Drinks will be available. Draw prizes for lucky fliers. See you

there. | 2014-55

July 26 | 2014 Oakville Milton Precision Aerobatic Contest | Competition | 2 Days | Main Club Field | Event Address/Directions Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our club flying field. | OAKVILLE MFC INC. | Jim Eichenberg | (905)-849-9721 | jeichen@idirect.com | Event Address/Directions Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. The parking area is located at our club flying field. Event details 2014 Oakville Milton Precision Aerobatic Contest Hosted by the Oakville Milton Flying Club July 26th and 27th 2014. MAAC Sanctioned event involving all Pattern Classes: Sportsman, Intermediate, Advanced, Masters and F.A.I. Pre-registration by mail, phone or email to the C.D. \$30.00 with a letter of intent or \$45.00 on the day of the contest. Send no money. Pay at the contest. Start time 0900 H Saturday. Registration 0700 to 0830 H Saturday. C.D. Jim Eichenberg (905)-849-9721, email: jeichen@idirect.com. Ass't. C.D. Brian Anderson (905)-826-3168 email: banderson@sympatico.ca. Points will be awarded toward the S.E. Zone Championship. Camping is not available at the field. Check with the C.D. if you wish to camp. | 2014-56

SOUTH WEST - M

February 8 | Snow Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | Forest Lakeside Flyers Club Field which is located on the Proof Line Road, west off Hwy #21, approx. 4 Km north of Forest Ontario | FOREST LAKESIDE FLYERS | Stuart Schroeder | 519-344-1253 | stuart.schroeder@distributel.net | Saturday February 8, 2014- Forest Lakeside Flyers Annual 'Snow Fly' at their club field, west off Hwy #21 on the Proof Line Road, approx 4 Km north of Forest Ontario. Heated shelter and free coffee and chili lunch for all MAAC members. Flying 10 am til 1 pm. Contact: Stuart Schroeder 519-344-1253 | 2014-18

February 8 | Snow Fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | To be held at our Club Field, west off Hwy #21 on Proof Line Road, approx. 4 km north of Forest, Ontario. | FOREST LAKESIDE FLYERS | Stuart Schroeder | 519-344-1253 | stuart.schroeder@distributel.net | Saturday Feb 8, 2014- Forest Lakeside Flyers Annual 'Snow Fly' at their club field, west off Hwy #21 on the Proof Line Road, approx 4 kms north of Forest Ontario. Heated shelter and free coffee and chili lunch for all MAAC members. Flying 10 am til 1 pm. Contact: Stuart Schroeder 519-344-1253 | 2014-17

March 29 | ANNUAL MALL SHOW | Display | 1 Day | WHITE OAKS MALL | 1105 Wellington Rd. London, Ont. N6E1V4 3 KLM North of the 401 off Wellington St. wellington & Bradley | FOREST CITY FLYERS INC | Chuck Phair | 519-471-7331 | caphair@rogers.com | White Oaks Annual Mall Show Static Displays All Types of RC Models Resource Table RC Flight Simulator RC Videos | 2014-39

June 14 | SRCF Funfly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | 1164 Sideroad #30 South Bruce | SAUGREEN RC FLYERS | Eric Wilston | 519-364-7769 | | You're invited to come and fly with us on June 14. Fun fly starts at 10 am. Rain date is the 15th. See you there. | 2014-33

July 25 | Wingham Jet Rally | Fun Fly | 3 Days | Main Club Field | Located just east of Wingham Ontario on Highway 86. | WINGHAM JET CLUB | Blair Howkins | 416-432-3871 | blairhowkins@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. | 2014-19

