

# Model Aviation

## CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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



# www.FUNFLYCUBA.com

The Caribbean's Premier RC FLYING Event MARCH 2015  
7 Nights ALL-INCLUSIVE /3 Days of Flying/5 Star Resort



Call Now For  
More Details  
807-474-1641

marlin  travel™

“FLY” SOUTH THIS WINTER



Melia Varadero  
5 Star All Inclusive





# HOBBY



# WHOLESALE

**BUSINESS HOURS** (MST)  
 Mon-Wed: 10 am - 6 pm Sat: 10 am - 5 pm  
 Thurs & Fri: 10 am - 9 pm Sun: 11 am - 4 pm

**HOLIDAY HOURS**  
 December 1-26  
 Mon-Fri: 10 am - 9 pm Dec 24: 10 am - 4 pm  
 Sat: 10 am - 5 pm Dec 25: Closed  
 Sun: 11 am - 5 pm Dec 26: 10 am - 5 pm

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



[WWW.HOBBYWHOLESALE.COM](http://WWW.HOBBYWHOLESALE.COM)

## SIMULATORS



### R/C Pro V5.0

- improved airplane/helicopter physics
- over 200 models
- improved model editing
- DX4e Tx

RTM50R4400 - \$ 175.99

### Software only

RTM5000 - \$ 143.99



### RealFlight G7

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

### RF7 w/InterLink Elite Controller Edition

GPMZ4500 - \$ 184.99

### RF7 w/USB Interface

GMZ4504 - \$ 139.99

### RF7 w/TTX600 Transmitter & Interface

GPMZ4510 - \$ 194.99

## OS

### GF30 4-stroke Gas

- OSMG0798 - \$ 779.99
- RPM: 1800-9000; - 2.76 hp
- weight: 34.9 oz
- ideal for 20cc gas models

### GGT15 w/muffler

- OSMG1513 - \$ 449.99
- 15cc gasoline engine
- weight: 21.5 oz
- ideal for .61-.91 2-stroke models



### Proto X Nano Quadcopter RTF

ESTE48 - \$ 33.99 each

Now in 6 different colors!

- 1.8 in x 1.8 in
- 0.40 oz
- 2.4GHz radio

\* 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.)

## TACTIC

### TTX650 2.4GHz 6 Ch Tx

TACJ2650 - \$ 164.99

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



### DX6

SPEKTRUM

SPM6700 - \$ 254.99

- 6 Ch system w/AR610 Rx
- up to 250 model memory
- voice alerts/wireless trainer
- built-in telemetry



## Heli-Max

### ISQ V-Cam Quadcopter

HMXE0836 - RTF - \$ 139.99

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



### 230S: Quadcopter RTF w/camera

HMXE0846 - \$ 199.99

- Actual Directional Control
- 1200mAh Li-Po with charger
- 4 Ch 2.4GHz radio
- 2GB micro SD card; - 5.7 in rotor diameter



SPEKTRUM

### Ultra Micro FPV System

SPMVS1100 - \$ 384.99

- All-in-one Micro First Person View System (FPV)
- Incl.: - VA1100 FPV camera
- Fat Shark headset with digital head tracking
- 760mAh 7.4V Li-Po battery/charger



hobbyzone

### Sport Cub S RTF

HBZ4400 - \$ 142.99

- SAFE Technology
- Li-Po battery/charger; - 2.4GHz radio
- Micro FPV compatible; - 24.3 in wingspan

HBZ4480 - BNF - \$ 109.99



## Flyzone

### DHC-2 Beaver

FLZA4020 - RTF - \$ 329.99

- Incl.: - floats/fixed gear;
- Tactic 6 Ch 2.4GHz radio;
- ailerons and flaps
- wingspan: 59.5 in; length: 38.5 in



### DHC-2 Beaver Island Wings Ed Rx-R

FLZA4024 - \$ 219.99

- Incl.: - floats and landing gear
- working navigation and landing lights
- brushless outrunner motor
- 40Amp ESC/servos; - wingspan: 59.5 in



FLZA4032 - Tx-R - \$ 252.99

## Eflite

### UMX F4U Corsair

EFLU2600 - RTF - \$ 154.99

- AS3X technology
- 15.9 in wingspan
- 4 Ch 2.4GHz radio; - Li-Po battery/charger



### UMX B-17G Flying Fortress BNF

EFLU5380 - \$ 175.99

- AS3X Technology
- 26.0 in wingspan; - 18.3 in long
- DSMX 2.4GHz radio; - Li-Po battery/charger



### FVP Vapor RTF with Headset

EFLU6600 - \$ 494.99

- 14.8 in wingspan
- Incl.: - Fat Shark V4 headset
- 4Ch DSMX radio
- Li-Po battery/charger
- VS 1100 Micro FPV System



## Eflite BLADE

### Blade 350 QX2 AP Combo

BLH7900 - Ready to Fly - \$ 999.99

- Incl.: DX4 Tx; - C-Go;
- 1080p camera
- 2-Axis Brushless Gimbal;
- Li-Po battery/charger; - improved GPS



**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





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  
2220 25 Ave NW, Calgary, AB T2M 2C1  
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.

# Model Aviation CANADA



Contents	November 2014 - Vol. 45 No. 6
Mot du président	4
President's Report	5
Obituaries	7
Un fauteuil roulant doté d'ailes RC Par Marc Cayouette	30
A Wheelchair with RC Wings By Marc Cayouette	31
Rideau Valley Modellers Float Fly by Ken Park	33
The Maple Leaf by Parker Leung	34
Scale Aerobatics Worlds	66
Trading Post	69
Hobbyshops Canada	73
The Last Page	77

#### ZONE COLUMNS

Alberta (A)	10
Alberta (A)	11
Atlantic (B) / Atlantique (B)	12
British Columbia (C) / Colombie-Britannique (C)	13
Manitoba - North-West Ontario (D)	
Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	14
Northern (F) / Nord (F)	15
Middle (E) / Milieu (E)	17
Vallée de l'Outaouais (G)	18
Ottawa Valley (G)	19
Colombie-Britannique – zone côtière (H)	20
BC Coastal (H)	21
Québec (I)	22
Québec (I)	23
St Laurent (J)	24
St Lawrence (J)	25
Saskatchewan (K)	26
Saskatchewan (K)	27
Sud ouest (M)	28
South West Ontario (M)	29

#### COMMITTEE COLUMNS

Archives	35
Public Relations / Relations Publiques	36
Beginner / Débutants	37
Vol par immersion (FPV)	40
First Person View (FPV)	41
MultiRotors	42
MultiRotors	43
Radio Spectrum / Spectre radio	44
Safety / Sécurité	45
SAM / vol libre	46
SAM / Free Flight	47
Vol Libre Intérieur	48
Free Flight Indoor	49
Vol circulaire	50
Control Line	51
Vol circulaire acrobatique	52
Control Line Aerobatics	53
R/C Combat	54
R/C Combat	55
RC float / Hydravions	57
Electric / Électriques	58
RC Giant / Copie Volantes Géantes	59
Avions à réaction	60
RC Jet	61
Pylônes	62
Pylon	63
RC Precision Aerobatics	
Acrobatie de précision RC	64
RC Sailplane / Planeurs télécommandés	65
Scale Aerobatics	
Acrobatie de copies volantes RC	67
RC Scale RC - Copies Volantes	68



John Liddard, left, used his multi-rotor to give Jen-nica Gagne, centre, and her mother Krista Gagne an new perspective on her Jennica's world. Read more on page 30 and 31.

Photo by Marc Cayouette



# Mot du président



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

Au moment où je rédige cette plus récente chronique, la saison de vol se termine et elle s'est déroulée en toute sécurité.

Bien que Dame nature ait lancé sa part de défis en certains endroits du pays, je semble comprendre que la plupart des rassemblements ont eu lieu à la date prévue et qu'ils ont été couronnés de succès.

Je ne saurais suffisamment insister sur l'importance de piloter nos maquettes de façon sécuritaire et à quel point je suis sincèrement fier de ce souci que vous avez de poursuivre vos vols de cette façon. Je me suis rendu à bon nombre d'événements et les efforts qu'ont déployés les clubs à cet effet m'ont impressionné, tout autant que les résultats obtenus.

## LE PRÉSIDENT BOHÈME

J'ai aussi effectué deux voyages importants cette année afin de vous représenter à titre de président du MAAC. Comme je l'ai annoncé plus tôt, j'ai imité mon pèlerinage vers l'Ouest canadien, l'année dernière, cette fois avec un périple dans l'Est du Canada. Tina et moi sommes partis le 10 août et au terme de 14 jours et après avoir roulé sur un peu plus de 6 000 km, nous nous étions arrêtés au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. Dans la semaine suivant notre retour, Tina et moi sommes repartis, cette fois à Muncie (Indiana) à l'occasion du Championnat mondial de l'IMAC afin d'appuyer notre contingent canadien, de même que pour représenter le MAAC auprès de nos collègues américains.

Au cours de notre voyage en Atlantique nous avons rendu visite à plusieurs clubs et nous avons parlé à plusieurs re-

présentants. Premièrement, je remercie sincèrement les directeurs de club qui étaient au courant de mon horaire de voyage et qui se sont donnés beaucoup de mal afin de s'assurer que les clubs nous accueillent. Nous avons réussi à rencontrer directement plusieurs modélistes accueillants et nous avons reçu de franches réactions quant aux affaires du MAAC, de même qu'au sujet d'enjeux locaux qui leur étaient propres. Certaines de nos rencontres impliquaient plusieurs clubs, une expérience valorisante que j'ai beaucoup appréciée.

J'ai énuméré une brève liste des commentaires qui sont ressortis :

1. En général, le niveau de satisfaction sur l'équipe actuelle de Leadership du MAAC et sur le travail accompli est très bon.

2. Les modélistes nourrissent un sentiment généralement positif quant au niveau amélioré de communication à deux sens:

- \* la communication sur les projets en cours est un changement qui fait du bien;

- \* la connaissance de l'équipe de Leadership et du nouveau procédé de priorisation (Hoshin) les a aidés à comprendre que le projet (ou l'inquiétude) qu'ils chérissent ne figure peut-être pas en tête de liste mais que nous ne l'avons pas oublié(e) et que nous pourrions en traiter lors d'une activité ou que nous allons le/la considérer comme prochain point de discussion;

- \* la communication avec les directeurs demeure l'élément clé du rôle de leadership que nous jouons et que les améliorations que nous avons apportées jusqu'à maintenant ont été bien reçues et que les membres s'attendent à cela.

3. Puisque les terrains de vol deviennent de plus en plus difficiles à acheter et à préserver, plusieurs clubs protègent maintenant leur emplacement par le biais de baux à longue échéance (c'est-à-dire de 99 ans). Bien que ce type d'ar-

rangement se fasse auprès des gouvernements, cette méthode ne doit pas être écartée si vos intervenants sont des municipalités, des organismes ou des propriétaires privés. À défaut d'autre chose, ces discussions peuvent ainsi récolter des données importantes sur la viabilité à longue échéance d'un terrain. De plus, plusieurs clubs se dotent d'un plan «B», au cas où ils perdraient leur terrain actuel.

Ce sont d'excellents objectifs, surtout compte tenu de l'étalement urbain qui empiète sur nos terrains de vol.

4. Autre excellente idée à ressortir des discussions avec les clubs : des gabarits de procédé... j'explique :

Nous avons tous vécu des événements et vu des idées ou méthodes qui ont remporté tant de succès que nous aurions voulu y penser nous-mêmes. Plusieurs d'entre nous avons eu -- ou contribué -- à des idées qui ont bien fonctionné... une fois. Depuis fort longtemps, je vante le fait que nos membres possèdent collectivement une richesse insoupçonnée d'aptitudes, de connaissances et de savoir-faire; j'ai longtemps été déçu de l'absence d'un système qui puisse récolter, organiser, partager et (j'ose le dire tout haut) normaliser les bonnes idées et les bonnes méthodes.

Un gabarit de procédé, c'est quelque chose qu'on m'a proposé et que je m'engage à explorer et à mettre en vigueur à partir de maintenant. Cela s'inscrit très bien dans la foulée des améliorations que nous apportons et de l'expansion à notre site Web.

5. J'ai reçu des commentaires soutenus quant au besoin de créer des normes de formation, de test et d'accréditation tant pour les pilotes que pour les instructeurs.

6. Le niveau de coopération, de coordination et de partage des ressources entre les clubs m'a beaucoup impressionné. En

*suite à la page 6*

## President's Report

*From page 5*

I would, of course, be remiss if I didn't mention the stellar effort and impressive results achieved by the Canadian team at the event. Take it from me: Canada, MAAC, and the individual flyer were extremely well represented. Although every competitor who makes it to the IMAC World Championship is

a true winner, I am most proud of our team for placing second, overall.

I received heartfelt thanks from the Canadian Team members for the support (both moral and financial) they received from MAAC. As you may be aware, supporting, enhancing and making competition popular within MAAC is one of the four current and on-going projects.

Your MAAC Leadership team has made a formal commitment to promoting club level competitions for the average sport flier.

Well, that will wrap it up for this report. Thanks in advance for flying safely and best of luck with your winter projects. ✈



# President's Report



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



As I compose this latest report, a fantastic summer season of safe flying is drawing to a close.

Although Mother Nature may have been a challenge to some, I gather that most

planned flying events were successfully held to the original schedule.

I cannot overstate both the importance of safe flying and my sincere pride and thanks for your continued attention to safe flying. I attended a good number of events and was impressed with each clubs' efforts and results.

## THE TRAVELLING PRESIDENT

I also made two key trips this year, representing you as MAAC President: As I announced earlier, I repeated my Western travels of last year with a trip to Eastern Canada this year. Tina and I headed east on August 10th and, after 14 days and a little over 6,000 km, we had visited Québec, New Brunswick, Nova Scotia, P.E.I. and Newfoundland. Within a week after returning, Tina and I were off to Muncie, IN for the IMAC World Championships to support our excellent Canadian contingent as well as to represent MAAC to our American colleagues.

During the East Coast trip, we visited many flying clubs and spoke with many club representatives. Firstly, my sincere thanks to the Zone Directors who, knowing of my general itinerary, went out of their way to ensure clubs were aware and prepared to receive us. We were able to meet directly with a large number of welcoming modelers and receive their candid input on the state of MAAC as well as current local issues. Some of our meetings involved multiple clubs, which I considered a unique and rewarding experience.

We received some excellent and open feedback, and some interesting trends emerged, which I honour and shall definitely take to heart and present to the Board.

Below is a short list of the clear feedback trends which emerged from our meeting:

1. In general, there is a high level of satisfaction with the current MAAC Leadership team as well as with the work they are doing for us.

2. There is a general positive feeling about the enhanced and expanding level of two-way communications:

- Communication on the current projects is a welcome change;
- Knowing what your Leadership team is doing and the new (Hoshin) prioritization process helps in understanding that your pet project (or concern) may not be first on the current list, but that it has not been missed and may well be either covered by a current activity or next for consideration;
- Communication with Directors is still a key and critical element of our Leadership roles, and improvements made thus far are both welcomed and expected by our members, and cannot be overdone.

3. As flying sites have become harder to both acquire and keep, many clubs are now securing their site availability through long-term leases (i.e.: 99-year lease). While these arrangements are typically sought from governments, this method should not be overlooked when dealing with municipalities, organizations or individual landowners. If nothing else, one might gather important data regarding the long-term viability of a site based on the result of these discussions. Additionally, many clubs are now looking at back-up plans for their current sites.

These are excellent goals and objectives to have in play, especially with the expanding communities and urban sprawl that can encroach on our flying sites.

4. Another excellent idea coming out of the club discussions was one of Process Templates... let me explain:

We've all experienced events, ideas or methods which were so successful and impressive, that we wish we'd thought of them ourselves. Many of us have had, or contributed, to some excellent ideas only to have them relegated to one-trick wonders. I have long touted the wealth of skill, knowledge and ability within our membership and been disappointed with the lack of a good system for collecting, organizing, sharing and (dare I mention) standardizing on good ideas and methods.

A Process Template is something which was proposed and which I shall commit to explore, develop and implement, going forward. This will dovetail nicely with our upcoming new and expanded MAAC website.

5. I received strong and consistent input for the need for national standards for training, testing and certification of both pilots and instructors.

6. I was extremely impressed with the level of inter-club cooperation, coordination and resource sharing. Resources, in general, are harder to come by, to afford and to retain. A cooperative approach among clubs has many benefits. Here are just a few:

- coordination of dates for events, to support maximum attendance;
- recommendation on the most appropriate club (location, training capacity) for new members;
- Hobby Shop Support Programs;
- presidents' meetings by conference call (using structured discussions);
- proactive ideas;
- flying demos inviting seniors homes;
- supporting charities;
- combined mall shows;
- combined membership drives.

7. It was easy to gauge a high level of enthusiasm for how the MAAC Leadership team has changed and how things have gotten better. There is a clear expectation that this current performance is the new 'norm' and the organization will continue to improve.

It was clear to me that our members are quite impressed with the MAAC planning cycle and linked this to recent steady improvements.

On our way to the Worlds in Muncie, we stopped in at the London Model Aircraft Club Labour Day Fun Fly. The LMAC facility was impressive; we met more great flyers, saw some impressive aircraft and thoroughly enjoyed our short visit.

## IMAC WORLD CHAMPIONSHIPS

An IMAC event is one I highly recommend to all MAAC members, especially those who are keen on the competitive side of the hobby. At the Worlds competition in Muncie, I was amazed at the talent, equipment, sportsmanship and just plain entertainment value to be experienced at this event.

*continued on page 4*



général, il est plus difficile d'accéder à des ressources, de se les payer et de les garder. Une telle approche coopérative entre clubs comporte sa part de bénéfices. En voici quelques-uns :

- \* coordination des dates d'évènements afin d'encourager un nombre maximum de spectateurs;
- \* recommandation sur le club le plus approprié pour les nouveaux membres (emplacement géographique, capacité de formation);
- \* programmes d'appui aux magasins de passe-temps;
- \* réunions des présidents de club par conférence téléphoniques (en structurant les discussions);
- \* idées proactives;
- \* organisation de démonstrations aériennes auxquelles seraient invités des résidents de maisons de repos;
- \* appui à des causes caritatives (c'est-à-dire des banques d'alimentation et autres);
- \* faculté d'allier les efforts lors des expositions dans les centres commerciaux;
- \* faciliter de combiner les campagnes de recrutement.

7. Il était facile de jauger le niveau

d'enthousiasme très élevé envers les changements que l'équipe de leadership du MAAC a apportés et sur la façon dont les choses se sont généralement améliorées. Les attentes sont claires : ce nouveau rendement du MAAC constitue la nouvelle norme et notre organisme continuera de s'améliorer.

Pour moi, il était clair que nos membres sont impressionnés du cycle de planification du MAAC et ils ont fait le lien entre cela et nos améliorations.

Lorsque nous étions en route pour le Championnat mondial à Muncie, Tina et moi nous sommes arrêtés au Fun-fly de la Fête du travail chez le London Model Aircraft Club. Les installations sont impressionnantes; nous avons rencontré des pilotes bien sympathiques et avons vu d'impressionnantes maquettes. Nous avons beaucoup apprécié notre visite, même si elle était courte.

**CHAMPIONNAT MONDIAL DE L'IMAC**

Je recommande un rassemblement IMAC à tous les membres du MAAC, surtout à ceux qui aiment la compétition. Lors de notre passage au Championnat mondial à Muncie, le talent, l'équipement, l'esprit sportif et le simple divertissement offert n'ont cessé de

m'étonner.

Bien sûr, je m'en voudrais de ne pas mentionner l'effort extraordinaire et les résultats impressionnants qu'a déployée et obtenues l'équipe canadienne. Prenez ma parole : le Canada, le MAAC et le modélisme moyen étaient extrêmement bien représentés. Bien que n'importe quel concurrent qui se rend au Championnat soit déjà un gagnant pour être allé si loin en compétition, je suis très fier du fait que notre équipe soit arrivée deuxième, au classement général.

J'ai reçu des remerciements très sentis de la part des membres de l'équipe canadienne pour l'appui (tant moral que financier) que ses membres ont reçu de la part du MAAC. Comme vous le savez probablement, l'appui de la compétition, son amélioration et sa popularisation, c'est l'un de quatre grands projets que le MAAC a adoptés. Votre équipe de Leadership du MAAC s'est formellement engagé à faire la promotion de la compétition au sein des clubs, à l'intention du pilote sportif ordinaire.

Bon, voilà, c'est terminé pour ce rapport. Merci à l'avance de piloter de façon sécuritaire et je vous souhaite bonne chance dans vos projets hivernaux. ✈



*Service,  
Selection,  
Price!*



**IDEAL HOBBIES**

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

1-705-725-9965 1-705-725-6289  
PHONE LINE FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE



**BUSINESS HOURS**

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

[www.idealhobbies.com](http://www.idealhobbies.com)



## Remembering Peter McQueen MAAC 2586 1932-2014

By John Foley (2419) and Dave Surry (2352)

Peter McQueen entered our modelling life in the late 1950s in Toronto with his black Morris Minor, his endearing Scottish brogue and his exquisite models, at a time when we were just starting to fly competitive FF. Being older than us, he became a mentor, and being married with a home, his house became a place for our off-beat modelling group called the Sputterflys to gather and to party.

"The Silver Seven" comprised Peter, Bill Pettigrew, Bruce Carroll, Tony Rittner, Ken Kaczanowski and the authors, John Foley and Dave Surry, whose interests altered as time went by from a beginning for some in C/L speed and Rat Race to FAI FF. Watching the likes of Jack McGillivray, John Scott, Ken Groves, Bob Gordon and others provided the incentive for our improvement. The Toronto FAI group that grew as an umbrella for all of these talented modellers provided many FAI team members in the following years.

Peter was always attracted by the elegance and beauty of A2 Nordics, and built many leading European designs before developing his own, the Bellerophon (a Greek god and slayer of monsters). He represented Canada in 1963 and placed 5th in the World Championships in Austria.

Peter was a very talented individual, both intellectually and in his craftsmanship. He worked at many different jobs in his career. For a while, he even earned his daily bread by making custom-built cabinetry, but he had a restless nature that saw his life take many twists and turns. In the 1970s, Peter's interests turned to model sailboats and then to real sailboats, and for many years, his pride and joy was restoring his wooden sailboats which he sailed on Lake Ontario. As in everything he did, Peter's workmanship was exquisite.

Peter died peacefully at home on August 26th surrounded by his loving family. (<http://www.whattamfuneralhome.com/notice/1849>) He will be greatly missed, but while he was here, his friendship was one of the special parts of the lives of those who knew him.

## En souvenir de Peter McQueen MAAC 2586 1932-2014

par John Foley (2419) et Dave Surry (2352)

Peter McQueen a fait son entrée dans notre vie de modélistes à la fin des années 1950 à Toronto au volant de sa Morris Minor noire, en baragouinant son accent écossais et en montrant ses maquettes exquises, juste au moment où nous commençons à nous mêler de vol libre de compétition. Comme il était plus vieux que nous, il est devenu notre mentor et comme il était marié et qu'il possédait une maison, sa maison est devenue un endroit où notre groupe original, les Sputterflys, se réunissait et faisait parfois la fête.

Les Silver Seven se composait de Peter, Bill Pettigrew, Bruce Carroll, Tony Rittner, Ken Kaczanowski et des auteurs (John Foley et Dave Surry). Nos intérêts ont divergé avec le temps, de nos débuts en vol circulaire de vitesse et de la Rat Race au vol libre de la FAI. Notre motivation à nous améliorer, c'était de regarder à l'œuvre les Jack McGillivray, John Scott, Ken Groves, Bob Gordon et bien d'autres. Le groupe FAI de Toronto qui en a découlé pour tous ces modélistes de talent ont garni les rangs de plusieurs membres de l'équipe FAI au cours des années suivantes.

Peter a toujours été attiré par l'élégance et la beauté des Nordics A2 et a construit plusieurs designs européens de pointe avant de concevoir son propre Bellerophon (un dieu grec et massacreur de monstres). Il a représenté le Canada en 1963 et a terminé au cinquième rang au cours du Championnat mondial d'Autriche.

Peter était un être très talentueux tant sur le plan intellectuel que par son travail artisanal. Il a occupé plusieurs emplois au cours de sa carrière. Pendant un certain temps, il a même gagné sa croûte en fabriquant des cabinets personnalisés; mais il était de nature agitée, si bien que sa vie a pris plusieurs détours. Au cours des années 1970, les intérêts de Peter l'ont amené sur les maquettes de voiliers et ensuite, sur les véritables voiliers et pendant plusieurs années, la restauration de ses voiliers en bois – il les faisait voguer sur le lac Ontario – constituaient sa plus grande fierté. Comme dans tout ce qu'il entreprenait, les travaux de Peter étaient exquis.

Peter est décédé paisiblement à son domicile le 26 août, entouré de sa famille aimante. (<http://www.whattamfuneralhome.com/notice/1849>). Nous allons nous ennuyer de lui, mais pendant qu'il était ici, son amitié constituait un élément très spécial dans la vie de ceux qui l'ont connu.



*The 1963 Canadian FAI World Championship Nordic team in Austria: From left Tam Thompson, Ernie Avory and Peter McQueen. / L'équipe canadienne FAI (Nordic) au cours du Championnat mondial, disputé en Autriche. De g. à dr. : Tam Thompson, Ernie Avory et Peter McQueen.*

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

Great Combo Available

Great combo with engine or wingbag ask for a quote

# Pilot RC

100cc Pilot Arf Free Wingbag



All-Size

Available

YAKM55

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



All-Size

Available

Columbia 400

Pre-installed Navigation LED lights with programmer and Wiring



All-Size

Available

YAK54

Carbon Fiber accessories. Many schemes available.



All-Size

Available

Edge 540

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



All-Size

Available

EXTRA 330SC

Carbon Fiber accessories. Many schemes available.



New

Design

Skyline-182

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



All-Size

Available

EXTRA 300

Carbon Fiber accessories version Fuselage is set up for canister installation

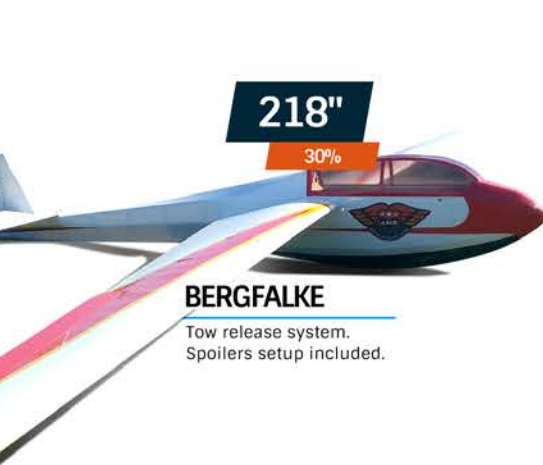


All-Size

Available

Decathlon

Strong Light Weight Construction Can hover



218"

30%

BERGFALKE

Tow release system. Spoilers setup included.



All-Size

Available

Sbach 342



Shop online / Magasiner en ligne

[www.amr-rc.com](http://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

**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.



**All-Size**

Available



Shop online / Magasiner en ligne

[www.amr-rc.com](http://www.amr-rc.com)

+1 855-747-2444

2550 Chemin du Lac, Longueuil, Quebec J4N 1G7



Aircraft Modelers Research



# Alberta (A)



Don McGowan  
Directeur de zone  
780-963-4586

51127L

zd-a@maac.ca

Ma saison a été fort occupée puisque j'ai visité divers terrains de vol au sein de la zone.

Je me suis rendu à un Fun-fly qu'organisait le club des modélistes de Strathcona, du côté est d'Edmonton. Les membres ont installé une piste de géotextile qui, au départ, semblait courte mais qui convient tout à fait aux maquettes électriques plus petites, le genre d'avion qui semble justement le plus populaire à ce club. Le président Bob Kimmerly m'a confié que les membres avaient songé à allonger la piste mais qu'ils sont satisfaits, finalement.

Leur terrain vaut le détour, si vous n'avez jamais volé depuis ce genre de piste.