August 2 | 37th Annual Memorial Scale Rally | Air Show/Demo | 1 Day | Main Club Field | 2590 Petrolia Line, St Clair, on the North side, 500 meters east of the intersection with Plank Road. | BLUEWATER R/C FLYERS | Jason Spence | 226 402 0458 | smoke-on@live.ca | The Bluewater RC Flyers will once again be hosting the 37th Annual Memorial Scale Rally at the main club field on the August Civic holiday week end. Please come along and enjoy a day of fun, fellowship and flying from the great grass field. The field can accommodate most aircraft from small electrics to large jets, all are welcome. Food and raffles all day. There is primitive camping if you wish to stay overnight. Pilot registration is free but there will be a \$5.00 a car parking for spectators. We are also collecting non perishable food items for our local food bank. Please contact Jay Spence for further information at smoke-on@live.ca | 2014-48

August 15 | Sky Harbour RC Air Show | Fun Fly | 3 Days | Goderich Airport | 33874 Airport Rd Goderich, ON N7A 3Y2 | SKY HARBOUR MODELERS | Jeff Squire | 519-524-5241 | skyharbourrc@gmail.com | Sky Harbour Modelers are hosting a Model Air Show and Fun Fly at the Sky Harbour Airport in Goderich. Fly from a 3000' long by 50' wide paved runway or a grass strip. Turbine powered models welcomed. Over 500 spectators and 45 pilots attended in 2013. Friday August 15th is a setup and test flight day. The model airshow and fun fly will take place on Saturday August 16th from 9am till 5pm and Sunday August 17th from 9am till 3pm. Mostly open flying times except for air show which goes Saturday and Sunday from noon till 1pm. Great pilot prizes to be won and food available on site to purchase. Free overnight camping on site (no hookups) and also a block of limited hotel rooms at the luxurious Benmiller Inn are on reserve at a substantial discounted rate. Overnight hangar storage available. Bring proof of valid MAAC. \$25 pilot entry fee for weekend - includes a free hot lunch for first 30 pilots to register for the weekend. \$15 entry fee for Sunday only. Contact Jeff Squire at skyharbourrc@gmail.com or 519-524-5241 for more info and to register. | 2014-47

August 31 | labour day weekend fun fly | Fun Fly | 1 Day | Main Club Field | 2150 River Road, London | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | Andy Richardson | | andrewrichardson@rogers.com | LMCA Labour Day Weekend Fun Fly No landing fee, flying games, prizes, BBQ. All skill levels welcome. All MAAC members are invited to join us at our club field on River Road, just off Veterans Parkway, for some flying fun to celebrate another season. We look forward to see-

Vol circulaire acrobatique suite de la page 52

performance; certains d'entre nous songerons sûrement à en installer sur notre prochain projet. Vous trouverez ici une photo du magnifique Jester de Bruce muni des plaques en question.

ÉPREUVES DE F2B

Finalement, je vous offre le compte-rendu suivant sur les épreuves de qualification d'équipe F2B du samedi 14 septembre 2013 au parc Crowland à Niagara Falls (Ontario).

Ces épreuves ont été dirigées par le directeur de concours John McFayden à l'aide des règlements actuels de la FAI; des concurrents chevronnés, Dave Kelly, Geoff Higgs et Chris Brownhill ont agi à titre de juges. Naomi Macklem s'est occupée du pointage.

Quatre pilotes se sont inscrits : Kons-tantijn Bajaikine (MAAC 61045), Kim

Doherty (MAAC 32008), Peter Hanson (MAAC 65002) et John McFayden (MAAC 14681L).

Chaque concurrent a accompli trois vols officiels. Les conditions météo étaient idéales puisque le Soleil brillait et il ne soufflait qu'une petite brise.

Les résultats sont les suivants :

Pilote	vol 1	vol 2	vol 3
P Hanson	141.56	147.8	149.5
K Bajaikine	144.06	144.7	146.76
K Doherty	139.13	141.5	141.93
J McFayden	124.63	133.66	137.93

C'est donc une équipe très talentueuse de F2B qui représentera le MAAC au Championnat mondial de vol circulaire en Pologne, l'été prochain.