Le 19 juillet, je me suis rendu à un spectacle aérien à la base des Forces canadiennes de Medley à Cold Lake. Des membres des clubs Bonnyville, Elk Point et Cold Lake y ont présenté une exposition statique avant le spectacle des appareils à l'échelle réelle et celle-ci a généré beaucoup d'intérêt de la part des spectateurs. Frank Mayer a offert une démonstration de vol avant le spectacle des vrais avions et la foule a apprécié. Frank a su prouver que de la planification soignée et du travail qu'on effectue de concert avec les organisateurs du spectacle aérien peut aboutir à une démonstration publique sans pour autant augmenter le risque aux personnes ou à des biens matériels.

Le 26 juillet, j'ai rendu visite au terrain de la Calgary Radio Aeromodellers Society (CRAMS). Le club était l'hôte d'une compétition d'acrobatie de copies volantes et les pilotes qui y ont pris part n'étaient pas nombreux mais très enthousiastes. C'était chouette de voir un pilote de la zone K (Saskatchewan) au sein de ce groupe.

Pendant que je m'y trouvais, j'ai eu le plaisir de présenter le certificat de membre Leader à Brent Bullen (MAAC 15102L). Brent et un autre membre de la CRAMS, Gordon Wilhelm, prenaient part du Championnat mondial d'IMAC à Muncie (Indiana) entre les 2 et 6 septembre 2014. Je m'attends à ce que notre revue Model Aviation Canada présente un rapport dans un prochain numéro là-dessus.

La fin de semaine des 9 et 10 août, je me suis rendu aux rassemblements Fun-fly et spectacle aérien à Tofield ainsi qu'à Drayton Valley. La participation a été bonne aux deux endroits. Celui de Tofield est présenté pendant une fin de semaine communautaire de loisirs, au cours de laquelle les gens sont intéressés à se rendre à des endroits de loisirs précis. Le Fun-fly et ralliement de jets de Tofield en accomplit beaucoup en matière d'attirance de visiteurs afin de leur montrer de quoi il en retourne en activité de maquettes télécommandées.

Les deux rassemblements attirent des pilotes locaux, en plus de modélistes habituels qui se déplacent aux terrains de vol en véhicule récréatif. Les membres du Valley Model Aeronautics Club sont d'excellents hôtes qui savent souhaiter la bienvenue



Bill Wiebe, left, and Corny Giesbrecht show off their new MAAC flag and windsock at the Northern Alberta Fun Flyers field in LaCrete, AB. / Bill Wiebe (à g.) et Corny Giesbrecht exhibent leur nouveau drapeau du MAAC et la manche à air au terrain des Northern Alberta Fun Flyers, à LaCrete (Alberta).

à tous les visiteurs. Le samedi soir, les participants ont savouré un souper-partage (pot luck).

Au cours de la semaine du 18 au 22 août, ma femme Judy et moi avons exploré des terrains et clubs un peu plus nordiques, des endroits où ne se rendent pas beaucoup la plupart des membres de la zone A. Nous nous sommes rendus aux terrains de Westlock, Slave Lake, LaCrete, Rycroft, Sexsmith, Grande Prairie et enfin, Edson. La qualité des terrains m'a impressionnée, surtout compte tenu des défis auxquels les membres se butent. Si l'occasion se présentait, je vous encourage à y passer et à profiter de la camaraderie que vous offrent les membres. C'est un magnifique coin de notre province et cela vaut la peine de s'y rendre, ne serait-ce que pour le paysage et pour l'hospitalité qu'on nous témoigne.

Les installations des Northern Alberta Fun Flyers de LaCrete m'ont particulièrement impressionné. Ce petit club a réussi à créer l'un des meilleurs terrains de vol au sein de la zone.

Lors de la fin de semaine de la Fête du travail, j'ai participé -- avec un succès mitigé -- au concours canadien d'acrobatie de précision au terrain du

Stampede City Club, près de Calgary. J'ai aussi eu la chance de regarder les Épreuves de qualification de l'équipe de la FAI afin de sélectionner les pilotes qui se rendront au championnat, l'année prochaine en Suisse. On retrouvait des concurrents de l'Ontario, de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et même un membre de l'AMA en Arizona.

Cette expérience offre une excellente occasion d'en apprendre à plusieurs niveaux. Félicitations au club-hôte, de même qu'aux membres de l'équipe de F3A de la FAI. Hartley Hughson (président du Comité d'acrobatie de précision) présentera éventuellement un rapport détaillé et des photos. Les commanditaires

*suite à la page 26*



Brent Bullen, right, receives his leader membership certificate from Zone Director Don McGowan. / Brent Bullen (à dr.) reçoit son certificat de Leader du directeur de zone Don McGowan.



# Alberta (A)



*The beautiful set-up at the LaCrete flying field./  
La disposition du terrain de vol de LaCrete.*

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

I've had a busy flying season visiting various fields and events around the zone.

I attended a Fun Fly hosted by the Strathcona R/C field on the East edge of Edmonton. They have a recently installed fabric runway that at first, seemed quite short, but is adequate for the smaller electric models which seem to be the most popular at that club. President Bob Kimmerly advises that they had considered a longer runway, but are very satisfied with what they have.

Their field is well worth a visit if you have never had the opportunity to try this type of runway.

On July 19, I attended an airshow at CFB Medley in Cold Lake, AB. Members of the Bonnyville, Elk Point and Cold Lake clubs had static displays set up which drew a lot of interest from the crowd of spectators. Frank Mayer put on a flying display prior to the full-scale airshow which also drew a lot of interest. Frank was able to show that careful planning and working with the airshow organizers can result in a good public display with limited risk to persons and property.

On July 26, I visited the Calgary Radio Aeromodelers Society field East of Calgary (CRAMS). The club hosted a scale aerobatic competition which drew an enthusiastic, if not huge, group of pilots. It was good to see a representative of Zone K (Saskatchewan) participating.

While there, I had the pleasure of presenting #15102L Brent Bullen with his Leader Member certificate. Brent and another CRAMS member, Gordon Wilhelm, were participating in the IMAC World Championship competition at

Muncie, Indiana, USA, which is scheduled for 2-6 September, 2014. I'm expecting that a future issue of MAC will have a detailed report on this event.

On the weekend of August 9 and 10, I visited the annual Fun Fly/airshow events at Tofield and Drayton Valley. Both events were well attended. The Tofield event is held in conjunction with a community recreational weekend in which people are encouraged to attend various points of interest around the area. The Tofield Fun Fly and jet rally does much to show the public what the hobby of aeromodelling is all about.

Both events draw groups of local pilots, plus a number of regulars who travel to, and stay at the flying sites in their RVs. The Valley Model Aeronautics Club members are great hosts who make all visitors welcome. On Saturday evening, a pot-luck meal is prepared and enjoyed by all present.

During the week of August 18 to 22, my wife Judy and I made a trek north to visit fields and members that are somewhat out-of-the-way for most "A" Zone members. We visited fields at Westlock, Slave Lake, LaCrete, Rycroft, Sexsmith, Grande Prairie and lastly, Edson. I was impressed to see the quality of the fields created by the various groups when considering the challenges that their circumstances present. Should the opportunity arise, I encourage you all to visit these fields and enjoy the fellowship of the members there. The area is a beautiful part of our province, well worthy of a visit just to enjoy the scenery and hospitality of the communities along the way.

I was most impressed by the facility of the Northern Alberta Fun Flyers at LaCrete. This small club has managed to create one of the best fields in the zone.

On the Labour Day weekend, I participated, without much success, in the Pre-

cision Aerobatic Nationals competition held at the Stampede City Club field near Calgary. I also had the opportunity of watching the FAI Team Trials to select those that will compete in the world competition in Switzerland next year. There were competitors from Ontario, B.C., Alberta, and even one AMA member from Arizona.

The experience was an excellent opportunity for learning at all levels. My congratulations go out to the host club, as well as the successful FAI F3A team members. A detailed report of the event, together with photos will be submitted by Hartley Hughson, chairman of the Precision Aerobatics Committee, in due course. Sponsors of this event were Hobby Wholesale, Great Hobbies, PM Hobbycraft, Thunderpower, Staples and MAAC.

I encourage the membership to remember the sponsors of our various events around the zone by giving them your patronage in the future. Most of us in Alberta have access to well-stocked hobby outlets nearby, but they won't be here if we don't give them our business.

By the time you read this, our Annual Zone Meeting will be history. I'm hoping that the meeting has surfaced some good ideas to take with us into the future regarding the growth and retention of our zone membership and club count in particular.

Now is the time for renewal of your personal MAAC memberships and club registrations. Don't forget that insurance coverage for your landlords ceases on December 31.

This time of year is also historically the time that most clubs have their annual general meetings, often resulting in changes to the club executives and name of the club contact person. Please ensure

*continued on page 12*

# Atlantic (B)



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

Well, the flying season is coming to an end very shortly, with a few events scheduled for October and we should still have many good flying days before the frosty weather kicks in.

So now it's time to get ready for the cold months and get ready to fly indoors at the many different locations in the Atlantic zone. The indoor flying scene is getting more popular as more members get involved. With that said, it would be good practice to get your club registered early for next year and if you want to organize an event any time for 2015, you are all set to go. You don't have to wait for your new executive elections to register; you can register now and have any updates done whenever you have your executive meeting and then send them to

me and I will forward them to the office for the updates to be done.

As I am writing this, there are only a few more events left and usually, the last one of the season is at the Wings of Wellington Club in Kentville, NS on October 4. It is always a good place to be before the end of the season with all the camaraderie, good food and enjoying the flying, providing that the weather is good, of course.

This year, we had another very successful season. Even though a few events were postponed or cancelled, there were still great turn-outs for the events in many different locations. Having more participants always makes an event more enjoyable to be part of. Most of the events are still mainly fixed wing aircraft, but for some time now, helicopter events are becoming more and more popular. This is thanks to all of the excellent and dependable products that

are on the market today.

FPV is also gaining a lot more members who enjoy all the technology that they have in those flying machines. Some of the models are not too expensive, but they can be very pricy too. Like anything else, you can spend for whatever your needs are.

Another club is back into action after being closed for about 16 years. The Miramichi R/C Modelers (formally Miramichi Modelers) will be operating on an old abandoned runway at the former Miramichi Military airport. They are almost ready to go into operation, just a few more things to do, and it will be all set to go. Information can be found on the website for the Miramichi R/C Modelers. I want to wish the club and members a nice welcome back into action and all the best.

Fly safely; it pays off in the long run. ✈

# Atlantique (B)



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

Eh bien, la saison de vol se terminera bientôt; quelques événements sont prévus en octobre et nous devrions connaître quelques belles journées avant que le temps froid n'arrive.

Voici venu le temps de se préparer pour les mois plus froids ainsi que pour le vol intérieur à l'un ou l'autre des emplacements au sein de la zone Atlantique. L'univers du vol intérieur gagne en popularité, à mesure que davantage de modélistes l'essayent. Ceci dit, ce serait une bonne démarche à entreprendre que de faire inscrire votre club plus tôt en prévision de l'année prochaine et si vous voulez organiser un événement à un moment donné en 2015, vous serez prêts à aller de l'avant. Vous n'avez pas à attendre l'élection de votre nouvel exécutif (de club) pour inscrire une activité; vous pouvez l'inscrire maintenant et apporter des mises à jour lorsque vous aurez eu une réunion d'exécutif. Vous pourrez ensuite m'envoyer ces changements et je les expédierai au siège du MAAC afin qu'ils soient apportés.

Au moment d'écrire ceci, il y aura

encore quelques rassemblements et habituellement, le dernier, c'est celui du Wings of Wellington Club de Kentville (Nouvelle-Écosse), le 4 octobre. C'est toujours un lieu bien chouette où on peut passer un peu de temps avant que la saison se termine. On retrouve un esprit de camaraderie, de la bonne nourriture, de bons vols (en autant que la météo coopère, bien sûr).

Cette année, nous avons connu une autre bonne saison. Bien que quelques événements aient été remis à plus tard ou annulés, la participation a été bonne en plusieurs endroits. Plus il y a de participants, plus c'est chouette de faire partie d'un rassemblement. La plupart de ceux-ci s'adressent encore surtout aux maquettes à voilure fixe (les avions), mais les rassemblements d'hélicoptères gagnent en popularité. C'est en grande partie grâce aux excellents produits fiables qui sont offerts sur le marché, de nos jours.

Le vol par immersion (First Person View ou FPV en anglais) récolte de plus en plus de membres qui profitent des avancées technologiques de ces machines. Quelques-unes ne sont pas trop dispendieuses, mais d'autres le sont. Comme toute autre chose, vous pouvez dépenser selon vos besoins.

Un autre club effectue un retour après une absence de 16 ans. Les Miramichi R/C Modelers (anciennement les Miramichi Modelers) seront actifs à partir d'une piste abandonnée de l'ancien aéroport militaire de Miramichi. Les membres sont presque prêts à reprendre le collet; encore quelques petits détails à régler et voilà. Vous trouverez les renseignements au site Web des Miramichi R/C Modelers. Je salue le retour du club et souhaite à ses membres d'entrer en action très bientôt.

Pilotez en toute sécurité : cela est payant, en bout de ligne. ✈

Alberta (A)

From page 11

that our head office and your zone director are advised of such changes as soon as possible.

The annual December holiday season will soon be upon us. For those who exchange gifts, I hope you will be pleasantly surprised by the receipt of an aeromodelling related item or gadget to keep you motivated over the winter. I hope you all enjoy peaceful and rewarding time spent with family, friends and loved ones during which you will form memories to keep for a lifetime. ✈



# British Columbia (C)



*The planes and pilots of the 'To Sink It Float-Fly.' / Les avions et les pilotes durant le Float-fly baptisé To-Sink-It.*

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

What a great year in Zone C! Amazing events, great friends, good weather. It doesn't get much better. I haven't heard too much about indoor flying this year but if the opportunity presents itself, I highly recommend it. After flying indoors, flying outside seems much easier! Season's Greetings everyone and a Happy New Year. Thanks for an excellent season!

Now to finish building my Super Cub!

## To-SINK-IT

by Rob and Christine Dover

"For the last 30 years, or so, modelers in Central and Northwest B.C. have been gathering in the Burns Lake area for a great little Float Fly. The event started out on Tchesinkut Lake, hence the play on the name and since then, it has moved to Burns Lake. The event is held on the B.C. Day long weekend and typically draws flyers from Prince Rupert to the West, Prince George to the East and as far as Shuswap Lake to the South. We have been coming from Kamloops, about nine hours South, for the last eight years.

The event is hosted by the Bulkley Valley RC Flyers (<http://www.bulkleyvalleyrcflyers.com>) and Dave and Verna Hop-

per at their lakefront property just East of the community. Their park-like backyard can accommodate up to a dozen or more RVs.

While not a large meet, what makes this event a must do for us, is the hospitality and friendship of all the local flyers in the area. It is also a beautiful place to fly! The event usually kicks off on the Thursday prior to the weekend and goes through until Monday.

Saturday evening, everyone gathers for a pot luck dinner that never leaves anyone wanting, and Sunday morning, a pancake and eggs breakfast is served.

If you ever are in the Lakes District of Northwest B.C. on the August long weekend, stop by for some great float flying.



# Colombie-Britannique (C)



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

Quelle année au sein de la zone C! Les événements, les amis, la belle météo, tout cela était merveilleux! On ne pourrait demander mieux. Je n'ai pas beaucoup entendu des séances de vol intérieur cette année mais si vous avez la chance d'y participer, je vous le recommande fortement. Après avoir volé à l'intérieur, il vous semblera que les vols extérieurs

deviennent plus faciles! Je vous transmets mes meilleurs vœux du temps des Fêtes et une Bonne année. Merci pour une excellente saison!

Maintenant, il faut que je termine mon Super Cub!

## To-SINK-IT

par Rob et Christine Dover

«Depuis environ 30 ans, les modélistes du centre et du nord-ouest de la Colombie-Britannique se rassemblent dans le coin de Burns Lake afin de participer à

un splendide Float-fly. L'évènement avait débuté à Tchesinkut Lake, d'où le jeu de mot sur le nom qui a été créé et depuis, le Float-fly a été déplacé à Burns Lake. Celui-ci se déroule pendant la longue fin de semaine du mois d'août (ce que nous appelons B.C. Day) et il attire ordinairement des pilotes de Prince Rupert (à l'ouest), Prince George (à l'est) et même de Shuswap Lake (au sud). Nous-mêmes, nous effectuons le trajet depuis Kamloops (à neuf heures au sud) depuis les huit

*suite à la page 71*



# Manitoba - North-West Ontario (D)



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

How many times would you willingly go to somewhere, were there is nothing of interest to do? Not very often, I'm guessing. It is the same reaction for everyone, regardless of age. An R/C airfield should be a place where kids of all ages, some young and the others young at heart, can enjoy the camaraderie and the shared experience of a fun time together.

What is there for the very young kids to do, while the older kids are busy flying? Not much. To that end, the Lake of the Woods Aero Modelers decided to build a safe fun place for the kids to play, under the watchful eye of a parent, while the bigger kids were flying.

The field of dreams... build it and they will come.

So here are few pictures of the club members building the fort/ air traffic control tower. The slide, monkey bars, climbing rope and swing set, will be added in 2015. ✈



# Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)



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

Combien de fois seriez-vous allé à quelque part s'il n'y avait rien d'intéressant à faire? Pas souvent, j'imagine. Peu importe leur âge, les gens réagissent de la même façon. Un terrain de maquettes télécommandées devrait être un endroit où les enfants de tous les

âges -- certains jeunes, d'autres jeunes de cœur -- pourraient profiter de l'esprit de camaraderie et partager de bons moments en groupe.

Que peuvent faire les plus jeunes pendant que les «plus vieux» s'amusent? Pas grand-chose. À cette fin, les Lake of the Woods Aero Modelers ont décidé de construire un endroit amusant et sécuritaire où pourraient jouer les enfants sous la supervision d'un parent... pendant que

les enfants plus vieux seraient en train de piloter leur maquette.

Comme dans le film Field of Dreams... construisez-le et ils viendront.

Voici quelques photos de membres du Club en train de construire le fort qui fera aussi office de tour de contrôle. La glissade, les barreaux, les cordages et les balançoires seront ajoutés en 2015.

✈



# Northern (F)



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

One of the rites of summer in our area is the annual Zone Fun Fly. Each fall at our AZM, the clubs bid and decide which of them will host the event the following summer. This year, it was the Cambrian Club who prevailed and it must be said that they ran a very good event.

Readers will remember that spring this year was slow in coming, cold and wet. The Cambrian Flyers' field is still a work in progress, mainly in regards to the road in from the highway. Like most of our clubs, they were first on their field on a date much later than normal in this year.

However, come the day of the event the sun shone, the winds were light, the field was in great shape, and the club was totally organized. The topography of the field is interesting as it provides almost unlimited airspace and hills in the area tend to control the winds. Landing space is totally adequate.

The Zone Fun Fly centers on the annual award of the zone trophy which was donated by none other than Steve Dew and this is the 26th anniversary of its creation. The criteria for winning the award has changed over the years and currently, is judged by a group picked



at the event and construction, detailing, finish, rarity, and flying on the day are some of the items taken into account.

This year's winner was André Wedseltoft of the North Bay Club with a really beautiful scratch-built Culver Cadet modified and detailed from an old set of RCM plans. The model is scale, electric powered, and uses E-Flite retracts. The Cadet flies very well and is quite realistic in the air.

This winter, why not try indoor flying? This is the fastest growing off-season activity and keeps the skills honed. If you are flying indoors, remember to charge your LiPos outside rather than take a chance on a fire.

Since this issue will reach you before year's end, I would like to wish all of you Happy Holidays and a prosperous, peaceful and safe New Year. ✨

# Nord (F)



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

L'un des rites de l'été dans notre coin, c'est le Fun-fly annuel de la zone. Lors de notre Assemblée générale annuelle, chaque automne, les clubs présentent une soumission afin d'accueillir ce rassemblement, l'été suivant. Cette année, l'honneur est revenu au Club Cambrian et on peut dire que les organisateurs ont présenté quelque chose de vraiment bien.

Les lecteurs se souviendront que le printemps 2014 est arrivé très lentement et qu'il a fait froid et que c'était détrem-pé. Le terrain des Cambrian Flyers est encore en préparation, surtout au chapitre du chemin d'accès depuis la route. Comme la plupart de nos clubs, les membres n'ont pu rentrer au terrain que bien tard, en début de saison.

Toutefois, le jour du Fun-fly de zone, le soleil était de la partie, les vents étaient légers, le terrain était en bien bel état et le club était très organisé. La topographie du terrain de vol est intéressante; l'espace aérien est illimité et les collines environnantes ont tendance à contrôler les vents. L'espace pour atterrir est très adéquat.

L'un des moments charnières du Fun-fly de la zone, c'est la remise du tro-phée de la zone, dont a fait don le seul et unique Steve Drew, et la tradition en est à sa 26e année. Les critères de sélection ont changé au fil des années et présentement, un groupe de modélistes présents au Fun-fly se penche sur la construction, les détails, la finition, la rareté et les capacités de vol des maquettes, le jour du Fun-fly.

Le gagnant de cette année était André Wedseltoft, du Club de North Bay, grâce

à son Culver Cadet de fabrication artisana-le, qu'il a modifié depuis des plans de la revue RC Modeler. Cette maquette est une copie volante, mûe par moteur élec-trique et est dotée d'un train escamotable d'E-Flite. Le Cadet vole très bien et est très réaliste en l'air.

Cet hiver, pourquoi ne pas essayer le vol intérieur? Il s'agit de l'activi-té hors-saison qui connaît la plus forte croissance et elle a de quoi aiguiser nos réflexes. Si vous vous adonnez au vol in-térieur, souvenez-vous de recharger vos piles LiPo à l'extérieur plutôt que de ris-quer de provoquer un incendie.

Puisque ce numéro vous parviendra avant la fin de l'année, je vous souhaite un bon temps des Fêtes et une Bonne an-née prospère, paisible et en toute sécuri-té. ✨







# Middle (E)



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

Well, the summer is over and building season is once again upon us. The AZM is now behind us and it is now time to start to get ready for the 2015 flying year!

## FIRST FLIGHTS

Frozen finger flying events run usually on New Year's Day, which is another great test of your flying ability not on wheels but on skis (if there is snow)! Temperatures usually are extremely cold and your thumbs don't work as well.

If you can fly that day, after the New Year's celebrations, you are truly a dedicated MAAC/club member! If you have a chance to attend, it can be a great time. Really! There is usually food and possibly hot chocolate and maybe even a bonfire, to warm your innards.

## CLUB BANQUETS

If your club is running a banquet for 2014/15, try to attend. This is the time for new club executives, planning for events and to just have some fun times as the season changes.



## KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB EVENT

This year again, I had the opportunity to stay over for the Kitchener Waterloo Flying Dutchmen R/C Club event. Great time as always! It's been over 40 years of Fun Flys and still, the event is run superbly. The planes were gorgeous and the builders were very keen on getting the spectators' eyes on their flying machines. Friday was not the best day for weather but by Sunday, it was a wonderful and sunny day. The attendance on

Sunday was awesome! Here is a group of pictures from the event.

## SHARE YOUR STORIES

I want to remind all of the zone members that if you have a special report that you wish to be included in the magazine, please send it to me for its insertion in my next report. Please make sure that all pictures are of high quality for printing. Ask and I will help you with it is required. ✈

# Milieu (E)



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

Eh bien, l'été est terminé et la saison de construction est revenue. L'Assemblée générale annuelle de la zone appartient à l'histoire et c'est le temps de préparer l'équipement de vol pour la saison 2015!

## PREMIERS VOLS

Les rassemblements des «doigts gelés» sont généralement lancés le Jour de l'an; c'est alors le véritable test de pilotage non pas sur roues mais sur des skis (s'il y a de la neige)! Le mercure est généralement très bas et vos pouces n'actionnent pas très bien vos manettes.

Si vous pouvez piloter un engin ce jour-là, après avoir fait la fête, vous êtes un membre de club et du MAAC très dévoué! Si vous avez la chance de vous y

rendre, je suis persuadé que vous vous amusez. Vraiment! D'habitude, on retrouve de la bonne nourriture et possiblement du chocolat chaud et peut-être même un feu de joie, le temps de vous réchauffer.

## BANQUETS DE CLUB

Si votre club organise un banquet en 2014/2015, essayez d'y assister. C'est le temps d'aider l'exécutif des clubs à planifier les rassemblements de la prochaine saison et de vous amuser en groupe pendant la saison morte.

## RASSEMBLEMENT DES KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN

Une fois de plus cette année, j'ai eu la chance de me rendre au rassemblement du Kitchener Waterloo Flying Dutchmen R/C Club. Je m'y suis beaucoup plu, comme toujours. Cet évènement existe

depuis plus de 40 ans et la coordination ne fait jamais défaut. Les maquettes sont absolument superbes et les constructeurs avaient bien hâte d'attirer l'œil des spectateurs sur leur création. Le vendredi ne nous a pas gâtés, côté météo mais rendu au dimanche, les modélistes ont eu droit à une superbe journée ensoleillée. La participation du public était sensationnelle! Voici un groupe de photos.

## PARTAGEZ VOS HISTOIRES

Je désire rappeler à tous les membres de la zone que si vous avez un reportage spécial que vous aimeriez faire inclure dans la revue Model Aviation Canada, veuillez me l'envoyer afin que je l'insère dans mon prochain compte-rendu. Assurez-vous que les photos sont en haute résolution aux fins d'impression. Au besoin, demandez-moi conseil et je vous aiderai. ✈

Christopher Malcomson 29478  
Directeur de zone  
613-283-5724 zd-g@maac.ca  
facebook.com/ZoneG.director

La chronique de ce mois nous provient de Dave Rees.

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE L'IMAC : UN POINT DE VUE DE LA ZONE G

«Cet espace n'est pas normalement utilisé afin de traiter tout spécialement de l'acrobatie de copies volantes, mais Chris m'a demandé de vous raconter ce que j'ai vécu au Championnat mondial de l'IMAC à Muncie (Indiana), entre les 2 et 6 septembre.

«Deux pilotes locaux représentaient la zone G. Kevin Denton et moi-même avons livré bataille au sein de la catégorie Intermediate. Kevin a aussi convaincu un autre membre de notre zone, Calvin Goble, de nous accompagner afin d'agir à titre de son observateur (caller) et personne ressource inestimable dans l'aire des puits.

«Avant de vous entretenir du concours proprement dit, j'aimerais mentionner que l'acrobatie de copies volantes (IMAC) se porte bien au sein de la zone G. Plusieurs pilotes se servent des séquences IMAC à titre d'outil afin de peaufiner leur pilotage. L'été dernier, il m'a semblé que partout où j'allais, des collègues pilotes me demandaient comment se passait ma pratique et ils me souhaitent bonne chance au Championnat mondial. À vous tous, je dis MERCI. Sans votre appui et vos encouragements, il m'aurait été plus difficile d'endurer les passes incessantes et répétitives. Dans cette veine, j'aimerais aussi remercier les nombreuses personnes qui m'ont laissé envahir leur terrain afin que je pratique -- il m'a semblé -- toujours les mêmes vols.

«L'évènement a débuté au moment où toutes les équipes ont paradé sur le terrain principal. Nos porte-étendards Patrick Roy et Joy Barrette accompagnaient Ariel Jack, qui elle, tenait la pancarte du Canada; l'équipe se tenait derrière. Curtis Cozier, le directeur d'évènement, a nommé chaque pilote à mesure que nous passions devant lui. Les hymnes nationaux ont suivi.

«Une fois la cérémonie protocolaire terminée, nous devons mémoriser notre première séquence inconnue et dormir

convenablement.

«Il me faudrait probablement tout l'espace de cette revue si je me mettais en devoir de résumer chacune des rondes du concours, si bien que je ne vous imposerai pas cela. Mais si ces renseignements vous intéressent, vous pouvez jeter un coup d'œil à toutes les feuilles de pointage et au classement final au site Web de l'IMAC ([www.miniac.com](http://www.miniac.com)), sous l'onglet 'Worlds'.

«Je soulignerai qu'Équipe Canada a remporté la deuxième place au classement général des équipes, grâce au pilotage exceptionnel de Nicholas Pinzon, Greg Marsden et de Don McLellan! J'aimerais ajouter que Nicholas et Greg ont terminé au deuxième rang respectivement en Unlimited et en Advanced.

«Beau travail, les gars!

«Jamais je n'aurais imaginé que j'aurais piloté au sein d'un calibre de compétition si élevé et pour vous dire honnêtement, l'expérience relevait un peu de l'irréel. Je m'attendais à ce que l'atmosphère diffère des concours régionaux auxquels je me suis rendu au cours des dernières années, mais il n'en était rien.

«L'esprit de solidarité dont j'ai été témoin aux concours régionaux était le même que ce que j'ai vécu au Championnat mondial. Les pilotes de divers pays offraient souvent de l'encouragement, des conseils et même de l'équipement à leurs rivaux afin que les concurrents puissent continuer de voler.

«Après quatre jours et 13 vols, c'était terminé. Après la dernière ronde et avant qu'une cérémonie et qu'un banquet ne clôturent le tout, plusieurs d'entre nous avons commencé à emballer nos affaires avant le périple de retour.

«Après avoir moi-même emballé mon avion dans la fourgonnette et avoir rentré de l'équipement dans la roulotte, j'ai marché sur la piste dont je m'étais servi au cours des derniers jours. J'étais épuisé mais j'étais triste que ce soit fini. Les derniers jours avaient puisé beaucoup d'énergie et bien que j'avais hâte de retourner à la maison, je ne voulais pas quitter, non plus.

«Je conserverai longtemps

les souvenirs et les amitiés que j'ai accumulés et j'ai bien hâte -- avec un peu de chance -- de participer au Championnat mondial de 2018. Là-dessus, la zone G était représentée par deux pilotes, cette fois-ci; voyons donc si nous pouvons augmenter ce nombre en 2018.

«En terminant, j'aimerais vous remercier une fois de plus, gens de la zone G, qui avez su m'encourager tout au long de cette aventure. Cela m'importe beaucoup. J'aimerais aussi remercier publiquement Geneviève. Sans son appui indéfectible et sa tolérance de ma folle passion, je n'aurais pu consacrer autant de temps à mon pilotage. Elle est aussi la meilleure observatrice du circuit!»

D'ici la prochaine chronique, gardez vos ailes parallèles à l'horizon! ✈

## Wireless Miniature Video Cameras



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](http://www.4ugotech.com)

Internet Sales Only



Christopher Malcomson 29478  
Zone Director  
613-283-5724 zd-g@maac.ca  
facebook.com/ZoneG.director

This month's column comes to us from Dave Rees.

## A ZONE-G VIEW OF THE IMAC WORLD CHAMPIONSHIPS

"This space isn't normally used to speak about Scale Aerobatics specifically, but Chris asked me to write a bit about the first ever IMAC World competitions held in Muncie, Indiana from Sept 2-6.

"Zone G was represented by two local pilots. Kevin Denton and I competed in the Intermediate class at the IMAC World Championships. Kevin also convinced fellow Zone G member Calvin Goble to tag along as his caller and pit-dude extraordinaire.

"Before I talk about the contest itself, I'd like to mention that Scale Aerobatics (IMAC) is alive and well within Zone G. There are plenty of pilots who are using the IMAC sequences as a tool to refine and improve their flying skills. This past summer, it seemed as though wherever I went to fly, fellow pilots would ask me how my practice was going and wish me luck at the Worlds. To all of you, THANK YOU. Without your support and encouragement, it would have been harder to fly the same thing over and over and over, again. On that note, I'd also like to say thank you to the many people who let me invade their field and, seemingly, fly back and forth endlessly.

"The Worlds began with all the teams parading onto the main flying site. Our flag bearers, Patrick Roy and Joy Barrette, stood with Ariel Jack holding the Canada sign and the rest of the team behind them. Curtis Cozier, the event director, called out every pilot's name as we all filed in. This was followed by the anthems of all the countries.

"With the opening ceremonies over, it was now time to start memorizing our first unknown sequence and to get a good night's sleep.

"To give you a round-by-round recap of the contest would likely fill this magazine so I won't bore you with that but if you're interested, you can see all the score sheets and final rankings on the IMAC website ([www.mini-iac.com](http://www.mini-iac.com))



*Dave Rees, left, and Kevin Denton seen at the Zone G Fun Fly this year just before they headed off to compete in the IMAC world championships in Muncie, Indiana. / Dave Rees (à g.) et Kevin Denton étaient au Fun-fly de la zone G cette année juste avant leur départ pour le Championnat mondial de l'IMAC à Muncie (Indiana).*

under the 'Worlds' tab.

"I will point out that Team Canada, with exceptional flying by Nicholas Pinzon, Greg Marsden and Don McLellan, took second place overall! I would also like to mention that Nicholas placed second in Unlimited and Greg placed second in the Advanced class.

"Well done guys!

"I never thought I'd fly competitively at this level and the entire experience was a bit surreal, to be honest. Flying in the same contest alongside pilots who I've read about in the magazines and online was a thrill, to say the least. I expected the atmosphere to be somewhat different from the regional contests I've been attending for the past couple of years, but it really wasn't.

"The fellowship that I've witnessed at regional contests was the same at the Worlds. Pilots from different countries could often be seen offering encouragement, advice and even equipment to their competitors just to keep them flying.

"Four days, and 13 flights after it began, it was all over. After the last round was flown and before the closing ceremonies and awards banquet, many of us began packing up in preparation for

many long trips home.

"After the airplane was packed into the van and our camper was mostly packed, I took a walk up and down the runway that we'd been using for the past couple of days. I was exhausted but also a bit sad that it was over. It was a grueling couple of days and I was really looking forward to being home but I really didn't want to leave, either.

"The memories and friendships will last a long time and I look forward, hopefully, to be competing in the 2018 Worlds. On that note, Zone G had two pilots at this World Championship; let's see if we can do better than that for 2018!

"In closing, I'd like to say thank you again, to all the folks in Zone G who have encouraged me along the way. It really does mean a lot. I'd also like to take this opportunity to publicly thank Geneviève. Without her continual support and tolerance of my crazy passion, I wouldn't have been able to devote as much time to my flying as I have. She also happens to be the best caller in the business!"

Until next time, keep your wings level! ✈

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

Wow! Cette année a été fabuleuse ici dans la zone côtière de la Colombie-Britannique. Nous avons répertorié 26 rassemblements parrainés et des clubs ont en plus organisé des rassemblements qui leur étaient propres. La météo a été incroyable et n'a pas souvent nuit à ces évènements. Bien sûr que nous avons connu certaines averses mais généralement, le temps s'est dégagé et les évènements ont pu aller de l'avant.

Notre Assemblée annuelle de zone s'est déroulée le 13 septembre, cette année. Celle-ci s'est bien déroulée. Les membres nous ont soumis une résolution et une recommandation qui seront acheminées à Edmonton à l'occasion de la prochaine Assemblée générale annuelle (AGA).

Je félicite Hartley Hughson pour sa réélection à titre de directeur de zone adjoint pour encore deux ans. J'aimerais aussi ajouter à ce nom ceux de Brad Trent (assistant directeur de zone) et tous les gars qui se sont déplacés sur le continent ainsi qu'à tout le monde qui s'est rendu sur place. C'est un peu plus malheureux, mais la vente-échange (swap meet) a été un désastre.

## JOURNÉE D'ACCUEIL DES PACIFIC AEROMODELERS

Je remercie Henry Hadjik de m'avoir fourni le rapport suivant relativement à la journée d'accueil de l'aéroport de Pitt Meadows. Henry est aussi le président du Pacific Aeromodellers :

«En dépit d'averses occasionnelles, l'Open House et spectacle aérien à Pitt Meadows ont été couronnés de succès et nous avons accueilli davantage de participants que l'année dernière. L'exposition statique et la démonstration de vol du Club ont été très bien reçues de la part du public et nous devons accorder beaucoup de crédit à Paul Bedford et à Larry Lewin puisqu'ils ont procédé aux arrangements majeurs, y compris que de réserver l'emplacement à côté de la plateforme pour hélicoptères et de l'entrée des spectateurs.

«Nous devons aussi féliciter Barb et Larry Bell qui se sont occupés de transporter le gros de l'équipement, y compris le chapiteau Auto Racing de Larry, qui s'est avéré essentiel en raison de la pluie!



Greg Davis with his Reiherr sailplane. / Greg Davis et son planeur, le Reiherr.

«Merci aussi à tout le monde qui nous a donné un coup de main afin d'installer et de remiser le matériel. Ultimement, merci aux pilotes qui ont offert une belle performance aux spectateurs. Ces derniers ont aussi apprécié la présence de la fourgonnette Tim Hortons qui offrait du café, du chocolat chaud et des beignes gratuitement aux modélistes et aux spectateurs!

«Aussi, la présence de notre directeur régional a été remarquée!

«Finalement, le Club aimerait faire part de son appréciation à l'endroit des gestionnaires de l'aéroport qui ont invité le Club et qui nous ont permis de participer à un bien beau spectacle qui mettait en valeur plusieurs volets d'intérêt et activités. Nous espérons certainement y participer une fois de plus.»

Joe Yau a filmé l'extrait suivant pour le placer sur youtube; on y voit des vols de maquettes et de l'acrobatie d'appareils à l'échelle réelle en arrière-scène. Consultez le lien : <https://www.youtube.com/watch?v=0EaCx0cgavs>.

Comme l'a mentionné Henry, cet évènement était très agréable, malgré les aléas de la météo.

## COPIES VOLANTES

Je remercie Roly qui m'offre le compte-rendu suivant relativement au B.C. Scale Classic, du 18 au 20 juillet derniers :

«J'aimerais remercier tous les membres qui ont participé à la dixième

édition de la British Columbia Scale Classic. J'ajoute aussi que nous sommes ennuyés de ceux qui n'ont pu s'y rendre.

«L'évènement s'est très bien déroulé. Nous avons effectué deux rondes le samedi avant que le vent ne se lève en après-midi, si bien que nous avons annulé le tout jusqu'au lendemain. Le dimanche, nous avons effectué trois rondes, une première pour ce rassemblement-ci. Vous trouverez les résultats et des photos au lien suivant : <http://www.nwsam.org/event-results.html>. Le score des North West Scale Aero-Modelling Championships ont aussi été mis à jour sur le site Web du NWSAM : <http://www.nwsam.org/>. Les scores ont aussi été soumis aux U.S. Scale Masters.»

## VIGNETTE MANQUANTE

Je m'excuse d'avoir oublié de soumettre une vignette pour accompagner la photo des gars et de leurs hélicoptères à la page 20 de Model Aviation Canada (notre revue). L'évènement s'est déroulé le 19 juillet au Club de Mission Wings. Celui-ci a été couronné de succès, la participation était très bonne et heureusement, la météo s'est replacée afin que les pilotes puissent effectuer leurs vols.

C'est à peu près tout ce que je peux vous dire, à part le fait que Dorothy et moi espérons que votre famille respectiva passera un très beau temps des fêtes. Nos meilleurs vœux à l'occasion du Nouvel an. ✈



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

Wow! 2014 was an awesome year here in the BC Coastal zone. We had 26 successful sanctioned events and many more club-only events. The weather this summer was incredible and for the most part, it did not interfere much with these events. Sure, we had the odd day with showers but generally, they broke and allowed the events to continue.

Our Annual Zone Meeting (AZM) was held on September 13 this year. The meeting went very well. We had one resolution and one recommendation submitted by our membership to take forward to our Annual General Meeting next April in Edmonton.

I want to congratulate Hartley Hughson for being re-elected as our Deputy Zone Director for another two years. I would also like to thank Hartley Hughson, Assistant Zone Director Brad Trent and all the guys who came over from the mainland and everyone else who attended for doing so. Sadly! LOL; The swap meet part of the event was a disaster.

## PACIFIC AEROMODELERS OPEN HOUSE

I want to thank Henry Hajdik for the following report on the open house at Pitt Meadows Airport. Henry is also the Pacific Aeromodellers Club president:

"Despite the occasional rain shower, the Pitt Meadows Open House and Air Show was clearly an unqualified success with more participants and activity than last year. The PAC Static and Flying Display received an excellent reception by the spectators and much of the credit is due to the efforts of Paul Bedford and Larry Lewin for securing the necessary arrangements, including the excellent location adjacent to the helipad and the spectator entrance.

"Credit for a job well done is also owed to Barb and Larry Bell for transporting much of the equipment including Larry's Auto Racing Canopy - which due to occasional rain downpours - proved to be an essential commodity!

"Thanks also to everyone who assisted with the set-up and take-down. And, ultimately, thanks to all the flyers who provided a good show for all the spectators, we also appreciated the presence of the Tim Hortons' van that furnished free cof-



Gerald Boyd MAAC 35787-L and Alan Resinger MAAC 22732-L received their Leader Member Awards at the Western Canadian Stunt Championships on July 27. This Event is held annually at the Vancouver Gas Model Club field at Rice Mill Road Park in Richmond. / Gerald Boyd (MAAC 35787L) et Alan Resinger (MAAC 22732L) ont reçu leur prix de Leader lors des Western Canadian Stunt Championships, le 27 juillet. Cet événement a lieu annuellement au terrain du Vancouver Gas Model Club au parc de Rice Mill Road à Richmond. Photo : Bill Rollins

fee, hot chocolate and donuts to modelers and spectators alike!

"The presence of our Regional MAAC Zone Director also did not go unnoticed!

"Finally, we extend the Club's appreciation to the airport management who invited our club and provided the privilege of participating in a 'really fine show' that showcased so many interests and activities. We would certainly look forward to the opportunity to participate again in the future."

The following youtube link was filmed by Joe Yau, which shows some club flying with full scale aerobatics in the background. <https://www.youtube.com/watch?v=0EaCx0cgavs>.

Like Henry said the event was a gas even with a few weather disruptions.

## RC SCALE

I want to thank Roly for the following report on this year's BC Scale Classic, which was held from July 18-20:

"I'd like to thank all the members who participated at the 10th Annual British Columbia Scale Classic. I also want to say that we missed those who could not make it out this year.

"The event went very well. With two rounds flown on Saturday, when the wind picked up in the afternoon, we cancelled flying until Sunday. On Sunday we completed three rounds, a first for our event. The results are here with photos to follow: <http://www.nwsam.org/event-results.html>. North West Scale Aero-Modelling Championships Eligibility scores are also updated on the NWSAM website: <http://www.nwsam.org/> Qualifier scores have also been submitted to US Scale Masters."

## MISSING CAPTION

I would like to apologize for forgetting to submit a caption for the picture of all the guys and their helicopters on page 20 of the last issue of Model Aviation Canada (our MAC mag.) The event was on July 19 at the Mission Wings Club, the event was a complete success, it had a very good turnout and luckily the weather broke to allow a full day of flying.

That's about all I have to say for now other than Dorothy and I hope you and your families have a wonderful Holiday Season and wish you the very best for the New Year. ✨

# Québec (I)



Rodger Williams  
Directeur de zone  
418-650-3150

9587L  
zd-i@maac.ca

Quel été fantastique nous avons eu! Je reviens de mon dernier Fun-fly de la saison chez Hélifun Québec. Nous nous sommes bien amusés et les vols étaient très réussis.

Malheureusement, je n'ai pas pu me rendre à chacun des Fun-flies au sein de la zone mais j'étais parti à toutes les fins de semaine afin de rendre visite à un club ou à l'autre, en plus d'une charge de travail accrue parce que je siège à l'exécutif du MAAC. Disons que j'ai été passablement occupé.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner mon passage au Club 3RC, près de Trois-Rivières et je m'y suis beaucoup amusé. La qualité des vols et le souci des membres quant à la sécurité n'a pas d'égal.

Voici la liste des endroits où je me suis rendu :

3RC Saint-Étienne-des-Grès

Aéromodélisme L'Envol, Ravignan, QC

Club Air Modéliste Québec

Club d'aéromodélisme Saint-Prime Roberval QC

Club d'avions miniatures Les Phoenix inc. Saint-Georges QC

Club Les Ailes de L'Aigle Montmagny-L'islet

Club R/C Manicouagan Baie-Comeau QC

Héli Club de Québec

Hélifun Québec Saint-Jean-Chrysostome

Cette possède une fiche parfaite en matière de sécurité cette année et cela témoigne de l'attention que chaque club et exécutif y a porté.

Je suis persuadé que la plupart d'entre vous songez à ce que vous allez faire ou à vous inscrire à du vol intérieur. Souvenez-vous cependant que vous aurez besoin de votre adhésion 2015 après le 1er janvier si vous voulez faire voler vos maquettes.

Gardez les yeux ouverts puisque le MAAC procède à plusieurs changements du côté de son site Web et des fonctions électroniques.

Ces fonctions de directeur de zone m'ont permis de rencontrer des tas de membres de partout au sein de la zone. Si j'ai pu leur venir en aide, c'était dans le but d'assurer la continuité du MAAC (en nombre d'adhésions) et afin de récolter leurs inquiétudes de sorte à les transmettre aux directeurs de l'organisme et au personnel du bureau.

Merci une fois de plus de m'avoir offert cette occasion. ✪



*This day didn't end quite so well for the couple above, Louis Philippe Côté and Saeah Brassard. I am not sure who was really flying this battered helicopter, but she handed him the radio for the picture at the Hélifun Fun Fly in Québec. Check out the LiPo that was almost cut in half and didn't burn. / La journée ne s'est pas aussi bien terminée pour le couple suivant, Louis-Philippe Côté et Saeah Brassard. Je ne suis pas certain de qui pilotait cet hélicoptère malmené, mais elle lui a tendu l'émetteur au moment de prendre la photo, lors du Fun-fly du Club Hélifun à Québec. Regardez les piles LiPo qui ont presque été sciées en deux et qui n'ont pourtant pas pris feu.*



## For Sale - 2000 Quad City Challenger II ultralight aircraft

Standard Rotax 503 power (two-stroke, 52 hp)

Total airframe time is less than 200 hours.

Accessories include: strobe light, winter skis, cabin heater, intercom, a new battery, Turbulence covers.

Documentation is complete and we'll throw in the aircraft grade oil.

Aircraft is based at East Hawkesbury aerodrome (CPG5).

Price : \$14,000 as is or \$14,500 with inspection.

Serious inquiries only please!

Call Jacques at 613 675-2468 or Patrice at 613 675-2450.





# Québec (I)



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

What a fantastic summer this has turned out to be. I have just finished attending my last Fun Fly for this year at Hélifun Québec. I was a great time and the flying was superb.

Unfortunately, I was not able to get to every Fun Fly in my zone but I was away every weekend visiting one club or another and with the additional load of being on the MAAC executive, it has kept me totally occupied.

I could not go by without mentioning my visit to Club 3RC located near Trois-Rivières as it was a great time. The quality of the flying and dedication to safety is second to none.

Here is a list of just some of the places that I have travelled to:

- 3RC Saint-Étienne-Des-Grès
- Aéromodélisme L'Envol, Ravignan, QC
- Club Air Modéliste Québec
- Club d'aéromodélisme Saint-Prime
- Roberval QC
- Club d'avions miniatures Les Phoenix inc. Saint-Georges QC
- Club Les Ailes de L'Aigle Montmagny-L'Islet
- Club R/C Manicouagan Baie-Comeau QC

- Héli Club de Québec
- Hélifun Québec Saint-Jean-Christophe

This zone has had a great safety record this year as this shows the attention that has been given by each of the clubs and their executives.

I am sure that most of you are now looking at doing or signing up for some indoor flying. Just remember that you will need your 2015 membership after the first of January in order to fly.

Keep your eyes open as MAAC is making a lot of website and electronic changes.

Being the Zone Director has given me a great opportunity to meet so many members from all over the zone. Any help that I have been able to give them has been done to achieve continuity in their MAAC memberships and give them an opportunity to express their concerns, which I can transmit back to the directors and office staff.

Thanks again for giving me this opportunity. ✈



Here are a couple of characters trying to carry a jet back to the truck after a successful day of flying. On the left is Jacques Kirouac, owner of QTM and his helper is Jacques Bilodeau (Jacqbil) President of Club Saint-Prime. Don't trip, boys. / Voici quelques personnages qui essaient de transporter un jet au camion après une bonne journée de vols. Jaques Kirouac (à g.) est le propriétaire de QTM et son aide de camp est Jacques Bilodeau (Jacqbil), le président du Club de Saint-Prime. Eh, les gars, ne trébuchez pas!



This machine belongs to the President of Club 3RC Eric Lavoie and his little friend is protecting his machine. I am sorry I don't know the friend's name. / Cette machine appartient au président du Club 3RC, Eric Lavoie et son petit ami protège sa machine. Désolé, je n'ai pas obtenu le nom de son ami.

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

## RÉCAPITULATION DE LA SAISON

Pour ce numéro, je commenterai les récents événements et je me concentrerai sur les visites qu'a faites le Comité exécutif de direction, y compris aux nombreux Fun-flies et les visites de clubs.

## FUN-FLIES ET VISITE DE TERRAINS

Récemment, nous avons eu le plaisir de rendre visite à de nombreux clubs à l'occasion de Fun-flies, dont la plupart offraient des épluchettes de maïs et autres délices. Parmi les clubs visités se trouvaient :

Blue MAX , Brossair, MARS, Mascoutain, MRCC, Lafayette, Lachute, MAVIP, WIMAC

## RÉOUVERTURE DU CLUB ESTRIE

De plus, nous nous sommes rendus à l'ouverture officielle du club relocalisé du Club Estrie, dans les Cantons de l'Est, tout juste à l'extérieur de Sherbrooke/Lennoxville. Cet endroit est paradisiaque et le concours de limbo a ajouté de l'excitation. Nos félicitations aux directeurs dont Jean Côté, Bernard Thibeault, Jean-Jean Marc Bergeron, André Boivin qui ont tous travaillé d'arrache-pied afin de trouver ce nouvel emplacement de vol.

## LA VOIE LIBRE À UN NOUVEAU CLUB?

Je me suis rendu à un Fun-fly de multi-rotors, un événement auquel ont pensé Yves Auger et d'autres, où se sont rassemblés environ 25 pilotes dans une section réservée d'un terrain de golf au Domaine Rouville de Rougement (contrée de cueillettes de pommes). J'ai été impressionné de la gamme de drones (tant des appareils de loisirs que des appareils commerciaux). Seuls quelques-uns de ces pilotes sont des membres du MAAC mais nous espérons qu'un club exclusif aux multi-rotors sera bientôt formé à partir de ce groupe de participants. La terminologie électronique était telle que je n'en avais jamais entendu parler auparavant et c'était un peu renversant. Quiconque veut s'impliquer au sein de ce volet de notre passe-temps doit avoir un intérêt marqué pour l'électronique. Le pilotage semble être secondaire aux configurations et à la programmation informatique. L'opération de cet engin semble



*Yves Auger talks to a group of multi-rotor pilots during an event held at a private golf course in August. Some of their multi-rotors are very serious machines with very strong motors and high resolution cameras with multi-axis gimbals. / Yves Auger s'entretient avec un groupe de pilotes de maquettes multirotor lors d'un événement qui s'est déroulé sur un terrain privé de golf, en août. Certaines de ces machines sont très élaborées et sont dotées de moteurs très puissants et de caméras à haute résolution qui pivotent sur plusieurs axes.*

simple (trop, même) mais il va de soi que ces multi-rotors ne peuvent prendre la voie des airs qu'après que leur pilote respectif ait passé bien des heures à configurer sa machine.

## CONCLUSION DES VISITES

Dans tous les cas, j'ai le plaisir de rapporter que tous les clubs affichent un grand esprit de participation et que les membres veulent s'amuser.

## PROGRAMME DE SOUTIEN DES MAGASINS DE PASSE-TEMPS

La zone Saint-Laurent a adopté une approche selon laquelle la priorité serait accordée à nos commerces de passe-temps canadiens en encourageant l'achat chez eux. Ce faisant, nous espérons qu'il y aura réciprocité en ce que les magasins feront aussi la promotion de l'adhésion au MAAC. Une base de données de 21 tels commerces a été établie à cette fin et notre but, c'est d'encourager les gens à acheter là. Une liste fait maintenant partie de la section des nouvelles de la zone Saint-Laurent sur le site Web du MAAC.

## QUELQUES CONSIDÉRATIONS DE SÉCURITÉ

Nous voulons alerter tout le monde à la présence accrue des multi-rotors et des hélicoptères. Ce qui importe, c'est que ces maquettes doivent observer les exigences de sécurité sur la ligne de vol. La disposition idéale, c'est qu'un club désigne l'un de deux options :

1. Période de vol séparées ou

2. Une zone de vol distincte et séparée des maquettes d'avion conventionnelles.

## VENTE-ÉCHANGE EN JANVIER 2015 : PLUS IMPORTANTE ET MEILLEURE

Jean Blaquière et une équipe y travaillent, mais nous espérons répéter cet événement durant le troisième ou le quatrième samedi de janvier. Celui-ci a été couronné de succès, l'année dernière. La journée comprendra aussi une réunion des présidents de club et les discussions connexes. Nous devons nous pencher prioritairement sur la disposition des terrains et sur la sécurité.

D'autres détails suivront et seront affichés dans la section des événements de la zone Saint-Laurent au site Web du MAAC.

## VOL INTÉRIEUR

Le vol intérieur au cours des mois d'hiver est certainement une bonne façon d'entretenir la coordination main-œil tout en passant du temps avec des camarades, en plus de passer un hiver agréable. Veuillez vous assurer d'inscrire votre lieu de vol intérieur au site Web du MAAC afin de faire en sorte que vous êtes protégé par l'assurance.

## NOS VŒUX DU TEMPS DES FÊTES

Puisque ce numéro sera le dernier à être publié en 2014, au nom du Comité exécutif de direction de la zone Saint-Laurent, nous vous souhaitons un très Joyeux Noël et une Bonne année! ✈



# St Lawrence (J)



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

## SEASON WIND-UP

For this issue, I will comment on recent events focussing primarily on club visits including numerous Fun Flies and club visits by your Executive Steering Committee :

## FUN FLY AND FIELD VISITS

Recently, we have had the pleasure of visiting numerous clubs for the seasonal Fun Flies, most of which had great corn roasts plus other appetizing treats. Amongst the clubs visits were:

Blue MAX, Brossair, MARS, Mascoutain, MRCC, Lafayette, Lachute , MAVIP, WIMAC

## OFFICIAL REOPENING OF CLUB ESTRIE

In addition, we have attended the official opening of the relocated field for Club Estrie, in the Eastern Townships just outside Sherbrooke / Lennoxville. This a truly picturesque setting and the limbo flying made the viewing quite thrilling. Compliments to the directors including Jean Côté, Bernard Thibeault, Jean-Jean Marc Bergeron; André Boivin, all of who have worked so hard to find this new site.



There was a great turn-out at at the Montreal Radio Control Club ( MRCC ) Fun Fly this summer. / La participation a été très bonne au Fun-fly du Montreal Radio Control Club (MRCC), cet été.



From left, Ron Assaf, Steve Woloz, and Pascal Babeux. Steve Woloz's 108" Cub was built by the late Robert Arie and he continues to fly it in his memory. It is powered by a 26 RCG with a three-blade prop. / De g. à dr. : Ron Assaf, Steve Woloz et Pascal Babeux. Le regretté Robert Arie a construit le Cub (envergure de 108 pouces) que Steve Woloz possède maintenant et il le pilote à sa mémoire. La maquette est mûe par un RCG 26 munie d'une hélice à trois pales.

## NEW GROUP WITH CLUB TO BE FORMED

Led by Yves Auger, and others, I attended a multirotor Fun Fly with about 25 pilots in at a reserved section of a golf course at the Domaine Rouville in Rougemont (Quebec apple picking country.) I was certainly impressed by the various and sophisticated array of drones, from hobby to commercial craft. Only a few of the pilots are MAAC members but hopefully, an exclusive multirotor club will be formed from this group. The electronics involved terms I have not heard before was quite dazzling, to say the least. Anyone becoming involved with this aspect of our hobby must have a bent for electronics. Piloting appears to take second place to hardware configurations and software programming. Subsequent operation appears deceptively simple, but the given is that taking to the air occurs only after untold hours of set-up.

## SUMMARY OF FIELD VISITS

In all cases, I am pleased to report that all clubs have a great spirit of participation and enjoyment.