Sentez-vous bien à l'aise d'envoyer une photo et une description de votre plus récent projet ou concours. ✈

Avions Flotteurs suite de la page 59

« Le gouvernail d'hydravion aidera véritablement à contrôler l'appareil. Notez que le gouvernail devrait pouvoir pivoter vers le haut à mesure qu'augmentent la vitesse de glissement ou si les flotteurs frappent des bosses.

« Il est plus facile d'endommager les flotteurs ou les coques et il est plus difficile de réparer les dommages. Histoire de mieux les protéger, j'applique du ruban d'électricien sur les sections à risque des flotteurs.

« La neige est plus molle que l'eau lors de journées de vol idéales. Si votre maquette atterrit un peu dur, la neige limitera les dommages.

Notes de vol hivernal :

« C'est l'hiver; habillez-vous chaudement. Au Club d'Ajax, nous sommes chanceux. Nous disposons d'un abri et d'un poêle à bois afin de nous réchauffer entre les vols. D'expérience, les gants à dimension unique vous laissent bien sentir les manettes sur votre émetteur et ils vous procurent suffisamment de chaleur pour effectuer un vol de 10 à 15 minutes à l'extérieur.

« Faites évoluer votre maquette près du terrain ! C'est plus important en hiver puisque vous ne connaissez pas la

profondeur de la neige, ce qui compliquera la marche si vous récupérez votre maquette. Aussi, les avions plus petits se sont véritablement enfouis sous la neige, ce qui rendra difficile la découverte des lieux de l'accident.

« Un dernier mot : sans le couvert de feuilles sur le terrain, n'importe quel objet qui entrera en contact avec votre maquette lui infligera probablement davantage de dommage. Ne me demandez pas pourquoi je le sais !

« L'hiver, j'ai piloté mon Cub sur flotteurs, mon hydravion à coque de la Garde côtière et l'année dernière, j'ai piloté mon Seamaster (qu'a construit Ross Gammage) sans problèmes. Bill Thorne, un membre du Club d'Ajax, a monté un Twist (de Hangar 9) sur flotteurs et se plaît beaucoup à le faire voler l'hiver.

« Maintenant que la neige se retrouve sur le sol, la maquette la plus facile à utiliser en est une de combat (sans train d'atterrissage) et munie d'un petit patin sous le fuselage. Notez qu'il vaut mieux ajuster l'hélice pour qu'elle soit horizontale à l'arrêt du moteur, sans quoi, vous vivrez le syndrome d'une hélice par vol. » ✈

ing you.(Come try out our new Geotek runway!) | 2014-57

October 19 | 26th Annual Swap Meet | Swap Meet | 1 Day | Carling Heights Community Centre | Carling Heights Community Centre 656 Elizabeth Street, London Ontario | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | Andy Richardson | | andrewrichardson@rogers.com | Save the

Date! OCTOBER 19th, 2014 One of the BIGGEST swap meets in Ontario! The new location received rave reviews from vendors and buyers alike. Visit www.londonmodelaircraftclub.com for further details to come, map and directions. | 2014-58

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

Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!

613-392-1111

We are at the corner
of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

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! Hokusei Goldwing Motor ESC

Watt A Plane Com

EPP, Balsa, Carbon Fibre

Awesome Bargains!

For Example: Red Eagle 49-in EPP 3D Plane
Only \$79.99 Shipped to Your Door
Better deal than HobbyKing's!

Breeze Edge-540 Pulama
Hamilton, Ontario Extra-300 Skywing

FREE SHIPPING www.wattaplane.com



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		

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

BLADE Blade 180 QX HD BNF

HD video and image capture capabilities!