## LOCAL HOBBY SHOP SUPPORT PROGRAM

The Saint-Lawrence Zone has made its priority to help our local Canadian hobby shops by encouraging purchasing from them. In so doing, we are also hoping that a reciprocity will occur in that these same hobby shops will help to promote MAAC memberships. A database of 21

such business has been established for this purpose and it is our goal to encourage persons to shop with them. A list of such business is now published in the news events section of the Saint-Lawrence Zone on the MAAC website

## SAFETY CONSIDERATIONS IN FIELD SET-UP

One observation to bring to everyone's attention is the ever-increasing presence of multi-rotors and helicopters. Most important is that these aircraft must observe safety requirements for flight lines. The ideal set-up is that club designates one of two options:

- 1: Segregated flying times  
or
- 2: Distinct and separate flight zone away from the normal airplanes

## JANUARY 2015 SWAP SHOP BIGGER AND BETTER

Led by Jean Blaquièrre and his team, we are tentatively looking to the third or fourth Saturday in January to repeat a most successful event which had its debut last year. It also includes a club presidents meeting with discussions relevant to all. One key point that will be discussed is field set-up and safety considerations.

More details will follow and also be posted in the events section of the MAAC website for the Saint-Lawrence Zone.

*continued on page 26*

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

Je rédige ma dernière chronique à titre de directeur de zone pour la Saskatchewan et je veux vous dire que j'ai beaucoup aimé vous servir à titre de représentant sur la scène nationale.

Il est temps de tirer ma révérence et d'encourager d'autres membres du MAAC à offrir de leur temps et de leur expertise à la promotion et à la direction de notre superbe passe-temps; ces successeurs devront assumer un rôle de leadership non seulement au sein de la zone mais aussi sur la scène nationale, afin de préserver le MAAC et lui donner une direction en insistant sur tous les membres.

Pendant mon mandat à la tête de la zone K, mes objectifs étaient les suivants:

- M'assurer que les membres connaissent les enjeux et qu'ils étaient au courant du fonctionnement et de la direction que prenait leur organisme national;

- Insister sur le fait que le MAAC est un organisme tourné vers ses membres et que chacun d'entre eux a le droit de faire entendre sa voix et son opinion et que celles-ci seront non seulement respectées mais aussi entendues sur les scènes provinciale et nationale. Aussi, que le MAAC est une association au sein de laquelle chaque membre a la responsabilité de s'assurer que les représentants nationaux comprennent et adhèrent à la législation canadienne et que son mode de gouvernance se base -- de façon corporative -- sur la gouvernance de ses membres;

St Lawrence (J)

From page 25

## INDOOR FLYING

Indoor flying during the winter months is certainly a very nice way to maintain our hand-eye coordination while being with great buddies and passing the winter enjoyably. Please make sure to register your indoor location on the MAAC website to assure insurance coverage.

## SEASONS GREETINGS

As this issue will be the last one published in 2014, on behalf of the Executive Steering Committee for the Saint-Lawrence zone, we wish you all the a very merry Christmas and a Happy New Year. ✈

- Insister sur une approche par laquelle la sécurité vient en premier et que celle-ci est vitale si l'on veut faire durer notre passe-temps et que chaque membre soit au courant des lignes directrices du MAAC en matière de sécurité et qu'il accepte de les observer;

- Susciter une communication et une coopération ouvertes au sein des membres et des clubs;

- Préserver -- au mieux de mes connaissances -- les droits de chaque membre de la zone K en ce qui a trait à l'imputabilité de leur directeur de zone pour les gestes posés et pour les décisions prises au national;

Enfin, m'en remettre au gros bon sens légendaire des gens des Prairies ainsi qu'à l'amitié dont peuvent faire preuve les membres.

Mes objectifs, à titre de directeur au sein du MAAC, étaient de :

- Me rendre compte que le Conseil de direction doit considérer la direction opérationnelle que doit prendre le MAAC, en débattre et en décider dans l'intérêt de tous les membres au Canada plutôt que pour le bénéfice de certains clubs et de leurs priorités;

- D'étudier et de comprendre les devoirs et responsabilités d'un membre du Conseil de direction d'une corporation sans but lucratif nationale et d'accepter

l'imputabilité qui font partie intégrante de ce poste;

- De faire en sorte que mes collègues du Conseil de direction et moi-même observions une très haute norme de responsabilité et d'imputabilité afin de nous assurer que l'agenda personnel et les allégeances de chacun ne doivent aucunement influencer la gouvernance légiférée (donc, obligatoire) et approuvée par les membres;

- D'apprécier et de célébrer les régions, personnalités et occasions si diversifiées qu'offre cette organisation.

Je crois que le MAAC n'est pas une organisation qui ne fasse qu'offrir de la protection de vol mais plutôt, qu'il a été chargé d'assurer la continuité des privilèges du vol de maquettes télécommandées, que ce soit pour nos membres actuels pour de prochains membres.

Au nom des membres de la zone K, je souhaite la bienvenue et je vous présente Craig Ekstrand (MAAC 67884), votre nouveau directeur zone.

Finalement, je remercie les membres de la zone K et mes collègues au Conseil de direction de m'avoir offert tant d'expériences et de souvenirs à préserver au cours de ces sept ans. L'aventure a été intéressante et a comporté sa part de défis. Je transmets mes meilleurs vœux de succès à chacun. Bons vols! ✈

Alberta (A)

suite de la page 10

de ce concours étaient Hobby Wholesale, Great Hobbies, PM Hobbycraft, Thunderpower, Staples (Bureau en gros) et le MAAC. J'encourage les membres à se souvenir des commanditaires de nos rassemblements au sein de la zone en les appuyant lorsqu'ils achètent quelque chose. La plupart d'entre nous en Alberta avons accès à des magasins de passe-temps aux étagères bien garnies mais ils disparaîtront si nous n'achetons rien sur place.

Au moment où vous lirez ce compte-rendu, notre Assemblée annuelle de zone sera passée à l'histoire. J'espère que la rencontre aura soulevé de bonnes idées qui nous permettront de croître et de retenir nos membres ainsi que le nombre de clubs.

Il est temps de renouveler votre adhésion personnel et celle de votre club auprès du MAAC. N'oubliez pas que la protection d'assurance des clubs (pour vos propriétaires de terrain) prend fin le 31 décembre.

C'est à ce temps-ci de l'année que la plupart des clubs organisent aussi leur assemblée annuelle, ce qui apporte son lot de changement au sein de leur exécutif et quant aux coordonnées de la personne ressource (représentant). Assurez-vous que le siège du MAAC et que votre directeur de zone aient été mis au parfum des changements, et ce, le plus tôt possible.

Le temps des fêtes arrive très vite. Pour ceux d'entre vous qui échangez des cadeaux, j'espère que vous aurez toute une surprise en recevant un quelconque article qui est lié à l'aéromodélisme ou un gadget qui vous motivera au cours de l'hiver. J'espère que vous passerez du temps en toute quiétude en compagnie de membres de votre famille, d'amis et d'autres proches et que cela vous laissera de merveilleux souvenirs. ✈



# Saskatchewan (K)



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

This is my final magazine article as Saskatchewan Zone Director and I wish to take this opportunity to say I have enjoyed serving as your national representative.

It is time to step aside and encourage other MAAC members to contribute the time and expertise to promoting and guiding our wonderful hobby; to play a leadership role, not only in our zone but also nationally, in continuing the preservation and national direction of MAAC with a focus on all members.

My goals for zone K during my tenure have been:

- To ensure that members are aware and kept current with the operation and direction of their national organization;
- To reinforce that MAAC is a members' organization where every member has the right to have his voice and opinion heard, respected and considered both provincially and nationally. Also an association where every member has the responsibility to make certain that national representatives understand and abide by Canadian legislation and corporate, member-approved governance;
- To emphasize that a 'safety first' approach is paramount in the continuance of our hobby and that every member is aware and follows MAAC safety guidelines;
- To foster open and honest communication and cooperation within the membership and clubs;

*Robert Kossatz #34055 getting ready for his P6E Hawk's maiden flight. Engine is a Saito 120, radio is a JR 12X. / Robert Kossatz (MAAC 34055) se prépare à procéder au vol inaugural de son P6E Hawk. Cette maquette est motorisée par un Saito 120 et l'émetteur est un JR 12X.*

- To guard, to the best of my ability, the rights of each zone K member to hold their Zone Director accountable for actions and decisions made at the national level;
  - And lastly, to rely on the good 'Prairie common sense' and friendliness of the members.
- My goals as a MAAC Board of Director member have been:



*Former MAAC President Doug Moisuk #3360 with his newly acquired U-control SV-11. / Un ancien président du MAAC, Doug Moisuk (MAAC 3360) exhibe la maquette SV-11 de vol circulaire qu'il vient de se procurer.*

- To realize that the Board of Directors must consider, debate and decide MAAC operational direction for the benefit of all Canadian members first and foremost rather than regional or club agendas and priorities;
- To study and comprehend the duties and responsibilities of a Board member for a national not-for-profit corporation and to accept the accountabilities that are a major part of this position;
- To hold myself and fellow Board members to the highest standard of responsibility and accountability and ensure that personal agendas and allegiances must not be allowed to influence issues related to legislated and member-approved governance;
- To appreciate and celebrate the diverse regions, personalities and opportunities that this organization offers.

It is my belief that the MAAC organization is not just about 'flight insurance' but that it has been charged with the responsibility to ensure that the privilege to fly RC aircraft continues for all present and future members.

On behalf of Zone K members, I welcome and introduce Craig Ekstrand, #67884, as the new Zone K Director.

Finally, I want to thank the Zone K membership and fellow Board of Director members for the experiences and memories of the past seven years. It has been an interesting and challenging journey. All my best wishes to each and everyone for the future. Happy flying! ✈

# Sud ouest (M)



Frank Klenk 32001L  
Directeur de zone  
(519) 842-8242 zd-m@maac.ca  
facebook.com/groups/621624031230166/

Presque chaque club de la zone du Sud-ouest possède un lieu de vol intérieur. Si ce n'est pas le cas, communiquez avec votre municipalité ou avec votre conseil scolaire et donnez vie à ce projet! Je vous parle des conseils scolaires puisque vous aurez plus de succès à trouver un gymnase d'école qu'à chercher ailleurs. N'oubliez pas non plus de poster vos photos de vol et vos histoires sur notre page Facebook. Si vous voulez faire inclure votre évènement dans cette chronique, envoyez-moi les détails et les photos.

Dennis Barrow, du Woodstock Flying Club nous raconte une bien belle histoire de réussite...

«Il y a un peu plus de deux ans, j'ai rencontré un ami qui s'appelle Jamie à une fonction officielle. Jaimie est handicapé physique; son utilisation des mains est limitée et il demeure confiné à un fauteuil roulant. Il est un type très amusant et nous avons échangé plusieurs conversations. Au cours de l'une d'entre elles, je lui ai offert de lui prêter mon simulateur de vol afin d'ajouter aux jeux qu'il possède déjà sur son ordinateur. Il m'a répondu qu'il possédait déjà une vraie maquette dans le garage.

«Le lendemain, je lui ai rendu visite et comme de fait, un avion de formation Nexstar (avec moteur O.S. .46) se trouvait dans le garage. Il avait volé une seule fois, une quinzaine d'années auparavant

mais la maquette avait été reléguée au garage parce qu'il n'était pas facile pour Jaimie de se déplacer au terrain de vol. Puisque l'intérêt était manifeste, nous avons échafaudé un plan selon lequel je réussirais à emmener Jamie au terrain de vol. Sa mère et moi possédions chacun une mini-fourgonnette. Nous avons baissé les sièges de la mienne, nous avons installé les rampes pour que Jaimie guide son fauteuil à bord et nous avons roulé en direction du terrain de vol du Club de Woodstock. Nous avons eu droit à des regards de surprise lorsque nous sommes arrivés mais on nous a réservé un bel accueil et les membres ont invité Jamie à piloter un avion de formation du Club et il a accepté d'emblée. Au terme d'une journée amusante, j'ai reconduit Jamie à domicile et j'ai ramené le Nexstar chez moi. J'étais un peu rouillé en matière de réparations, mais avec un peu d'aide de la part de membres du Club, nous avons ramené le Nexstar à son état de vol.

«Entre-temps, Jamie a installé le simulateur sur son ordinateur et il a commencé à se pratiquer. Il a piloté la maquette Nexstar à quelques reprises et a ensuite aperçu un Apprentice (du fabricant E-Flite) doté d'une technologie avancée qui offre du vol plus sécuritaire, ce qui semblait un meilleur choix pour lui.

«Nous étions rendus à l'automne de cette même année et Jamie s'est joint au Woodstock RC Club ainsi qu'au MAAC; il a vendu le Nexstar et s'est procuré l'Apprentice. C'était une bonne stratégie : ses vols se sont beaucoup améliorés (ils n'étaient pas parfaits puisque nous avons dû faire un peu de réparation).

«L'hiver est arrivé et les activités se sont limitées à de simples réunions de club. Enfin, le printemps est revenu et nous avons peine à retenir Jamie, tant il était enthousiaste. Chacun de nos instructeurs a eu l'occasion de le suivre pendant ses vols et de lui offrir des conseils.

«Le 25 mai, Jamie a reçu un coup de soleil... et ses 'ailes' de pilote. Lorsque nous sommes revenus à son domicile, sa mère m'a prévenu qu'il prendrait le téléphone quotidiennement pour aller voler. À 22 heures ce soir-là, je lui ai envoyé un courriel afin de lui laisser savoir que j'avais en ma possession sa clé pour accéder au terrain. Il m'a répondu : 'C'est bien, volons demain matin.' Ce matin-là, nous avons bel et bien fait voler nos avions et il m'a annoncé que sa prochaine étape, ce serait de construire un avion cet hiver.

«Je voudrais remercier tous les membres du Woodstock RC Flying Club pour l'appui qu'ils nous ont offert pour que cette histoire soit couronnée de succès.»

Bill Fry, Peter Douppnik, Bryan Mailoux, Bryan Hewitt et moi-même voudrions vous souhaiter un Joyeux Noël et une Bonne et heureuse année. Profitez du temps en famille et comme toujours, ne prenez pas le volant si vous avez bu.

Songez à remettre un certificat de membre MAAC junior à ce jeune homme ou à cette demoiselle qui adore les avions; il ne vous en coûtera que 21,00 \$. Peut-être cette jeune personne sera-t-elle celle qui vous reconduit au terrain de vol lorsque vous serez vieux. ✈

## 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*



# South West Ontario (M)



Frank Klenk 32001L  
Zone Director  
(519) 842-8242 zd-m@maac.ca  
facebook.com/groups/621624031230166/

Most every club in the Southwest has an indoor flying venue of some sort. If not, contact your local municipality or school board and make it happen! I say school board because you will have better success looking for school gyms than just about anywhere else. Don't forget to post your flying pictures and stories on our Facebook page too. If you would like to have your event in this column, send me the details and pictures.

Dennis Barrow of the Woodstock Flying Club has a very nice success story to tell us...

"A little over two years ago, I met my friend Jamie at another function. Jamie is physically handicapped, having limited use of his hands and permanently confined to a wheel chair. He's a fun guy to be around and we had numerous conversations. During one of these conversations I offered to loan him my flight simulator as an additional game for his computer. His response was that he had a real model airplane in the garage.

"The next day, I went to visit and sure enough, there was a Nexstar trainer with an O.S. 46 engine in the garage. It had been flown once 15 years ago but retired to the garage as access to the flying field was not convenient. As the interest seemed apparent, we devised a plan to get Jamie to the field. Both his mother and I have mini-vans. We lowered the seats in mine, set up the ramps so Jamie could drive in and then off to the Woodstock RC flying field we went. There were some surprised looks when we arrived but we were warmly welcomed and Jamie was invited to fly a club trainer which he readily accepted. At the end of a fun day, we went back to Jamie's house and I took the Nexstar home and with my limited and rusty skills, together with help from club members, we put it back into flying condition.

"In the interim, Jamie installed the simulator on his computer and started practicing. Jamie flew the Nexstar a few times and then saw an E-Flite Apprentice with Safe Technology which seemed to be a more suitable aircraft for him.

"Now into the fall of the year, Jamie joined the Woodstock RC Club and



*Jamie Bain flying with his buddies, Dennis Barrow and Guillaume Saucier, started out on the right. Congratulations Jamie, you have your wings! / Jamie Bain vole en compagnie de ses copains, Dennis Barrow et Guillaume Saucier (à droite). Félicitations, Jamie, vous avez mérité vos 'ailes'!*

MAAC, sold the Nexstar and purchased the Apprentice. It turned out to be a great move as Jamie's flights got better and better (not perfect as we had to make a few repairs).

"Winter came and activities were confined to club meetings. At last, spring arrived and we could not hold Jamie down. Every Instructor in our club got a chance to supervise his flights and input knowledge.

"On May 25, Jamie received a sunburn and his WINGS. On arriving at his home, his mother warned that he would be on the phone every day to go flying. At 10 p.m. that night, I sent a text letting him know I had his key to the field. His reply was 'Good, let's fly tomorrow morning.' We did fly that morning and he advised

his next step was to build an airplane this winter.

"Our sincere thanks to all the members of the Woodstock RC Flying Club for their support in this success story."

Bill Fry, Peter Doupnik, Bryan Mailloux, Bryan Hewitt and I would like to take this opportunity to wish all of you a Merry Christmas along with a Happy New Year. Enjoy family time together and as always, don't drink and drive.

Consider giving that young airplane enthusiast in your family a Junior MAAC membership, it's only \$21.00. He or she may very well be the one driving you to the field in your old age. ✈



«C'est tellement cool!» s'est exclamé Jennica Gagné lorsqu'elle s'est aperçue à travers les lunettes de vol par immersion (en anglais, First Person View ou FPV) et la caméra d'un hexaoptère que pilotait John Liddard. Ce qui rend cette histoire d'autant plus cool, c'est que Jennica est née atteinte de la paralysie cérébrale et qu'elle a dû se servir d'un fauteuil roulant pendant la majeure partie de sa vie afin de se déplacer.

En juin 2014, j'ai commencé à enquêter sur la possibilité d'utiliser de l'équipement de vol par immersion afin d'offrir à Jennica Gagné -- la fille d'un de mes voisins -- une vision du monde qui se situe bien au-delà de son fauteuil roulant. Malgré le fait que quelques membres de notre Club Shearwater RC Flyers possèdent déjà de l'équipement FPV, celui dont ils disposaient ne convenait pas à ce que je voulais faire. Après avoir communiqué avec un autre club local, j'ai fait la connaissance de John Liddard, qui utilise son équipement à des fins professionnelles ([www.flitelabimaging.com](http://www.flitelabimaging.com)). Très rapidement, nous avons ébauché un plan d'ensemble. Parallèlement, j'ai approché la famille de

Jennica en juillet afin de jauger le niveau d'intérêt. Lorsque les parents ont accepté avec enthousiasme, la planification sérieuse a été lancée et le Club au complet a offert son aide afin de faire de cet événement une activité officielle de club. Plusieurs bénévoles se sont avancés afin de donner un coup de main.

Comme nous ne pouvions pas faire piloter l'appareil à Jennica, nous voulions tout de même lui offrir ce qui s'en approche; nous voulions la placer dans le siège du passager, pour ainsi dire. L'idée, c'était de doter le fauteuil de Jennica d'une tablette électronique afin qu'elle puisse voir l'image que renvoyait l'hexaoptère. Si cette approche réussissait, nous pourrions alors retirer la tablette et lui installer des lunettes FPV afin qu'elle goûte pleinement à l'effet d'immersion. L'une de nos plus grandes inquiétudes, c'était qu'elle éprouve de la désorientation; notre plan, c'était de l'avertir verbalement à l'avance des manœuvres qui s'en venaient et de faire en sorte que les manœuvres soient douces; ainsi, Jennica pourrait anticiper les mouvements, ce qui l'aiderait à être moins désorientée.

Le plan a bien fonctionné... après 15 minutes d'utilisation de la tablette, Jennica était prête à passer aux lunettes FPV. Il a fallu effectuer quelques ajustements puisque les lunettes lui tombaient dans le visage, d'autant plus que nous ne voulions pas qu'elles soient trop serrées. Alors que l'hexaoptère se trouvait encore au sol et que la caméra était pointée vers son fauteuil roulant, Jennica s'est vue en perspective FPV et s'est écriée : «C'est tellement coool!» Tandis que notre invitée portait les lunettes FPV, John a fait s'élever la maquette tranquillement et la machine a pris de l'altitude. Loin d'être désorientée, Jennica a semblé carrément se délecter de la nouvelle perspective qui lui était offerte et, à un moment donné, elle a crié : «Fantaaaastique!» Tout au long de la prochaine demi-heure, John a piloté son aéronef dans le ciel et à un moment donné, il l'a immobilisé juste au-dessus d'un champ où on voyait le vent faire onduler l'herbe, un peu comme lorsqu'on survole des nuages ou un plan d'eau. John Liddard a effectué un travail de maître au pilotage, si bien que la jeune fille n'a

*suite à la page 72*



# A Wheelchair with RC Wings

By Marc Cayouette



"This is soooo coool!" Jennica Gagné said as she saw herself through the FPV goggles and camera of a hexacopter piloted by John Liddard. What really makes this story a 'very cool' story is that Jennica was born with cerebral palsy and has had to use a wheelchair most of her life to move around.

Back in June 2014, I began enquiring on the feasibility of using FPV (First Person View) RC equipment to provide Jennica Gagné, the daughter of one of my neighbours, a view of the world that was well outside her wheelchair. While a few members of our Shearwater RC Flyers' Club did have RC FPV equipment, the FPV equipment available was not ideally suited for our purpose. After contacting another local club, in comes John Liddard with his professional FPV equipment and imaging service ([www.flitelabimaging.com](http://www.flitelabimaging.com)). In short order, a general intent and concept for the FPV event was established. Concurrently, I also approached the family in July 2014 to see if there was interest. When Jennica's family expressed great interest, the planning began in earnest with the entire Shearwater RC Flyers' Club pitching in and volunteering to make this an unofficial club event – many volunteers stepped in to assist.

Since we could not get Jennica to pilot the FPV, we wanted to give her the next best thing; we wanted to put her in the passenger seat. The idea called for Jennica's chair to be initially fitted with a tablet to see the FPV video image being sent by the hexacopter. If this approach went well, then the tablet would be removed and she would then be fitted with goggles to get the true "FPV effect." One of our biggest concerns was the real possibility of disorientation; our plan was to provide lots of verbal cues ahead of any manoeuvres and to ensure all manoeuvres were slow and gentle so that Jennica could anticipate some of the movement, thus reducing disorientation.

The plan worked well... after 15 minutes of tablet perspective, Jennica was ready for the FPV goggles. It took some adjustments as the goggles kept sliding down her face since we did not want to make them too tight. With the hexacopter still on the ground and camera pointed at her wheelchair, Jennica was able to see herself in the chair from an FPV perspective and shouted 'this is soooo coool!' With Jennica wearing the FPV goggles, John slowly lifted the aircraft off the ground and gained altitude. Rather than being disoriented, Jennica seemed to relish the new perspective, at one point shouting 'aaaammmaaazzzing!' Through the next half-hour, John piloted the aircraft through the sky, at one

point hovering just above a field where you could see the grass sway in the breeze much like flying over clouds or water. John Liddard did a fantastic piloting job and disorientation was never an issue. Even the September weather cooperated with a nice warm day and just a slight breeze.

Eventually, as in all good things, the aircraft landed and the FPV event was over. After the event, many of the Shearwater RC Flyers' Club introduced themselves to Jennica and then

took to the air to provide a mini RC airshow for the family. Unfortunately, Jennica and her family had prior commitments and had to leave early, bringing the FPV event to a close.

As the organizer of the event, I primarily wanted to assist Jennica in receiving a new experience, one that could take her out of the wheelchair. With the help of John Liddard and the Shearwater RC Flyers' Club, I can honestly say that the event was a great success. As a secondary benefit of this event, we created an opportunity for the RC community to provide a good news RC/drone story to counter some of the negative press brought forth by a few bad apples flying FPV in an unsafe manner. The story was carried by a local Halifax paper (<http://metronews.ca/news/halifax/1166462/magic-moment-cole-harbour-woman-with-cerebral-palsy-to-be-in-pilot-seat-of-drone/>) and then picked up by the Small Unmanned Aircraft System (SUAS) website.

As a member of the Shearwater RC Flyers' Club, I would now like to challenge all other RC clubs to try and follow suit and do the something similar and provide opportunities for those who are unable to experience our hobby. It just takes one club member, in any club, to get the ball rolling. There are many people in Jennica's situation, and with the help of RC technology and equipment, we can provide them with a little joy at virtually no cost. What better way to contribute to the RC community and to give back to the hobby that has given us so much.

#### About the Author:

Marc Cayouette is the Operations and Safety Officer for the Shearwater RC Flyers' Club, located in Dartmouth, Nova Scotia. Marc began flying RC with a Duraplane back in the late 80s in Germany. He was also a member of AMA while he was stationed in Alaska. Now retired from the Royal Canadian Air Force, he made Dartmouth his home and is seen with his latest project... an Iron Mud Duck!









# Rideau Valley Modellers Float Fly by Ken Park



There it was Thursday evening posted on the local RC club web chat site [www.calmday.com](http://www.calmday.com) Special announcement RC TV of OLN would be visiting the Rideau Valley Modellers (RVM) float fly.

"Hello Everyone,

"It is with great excitement I would like to announce, (in collaboration with Dynamic Hobbies) RC TV of OLN will be onsite filming our float fly this weekend!"

The basic deal is Fred Zufelt of Dynamic Hobbies pays for a commercial spot and in return the TV show shoots some local model action as filler. I've known Fred Zufelt for a very long time and he has always been amazingly generous with his support of the many local clubs in the greater Ottawa area (GOA).

Ok when people say Float Fly I normally cringe at the thought of mixing radio equipment with water; these are two things that don't normally mix. Personally I had never given float flying much thought as an RC activity I wanted to try. But that's all changed now.

Making a long story short a fellow Rideau Flyers Club member Nigel Chippendale had gotten me a good deal on a large foamy Polaris XL. The plane is loosely based on the delta wing flying boat's that Laddie Mikulasko made so famous so many years ago.

I wanted the model originally as a camera plane so I could take aerial video using a Mobius HD mini camera that shoots amazing 1080 quality HD. The electric plane is almost vibration free using a spinmax 2810-9 1350kv motor electric motor in the rear.

I fell in love with this design and love its ability to do stalled high alpha's you can easily hold it in a hover or hold it just a few feet off the ground flying tight horizontal circles. The wing-loading is so light you only need about five feet to get airborne. Call me a late bloomer, at age 52, because Saturday was technically my first time flying off water.

It was nice to see the event have over 30 pilots registered for this event and with a four planes maximum flying rule there was a steady stream of planes flying all day long. No matter the real reason for being there it was an amazing fun event. Just my two cents... this is an ideal location for a future Zone Float Fly.

Ok I have to officially say it! "FOAM is the NEW Balsa" Looking around it looked like it hit the 80% mark and you can't argue the manufacturers are making foam look so good today. There was a steady parade of J3 Cub's and DH Beaver's.

I captured the action on my camera with lots of water spray and rooster tails freeze framed during the take offs and the water kicking it up good on landing. The water was mirror flat and the reflections totally added to the photos looking so good.

Being my first float fly I noticed that those using smaller scale floats had to work a lot harder during the takeoffs and landings. Many couldn't keep it running in a straight line mostly caused with the throttle stick being slammed full on. The other side of the coin was guys landing without any kind of flaring and all I can

say is "Nice belly flop!"

My personal experience was the opposite because the Polaris uses tip floats and the plane doesn't even know it was on water with its weight so widely distributed.

The President, Kevin Koopman, and the rest of the RVM should be very proud of themselves as they put on a first class event nothing was missed because the event was very casual with everyone was having such a good time. Lunch was your typical BBQ burgers etc with cold drinks.. a welcome refreshment on one of the few days this summer when it was hot!

Bring your own shade was forgotten off my own list for that day and I ended up begging like a panting dog later that afternoon to get my chair under the smarter guys sun shade. Many from the GOA will be eager to view the TV show when it airs on RC TV from OLN this fall. I might spot myself standing behind the people being interviewed. I do know our Zone G Director Chris Malcomson was interviewed about his scale J3 cub.

It's good to see a lot of modellers selecting model that are more universal capable of flying all year round by simply slipping on floats, wheels or skis. I admit I'll be building a new Polaris XE with a ducted fan as I've gone heavy into EDF of late.

I've yet to be baptized by being properly dunked in the water with my float flying but it's sure to happen sooner or later. ✈



This is the fourth version of the Maple Leaf and it is the latest step in a lot of trial and error. With each version I've played around with the shape, the CG, and to improve both the stability and performance. This version is 700mm long with a 900mm wingspan and weighs in at 460 grams. The whole airplane is made of 5 mm Depron with carbon fiber reinforcement.

Power system is a 400 size outrunner motor, swinging 9x5 prop, power by a 1300-3S li-po battery. R/C system is Futaba 9C, with elevon, rudder, throttle and pivoted motor control, the pivot motor is controlled by a Blue Bird 373MG servo.

The short tail moment means the airplane isn't naturally stable, making it great for aerobatics. With the motor pivot function turned off it is capable of most basic maneuvers like flying inverted, rolls, stall turns, inside and outside loops. But, when the motor pivot function is activated, and the motor pivots with the rudder, it is capable of performing knife edge loop, knife edge harrier, 540 stall turn, upright and inverted flat spins! ✈





# Archives



Fred Messacar 25381L  
Chair  
905-457-5634 messacar@rogers.com

Your archives continue to thrive. We have received material from two members' estates. This includes both magazines and many articles. We have been looking more thoroughly at Model Airplane News, RC Modeler, and Aero-

modeller and are now beginning to delve more deeply into the Air Trails series. Thanks to the previous efforts of (the late) Peter Mann, we have been able to make good headway.

Currently, our holdings include Model Airplane News from 1942 to 2005, RC Modeler from 1964 to 2004 and Aeromodeller from 1940 to 2005. If you're looking for a particular article from a

magazine, why not give your archive a call or e-mail at Head Office c/o Archivist or -mail to archives\_maachq@bellnet.ca.

We are also working together with the AMA archive people. We will be sending items to help fill the holes in their collection and they will be reciprocating. ✈

# Archives



Fred Messacar 25381L  
Chair  
905-457-5634 messacar@rogers.com

Vos archives continuent leur croissance. Nous avons reçu du matériel en provenance de la succession de deux membres. Cela comprend tant des revues que de nombreux articles. Nous avons examiné en profondeur les publications Model Airplane News, RC Modeler et Aeromodeller nous commençons à examiner la série des revues Air Trails. Grâce aux efforts du regretté Peter Mann, nous

avons fait un bon bout de chemin.

À l'heure actuelle, nous détenons la collection de Model Airplane News d'entre 1942 et 2005, RC Modeler d'entre 1964 et 2004 ainsi qu'Aeromodeller d'entre 1940 et 2005. Si vous recherchez un article particulier dans une revue, donnez un coup de fil ou envoyez un courriel au siège du MAAC, aux soins de l'archiviste ou encore, envoyez un courriel à archives\_maachq@bellnet.ca.

Nous travaillons aussi avec les responsables des archives chez l'AMA améric-

aine. Nous leur enverrons des articles afin qu'ils puissent combler le vide dans leur collection et ils en feront de même pour nous. ✈

Débutants

suite de la page 37

pouvons produire des champions en différentes disciplines.

Pour tout renseignement supplémentaire sur ces sujets, veuillez m'écrire à milt.barsky@sympatico.ca et il me fera plaisir de vous répondre. ✈



## 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 coupable «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.**



# Public Relations



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

This report tells the story of a young boy that has some difficulty in health but is just a great little guy.

I was introduced to his father some time ago, and he has always spoken very highly of his son and of his love of baseball.

Jack likes playing, building things and in general, he just wants to be a vibrant fun loving little boy, like all the kids.

This story starts when I had the opportunity to introduce him to a quadcopter. One night, I came over to his house for a visit and pulled out of a bag I brought over a quadcopter. His eyes lit up and he couldn't wait to fly it. He was extremely enthusiastic about watching and waiting for his turn to try. As expected, he was not that good in the beginning but now, he is stricken with the RC bug.

The next time I visited, I gave him a small nano quadcopter and that was where it really took off. Jack invited another friend over and they now practice in manoeuvring through the house endlessly. I shouldn't say this, but the next day, he was a little under the weather, so he stayed home. But I don't know if he really was sick or just practicing on his



quad manoeuvres. I heard from his dad that he thought he may be playing possum!

So... what's the point of the story? We need to consider all those little guys out there who are waiting to get a little attention and who might enjoy a quadcopter -- or any RC stuff -- in their hands. If we can get them interested, we would have a lot of junior members.

Please think of that the next time

you're in the hobby shop. Maybe it's your grandson or maybe it is just a little guy named Jack looking for a little attention. This hobby, I think, is really a true motivational tool for our Jacks in the world. The attention they will give to the hobby is truly a blessing and it's a great start to encourage future endeavours. Let get out there and see how many little Tims there are for next year. ✈

# Relations Publiques



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

Ce rapport raconte l'histoire d'un petit garçon qui vit des problèmes de santé mais qui est un chic petit bonhomme.

On m'a présenté son père il y a quelque temps et ce dernier n'a jamais tari d'éloges à l'égard de son fils et de son amour du baseball.

Jack aime jouer, construire des choses et en général, il cherche tout bonnement à se faire connaître comme étant un petit bonhomme qui vibre, qui aime s'amuser et qui est aimant, comme tous les enfants.

Cette histoire débute au moment où je l'ai mis en présence d'un quadricoptère. Un soir, je me suis présenté à son domicile et j'ai sorti cet appareil de mon sac. Ses yeux se sont illuminés et il avait très

hâte de le piloter. Il était très enthousiaste à la vue de la maquette et attendait de pouvoir la faire voler. Comme on peut s'y attendre, il n'était pas très doué au début mais maintenant, il est carrément accroché aux maquettes.

La prochaine fois que je me suis rendu chez lui, je lui ai fait cadeau d'un quadricoptère nano et son imagination a pris le dessus. Jack a invité un petit ami et tous deux pratiquent sans cesse des manoeuvres. Je ne devrais pas le dire en public mais le lendemain, il ne se sentait pas suffisamment pour aller à l'école. Je ne sais pas s'il était véritablement malade ou s'il voulait pratiquer ses manoeuvres. J'ai entendu dire par son père qu'il a peut-être fait l'école buissonnière!

Alors... ou voulais-je en venir avec cette histoire? Nous devons songer à tous ces jeunes qui n'attendent qu'un peu

d'attention et qui s'amuseraient probablement avec un quadricoptère -- ou n'importe quoi qui sont télécommandé -- entre leurs mains. Si nous pouvons les intéresser, nous pourrions ainsi attirer plusieurs membres junior.

Pensez à cela la prochaine fois que vous entrez dans un magasin de passe-temps. Peut-être s'agit-il de votre petit-fils ou peut-être s'agit-il d'un petit garçon qui s'appelle Jack et qui recherche un peu d'attention. Je crois que ce passe-temps est un sensationnel outil de motivation pour les Jack de ce monde. L'attention que chacun d'entre eux portera à notre passe-temps, c'est une bénédiction et c'est un bien beau début pour lancer les jeunes vers d'autres projets.

Allez hop, sortons un peu et voyons combien de Jacks nous pouvons rassembler pour l'année prochaine. ✈



# Beginner



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

Indoor activities are on the schedule now and I have thought of a challenge for our beginners. Something that will get us to exercise our knowledge and use our ingenuity.

Our club flies in a school gym from September to June. The floor is 54' by 60' with a ceiling height of 30'. For something different, I like to fly electric control-line in the gym as well. Unfortunately, the space limitations sometimes get in the way... literally. I try to stay in the center of the floor, but with 27' lines and they don't allow margin for errors, especially on the overheads. I seem to hit the bleachers, the walls, the basketball nets and the ceiling fans.

So I am turning to floor work.

## TETHER CARS

I am now looking at electric powered air-cars circling on a fixed pylon,

held down on the centre of the floor with weights. The cars can use three or four wheels. They can be propelled by tractor or pusher props. The pylon can be a piece of pipe on a flange, set on a piece of plywood that is held down with some sand bags or similar weights.

By using your ingenuity you can build your favourite model. It could be Adam West's Batmobile, Malcolm Campbell's Bluebird, or Don Garlitz's Rat Fink dragster. A simple platform, even a profile, can be run on a fixed length of light line. Competitions can be run on timed runs, or on the first car to complete a number of laps.

Everyone has a small electric motor sitting around somewhere. Even an old brushed one. Everyone has a favourite car that they would like to see in action. These cars would be a snap to build. They would provide some interest or activity for many. Most of all, they would provide a challenge to our inventive minds.

This project is an opportunity for the

more experienced members to coach the beginners through the basics. If they want to, they can get into the fun as well.

I hope that this column will appeal to a lot of members, not only to the beginners or juniors. Helping beginners is an opportunity to demonstrate your teaching skills and inspire the beginners with your expertise. Newbies getting started into the hobby are often stonewalled by their next move. Sometimes, their ambitions don't carry over to the next season, particularly if they run into a problem or an obstacle.

Beginners often need more experienced modellers to help them through their problems and more advanced fliers need the up-and-comers to carry on the tradition of building and flying. With care, we can produce champions in the different fields.

For any additional information on these subjects, please write to me at milt.barsky@sympatico.ca, and I will be glad to respond. ✈

# Débutants



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

Les activités de vol intérieur figurent à l'horaire maintenant et j'ai songé à un défi que pourraient relever les débutants. C'est quelque chose qui nous fera pratiquer nos connaissances et notre ingéniosité.

Notre club a accès à un gymnase entre les mois de septembre et de juin. Le plancher couvre une surface de 54 pieds par 60 pieds et la hauteur du plafond est de 30 pieds. J'aime essayer quelque chose de différent : je fais voler des maquettes électriques de vol circulaire dans le gymnase. Malheureusement, l'espace limité me nuit souvent. J'essaie bien de demeurer au centre du plancher mais comme les filins sont d'une longueur de 27 pieds, je n'ai pas beaucoup de marge de manœuvre, surtout là-haut. Il me semble que je frappe constamment les gradins, les murs, les filets de ballon-panier et les ventilateurs au plafond.

C'est pourquoi je me tourne vers le plancher.

## AUTOS RETENUES

Je me tourne maintenant vers de petites voitures électriques mûes par une hélice qui feraient le tour d'un pylône fixe qu'on maintiendrait au sol grâce à des pesées. Ces voitures pourraient rouler sur trois ou quatre roues et être tractées ou propulsées par des hélices. Le pylône peut être un morceau de tuyau soutenu à la verticale.

Vous pouvez avoir recours à votre ingéniosité pour construire votre maquette préférée. Il pourrait s'agir de la Batmobile d'Adam West, du Bluebird de Malcolm Campbell ou du dragster Rat Fink de Don Garlitz. Une plate-forme toute simple -- même de profil -- peut être utilisée au bout d'un filin léger. Les courses pourraient être coordonnées selon le meilleur chrono ou selon la première voiture qui complète un certain nombre de tours.

Tout le monde possède un petit moteur électrique rangé à quelque part, même s'il s'agit d'un vieux à armature (brushed). Tout le monde possède une préférence pour une voiture en particulier et qu'il aimerait voir en pleine action. Ces petits véhicules seraient simples à

construire et sauraient en intéresser plus d'un. De plus, ce serait un défi pour nos cerveaux créatifs.

Ce projet constitue l'occasion pour les membres plus expérimentés de conseiller les jeunes afin qu'ils franchissent les étapes de base. S'ils le veulent, les plus vieux peuvent aussi prendre part à l'action.

J'espère que cette chronique intéressera plusieurs membres et non seulement les débutants ou les plus jeunes. Aider les nouveaux, c'est l'occasion de faire preuve de vos aptitudes d'enseignement et d'inspiration auprès d'eux. Les nouveaux venus sont souvent bloqués lorsqu'ils affrontent une difficulté. Parfois, leur ambition ne se poursuit pas jusqu'à la prochaine saison, surtout s'ils frappent un nœud, comme le veut la vieille expression.

Les débutants ont souvent besoin de modélistes plus expérimentés afin de les aider à résoudre leurs problèmes et les modélistes plus expérimentés ont besoin des nouveaux afin de perpétuer la tradition de construction et de pilotage des maquettes. Avec un peu de soin, nous

*suite à la page 35*

## BRAND NEW CHARGERS

COOLING FAN

AC/DC OPERATION

BACKLIT LCD DISPLAY



TGHEV680AC  
**\$74.99**  
 SINGLE OUPUT  
 80 WATTS



TGHED610AC  
**\$159.99**  
 CHARGE 2 PACKS!  
 2 x 100 WATT



TGHEQ6400AC  
**\$259.99**  
 CHARGE 4 PACKS!  
 4 x 100 WATT



The FrSky Taranis RC X9D Plus radio features a new Haptic Vibration Feedback System that provides an addition alert method to the existing sound and voice alerts, ideal when flying in high noise. The Plus also includes a dual color LCD back-lit screen allowing you to adjust from white to blue.



**Taranis X9D Plus**  
 FRSX9DP **\$269.99**



**D4R-II Micro 4-Ch Receiver**  
**\$29.99**



**X4R Receiver 4-Ch PPM**  
**\$28.99**



**X4R-SB Receiver 3/16-Ch PPM/SBUS**  
**\$28.99**



Flite Test airplane and multicopter kits are designed for easy assembly and maintenance with basic tools and hardware. Speed Build Kits (SBK) are great family projects to build on a cold winter day.

Be sure to visit our web site for the entire Flite Test selection of planes and multicopters along with power systems from Dynam, Emax, Sonic and Suppo!



**FT Swappable 3-Pack FTSBK020**  
**\$36.99**



**Rotor Bones AnyCopter**  
 FTSRBK030  
**\$65.99**

Check the web site for excellent build along videos!



First Person View (FPV) is fast growing in popularity and Sonic Modell answers the call with terrific FPV platforms. From the giant Sky Surfer 2 meter glider, to the X8 Flying Wing, there is a model to suit your style and FPV needs. All feature EPO foam construction and spacious compartments for all your FPV gear.



**2M SkySurfer**  
 SNM2400 **\$169.99**



**78.in X8 Wing**  
 SNM3200 **\$149.99**



**66in SkyWalker**  
 SNM3100 **\$209.99**



**70in SkyHunter**  
 SNM3000 **\$149.99**



(camera not included)

**350 QX Firmware 2.0**  
 with SAFE

Clearance Price!  
 While supplies last!

~~\$469~~ **350QX Bind N Fly**  
 BLH7880A  
**NOW \$339.99**

~~\$529~~ **350QX Ready To Fly**  
 BLH7800A  
**NOW \$389.99**

**FREE** receiver with select Spektrum Transmitters! See web site for details  
 (Until Dec 31<sup>st</sup> 2014)





# CHEERSON CX-20

AUTO PATHFINDER QUADCOPTER RTF

### Features

- 6-axis Gyro Stabilization
- GPS Position Hold Mode
- GPS Flight Direction Lock
- One Key Return To Home
- Return To Home Failsafe
- Altitude Hold Mode
- Low Voltage Protection

### Includes

- Transmitter
- 3S LiPo Flight Battery
- GoPro Hero 3 camera mount

### Requires

- 3S LiPo charger, 4AA batteries

A Quantum Leap  
at a Nova price!

### Recommended

- 80W LiPo Charger  
TGHEV680AC **\$74.99**
- XT60 Charge Lead  
TGHXCHGXT60 **\$9.99**

CHXCX20 **\$349.99**



- 7" FVP LCD screen 800x480 LED back lit
  - Integrated Dual Diversity 5.8GHz Video Receiver
- BOSRX-LCD5802 **\$209.99**



- FPV 5.8GHz 32-Ch Dual Diversity video receivers
  - 2-Axis Head Tracking, Magnetic, Inertial & Gyro sensors, PPM output
- BOSSKYZONE **\$479.99**



- 640 x 480 CMOS image sensor
  - 480 TV Lines
  - Pan/Tilt movement
- BOSCM210 **\$72.99**



- 116 deg Wide angle
  - Easy to use
  - 1080p30, 720p60
  - Requires microSD
- Wide FOV MOBHDACWA **\$99.99**



- 86 deg angle
  - Easy to use
  - 1080p30, 720p60
  - Requires microSD
- Standard FOV MOBHDAC **\$89.99**



- 25mW 5.8GHz micro tx
  - Compatible with Boscam and fatshark equipment.
- ATDVTXN5825 **\$54.99**



- Industry standard action camera
- Includes waterproof case
- Requires microSD

- Silver Edition GPRCHDHN-302 **\$349.99**
- Black Edition GPRCHDHX-302 **\$479.99**



- Brushless 2-axis gimbal for GoPro Hero3/3+ (not included)
- Gimbal controller included
- Creates super smooth video footage from multicopters
- Camera not included

TGHEBGC **\$139.99**

Great Hobbies is your FPV Source!  
Many platforms to choose from! Flying Wings, 2M Gliders, Multicopters and indoor flyers!

## Winter Accessories

Don't let winter keep you grounded!



DU-BRO SKIS FROM **\$12.99**



CJ-MODEL SKIS FROM **\$27.99**



JAY DEE SKIS FROM **\$48.99**



- BLUE TGHXLEDSB
  - GREEN TGHXLEDSG
  - RED TGHXLEDSR
  - WHITE TGHXLEDSW
  - YELLOW TGHXLEDSY
- 1M (3') peel & stick LED Light Strip for 3S LiPo **\$5.99 (each)**

## TRANSMITT

Nylon outer shell breaks the wind while the polar fleece keeps your hands toasty warm. A clear vinyl window lets you keep a watch on radio display



~~\$49.99~~  
**\$39.99**

Proudly Made In Canada

GHPMITT **\$39.99**  
until December 31st



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

# Vol par immersion (FPV)



---

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

---

Dans l'article de ce mois-ci, je veux partager avec vous mon appréciation du North American FPV Meeting, une rencontre qui a eu lieu en août 2014 sur un terrain privé à Collingwood (Ontario) et qu'a coordonné Basement-RC ([www.basement-rc.com](http://www.basement-rc.com)).

Jusqu'à maintenant, c'était le plus important évènement de vol par immersion (First Person View ou FPV, en anglais) auquel je me suis rendu. Plus de 60 pilotes se sont inscrits aux trois jours et plusieurs d'entre eux étaient des pilotes des États-Unis et d'autres provinces canadiennes.

Compte tenu que ce rassemblement n'était pas parrainé par le MAAC, la plupart des participants n'en étaient pas membres. Cependant, c'est tout à leur honneur que le président du Comité sur la sécurité du MAAC et moi-même avons été très impressionnés des règlements qui ont été adoptés sur place et de la discipline dont ont fait preuve les pilotes.

L'emplacement était merveilleusement bien choisi -- paysage de la Blue Mountain et loin de la circulation aérienne civile -- et il a offert une expérience de

pilotage enjouée et détendue à tous les adeptes du vol par immersion. Il y a eu de l'action du jeudi soir au dimanche après-midi et plusieurs vendeurs étaient de la partie. En plus des ventes réalisées, tous ont apprécié que de pouvoir socialiser et de voler.

Le vendredi, les pilotes se sont surtout adonnés à du vol libre et ils ont respecté le plafond qu'on leur avait imposé. Les petits collants de fréquence ont été très pratiques. Les pilotes devaient choisir une paire de fréquences pour le vol télécommandé et la vidéo; un pilote ne recevait l'autorisation de faire décoller son engin que si les deux fréquences étaient disponibles. La ligne de vol était clairement identifiée et les infractions ont été minimales mais on en a traité rapidement lorsqu'elles se produisaient. (Un tel oubli a eu comme résultat qu'un pilote s'est fait ordonner d'atterrir et s'est fait retirer ses privilèges de vol pendant quelques heures.)

Le samedi, plusieurs courses et démonstrations ont été organisées. C'était très drôle de voir les petits bolides quadricoptères 250 lors de leur course. S'ils voulaient gagner, les pilotes devaient disputer plusieurs rondes et arriver à la ligne d'arrivée en premier. Les gagnants de chacune des courses ont été honorés

après le souper du samedi soir et on leur a remis des prix variant de cartes-cadeaux à des maquettes, des lunettes de vol par immersion et d'autres articles de valeur.

Les organisateurs ont offert beaucoup de nourriture; les dîners et les soupers attendaient les pilotes qui s'étaient inscrits. Des remerciements particuliers sont de mise à l'endroit de Gregory French (directeur général de FatShark RC Vision Systems) et à l'endroit de son frère Dave qui n'ont cessé de retourner des hamburgers sur le barbecue pour les plus de 100 participants.

Le dimanche, certaines personnes qui étaient venues de loin ont quitté tôt. Les autres ont continué de profiter de la séance de vol libre jusqu'à la toute dernière minute; d'autres ont récolté leurs effets personnels et sont retournés chez eux. Après quelques bouchées à la dernière minute et des salutations aux vieux -- et nouveaux -- amis, l'évènement s'est conclu très rapidement.

Félicitations à l'équipe de Basement-RC pour cet évènement aussi bien organisé que sécuritaire!

Bravo, Basement-RC! Je suis persuadé que l'année prochaine, nous y serons une fois de plus pour effectuer des vols!



# Model Aviation

## CANADA



Advertise in Model Aviation Canada

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](mailto:editor@ModelAviation.ca)



# First Person View (FPV)



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

In this month's article, I would like to share with you my review of the North American FPV Meeting, an August 2014 event organized on a private land in Collingwood (ON) by Basement-RC ([www.basement-rc.com](http://www.basement-rc.com)).

So far, it was the largest Canadian FPV event that I had the opportunity of attending. There were over 60 pilots registered for the three-day event, and many of them were pilots visiting from the U.S.A. and other Canadian provinces.

Given that the event was not MAAC-sanctioned, most participating pilots were non-MAAC members. To their credit, I must say that together with MAAC's Safety Chair, we were very much impressed by the safety rules in place and the discipline of the pilots.

With its beautiful Blue Mountain scenery and far from any civilian air traffic, the location was well chosen by the organizers, and it provided for a joyful and relaxing experience for all FPV fliers. There was commotion from Thursday

night to Sunday afternoon with several vendors also present. Aside from sales, they all enjoyed socializing and flying together with pilots.

On Friday, pilots mostly enjoyed free flights and respected the imposed flight ceiling. The frequency stickers were very useful. Pilots needed to choose a pair of frequencies to be used for RC and video, and the pilot was only cleared to fly when

and demos organized. Watching the FPV race of the little 250-size quads was a lot of fun. In order to win, they had to complete several rounds and arrive first to the finish line. Winners of each race were honoured after Saturday night's dinner and presented with prizes varying from gift certificates to airplanes, FPV goggles, and other value items.

The organizers provided plenty of

food, delicious lunch and dinner for all who signed up for the event. Special thanks to Gregory French, CEO of FatShark RC Vision Systems and his brother Dave French for tirelessly flipping hamburgers on the BBQ for the over 100 people present at the event.

On Sunday, some people who came from far away left early in the morning. Others continued to enjoy free flights to the very last minute, while some were packing up and heading home. After

some last-minute food bites and goodbyes to old friends and new acquaintances, the event was over in a blink of an eye.

Congratulations to the Basement-RC team for a well-organized and safe event!

Way to go Basement-RC! I'm sure that next year, we'll be there flying with you again! ✈



the two chosen frequencies were available. The flight line was clearly marked, flight line violations were minimal, but were dealt with swiftly when they did happen. (Such an 'oversight' led to the pilot being directed to land, and to revoked flight privileges for a few hours.)

On Saturday, there were several races

Yves Auger 38621  
Président  
(450)-655-0238 ggtronic@hotmail.com

J'aimerais remercier tous mes aviseurs actuels au sein du Comité. J'ai le plaisir de travailler avec des pilotes professionnels, une équipe policière de véhicule aérien non habité (UAV en anglais), des ingénieurs et d'excellents pilotes de loisir. Ces personnes sont : Zone A: Binory Prabhu; Zone B: Carl Thibault; Zone H: Bob Thomson; Zone I: André Pépin and Alexandre Verge; Zone J: Martin Laporte and Stéphane Bouvier; Zone L: Eddie Jara, Andrew Martin et Lennox Kelly.

Justement, Andrew Martin a préparé ces listes de contrôle et les a fixées à sa station terrestre. Vous pouvez la télécharger depuis la page multi-rotors du site Web du MAAC.

## LISTE DE CONTRÔLE AU DÉCOLLAGE

1. Vérifiez la disponibilité de votre fréquence vidéo à l'aide de la fonction ON google avant de lancer la puissance de votre multi-rotor.

2. ALLUMEZ votre émetteur (ON), assurez-vous que la mémoire ait sélectionné la bonne maquette, ajustez la manette des gaz / T-hold à OFF, réglez le mode de vol (mode GPS pour positionnement (fix) du GPS) et attendez 5 secondes avant de mettre le multi-rotors à on.

3. Placez le multi-rotors à ON dans l'aire de décollage, c'est-à-dire à l'endroit que vous voulez programmer comme étant la fonction «return to home».

4. Tandis que vous attendez le positionnement GPS, vérifiez le lien vidéo.

5. Une calibration de boussole est-elle nécessaire? Quel était le lieu de votre dernier vol?

6. Avez-vous besoin d'un test de portée (range test)? Avez-vous correctement tout configuré pour ce test? Avez-vous calibré les bons dispositifs antidéfaillance (fail-safe)?

7. Le positionnement GPS est-il correct? Le mode de vol aussi? Annoncez tout haut aux autres pilotes que vous décollez et armez les moteurs. Mettez en marche les dispositifs d'enregistrement.

8. Faites décoller votre engin jusqu'à une altitude sécuritaire pour faire du sur-place et vérifiez les modes atti/manuel et



André Pépin's 250mm Minion with MultiWii Flip 1.5. / Le Flip 1.5 (de Minion) avec MultiWii d'André Pépin.

GPS avant de poursuivre votre vol.

## LISTE DE CONTRÔLE À L'ATERRISSAGE

1. Annoncez aux autres pilotes que vous vous apprêtez à faire atterrir votre engin.

2. Mieux vaut pratiquer votre transition du vol par immersion (First Person View ou FPV en anglais) au vol à vue avant d'atterrir.

3. Une fois que vous avez fait atterrir votre engin, désarmez les moteurs, placez votre station de base RX à OFF et dites tout haut «sur le terrain» avant de récupérer votre maquette multi-rotors.

4. Placez tout appareil d'enregistrement à OFF.

6. Débranchez la prise MR.

7. Éteignez votre émetteur.

## TESTS DE PORTÉE

Vous devez faire très attention devant certaines maquettes lorsque vous procédez à un test de portée. Lorsque les moteurs sont armés, les multi-rotors de marque Phantom décolleront éventuellement lorsque vous avez perdu un lien radio et si votre fonction antidéfaillance est réglée à «return to home». Sans que la puissance émettrice ne diminue, il est difficile de tester la portée mais un Phantom dont les moteurs ne sont pas armés émettra un témoin lumineux clignotant

de couleur orange afin d'indiquer que le mode antidéfaillance est actif. Lorsque vous configurez la fonction antidéfaillance de votre maquette, vous devriez choisir quel mode utiliser et vous assurer qu'il fonctionne en l'assignant à votre interrupteur de mode de vol. Ceci vous permettra de comprendre son comportement lorsqu'en mode antidéfaillance, mais soyez prêt à abandonner ce mode et de reprendre le vol normal si votre appareil ne fait pas ce à quoi vous vous attendez.

## MULTI-ROTORS DE VOL INTÉRIEUR

Binory Prabhu s'est intéressé au positionnement de maquettes multi-rotors de vol intérieur. Le positionnement par GPS ne fonctionne pas bien à l'intérieur, mais il existe des options : le sonar (pour l'altitude rapprochée du sol) et le SLAM (Simultaneous Localization and Mapping) à l'aide d'un balayeur au laser et un système trafiqué Microsoft Kinect. Les drones de marque Parrot ont recours à un système de visée par caméra tourné vers le sol afin d'analyser sa texture en guise de référence pour tenir sa position.

## QUADS DE 350 MM

André Pépin et plusieurs autres pilotes s'intéressent aux quadricoptères de 250 mm. Ces maquettes comportent

*suite à la page 49*





Some of the pilots who attended a Multirotor meeting on Montréal's South Shore. The meet was an introduction to MAAC and safe flying practices for the Québec Multirotor facebook group. / Quelques-uns des pilotes qui se sont rendus à la rencontre de multi-rotors sur la Rive-Sud de Montréal. Cette rencontre se voulait une introduction envers le MAAC et aux saines pratiques de vol à l'intention du groupe facebook multi-rotors du Québec.