- Length: 11.5"
- Weight: 3.35 oz
- Rotorspan: 14"
- Exclusive SAFE™ technology
- Flight battery and charger included
- Durable lightweight airframe



BLH7400 (RTF) **\$188.99**
BLH7480 (BNF) **\$157.99**

SAITO FG-11 (.62ci) 4-Stroke Gas w/Muff/Ign

- Displacement: 0.66 cu. in.
- Stroke: 0.75"
- Bore: 1.06 in
- Weight: 25.4 oz
- RPM Range: 2000 - 9500
- Prop Range: 12x8 - 13x8
- Type: 4-stroke airplane engine
- Cylinders: Single



SAIFG11 **\$399.99**



Also Available
82ci SAIFG14C **\$419.99**

HANGAR 9 DHC-2 Beaver 30cc ARF

- Wingspan: 110"
- Length: 66"
- Weight: 16.5 - 17.25 lbs
- Quick connect/disconnect struts simplify field assembly
- Instrument panel and seat details included
- High-quality wood construction with laser-cut parts
- Two-piece, plug-in wings and stabilizers



HAN4545 **\$734.99**

RealFlight 7 w/InterLink Elite Mode 2

- Over 90 planes to fly
- Over 30 helicopters
- PhotoField™ flying sites
- RealPhysics™
- Training Aids
- Virtual Flight Instructors



GPMZ4500 **\$179.99**

RealFlight 7 w/Tactic TTX600

Works with "AnyLink"

- Comes with working radio!
- Over 90 planes to fly
- Over 30 helicopters
- RealPhysics™
- Training Aids
- PhotoField™ flying sites
- Virtual Flight Instructors



GPMZ4510 **\$189.99**

RealFlight 7 w/Transmitter Interface Only

- Use your own radio!
- Over 90 planes to fly
- Over 30 helicopters
- RealPhysics™
- Training Aids
- PhotoField™ flying sites
- Virtual Flight Instructors



GPMZ4504 **\$119.99**

RealFlight 7 Upgrade For G4 and Above

If you already have RealFlight, you don't have to purchase a complete edition of RF7 to enjoy the latest advances in the world's #1 R/C flight simulator. All you need is this upgrade disk and the controller that came with your older version of compatible RealFlight software.



GPMZ4508 **\$52.99**

Flyzone AIRCORE

How high will you soar?

Build a fleet of aircraft quickly and easily... Fly any airframe with one Power Core and any SLT radio... that's the AirCore Advantage!

1: Pick any airframe

Principle FLZA3903 Wingspan: 22" **\$41.99**

Miss America P-51 FLZA3910 Wingspan: 22" **\$46.99**

Cathy II P-51 Mustang FLZA3904 Wingspan: 22" **\$46.99**

Messerschmitt Me-109 FLZA3906 Wingspan: 22" **\$46.99**

2: Install the Power Core



FLZA6400 **\$62.99**

Precision molded Power Core snaps into airframe and connects to pushrods with magnets. Easily swappable between airframes.

\$ Priceless!



Have Fun!

SkyScout RTF - Ready to go!

- Inc Hitec electronics
- Wingspan: 54.5"
- Weight: 24.5 oz
- Length: 38.6"
- Wing Area: 372 sq."
- Wing Loading: 5.47 oz/sq.ft.



HIT13207 **\$262.99**

PNP P-51D Mustang Plug 2 go!

Just add receiver and battery!

- Wingspan: 29.5"
- Weight: 15 oz
- Length: 25.5"
- Motor: WBL-1200
- ESC: WBE-12A



HIT13610 **\$124.99**



PNP F4U Corsair Plug 2 go!

Just add receiver and battery!

- Wingspan: 29.5"
- Weight: 14.8 oz
- Length: 24"
- Motor: WBL-1300
- ESC: WBE-12A



HIT13611 **\$124.99**

PNP Hawker Hurricane Plug 2 go!

Just add receiver and battery!

- Wingspan: 29.5"
- Weight: 14.9 oz
- Length: 24.5"
- Motor: WBL-1300
- ESC: WBE-12A



HIT13612 **\$124.99**

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)