Yves Auger 38621  
Chair  
(450)-655-0238 ggtronic@hotmail.com

I would like to say thank you to all my current Committee advisors. I am pleased to be working with professional pilots, police UAV team, engineers and excellent recreational pilots. The advisors are: Zone A: Binory Prabhu; Zone B: Carl Thibault; Zone H: Bob Thomson; Zone I: André Pépin and Alexandre Verge; Zone J: Martin Laporte and Stéphane Bouvier; Zone L: Eddie Jara, Andrew Martin and Lennox Kelly.

Committee advisor Andrew Martin made these checklists and has attached it to his ground station. You can download it from our Multirotor webpage on the MAAC website.

### TAKE-OFF CHECKLIST:

1. Check your video frequency availability with your google ON before powering up the multirotor
2. Turn ON transmitter, check that model memory has the right model selected, set throttle / T-hold to OFF, set flight mode (GPS mode for GPS fix result) and wait 5 seconds before turning the multirotor on.
3. Turn multirotor ON at the take-off area, the same location you want to set your 'return to home' location.
4. While waiting for GPS fix, check video link.
5. Is compass calibration needed? What was the location of your last flight?

6. Is a range test needed? Appropriate set-up to test range? Appropriate fail-safe settings?

7. GPS fix O.K.? Flight mode O.K.? Call for taking off to other pilot and arm the motors. Start any required recording devices.

8. Take off to a safe hovering altitude and check atti/manual and GPS flight modes before continuing on your flight

### LANDING CHECKLIST:

1. Call out your landing to other pilots.
2. It is good to practice to transition from FPV to line of sight flying before landing.
3. Once landed, disarm the motors, turn OFF your video RX base station, and call out 'on the field' before heading to recover your multirotor.
4. Turn OFF any recording device.
6. Unplug MR battery
7. Turn off your radio

### RANGE CHECKS

With some models it is important to be careful when doing range checks. When the motors are armed, Phantom multi-rotors will eventually take off when you've lost a radio link and if your fail-safe is programmed to 'return to home.' Without transmit power fading, it's hard to test the range but a Phantom without the motors armed will display a blinking orange light to indicate that failsafe mode is active. When setting up your model's fail-safe, you should choose which mode to use and make sure

it works by assigning it to your flight mode switch. This will let you understand its behaviour in fail-safe, but be ready to abort this fail-safe mode and return to normal flying if it doesn't do what you expect it to.

### INDOOR MULTIROTORS

Binory Prabhu has become interested in indoor Multirotor positioning. GPS positioning cannot work well indoors, but there are other options: Sonar for close ground altitude, and 'SLAM' (Simultaneous Localization and Mapping) using laser scanner and a hacked Microsoft Kinect system. Parrot Drones use camera aiming to ground to analyse its texture as reference for position hold.

### 250MM QUADS

André Pépin and many other pilots have become interested in flying 250mm quads. These models include items from PatsMiniHquad.com frames. These machines become Star Wars racers in your hands, doing rolls, flips, and loops. They also and provide HD video! They run on 3s1000 to 1300mAh lipos, use five-inch props on 2300kv motors, and carry Mobius or keychain HD camera + light FPV gear. Flying weight is between 450 grams to 520 grams and get four- to seven-minutes flight times. MultiWii or mini KK board are used. Common flight controller is the Naze32. Look for Mocha-boy RC and Naze32 on youtube for complete set-up. ✈

# Radio Spectrum



Mark Betuzzi  
Chair  
250-374-3683

26605L

mebetuzzi@shaw.ca

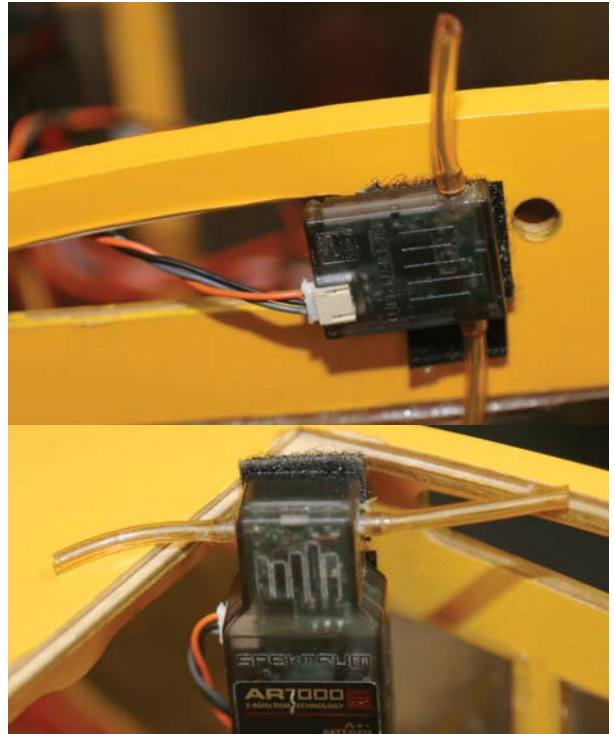
One of the benefits of all the new 2.4 GHz radios is that a fail-safe mode is included. Fail-safe systems are basically about minimizing the risk to people and property if the radio link is lost, whether because the receiver loses signal, the pilot improperly turns off the transmitter, or some other failure occurs. Any considerations of saving the model are very much secondary.

A properly set fail-safe is needed to protect against both radio failures in the air and mistakes in the pit area such as turning off the transmitter with the engine still running or the electric motor plugged in.

Further information is available in the MAAC document MPPD#12, "Operation of R/C equipment", Paragraph 5. There is also information under the NEWS heading at the MAAC website: - August 11/2014 - "Failsafe is your responsibility."

The Radio Spectrum committee recommends that everyone becomes familiar with the set-up of correct fail-safe operation of your radio equipment.

Here is a little tip for your 2.4 GHz receivers to prevent the antennas from bending and potentially causing the loss of a received signal. Try protecting the antennae by using orange tubing, by Robart Manufacturing part number - ROB185. The photos show the tubing installed on a Spektrum AR7000 receiver and the associated satellite receiver. ✈



# Spectre radio



Mark Betuzzi  
président  
250-374-3683

26605L

mebetuzzi@shaw.ca

L'un des bénéfices de tous les émetteurs de technologie 2.4 GHz, c'est qu'un mode antidéfaillance est inclus. Ces systèmes visent à minimiser le risque envers les gens ou les lieux si le lien est perdu, que ce soit parce que le récepteur perd le signal, que le pilote ferme mal l'émetteur ou qu'une autre défaillance se produit. Toute considération afin de préserver la maquette devient un facteur très secondaire.

Un bon calibrage antidéfaillance est requis afin de prévenir les défaillances radio en l'air et les erreurs dans l'aire des puits (comme éteindre l'émetteur alors que le moteur tourne toujours ou que le moteur électrique est encore branché).

Vous trouverez d'autres renseignements dans le document du MAAC MPPD 12 «Operation of R/C equipment», au paragraphe 5. Vous trouverez aussi des renseignements sous la rubrique NEWS dans le site Web : (11 août 2014) «Failsafe is your responsibility.»

Le Comité du spectre radio recommande que tout le monde se familiarise avec l'ajustement correct de votre émetteur afin d'enclencher le mode antidéfaillance.

Voici un petit conseil pour vos récepteurs 2.4 GHz afin de ne pas plier les antennes, ce qui causerait potentiellement la perte du signal. Protégez l'antenne en utilisant le tube Robart de couleur orange (pièce numéro ROB185). Les photos montrent un tel tube installé sur un récepteur Spektrum AR7000 et sur le récepteur de satellite associé. ✈



Tel.: (416) 642-6830 <http://www.nghobbies.com>



Teleporter



Predator



Attitude



Attitude Base



Dominator V2



Dominator HD



\* Dealer prices on all Fatshark products \* Stock in and shipping from Ontario \* Authorized Fatshark Service Centre Canada



# Safety



Doug Anderson 2819L  
Chair  
905-440-4888 pat.doug@bell.net

This month's column is directed to club officials, field safety officers and event organizers responsible for providing a safe environment in which their members and participants can fly. An important task in that regard is the planning and operation of a well laid-out flying site.

MAAC Policy and Procedures Document MPPD 7 – Club Responsibilities, Paragraph 4 states 'Officials should determine the type, size and performance of models that can be safely flown at their site(s) and specify them in their club field guidelines.'

MAAC Policy and Procedures Document MPPD 8 – R/C Flying Field Specifications lays out the basic recommended setback distances and other parameters for a typical R/C General Category flying site. It should be noted here that these parameters are basic ones and may have to be altered, based on the space available and many other factors such as proximity to roads, buildings, parks etc. and also may need to accommodate many special interest categories whose flight parameters differ widely from those of General Category R/C. Such deviations from the recommended parameters

should be discussed with the Zone Director and noted on the site diagram.

One question that is often asked is 'What is a safe distance from the site boundaries to the nearest building, structure, road, park or any other place where there are going to be people? This distance is not spelled out in MPPD 8.'

There is no simple answer to this question. It depends on several factors. Obviously the type, size and performance of the permitted models is one of those factors (reference MPPD 7, Paragraph 4, above) but there are several others. A simple rule of thumb is that any model flown from the site should be capable of performing a clearing turn after take-off without flying over any of the above-mentioned areas. Small, light, slow flying models require a lot less room than say a one-third scale high performance acrobat.

But what about the performance level of the pilot? A red-hot, experienced pilot flying can easily make that clearing turn while simultaneously doing his signature snap roll. He can also approach and land from a tight circuit, avoiding such areas. But what about a less experienced pilot or even the same pilot who is flying this model for the first time?

What about flight training? If this is an important consideration, then extra

space must be provided for students who have not yet mastered close-in approaches.

Weather can also play an important role. Site planning should include the fact that wind, visibility and other weather issues at the site will not always be ideal. Extra space should be allowed which take weather factors into account.

Finally, there are other non-safety related conditions that should be considered. Noise is a very important issue at many sites particularly if approach and departure paths are in close proximity to neighbouring structures. Officials need to always be aware that nothing can lose a good flying site location faster than noise complaints from the neighbours. If field dimensions or runway orientation cannot resolve the noise issues, then perhaps it is time to consider a curfew on some of the noisier models.

On a final note, I have added the latest revision date to the links for all MSD and MPPD documents posted on the Safety Committee view documents page of the MAAC website. This will allow you to check for the latest version of all documents without having to open the document. Hope this helps you in keeping current on these matters.

Fly safely, my friends. ✈

# Sécurité



Doug Anderson 2819L  
Président  
905-440-4888 pat.doug@bell.net

La chronique de ce mois est dirigée envers les officiels de club, les officiers de la sécurité au terrain et aux organisateurs d'évènements qui sont tous responsables d'assurer un environnement sécuritaire dans lequel leurs membres et participants peuvent faire voler des maquettes. À ce titre, il importe de se pencher sur la planification et sur l'exploitation d'un terrain de vol bien aménagé.

Le document de politiques et de procédures MPPD 7 -- Club Responsibilities (paragraphe 4) du MAAC stipule que les «officiels devraient déterminer le type, la dimension et la performance des maquettes qui peuvent voler en toute sécurité à leur terrain et les préciser à

même les lignes directrices de leur club.»

Le document MPPD 8 du MAAC, lui -- R/C Flying Field Specifications détaille les distances de recul recommandées et autres paramètres d'un terrain de vol pour maquettes télécommandées de portée générale. Il faut noter que ces paramètres demeurent de base qu'ils pourraient devoir être modifiés selon l'espace disponible et d'autres facteurs comme la proximité des chemins, d'édifices, de parcs et autres installations; ils pourraient devoir être modifiés afin d'accommoder des catégories d'intérêt particulier dont les paramètres de vol diffèrent beaucoup de ceux des maquettes conventionnelles. Vous devriez discuter de telles déviations des paramètres avec le directeur de zone et vous devriez les inscrire dans le diagramme de site.

On me pose souvent une question : «Quelle est une distance sécuritaire

des frontières entre le terrain de vol et l'édifice, la structure, le chemin, le parc les plus rapprochés ou de tout lieu où il y aura rassemblement de gens? Cette distance n'est pas précisée dans le document MPPD 8.»

Il n'y a pas de réponse simple. Cela dépend de plusieurs facteurs. C'est évident que le type, la dimension et la performance des maquettes autorisées est l'un de ces facteurs (référence au document MPPD 7, paragraphe 4, cité plus haut), mais il y en a d'autres. Règle de base : toute maquette volant à partir de cet emplacement devrait être en mesure d'effectuer un virage après le décollage sans survoler l'un ou l'autre des emplacements nommés plus haut. Les maquettes plus légères et plus lentes requièrent bien moins d'espace qu'une maquette acrobatique à l'échelle un tiers, par exemple.

*suite à la page 60*

David Loveday 7073  
Président  
(514) 634-6006 [freeflightguys@yahoo.ca](mailto:freeflightguys@yahoo.ca)

Tony Matthews nous a soumis le rapport suivant de l'Épreuve de qualification d'équipe en prévision du Championnat mondial, celle-ci s'étant déroulée au cours de la fin de semaine de la Fête du travail. Merci pour le compte-rendu, Tony : c'est un merveilleux coup d'œil au processus de sélection de nos représentants au Championnat mondial!

«Les Épreuves de qualification d'équipe en prévision du Championnat mondial de la FAI en 2015 (en Mongolie) ont eu lieu pendant la fin de semaine de la Fête du travail, du 31 août au 1er septembre 2014.

«Compte tenu que la Base des Forces canadiennes Borden n'était pas disponible, les organisateurs ont localisé un champ convenable près d'Alliston (Ontario); il s'agit d'une grande tourbière qu'exploite la Brayford Sod Company. Leslie Farkas a obtenu la permission qu'on s'en serve pour nos vols d'essai et pour quelques concours.

«Puisqu'il en coûtera très cher que de se rendre en Mongolie, l'intérêt pour l'équipe de la FAI était plus bas cette année, comme on pourrait s'y attendre. Toutefois, quatre concurrents sérieux de F1A et de F1B se sont pointés, de même que trois concurrents en F1C.

«Tony Matthews (moi) a accepté d'agir à titre de directeur de concours avec un peu d'aide de Leslie Farkas et de Shlomi Rosenzweig (un visiteur de Los Angeles).

Les prévisions météo pour cette fin de semaine-là n'étaient pas encourageantes. En fait, la météo pour samedi suggérait que nous ne serions même pas en mesure de faire voler les maquettes! Dans les faits, le samedi matin était couvert mais les vents étaient relativement légers. La brise se déplaçait dans une direction favorable et la plupart des modélistes ont atteint leur temps de vol maximum dès le départ. Nous avons été chanceux : ce temps a tenu bon jusqu'en début d'après-midi et nous avons réussi à disputer sept rondes en F1A et en F1C et six rondes en F1B (les pilotes de ces maquettes ont décidé de laisser tomber la septième ronde puisque les vents puissants transportaient les légères maquettes de F1B trop loin.)

«Plusieurs maquettes ont quitté les environs du champ; Ladi Horak et Rosti-

lav Perchinsky ont vu leur maquette respective atteindre le projet résidentiel à l'extrémité est du terrain. Heureusement, toutes deux ont été récupérées sans dommages. Jama Danier a vu sa maquette LDA de F1A entrer dans la forêt sur le versant nord du terrain et a dû faire appel à un grimpeur local pour la récupérer.

«Le bulletin météo du dimanche n'était pas trop favorable, non plus. Nous avons jeté un coup d'œil à la vitesse du vent et nous avons conclu qu'il valait mieux suspendre le concours jusqu'au lundi matin, lorsque les vents étaient censés diminuer.

«Les modélistes de maquettes F1C ont décidé de tenter de compléter les rondes le dimanche matin en dépit du vent puisque deux d'entre eux devaient faire beaucoup de route pour retourner à domicile. Ils ont complété les 14 rondes mais ont eu recours à une mèche dethermalizer plus courte afin d'empêcher leurs puissantes maquettes motorisées de quitter les environs du terrain, sous le vent.

«Les prévisions pour le lundi après-midi faisaient état d'un vent qui augmenterait en puissance en début d'après-midi; les concurrents ont décidé de commencer une heure plus tôt que prévu afin d'accomplir des vols dans de meilleures conditions. Bien que les conditions semblaient calmes en matinée, la maquette de Jama Danier a survolé un boisé en bordure du terrain au bout de trois minutes et demie, ce qui indiquait que la dérive en altitude était plus prononcée qu'au niveau du sol. Les temps max de F1B ont été tranchés à trois minutes et les maquettes sont demeurées à l'intérieur des dimensions du terrain.

«Cameron Ackerley n'avait pas connu une bonne journée le samedi, mais il était encore en lice et a réalisé de bons temps max le lundi, ce qui l'aiderait beaucoup. Malheureusement, la catastrophe a frappé au cours de la première ronde; la mèche DT de sa maquette s'est allumée alors que l'avion était en mode motorisation et il a atterri à 23 secondes (trois secondes au-dessus de la limite pour un essai). Rendu à ce point-là, Cameron n'était plus dans la course et c'est bien malheureux puisqu'il s'était pratiqué tout l'été et qu'il avait quatre excellentes maquettes sous la main.

«À mesure que progressait la matinée, le vent et la turbulence associée ont augmenté. Les temps max ont été réduits en

conséquence et plus aucune maquette n'a volé hors des limites du champ. Toutefois, il y a eu un autre incident : un appareil autopropulsé d'arrosage se déplaçait lentement sur le terrain à mesure que la journée progressait. Leslie Farkas a vu l'une de ses maquettes se faire écraser par les roues du véhicule; il croyait que son avion avait atterri derrière la structure alors qu'il se trouvait sur le sol juste en avant.

«La turbulence était traître à basse altitude. Cameron a réussi un vol de tout juste 45 secondes en après-midi lorsque sa maquette a décroché (sous motorisation) et qu'elle a été rabattue par la turbulence que généraient les arbres aux abords du terrain.

«Dans la catégorie F1A, Jama Danier a montré pourquoi il était l'homme à battre sur le circuit de la Coupe mondiale, cette année. Sa maquette LDA de F1A a monté si haut qu'elle s'est retrouvée au-dessus de la turbulence; les max soutenus avaient l'air d'un jeu d'enfant pour Jama. Pour les autres concurrents, ils semblaient lutter ferme contre les conditions.

«En bout de ligne, la qualité des vols effectués était très relevée et les places au sein de l'équipe ont été amplement méritées. On doit faire une mention toute spéciale de la qualification de Peter Allnut au sein de l'équipe. Il est âgé de 81 ans! Ce genre de course pour rattraper des maquettes est censé être réservé aux jeunes mais la vaste expérience de Peter lui a servi, peu importe les conditions. Bravo, Peter!

«Aussi, c'était la première fois que Fritz Gnass (de Petrolia, en Ontario) se hissait au sein de l'équipe de F1B. Fritz a accompli de bien beaux vols cette année et il a prouvé que son accession à l'équipe n'était pas le fruit du hasard. Les autres membres sont des vétérans d'au moins un Championnat mondial. Peter, lui, en est à une 20e présence au sein de l'équipe FAI de vol libre!

Les équipes sont ainsi constituées :

F1A

Jama Danier (Richmond Hill, Ontario)

Peter Allnut (Weston, Ontario)

Leslie Farkas (Richmond Hill, Ontario)

F1B

Tony Mathews (Brampton, Ontario)

Ladi Horak (Tottenham, Ontario)

Fritz Gnass (Petrolia, Ontario)

*suite à la page 48*



# SAM / Free Flight



David Loveday 7073  
Chair  
(514) 634-6006 freeflightguys@yahoo.ca

Tony Mathews has sent in the following report on the World Championship Team Trials held on the Labour Day weekend. Thanks for the report Tony: it's a great glance at the process of selecting our representatives for the Worlds!

*"The Team Trials for the 2015 FAI Free Flight World Championships (to be held in Mongolia) was held on the Labour Day weekend, August 31st to Sept 1st 2014.*

*"In the absence of CFB Borden, a suitable field was found near Alliston, Ontario, at a large sod farm owned by the Brayford sod company. Leslie Farkas managed to secure permission for us to use this large sod farm for our test flying and occasional contest use.*

*"Due to the high travel cost expected for a trip to Mongolia, interest in the FAI team participation was low this year, as can be expected. However, we did get four serious competitors in F1A and F1B and three for F1C.*

*"Tony Mathews agreed to act as CD for this event with help from Leslie Farkas and Shlomi Rosenzweig (visiting from Los Angeles).*

*"The weather forecast for the weekend of the trials was not looking promising. In fact, Saturday's forecast looked like we might not be able to fly at all! As it turned out, the weather Saturday morning was overcast, and relatively calm. It was decided to fly as soon as possible while the weather was decent as strong winds were expected. Drift was in a favourable direction and most flyers were returning maxes early on. Luckily, the weather held until early afternoon and we managed to get seven rounds in for F1A and F1C and six rounds for F1B (the F1B flyers decided to skip the seventh round as the higher winds were taking the lightweight F1B models too far).*

*"Several models flew out of the field with both Ladi Horak and Rostislav Perchinsky putting models into the sub-division on the East side of the field. Fortunately, both models were retrieved safely. Jama Danier put his F1A LDA model into the forest at the North side of the field and required the services of a local tree climber to get his model down safely.*



Left to Right: Fritz Gnass, Ladi Horak and Tony Mathews, with their F1B models. / De g. à dr. : Fritz Gnass, Ladi Horak et Tony Mathews avec leurs F1B.

*"Sunday's weather forecast was also not very favourable. An early look at the wind speeds on Sunday morning showed that it was perhaps a better idea to suspend the contest until Monday morning when the winds were forecast to be reduced a bit.*

*"The F1C flyers decided to try to fly their remaining rounds on Sunday afternoon despite the strong winds as two of their flyers had a long drive home. They managed to complete their 14 rounds, but used short DTs to prevent the high climbing power models from leaving the field in the wind.*

*"Monday's forecast was for increasing wind in the early afternoon so it was decided to start one hour earlier to try and get the flights in with the best weather possible. While it appeared to be quite calm in the morning, Jama Danier actually flew over a small forest at the edge of the field at three-and-a-half minutes, so the drift at altitude was much stronger than ground level indications would have suggested. F1B maxes were cut to three minutes and the models stayed within the field confines.*

*"Cameron Ackerley had not had a good day Saturday, but was still in contention and some solid maxes on Monday would certainly help his cause. Unfortunately, disaster struck in the first round*

*as Cameron's model DT'd under power and landed at 23 seconds (three seconds over the cut-off point for an attempt). At that point, Cameron was effectively out of contention which was a shame as he had been practicing all summer and had four good models.*

*"As the morning continued, the wind and resulting turbulence increased. Maxes were reduced accordingly and no further models flew out of the field. However, there was a self-powered watering frame on the field that moved slowly as the day progressed. Leslie Farkas had a model crushed by the wheels when he had thought it was actually behind the structure when it was actually in front of it.*

*"The turbulence was treacherous at lower altitudes. Cameron had a flight in the afternoon of only 45 seconds as his model power stalled and was pushed down by turbulence from the trees at the edge of the field.*

*"In F1A, Jama Danier showed why he is currently the man to beat on the World Cup circuit this year. His LDA F1A launched so high that it stayed above the turbulence and he made it look easy with consistent maxes. For the other flyers, the conditions were a constant struggle, it seemed.*

*"In the end, the standard of flying was*

*continued on page 49*



John Marett 651 L  
Président  
905-985-4458 marettindoor@netzero.com

D'après moi, la compétition est ce qui a permis d'assurer la survie du modélisme de vol libre, qu'il s'agisse du SAM, vol extérieur ou intérieur et cela est la seule raison pratique pour laquelle un modéliste de maquettes élastiques de vol intérieur doit demeurer un membre du MAAC. C'est pourquoi j'étais heureux de constater que le MAAC a lancé une initiative afin de faire la promotion de la compétition au sein des pilotes de maquettes télécommandées... en espérant que le vol libre en bénéficiera, même partiellement.

Puisque le vol télécommandé a supplanté l'activité dans nos lieux de vol intérieur, plusieurs de nos anciens modélistes ont gravité vers des épreuves de vol extérieur (de type Flying Aces)... ou alors, ils ont abandonné. Je veux les ramener dans le giron. C'est pourquoi les Markham Indoor Flyers n'accueilleront pas de maquettes télécommandées, cette année.

Nous devrions tous nous souvenir que le MAAC a été fondé en 1949 afin d'organiser les concours au Canada. J'ai eu le privilège de rencontrer et de rendre visite à l'un des fondateurs, Bruce Lester (MAAC numéro 3) en 1948 et il m'a inspiré à évoluer en vol libre parce que les thermiques, c'est gratuit. Malheureusement, la plupart des concours locaux ont disparu à compter d'environ 1950, y compris le dernier concours Eaton's en 1951. En 1953, je suis devenu membre du MAAC afin de participer aux Épreuves canadiennes. Cela m'a rapporté parce qu'en raison de mon âge et de ma performance, Mme Hockin (MAAC numéro 7) m'a invité à participer aux Ply-

mouth Internationals en 1953. C'est là que mon Powerhouse 56 (avec un vieux moteur Hurricane 24) a remporté l'épreuve Senior B/C Gas. Par la suite, après le concours Avro d'automne 1953, j'ai quitté la compétition jusqu'à ce que je découvre le vol intérieur par l'entremise du stand du MAAC lors de l'International Hobby Show, en 1984. Pour ce qui est de la suite, c'est une autre histoire.

Là où je veux en venir avec cette longue introduction, c'est ceci : l'industrie cherchait à attirer les jeunes gens, après la fin de la guerre en 1945 et notre passe-temps était l'objet de beaucoup de promotion dans les revues de maquettes. D'imposants concours ont été organisés, tels le New York Mirror Meet, les Plymouth Internationals, les U.S. Nationals que commandait la Marine américaine et ici même au Canada, le concours de la T. Eaton Company; par exemple, le concours à Toronto en 1950 a attiré 267 concurrents et 30 000 spectateurs.

Dans tous ces concours, la règle du «constructeur de la maquette» était essentielle. Songez à ce que cela implique. En notre qualité de modélistes, nous devions couper les pièces dans une feuille de balsa, construire la maquette à l'aide de longerons et de colle, la recouvrir de tissu, en peindre les surface à l'aide d'enduit-verniss (dope) pour ensuite partir à pied à la poursuite de cet avion miniature en espérant que le thermique qui le soulevait s'essoufflerait avant que la maquette n'aboutisse hors de vue. Tous ces facteurs avaient tôt fait de nous aider à développer la pensée, la coordination des mains, les connaissances, une certaine aptitude, un sentiment d'accomplissement et de fierté... et nous faisons ainsi de l'activité physique.

La technologie moderne a privé les jeunes de tout cela parce que tout ce qu'ils doivent posséder afin de faire voler quelque chose, ce sont de l'argent et un pouce. Si nous voulons vraiment aider les jeunes, surtout ceux que le sport n'intéresse pas, nous devons trouver une façon de faire la promotion de la construction de maquettes à la main et je vous suggère que la façon d'y parvenir, c'est de se tourner vers des maquettes relativement peu dispendieuses de vol intérieur. Malheureusement, nous ne parlons pas ici d'activité physique... à moins que nous les forçons à faire quelques tours du gymnase. Ces jeunes pourraient toutefois construire des maquettes plus lourdes pour le vol extérieur.

Histoire d'appuyer cette idée de la compétition, le Comité de vol intérieur organise un concours postal jusqu'au 15 juin 2015 à l'intention de quelques-unes de nos catégories les plus populaires, du moment qu'il s'agit d'une copie volante dont l'envergure ne dépassera pas les 24 pouces. Nous accepterons aussi les inscriptions des maquettes Embryo/Bostonian, A6, et Limited Pennyplane (B8 ou B9). Envoyez-moi vos temps de chrono, vos renseignements au sujet de votre maquette ainsi que le lieu et la hauteur du plafond d'ici le 30 juin 2015. Nous aurons recours à un facteur d'ajustement habituel afin d'accommoder les diverses hauteurs de plafond et possiblement un autre facteur d'égalisation pour les maquettes alternatives.

J'aimerais aussi recevoir votre meilleur temps personnel réalisé à l'aide de n'importe quelle maquette du MAAC ou de la FAC en cours de saison. J'afficherai les résultats dans Model Aviation Canada. Allez hop, participons tous ensemble! ✈

SAM / vol libre

suite de la page 46

F1C

Yury Shvedenkov (Huntsville, Ontario)

Frank Schlacta (Ottawa, Ontario)  
Rostislav Perchinsky (Montréal, Québec)

«Notez que Tony et Ladi sont arrivés ex aequo pour la première place et qu'ils ont devront se livrer à un fly-off (la date reste à déterminer) afin de décider de

qui pourra se vanter.

«Un remerciement tout particulier est de mise à l'endroit de Scott Brayford qui nous a généreusement permis d'utiliser sa merveilleuse gazonnière. Nous n'aurions pu procéder à une Épreuve de qualification d'équipe cette année sans son aide. Aussi, merci à Shlomi Rosenzweig qui s'est porté volontaire à comptabiliser le pointage. Merci aussi à Ladi Horak et à Nina Slezak qui ont organisé un succulent barbecue à leur chalet

de Tottenham, ce qui a terminé la fin de semaine en beauté.

«J'ai confiance que cette équipe pourra décrocher d'excellents résultats en Mongolie en 2015.» ✈



# Free Flight Indoor



John Marett 651 L  
Chair  
905-985-4458 marettindoor@netzero.com

In my opinion, competition is the one thing that has kept Free Flight modeling alive whether it is SAM, Outdoor, or Indoor, and is the only practical reason for an Indoor rubber flyer to be a MAAC member. This is why I am happy to see the incentive by MAAC to promote competition among Radio Control flyers, hoping it might help Free Flight in some small way.

Because R/C took over our indoor sites, many of our former flyers have gravitated to the outdoor Flying Aces events, or quit altogether and I want to see them back. This is why Markham Indoor Flyers will have no R/C this year.

We should all remember that MAAC was formed in 1949 to organize contest flying in Canada. I was privileged to meet and visit with one of the founders, Bruce Lester (MAAC #3) in 1948 and he inspired me to fly Free Flight because thermals were free. Unfortunately, most of our local contests disappeared soon after 1950, including the last Eaton's contest in 1951. In 1953, I joined MAAC to fly in the Canadian Nationals. It did pay off for me since my age and performance got me the invitation from Mrs. Hockin

(MAAC #7) to fly in the 1953 Plymouth Internationals, where my Powerhouse 56 with an old Hurricane 24 won Senior B/C Gas. Then, after the Avro contest in the fall of 1953, I quit competition until Indoor was discovered thanks to the MAAC booth at the International Hobby Show in 1984. And the rest is another story.

The unstated fact of this long blurb is simply this: Young people, after the war ended in 1945, were being wooed by industry and the hobby was promoted in model magazines. Huge competitions were thrown, like the New York Mirror Meet, the Plymouth Internationals, the U.S. Nationals sponsored by the Navy, and even in Canada, the T. Eaton Company contest, which in 1950, at Toronto, had 267 contestants and 30,000 spectators.

In all of these contests, the 'Builder of the Model Rule' was paramount. Think for a minute about what this required. As a model builder, we had to cut parts from sheet balsa, construct the model with stringers and glue, cover it with tissue, coat it with wing dope, and then, chase it outside on foot hoping the thermal it was in would quit before it went out of sight. All these are factors that developed thinking, hand coordination, knowledge, skill, a sense of accomplishment and pride, not to mention the bene-

fits of physical activity.

Modern technology has stolen all this from our young people, because all they need now to fly is money and a thumb. If we really want to help kids, especially those not inclined towards sports, we need to find a way to once again promote building models by hand and I would suggest that inexpensive indoor models are an ideal place to start. Unfortunately, there is no physical activity there, unless we have them do several laps around the gym. They could however now build heavier models for outside.

In support of the competition idea, the Indoor Committee will run a postal contest until June 15, 2015 for some of our more popular classes starting with any scale model up to 24" span. Embryo/Bostonian, A6, and Ltd. Pennyplane (B8 or B9 fits) are also in. Send me your times, with model information, and the site and ceiling height by June 30, 2015. We will use the standard fudge factor for different ceiling heights and possibly a leveling factor for the alternate models.

I would also like to have your personal best time for any MAAC or FAC model you might fly this season. Results will be posted in Model Aviation Canada. Let's all join in the fun. ✈

SAM / Free Flight

From page 47

*high and the final team places were well deserved. Of special mention is yet another team placing for 81-years young Peter Allnutt. This is supposed to be a young man's game, but Peter's vast experience serves him well no matter the conditions. Well done Peter!*

*"Also, it was a first-time F1B team placing for Fritz Gnass from Petrolia, Ontario. Fritz has been flying very well in practice this year and showed that his team placing was no fluke. All of the other team members are veterans of at least one World Champs. For Peter it is his 20th FAI Free Flight team!*

*"The final teams were:*

*"F1A:*

*"Jama Danier (Richmond Hill, Ontario)*

*"Peter Allnutt (Weston, Ontario)*

*"Leslie Farkas (Richmond Hill, Ontario)*

*"F1B:*

*"Tony Mathews (Brampton, Ontario)*

*"Ladi Horak (Tottenham, Ontario)*

*"Fritz Gnass (Petrolia, Ontario)*

*"F1C:*

*"Yury Shvedenkov (Huntsville, Ontario)*

*"Frank Schlacta (Ottawa, Ontario)*

*"Rostislav Perchinsky (Montreal, Quebec)*

*"Note that Tony and Ladi were tied for first and required a fly-off (date to be determined) to decide bragging rights.*

*"Special thanks should go to Scott Brayford who generously allowed us to use his wonderful sod farm. We could not have completed a team trials this year without his help. Also, thanks go to Shlomi Rosenzweig who volunteered to help with score keeping. And thanks also to Ladi Horak and Nina Slezak who put on a great BBQ at their Tottenham cottage, which made a great end to the weekend.*

*"I'm confident that this team can have great results in Mongolia in 2015." ✈*

MultiRotors

suite de la page 42

des composantes de châssis de Pats-MiniHquad.com. Ces machines deviennent de véritables petits bolides de Star Wars entre vos mains : elles exécutent des tonneaux, des culbutes et des loopings. Elles offrent aussi de la vidéo en haute définition! La motorisation est assurée par des LiPo 3s d'entre 1 000 et 1 300 mAh, des hélices de cinq pouces et des moteurs de 2 300 kv. Elles transportent des caméras haute définition Mobius ou de porte-clés en plus de l'équipement léger de vol par immersion. Le poids se situe entre 450 et 520 grammes et le temps de vol se situe à entre quatre et sept minutes. Des planches de circuit MultiWii ou mini KK sont utilisées. Le contrôleur le plus commun, c'est le Naze32. Consultez youtube pour y voir des extraits et l'installation sur Mochaboy RC and Naze32. ✈

Chris Brownhill  
président  
416 255-1289

3797L  
cbrownhill@sympatico.ca

Comme Mark Twain l'a déjà dit : « Les rumeurs entourant mon décès étaient grossièrement exagérées. » C'est le même sentiment qui m'anime lorsque je songe à l'état des maquettes de vol circulaire dans cet univers de maquettes presque prêtes à voler et d'équipement télécommandé très abordable.

Oui, les choses ont bien changé depuis l'époque où j'étais un gamin, lorsque j'essayais tout juste d'apprendre à exécuter un looping tout en m'assurant que ma maquette y survivrait! En ces temps reculés, les systèmes de télécommande de compétition coûtaient l'équivalent du salaire d'un directeur général. Le prix moyen d'une maquette de voltige était d'environ 3 000 \$ au moment où le salaire moyen était de 100 \$ par semaine!

L'univers été viré à l'envers puisque les moteurs personnalisés de compétition pour les épreuves de combat et de voltige sont maintenant dispendieux, comparé à certaines marques d'équipement radio. (Bien que les moteurs pour usage normal ont vu leur valeur chuter comparé au salaire moyen de la plupart des gens.)

Oui, ça semble bien étrange que certains d'entre nous faisons encore tourner des maquettes autour de nous à l'aide de filins métalliques et d'une poignée. Peut-être cela nous rappelle-t-il notre jeunesse ou bien encore, parce que nous aimons cette sensation d'être physiquement connecté à une maquette.

Peu importe la raison, le vol circulaire jouit encore d'un certain engouement autour du monde et le nombre d'adeptes lors des événements entourant le Championnat mondial ne semble pas diminuer!

Le nombre de fabricants, lui, a chuté de façon dramatique au cours des dernières années mais des compagnies comme Brodak Manufacturing ont repris le flambeau et ont investi afin de relancer la production de certains kits d'avions classiques, en plus d'une collection de designs modernes.

Plusieurs vendeurs plus petits (comme RMS) offrent aussi de bien beaux produits, bien que leurs kits soient difficiles à trouver, à moins qu'on ne les commande d'Internet.

Ainsi, si vous voulez revivre une portion de votre jeunesse -- lorsque le monde était beaucoup moins compliqué et que vous n'aviez jamais besoin d'un tableau de fréquences -- trouvez un endroit plat, déployez vos filins et allez-y!

Le matériel pour se faire est encore disponible et je suis persuadé que vous n'aurez plus d'étourdissements après quelques vols.

## APPAREILS 1/2 A SCALE...

Histoire de d'insuffler un peu de vie au sein du mouvement des copies volantes, nos voisins du Sud ont inventé quelques catégories qui emploient des moteurs de petite cylindrée (.049 - .061). Cela ouvre la porte à la construction de maquettes beaucoup plus petites et l'occasion de lâcher son fou, pour ainsi dire, afin de construire des ma-

quettes multimoteurs d'appareils bien chouettes!

Les maquettes profil sont jugées de la même façon que celles à fuselage entier, si bien que leur construction peut être bien simple. Vous pouvez construire des ailes en feuille de balsa mais les maquettes munies d'ailes assemblées volent mieux. Les ailes assemblées peuvent aussi vous récompenser en raison de points qu'on vous décernera pour le travail que vous vous êtes imposé.

Le circuit de vol est simple (aucun régime moteur autorisé); vous décollez, vous effectuez dix tours de cercle et vous atterrissez. Voilà, votre vol est complet. Le vol est jugé selon ces exigences de base et sur le réalisme du vol.

Vous obtiendrez des points boni si votre maquette comporte des moteurs et des ailes supplémentaires, mais au moins un moteur doit s'être arrêté avant que vous ne puissiez atterrir et obtenir un pointage.

Personnellement, je peux vous dire que vous pouvez construire une telle maquette en deux ou trois jours, bien que le travail de peinture en exigera davantage.

Vous devrez vous munir d'une documentation de copies volantes raisonnable. Si vous connaissez quelqu'un en possession de documentation de type Profile Publications ou d'autres données, peut-être réussirez-vous à lui tordre le bras afin de l'emprunter. Ensuite, faites-vous des copies des documents prouvant l'existence de l'appareil à l'échelle réelle ainsi que de la livrée (les couleurs) à l'intention des juges.

*suite à la page 72*



**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**



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

As Mark Twain once said: 'Rumours of my death are greatly exaggerated.' The same sentiment comes to mind when I think of the state of control line models in this world of Almost Ready to Fly aircraft and very modestly priced Radio Control equipment.

Yes, things have changed a lot since I was a kid, back when I was just trying to learn how to do a loop, and have the model survive the experience! In those far-off days, competition Radio Control systems cost a CEO's salary to fly, with the approximate cost of about \$3,000 for a 'full-house' pattern airplane when the average wage was about \$100 a week!

Now the world has been turned upside down a bit as custom competition engines for the Combat and Stunt events can be rather expensive when compared to some radio gear. (Although, standard engines for everyday use seem to have fallen in value when compared to the average income of most people.)

Yes, it seems strange that some of us still like to whirl around with models connected to lines and a handle. Maybe we do it because it connects us to our misspent youth, or because we like the sensation of being physically connected to the model.

Whatever the reason, U-Control is still being actively flown around the world, and the numbers attending Control Line World Championship events do not seem to be diminishing much!

The number of U-Control kit manufacturers has fallen drastically over the years, but companies like Brodak Manufacturing have taken up the torch and have invested in producing reproduction kits of classic airplanes in addition to quite an array of modern designs.

A lot of smaller vendors, like RMS, also make some excellent offerings, although their kits are hard to find, unless you order them over the internet.

So, if you still want to recapture your youth -- when the world was a far simpler place and there never was any need for a frequency board -- go find yourself a flat patch to lay out the lines, and have at it!

The stuff to do it with is still out there, and I am sure that you won't get dizzy after the first few flights.



*A 1/2A Scale Stinson Trimotor built by Jack Nagao of Toronto. It uses three .049 Babe Bee Engines and has a 32" Span. / Un Stinson Trimotor à l'échelle 1/2A qu'a construit Jack Nagao, de Toronto. Motorisation à l'aide de trois .049 Babe Bee et envergure de 32 pouces.*

## ½ A SCALE AND SUCH....

In an effort to try to breathe some new life into the Scale event, our friends South of the border have invented a couple of categories employing small bore engines (.049 - .061). This allows for simple, inexpensive construction of smaller models, and a chance to go wild building multi-engine scale models of some fairly way out airplanes!

Profile models are judged the same as full-fuselage airplanes, so the construction can be basic and simple. Solid sheet wings can be used, although models with built-up wings may fly a bit better. Built-up wings may also provide you with more scale and workmanship points for the extra effort.

The flight pattern is straightforward (in the simple event, no throttles are allowed) with a take-off, ten level laps and a landing is all that is required to put in a complete flight. The flight is judged on those basic requirements and flight realism.

There is a bonus for extra engines, and wings, but at least one engine must have

stopped running before the landing can be scored.

I can personally say that you can build one of these models in a couple of days, although painting might take a little longer.

Some reasonable scale documentation is required, so if you know someone with some old Profile Publications, or other scale data, maybe you can bend his, or her, arm to get the loan of it. Then, just go and make some copies of the proof-of-scale, and colour scheme information for the judges.

The AMA in the U.S. seemed poised to make this an official event next year, so possibly you would like to try adding it as a fun event to your annual contest. The Balsa Beavers (Toronto), and the Vancouver Gas Model Club have already tried it, liked it, and will do more of it next year.

Why not?

If you want some rules, please contact me at my e-mail address: cbrownhill@sympatico.ca. ✪

# Vol circulaire acrobatique



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

La saison des concours d'acrobatie de précision du Sud ontarien s'est terminée avec deux rassemblements qui ont connu une bonne participation. Fin août, le terrain de Brad LaPointe a accueilli les Southern Ontario Control Line Championships. Cela comprend les copies volantes, la course, le combat et l'acrobatie.

L'épreuve Old Time Stunt du samedi n'a réuni que cinq concurrents, quatre d'entre eux pilotant un Ringmaster. La météo était presque parfaite; une brise soufflait et le ciel était couvert.

Le dimanche, le ciel était couvert et il ventait et les conditions ne se sont pas améliorées. S'il y a un baume, c'est que ce vent arrivait du côté du champ de fèves et non à travers les arbres, de l'autre côté du cercle de vol. Voici les résultats :

## OLD TIME

Len Bourel  
Keith Morgan  
John McFayden  
Chris Brownhill  
Doug Blackmore

## PROFILE

John McFayden  
Dave Kelly  
Keith Morgan  
Gustavo Urtubey  
Doug Blackmore  
Chris Brownhill  
Mike McMahan

## F2B

Len Bourel  
Keith Morgan  
John McFayden  
Pat Mackenzie  
Gustavo Urtubey  
Mike McMahan

Le dernier événement était le rassemblement d'acrobatie de la Max Brigade de Niagara Falls. Pas un nuage n'a dérangé cette journée de septembre mais le vent arrivait directement d'un soleil étincelant, ce qui a rendu la tâche ardue tant pour les pilotes que pour les juges. Les résultats sont les suivants :

## PROFILE

Peter Hanson  
Len Bourel  
John McFayden  
Keith Morgan  
Dave Kelly  
Ron Peters  
Chris Brownhill  
Doug Blackmore

## F2B

Len Bourel  
Geoff Higgs  
Keith Morgan  
John McFayden  
Stuart Henderson

L'un de mes vols au cours de l'épreuve de F2B a causé tout un émoi. Lors de mon premier vol officiel, je venais d'exécuter les carrés extérieurs lorsque soudainement, le vent a changé de 180 degrés, si bien que j'ai exécuté les triangles et le huit horizontal

directement devant les juges.

En entrant dans ma figure de huit horizontal, j'ai vu la maquette commencer à faire des mouvements giratoires très prononcés. Au moment de terminer la portion extérieure, l'avion s'est pratiquement arrêté en vol, l'aile extérieure étant soulevée à la verticale. Soudainement, j'entrevois mon avion comme s'il s'agissait d'une vue sur les plans.

L'avion a été déplacé vers le haut et vers moi avant de tourner sur lui-même et de se diriger vers le sol pendant que la tension sur les filins était relâchée. Au moment où j'ai pensé que c'en était fait de cette maquette, le vent l'a reprise et l'a entraînée vers l'extérieur du cercle; les filins se sont tendus et j'ai effectué un virage désespéré tout en redressant vers le haut.

L'avion était si près du sol que le son du moteur a été atténué et j'ai entendu quantité de soupirs de la part des spectateurs et ensuite, des applaudissements et des cris et sifflements puisque l'accident venait d'être évité. Tout cela s'est déroulé en quelques secondes mais la chance et les réflexes ont secouru mon appareil d'un thermique qui a surgi de nulle part. Celui-ci a ensuite traversé le centre du cercle et a soufflé mon chapeau de ma tête.

J'ai décliné l'offre de répéter cette performance.

Sentez-vous bien à l'aise de m'envoyer des mises à jour de vos concours et envoyez-moi des photos et des détails de votre maquette de vol circulaire acrobatique. ✈

## 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!*

**MAAC CLUBS GET 40% DISCOUNT!**

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

## ADVERTISE YOUR EVENTS IN

## Model Aviation CANADA



**MAAC CLUBS  
NOW GET A  
40% DISCOUNT  
ON  
6X RATES**





# Control Line Aerobatics



Keith Morgan launching for Gustavo Urtebey at the Southern Ontario Control Line Championships. / Keith Morgan lance la maquette de Gustavo Urtebey lors du Championnat de vol circulaire du Sud ontarien.

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

The Southern Ontario control line precision aerobatics contest season concluded with two well attended events. In late August Brad LaPointe's Bean field in Dresden hosted the Southern Ontario Control Line Championships. The SOCC includes Scale, Racing, Combat and Stunt categories.

Saturday's Old Time Stunt featured only five entries with four of them being Ringmasters. The weather was near perfect with a steady breeze and an overcast sky.

Sunday dawned overcast and very breezy and stayed that way all day. The saving grace on the wind was that it was coming from the bean field side of the circle and not through the trees on the opposite side. The results were as follows:

## OLD TIME

Len Bourel  
Keith Morgan  
John McFayden  
Chris Brownhill  
Doug Blackmore

## PROFILE

John McFayden  
Dave Kelly  
Keith Morgan  
Gustavo Urtubey  
Doug Blackmore  
Chris Brownhill  
Mike McMahon

## F2B

Len Bourel  
Keith Morgan  
John McFayden  
Pat Mackenzie  
Gustavo Urtubey  
Mike McMahon

The final event was the Fall Stunt event hosted by the Max Brigade in Niagara Falls. The cloudless September day featured a wind that blew directly into a dazzling sun that made for a very tough situation to fly in and to judge in. The results were:

## PROFILE

Peter Hanson  
Len Bourel  
John McFayden  
Keith Morgan  
Dave Kelly  
Ron Peters  
Chris Brownhill

Doug Blackmore

## F2B

Len Bourel  
Geoff Higgs  
Keith Morgan  
John McFayden  
Stuart Henderson

One of my flights in the F2B event caused quite a stir. In my first official flight, I got through the outside squares when suddenly, there was a 180 degree shift in the wind direction, so I did the triangles and horizontal eight directly in front of the judges.

As I entered the square eight, I saw the plane start to gyrate wildly. As I was completing the final outside top portion, the plane came to almost a complete stop, the outboard wing was driven straight up in the air, and I found myself looking at the plan view of my plane.

The plane was pulled upward and towards me and then it suddenly spun completely around and dropped straight at the ground with no line tension. Just as I was thinking this plane is toast the wind again grabbed the plane and pulled it towards the outside of the circle, line tension returned and I made a desperate full up panic turn.

*continued on page 54*

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

J'espère que tout le monde s'est amusé en pratiquant des activités de combat, au cours de l'été. J'ai raté quelques parutions de la revue en raison du manque de matériel en provenance de la communauté, mais je veux traiter de deux sujets, cette fois.

En premier lieu, laissez-moi demander à tout le monde de nous informer si vous vous livrez à des activités de combat au sein de votre club et j'imprimerai cet article pour vous. Veuillez me soumettre vos textes.

## VOUS RELEVEZ LE DÉFI?

Le MAAC a annoncé la création d'un défi Fun Competition auprès de tous les groupes d'intérêt particulier. Puisque le Comité des maquettes de combat est constitué d'une seule personne -- et bien que je me parle tout seul, de temps à autre -- je me suis dit qu'il valait mieux de rechercher des idées auprès des pilotes et des clubs qui prennent part à ce segment d'activité au sein de notre passe-temps. Le combat regorge de compétition ludique et c'est l'occasion de développer la discipline du combat dans les clubs de sorte à ce qu'il prenne de l'ampleur pour s'étendre à des concours interclubs et à des événements régionaux.

Voici donc votre défi (tel que l'a lancé Frank Klenk, le président du Comité sur la compétition) :

«Votre défi

Voici le défi à l'intention des présidents de comités et de vos membres.

«Jetez un coup d'œil au numéro de juillet de Model Aviation Canada (pages 27 à 29) et lisez la chronique des copies volantes acrobatiques de Lee Prevost et prenez bonne note du défi que son comité et lui lancent à l'échelle du pays.

«Nous voudrions que vous tous, les présidents de comité, vous arriviez à créer un programme semblable qui saurait encourager de la compétition de base et agréable au sein de votre groupe d'intérêt particulier et que n'importe quel club au Canada pourrait adopter.

«Paramètres à considérer :

-- Votre programme doit encourager votre club à s'impliquer au sein de votre groupe d'intérêt spécialisé.

-- Ce dernier doit être bien conçu, simple à suivre et qui procure du plaisir. Ai-je mentionné du plaisir?

-- Les participants devraient pouvoir piloter ce qu'ils ont sous la main et garder le tout très simple... Aucune machine super-moderne requise.

-- Concevez votre programme de sorte à ce qu'il se déroule tout au long de la saison. La clé : un horaire tout simple -- peut-être une fois la semaine -- que les participants pourraient suivre.

-- Nul besoin d'en faire un programme d'une journée complète mais plutôt quelque chose que les pilotes pourraient faire durant un Fun-fly, que ce soit à une seule station de pilotage ou durant l'une des sorties régulières au terrain de vol.

-- Tournez-vous vers vos membres du Comité afin d'appuyer le programme et afin qu'ils donnent un coup de main aux clubs. Votre intention, c'est de faire en sorte que les efforts des clubs soient couronnés de succès et que tout le monde s'amuse.

Lorsqu'un club termine le programme, les noms de tous les clubs devraient être déposés dans un chapeau et qu'un tirage ait lieu pour remettre un prix en argent à l'un d'eux.

-- Les modélistes ne remporteraient pas d'argent à titre individuel, pas plus que l'aptitude de pilotage ne devrait devenir un critère. C'est plutôt un club qui gagnerait l'argent.»

Ces critères en tête, j'aimerais obtenir vos réactions à un tel défi de Combat. Il y a beaucoup de marge de manœuvre pour des suggestions, alors laissez courir votre imagination. Nous voudrions lancer ce programme au début 2015, alors veuillez m'envoyer un courriel avec vos recommandations le plus tôt possible.

J'espère pouvoir proposer un programme de combat en janvier 2015 au Comité du Fun Competition Challenge (du MAAC).

## COMBAT DE MAQUETTES ÉLECTRIQUES

Le deuxième sujet dont je voudrais vous entretenir, c'est qu'en 2014, les Humber Valley Radio Control Flyers ont lancé une nouvelle compétition chez le groupe de combat du Club, les Humber Hawks. Dorénavant inspiré par le programme du North Simcoe Flyers Combat Group, j'ai entrepris une quête afin de trouver une maquette électrique simple et abordable qui serait résistante,

qui volerait bien, qui serait facile à réparer, qui serait aisément disponible et qui offrirait une puissance maximale de 200 watts. Eh bien, ça semblait tout simple!

Nous avons trouvé une maquette presque prête à voler (ARF), le P-51D du fabricant Techone, qui répondait à ces critères et disponibles par le biais de NitroPlanes.com. Cet appareil en mousse EPP est offert à 60,00 \$US et nous arrive avec un moteur, un contrôleur de vitesse de 20 ampères, une hélice et des servos. Vous n'avez qu'à fournir votre propre récepteur et votre batterie (une LiPo de 1 000 mAh à trois éléments) et vous serez fin prêt à le faire voler. Cet avion ne nécessite qu'une heure ou deux d'assemblage. C'est une maquette agréable à piloter et n'a aucune difficulté à remorquer une banderole de 30 pieds en papier crêpe.

Cet avion est très résistant et se répare rapidement. Pour la motorisation, comptez utiliser entre 135 et 200 watts à moins de 20 ampères, selon l'hélice que vous utilisez. Un Me-109 est aussi disponible et vous trouverez des maquettes semblables chez HobbyKing.com

J'entrevois aisément les compétitions Combat Fun prendre de l'ampleur au sein des clubs à l'aide de petits chasseurs électriques munis de systèmes de motorisation semblable, tant et si bien que les clubs pourraient commencer à se lancer des défis entre eux ou à l'échelle régionale. ✨

*Control Line Aerobatics*

*From page 53*

The plane was so close to the ground the engine sound was muffled and I could hear the collective sigh of all those watching the near crash followed by clapping, whistles and cat calls. It all happened in mere seconds but luck and reflexes saved the plane from a freak thermal. The thermal then passed over the centre of the circle and lifted my hat straight up off my head.

Requests to repeat the performance on my next flight were turned down.

Feel free to send me updates on your local contest scene and please send to me some photos and details on your latest Precision Aerobatics control line model. ✨



# R/C Combat



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

I hope everyone has enjoyed their Combat activities, this summer. I have missed the last couple of issues due to the lack of input from the community, but I do have two items to cover in this issue.

But first, let me ask everyone to let us know how you are doing Combat at your club and I will print in this article for you. Please send in your stories.

## ARE YOU UP TO THE CHALLENGE?

MAAC has announced a Fun Competition Challenge to all the special interest groups. Combat has a Committee of one, and although I talk to myself all the time, I told myself it would be best to ask for ideas from the pilots, and clubs who participate in this fun part of the hobby. Combat is full of fun competition and this is the opportunity to develop Combat at the club level so it can progress to inter-club and even regional events.

So, here is the challenge (as given to me by Frank Klenk, Competition Committee Chairman):

“Your challenge

“So, here is the challenge to Committee Chairmen and your members.

“Take a look at the July issue of Model Aviation Canada, pages 27 to 29, and read Lee Prevost’ Scale Aerobatics column, take note of the ‘challenge’ he

and his committee are launching Canada-wide.

“We would like all of you Chairmen to come up with a similar program that encourages basic, fun competition of your Special Interest Group (SIG) and that any club in Canada can use.

“Things to consider:

- Your program needs to encourage clubs to get involved in your SIG.
- It needs to be well laid out, simple to follow and fun. Did I mention fun?
- Participants should be able to fly what they have, keep it simple, no fancy machines required.
- Set up your program so it takes place



Members of Humber Valley RC Flyers combat group - “Humber Hawks” / Des membres du groupe de combat des Humber Valley RC Flyers, les “Humber Hawks”

over the course of a flying season. The key is a simple with perhaps a weekly schedule that they can follow.

- It need not be a full one-day program, but rather something folks could do at a Fun Fly, dedicate a flight station to, or fly it at a regular outing to the field.

- Use your Committee members to support the program and help clubs. You want clubs to be successful and have ‘fun.’

- When a club completes the program, the clubs’ names will go into a hat, with a draw

for cash prizes awarded to them.

- Individual participants do not win the cash, pilot skill should not be the criteria, and it is the club that wins the cash.”

With those criteria in mind, I would like your input for a Combat challenge. There is a lot of room here for suggestions, so let your imaginations run wild. We would want to start this program early in 2015 so please e-mail me your recommendations as soon as you can.

I hope to propose a Combat program in January 2015 to the MAAC Fun Competition Challenge Committee.

## ELECTRIC COMBAT

The second item is that I would like to report that in 2014, the Humber Valley Radio Control Flyers started a new competition in the Club’s Combat group, the Humber Hawks. Inspired by the North Simcoe Flyers Combat Group’s program, I started a quest to find an affordable entry-level electric model that would be tough, fly well, easy to fix, quick to obtain, and have a maximum of 200 watts of power. Well, it sounded simple!

We found one plane, an ARF, the Techone P-51D that fit the bill at NitroPlanes.com. At a sale price of \$60.00 US, this EPP foam plane came with the motor, 20-amp esc, prop and servos. Supply our own receiver and battery (3 cell 1000mAh LiPo) and you are good to go. This plane could be assembled and set up ready to fly in about an hour or two. It is a fun plane to fly at any time and has no problem towing a 30’ crepe paper streamer.

The plane has proven to be very resilient and quick to fix. The obtainable power range can be between 135 and 200 watts, drawing less than 20 amps, depending on the propeller used. There is a Me-109 also available and similar planes are available at HobbyKing.com.

I can see Combat Fun Competitions developing within clubs using small electric fighters with similar power systems and easily expanding to Club to Club challenge duels or regional competitions. ✈



The P-51D from NitroPlanes.com and the Me-109 from HobbyKing.com / Le P-51D (de NitroPlanes.com) et le Me-109 (disponible chez HobbyKing.com).



*Photos by Rick Byers: Clockwise, from above:/ Dans le sens des aiguilles d'une montre, depuis le haut :*

*John Bouser and Barry Cameron retrieve Domenic Pinto's plane. / John Bouser et Barry Cameron récupèrent l'avion de Domenic Pinto.*

*From left, Penny Byers, Luisa Pinto and Penny Abrams looked after ticket sales for the day. / De g. à dr. : Penny Byers, Luisa Pinto et Penny Abrams se sont occupées des ventes de billets au cours de la journée.*

*Sweet corn, burgers and hot dogs are always a hit. / Le maïs, des hamburgers et des hot-dogs, voilà des mets toujours aussi populaires.*

*David Byers and Rocco Vita serve up the great burgers. / David Byers et Rocco Vita servent de succulent hamburgers.*

*Shawn Sloan returning from a successful flight. / Shawn Sloan revient d'un autre vol couronné de succès.*



Hydravions

suite de la page 57

magasins de passe-temps. Faites préparer vos affiches, billets pour la nourriture et les consommations, ainsi que pour les tirages, et estimez quels seront vos besoins en nourriture, liquide et glace.

«Faites parrainer votre événement par le MAAC et faites-le inscrire au calendrier des événements à venir dans Model Aviation Canada. Obtenez aussi les adresses de courriel des clubs et lancez-leur l'invitation; communiquez avec les journaux locaux, les stations radio-phoniques et tout autre groupe qui pourrait faire connaître votre rassemblement et inviter des spectateurs.

«Quelques jours avant le Float-fly, préparez l'emplacement en coupant l'herbe et en faisant un peu de ménage. Appelez une entreprise de toilettes portatives et faites livrer une unité et assurez-vous qu'elle sera cueillie, après

l'évènement. Vous devrez prendre en considération le temps qu'il fera de sorte qu'une date de remise (en cas de mauvais temps), c'est une bonne idée.

«Le jour du Float-fly, arrivez tôt afin d'installer des choses de dernière minute et soyez prêts à inscrire les pilotes à mesure qu'ils arrivent. Assurez-vous que vos bénévoles savent de quoi ils sont responsables (stationnement, inscription, vente de billets, régie radio, ligne de vol, bateau de récupération, préparation de la nourriture et les tirages).

«Il est important d'organiser une régie radio afin de savoir combien de pilotes à la fois font voler une maquette, de surveiller la fréquence des 72 MHz et de tenir un registre de combien de vols sont exécutés tout au long de la journée.

«Vous aurez aussi besoin de personnes qui savent ce qu'elles font au moment de récupérer une maquette isolée sur l'eau et comment procéder de façon

sécuritaire.

«L'une des choses que vous devrez considérer, c'est du prix que vous devrez demander à l'entrée. Vous devez faire suffisamment de profits pour couvrir vos frais et pour générer un peu d'argent au club en retour de vos efforts. Mon meilleur conseil, c'est de baser vos frais selon ce que vous offrez. Si vos invités aiment la nourriture que vous leur offrez et que vous avez retenu des commanditaires qui vous ont offert des prix fabuleux, vous êtes sur la bonne piste.

«Comme vous pouvez le voir, de nombreuses heures de planification et de travail sont requises afin d'organiser un événement qui remportera du succès. Avec un peu de chance, celui-ci se forgera une réputation et plusieurs personnes ne demanderont pas mieux que de revenir à votre prochain Float-fly.» ✈



# RC float



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

As you read this, another summer flying season is coming to an end. The weather here in Ontario was not too hot, not too cold, a little bit wetter and more days with high winds than we would have liked, but overall, not a bad season.

Something that makes the summer more pleasurable are the Float Flies that are put on by the clubs. A highly anticipated event is the Corn Cob Float Fly, put by the Beeton R/C Flyers, headed up by Richard Byers. It's a fun event and all those who attend have a great and safe time.

I've asked Richard if he could tell us what goes into putting on a successful event, here's what he has to say.

## THE MAKING OF A SUCCESSFUL FLOAT-FLY

RICK BYERS – BEETON R/C FLYERS

"To create a yearly event, you first need a catchy name, like 'Corn Cob Float Fly.' Then, you need a good location with easy access, plenty of space for parking, spectators, booths, flight line and pit area. Select a date for the event, keeping in mind other events so you can minimize scheduling conflicts as best you can.

"There are a number of items you will need to run a good float event: a boat, shade tents, tables, some type of fencing,

barbecue, food, drinks, signage, impound booth, Porta Potty, sanitizing area, spectators viewing area, registration booth, ticket sales booth, sponsors, and one last very important item... a number of dedicated club members to help put it all together.

"The planning for all this starts right after your last Float Fly when you look at how it went and where you need to make improvements. A few months before your scheduled Float Fly, you will need to start contacting your sponsors and ask for their continued support again. Get as many sponsors as you can, look at your local businesses such as restaurants, businesses that your club and other RC enthusiasts deal with, and any local hobby stores. Have all your signage, tickets for food, drink, and draws made and estimate how much food, drinks and ice to bring.

"Have your event sanctioned by MAAC, and listed on the calendar of events in Model Aviation Canada. Also get the e-mail addresses for all the clubs and send an invite, contact local newspapers, radio stations, and any other group you can think of to advertise your event and invite spectators.

"A few days before your Float Fly, prepare the event area such as grass cutting and general housekeeping. Call and arrange to have a Porta Potty placed and picked up after the event. You need

to take into consideration the weather so a rain date should be selected for your event.

"On the day of the Float Fly, arrive early in the morning to set everything up and be ready to register the pilots as they arrive. Make sure the people helping run the Float Fly know what they are responsible for, such as parking, registration, ticket sales, impound, flight line, boat operation, food preparation and draws.

"A transmitter impound is important to keep track of how many pilots are flying at one time, to oversee the 72 MHz band, and to keep track of how many flights there are at your event.

"You also need people who know what they are doing when retrieving sea planes and how to do it safely.

"One of the things you need to consider is what fees to charge people at your event. You must make enough to cover your cost and to make some profit for your club for all your efforts. My best advice is to base your fees on what you are offering. If your guests enjoy the food you offer and you have acquired some helpful sponsors to provide some great prizes, then you are on the right track.

"As you can see, there are hours of planning and work that go into having a successful event. With any luck, your event will become well known and you will have many people looking forward to your next Float Fly." ✪

# Hydravions



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

Au moment où vous lirez ceci, une autre saison de vol s'achève. Ici en Ontario, la météo n'a pas été trop chaude, pas trop froide; elle a été un peu plus détrempée et nous avons connu davantage de journées venteuses que ce que nous aurions préféré, mais grosso modo, ce n'était pas une mauvaise saison.

Ce qui ajoute aux plaisirs de l'été, ce sont les Float-flies qu'organisent les clubs. L'un d'eux, c'est le Corn Cob Float Fly des Beeton R/C Flyers, qu'a coordonné Richard Byers. C'est un événement agréable et tout le monde qui y a participé s'est bien amusé.

J'ai demandé à Richard s'il pouvait

nous décrire ce qu'on doit prévoir afin de préparer un évènement qui remportera du succès. Voici ce qu'il avait à dire.

## LA RECETTE D'UN BON FLOAT-FLY

RICK BYERS – BEETON R/C FLYERS

"Si vous voulez lancer un évènement annuel, vous avez besoin d'un nom vraiment original... Comme Corn Cob Float Fly (Float-fly et épluchette de blé d'inde). Ensuite, vous aurez besoin d'un bon emplacement de vol, de suffisamment d'espace pour le stationnement, les spectateurs, divers kiosques ainsi que la ligne de vol et l'aire des puits. Sélectionnez une date pour l'évènement en vous rappelant qu'il faut jeter un œil sur le calendrier des autres rassemblements afin de minimiser les conflits d'horaire.

"Vous aurez besoin de plusieurs choses

: un bateau de récupération, des tentes contre le soleil, des tables, des clôtures, un barbecue, de la nourriture, des liquides, des pancartes, une régie radio (impound), des commanditaires et enfin... plusieurs membres du club qui vous aideront à coordonner tout ça.

"La planification débute aussitôt que votre plus récent Float-fly se termine puisque vous devez vous pencher sur ce qui est bien allé et sur ce qui nécessite de l'amélioration. À quelques mois de la date prévue, vous devrez communiquer avec vos commanditaires et leur demander s'ils peuvent vous appuyer encore une fois. Récoltez-en autant que vous pouvez, jetez aussi un coup d'œil à vos entreprises locales (restaurants et commerces que fréquentent vos amis modélistes) et

*suite à la page 56*

# Electric



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

Electric powered flight has seen perhaps the most rapid growth of any form of model aircraft power and popularity that our hobby has experienced. I first became involved in electrics in the 1970s when Astro Flight introduced a package powerplant of a small "Can"-type motor and a eight-cell NiCad power source. Fast forward into the 1990s and we saw the introduction of NiMh batteries and the introduction of the brushless motor. Along came the new century and with it, the introduction of LiPo batteries and an explosion of brushless outrunner motors at a price that we could all afford.

My wife and I recently visited our former home in Winnipeg, which of course included a trip to Cellar Dweller Hobbies. I found it interesting that electric power formed about 70% of their model sales, and that internal combustion engine and parts occupied a much smaller part of their display. I was told that most new modellers are now going the electric route.

We also visited the Gimli Fun Fest and a quick walk through the lineup of models showed that electric power models

outnumbered all other forms of power source.

There are a number of reasons for this, one of which is the relative quietness of E-powered models. As our flying fields keep getting pushed out by expanding suburbia, we as modelers must be aware that the sound of a four-cycle engine putting along often isn't appreciated by our neighbourhood residents.

My current club has recently been in B.C. Supreme Court fighting with the local municipality over such an issue. The club won its case, but has created a number of unhappy residents. I believe that all model RC clubs should make every attempt to limit the annoyance of model aircraft to adjoining neighbours.

Electric power brings with it many advantages, some of which are: relative lack of noise, simplicity in operation, compactness of motor which can be a real advantage in scale modelling, lack of residue and odor from exhaust, and a range of power sources that is unparal-

leled by any other.

Before the non-believers start screaming about danger due to battery problems with LiPo cells, I believe that with today's equipment operated properly, the issue of fires has been significantly reduced.

Yes, you must learn some new operating requirements, but with care, electric power will not be any more dangerous than

the traditional combustion engine.

As I was writing this, I realized that I had been actively involved with this hobby for some 71 years, and have been on this Committee for 12. I have decided it is time for me to resign the Electric Chairmanship and settle back and just enjoy building and flying my many R C models.

I would like to thank both the current and past members of the Electric Committee for their contributions and support during my tenure. I will continue to support MAAC in its efforts to support this wonderful hobby and wish it well for the future. ✈

*'The time has come,' the Walrus said,  
'To talk of many things:  
Of shoes--and ships--and sealing wax--  
Of cabbages--and kings--  
And why the sea is boiling hot--  
And whether pigs have wings.'*

- Lewis Carroll

# Électriques



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

Le vol électrique a probablement connu la croissance la plus importante que toute autre motorisation pour maquettes au sein de notre passe-temps. Je m'y suis impliqué pour la première fois au cours des années 1970 lorsque le fabricant Astro Flight a présenté une trousse de motorisation consistant en un moteur de type peu dispendieux «can» et de huit éléments (piles) NiCad. On se transporte aux années 1990 et nous avons assisté à l'arrivée des piles NiMh et à l'introduction des moteurs sans armature (brushless). Après l'avènement du nouveau siècle, nous avons vu arriver les piles de LiPo et une explosion de moteurs sans armature et sans cage (outrunner) à des prix que nous pouvions tous nous payer.

Mon épouse et moi sommes récemment retournés dans notre ancienne ville de Winnipeg et bien sûr, j'y ai inclus une visite chez Cellar Dweller Hobbies. J'ai trouvé intéressant le fait que la motorisation électrique comptait pour 70 % des ventes et que les moteurs à combustion et leurs accessoires étaient relégués à un coin beaucoup plus petit du magasin. On m'a dit que la plupart des modélistes se tournent maintenant vers la motorisation électrique.

Nous nous sommes aussi arrêtés au Gimli Fun Fest et après un tour d'horizon des maquettes présentes, il était évident que les avions électriques supplantent toute autre forme de motorisation.

Les raisons en sont nombreuses, l'une d'entre elles étant l'absence de bruit des maquettes électriques. Puisque nos terrains de vol se font de plus en plus rares en raison de l'étalement urbain, nous (les modélistes) devons nous rendre à l'évi-

dence qu'une maquette mue par un moteur à quatre temps n'est pas appréciée de nos voisins.

Mon club actuel a récemment obtenu une audience devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique en raison d'une lutte qu'il mène contre une municipalité, justement là-dessus. Le club a gagné sa cause, mais plusieurs résidents en ont été révoltés. Je crois que tous les clubs de maquettes télécommandées devraient déployer toutes les mesures possibles afin de limiter les désagréments à leurs voisins.

La motorisation électrique offre bien des avantages dont : absence relative de bruit, simplicité d'exploitation, petite dimension du moteur (de bonnes nouvelles pour certaines copies volantes), absence de résidus d'échappement et d'odeur en provenance du moteur ainsi qu'une gamme complète et inégalée de moteurs.

suite à la page 72





Thomas Russell 22036  
Chair  
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

By now, everyone in Giant Scale will know that the International Miniature Aircraft Association (IMAA) headquartered in the U.S.A. has suspended all operations. This unfortunate situation leaves a big hole in the model aircraft hobby! This leaves Canada in a unique position to influence future directions in the Giant Scale portion of this great sport/hobby.

In the September Model Aviation publication, I announced that I would be retiring as Giant Scale Chairman. I hope someone has put their name forward at their Annual Zone Meeting as this is a great opportunity to move Giant Scale forward.

It has been a short, wet, cool windy summer here in central Ontario with less than ideal weather conditions for many of the local events. Despite these conditions, there were many great events held.

*Here's a fly-by by a gorgeous WACO YMF at the Kingston Giant Scale Rally held in mid-August. The picture was taken by Larry Ingram and you can see hundreds of great Giant Scale aircraft by going to [www.GiantScaleCanada.com](http://www.GiantScaleCanada.com) / Un magnifique Waco YMF effectue une passe lors du Giant Scale Rally de Kingston, à la mi-août. La photo a été prise par Larry Ingram et vous pouvez voir des centaines de photos de copies volantes en vous rendant au [www.GiantScaleCanada.com](http://www.GiantScaleCanada.com).*

I will start out touting the Warbird event held at my home club of Seaton Valley. The weather was actually really good for the one-day event and there was the highest turn-out yet of flyers and spectators!

The next local event was held in Burlington. This was the best year yet for participation, even though there was a sudden shower late in the first day of this Warbirds Over The Bay rally. Lots of great aircraft, great flying and great prizes makes this event a "must attend" on my calendar again for next year.

In the middle of August, the largest Giant Scale event ever in Canada was held at the Kingston Club field. Non-stop flying by 116 registered pilots with over 180 aircraft kept the flight stations busy all day. The Saturday night dinner keeps getting bigger and better each year and

Dave Penchuk and his crew have more pilot draw prizes than I have ever seen anywhere else.

The granddaddy of all events in our area is the Kitchener-Waterloo Flying Dutchmen event held every year for 45 years on the second weekend in September. Although not strictly a Giant Scale event, almost all aircraft would fit in the Giant Scale category. The airshow they put on each day is outstanding and ends with a large candy drop that the young folks always enjoy. Again, there are lots of great pilot draw prizes and MAAC always has a booth promoting this great hobby.

That's all for now. Make sure you put your planes away carefully so they will be happy to perform well again next spring!  
✈

## Copie Volantes Géantes

Thomas Russell 22036  
Président  
905-425-1531 mansterrussell01@aol.com

Vous avez sans doute appris, comme bien du monde dans l'univers des petits-gros (Giant Scale) que l'organisme International Miniature Aircraft Asso-

ciation (IMAA), basé aux États-Unis, a suspendu ses opérations. Cette situation très malheureuse laisse un trou béant au sein de notre passe-temps! Le Canada se retrouve en position unique, celle d'influencer la direction que prendra le mouvement au sein de ce magnifique sport/passe-temps.

Dans le numéro de septembre de Model Aviation Canada, j'ai annoncé mon départ de la présidence du Comité des petits-gros. J'espère que quelqu'un se sera avancé lors de son Assemblée annuelle de zone puisque c'est une occasion en or de faire avancer l'univers des petits-gros.

*suite à la page 71*

Kelly Williams 59082L  
Président  
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

En premier lieu, parlons des affaires du Comité.

Au cours de la dernière année, j'ai mentionné le besoin de trouver un nouveau président pour ce Comité. Récemment, je me suis rendu à quelques rassemblements de jets et j'ai eu l'occasion de jaser avec quelques modélistes vétérans de jets, avec des membres du Comité ainsi qu'avec un directeur de zone. Comme nous avons traité de l'enjeu principal (le certificat pour opérateurs de jets, ce qui les protège lorsqu'ils pilotent un appareil aux États-Unis), tous m'ont poliment demandé de demeurer en poste un peu plus longtemps. Après y avoir songé et après avoir jeté un coup d'œil aux problématiques qui pourraient surgir au cours des prochaines années, j'ai décidé de m'accrocher pour un autre mandat, ou davantage, si on ne trouve personne pour me remplacer.

Pour commencer, il est de beaucoup préférable que le prochain président voit son rôle évoluer de celui d'un membre du Comité à celui d'un président, de sorte à ne pas devoir repartir à zéro. Le rôle d'un président, ce n'est pas de présider formellement ou d'assurer un rôle d'autorité; la personne ne jouirait pas de l'autorité de prendre une décision sans l'appui du groupe.

Ce rôle perçu, c'est surtout de s'assurer que les membres du Comité

connaissent les bons enjeux et qu'ils en parlent, qu'ils comprennent les bonnes perspectives, qu'ils formulent les meilleures réponses possibles et qu'ils s'assurent que toute recommandation acheminée au Conseil de direction du MAAC soit fortement appuyée.

Si une discussion entraînait un vote partagé, c'est le seul moment au cours duquel je pourrais voter, mais si ce scénario survenait, je considérerais que nous avons échoué parce que nous n'aurions pas pu rédiger la résolution correctement. Même si l'année dernière a été très tranquille, je peux vous dire que les votes auxquels nous avons procédé ces dernières années ont été atteints grâce à des décisions prises en consensus.

Je suis très fier de l'efficacité de notre groupe et je m'attends à ce que cela se poursuive. J'ai déjà quelques petits sujets mineurs et idées dont j'aimerais discuter et que j'aimerais formuler sous forme de recommandation avant la prochaine Assemblée générale annuelle (AGA) du MAAC.

Le dernier gros point, c'est une fois de plus cette demande de formuler une politique d'accréditation à l'ensemble du Canada des pilotes de jets. Si vous voulez en savoir plus long sur ma réponse ainsi que sur la recommandation formelle du Comité à cet effet, je vous suggère de lire les rapports du président de ce Comité depuis les deux dernières années, sur le site Web du MAAC. Pour faire une histoire courte, nous avons recommandé le refus de cette résolution, et ce, pour de

multiples raisons.

Ensuite, nous avons tous entendu parler du mot «drone» qui se fait malmené dans les médias... Récemment, je décrivais mon passe-temps à une personne qui ne connaît ni le MAAC ni les maquettes télécommandées. Ça m'a dérangé lorsque mon interlocuteur a glissé dans la conversation la remarque : «Vous autres et vos drones...» Le commentaire ne se voulait pas négatif mais j'ai dû l'interrompre afin de clarifier les nuances. Nous faisons effectivement voler des maquettes télécommandées; quant aux «drones» auxquels les non-initiés font allusion, il s'agit normalement d'appareils plus imposants qui évoluent en vol par immersion ou qui sont automatisés.

Malheureusement, il est facile de généraliser, compte tenu de la complexité de nos maquettes par opposition aux quadricoptères munis de caméras, et ainsi de suite. Ces engins volants n'ont rien à voir entre l'un et l'autre mais cela ne saute aux yeux probablement que pour les modélistes.

À brève échéance, je crois qu'il est dans l'intérêt de tout le monde de s'assurer que le public comprenne que le MAAC est une communauté généralement progressiste et responsable et que nous n'avons que très peu -- voire pas du tout -- de contact avec l'utilisation irresponsable des «drones». En fait, nous tentons souvent par tous les moyens de réduire ce genre d'activité. ✈

## Sécurité

*suite de la page 45*

Mais qu'en est-il de l'aptitude du pilote? Un pilote expérimenté et très rapide peut aisément exécuter ce virage de dégageement pendant qu'il effectue son tonneau. Il peut aussi effectuer une approche et atterrir après un circuit serré après que sa maquette a évité de survoler de tels endroits. Mais que dire d'un pilote moins expérimenté ou du même pilote qui pilote sa maquette pour la première fois?

Et la formation de pilotage? Si c'est une considération importante, il faut alors allouer davantage d'espace à l'intention des élèves-pilotes qui n'ont pas encore maîtrisé les approches étroites.

La météo peut aussi jouer un grand rôle. La planification de l'emplacement devrait inclure le fait que le vent, la visibilité et autres phénomènes météo ne seront pas toujours idéaux. Vous devrez prévoir une marge de manœuvre afin de prendre en ligne de compte de tels facteurs météo.

Finalement, d'autres conditions non reliées à la sécurité devraient être prises en considération. Le bruit est un problème très important en plusieurs endroits si les trajectoires de décollage et d'atterrissage passent à proximité de structures environnantes. Les officiels du club devraient toujours s'assurer qu'il n'y a rien de plus rapide pour perdre un terrain de vol que des plaintes des voi-

sins à propos du bruit. Si la dimension ou l'orientation du terrain ne peuvent résoudre les problèmes de bruit, peut-être faudra-t-il alors imposer un couvre-feu aux maquettes plus bruyantes.

En guise de mot de la fin, j'ai ajouté la date de révision aux liens de tous les documents MSD et MPPD qui ont été postés au site Web du MAAC (Comité sur la sécurité). Cela vous permettra de vérifier la plus récente version de tous les documents sans avoir à ouvrir le document. J'espère que cela vous aidera à vous garder à jour.

Pilotez en toute sécurité, les amis. ✈



Kelly Williams 59082L  
Chair  
604-592-0994 Kelly.Williams@Telus.Net

First, some Committee business.

For the last year or so, I've mentioned that we need to find a new Chairman for the Jet Committee. I recently attended a few jet rallies where I had the chance to speak with a few long-time jet modelers, Committee members, and a zone director. Given that the major issue was dealt with (the Turbine Operators' Certificate, ensuring our coverage in the U.S.), they all politely asked me to think about staying on a while longer. After some consideration and looking at the potential issues that may crop up in the coming years, I decided to stick with it for another term, or longer, should a suitable replacement not be found.

To start with, it's highly preferred that the next Chairman advance from a Committee member position into Chairman, as to not start from scratch. The role of Chairman is not a 'president' or an authoritative position, meaning you actually don't have the ability to make something happen without the support of the group.

The role is essentially to make sure the Committee members are aware and talking about the right issues, understanding the right perspectives, formulating the best possible response(s), and ensuring that any recommendations to the MAAC Board are strongly supported.

If a discussion and split vote were to occur, that's the only time I get a vote,



Bob Wonitoy with his exceptional replica of an ME-262 with 2 x JetCat P-70 turbines. This model won the 'JPO Top Gun' trophy at Jets over Whidbey in Washington State, August 2014. / Bob Wonitoy exhibe sa réplique exceptionnelle d'un ME-262 (mû par deux turbines JetCat P-70). Cette maquette a remporté le trophée de «JPO Top Gun» pendant le rassemblement Jets over Whidbey (dans l'état du Washington), en août 2014.

but in that scenario, I consider it a total failure in that we clearly don't have the resolution done correctly yet... Although last year was very quiet, the votes we have had in the past few years have all been consensus decisions.

I am quite proud of how effective our group was, and I expect that effectiveness to continue. I have a few minor issues / ideas to discuss and consider recommendation on prior to the next MAAC AGM.

The last major issue was again a request for a country-wide certification

policy for jet pilots flying in Canada. For details of my response and the Committee's formal recommendation, I suggest reading the past two years of Jet Chairman's reports on the MAAC site. Short story, we consistently recommend against this motion for a multitude of reasons.

Next, we've all hear the word 'drone' beaten to death in the media... I was recently describing my hobby to someone not familiar with MAAC or R/C in general. I was disturbed when the conversation included the phrase 'you guys and your drones...' The comment wasn't negative, but I had to stop him and clarify the differences. We fly radio control models, the 'drones' they are speaking about are normally RPVs or remotely piloted vehicles and usually done in first-person-view or automated.

Unfortunately, the assumption is easy to make based on the complexity of our models vs. those of the camera-mounted quad copters, and so on. They have absolutely nothing to do with each other, but that may only be obvious to a modeler.

For the short term, I believe it's in everyone's best interest to ensure that the public understands the MAAC community is generally a progressive and responsible crowd, and have little to no connection to the irresponsible use of 'drones.' In fact, we often do our best to curtail such activity. ✈



Alan Blore with his Mibo Jets A10 Warthog with 2 x JetCat P-120s. This beauty was the 'Best Scale Flight' at Jets over Whidbey in Washington State, August 2014. / Alan Blore et son A10 Warthog (du fabricant Mibo Jets), muni de deux turbines JetCat P-120. Cette ravissante maquette a été jugée comme ayant offert le meilleur vol réaliste pendant le rassemblement Jets over Whidbey (dans l'état du Washington), en août 2014.





Randy Smith  
Président  
pylon.guy@shaw.ca

En premier lieu, je vous offre mes excuses d'avoir manqué le numéro précédent de Model Aviation Canada. Notre saison de courses autour de pylônes a souffert de quelques annulations de concours en raison de la météo. Résultat : je n'avais pas grand-chose à écrire... et puis l'été s'est interposé.

La deuxième moitié de l'été a été très occupée. Des clubs de Calgary, Regina, Saskatoon et Medicine Hat ont tous été les hôtes de courses autour de pylônes aux deux semaines. Le rythme était infernal, comme toujours.

Calgary a connu un temps splendide. À Saskatoon, les organisateurs ont co-ordonné les épreuves de Quickie 500 mais celle des Q40 du dimanche a été contremandée par la pluie, en mi-journée. La course de Q40 à Regina a été très bonne. Les Medicine Hat RC'ers ont été les hôtes de leur deuxième concours afin de recueillir des fonds. La météo a été très bonne et le club a effectué un travail de maître à l'accueil et en fournissant les bénévoles qui allaient servir de juges.

La Canadian Prairie Pylon Racing

*Doug Houston (center), Allan Umbach (left) and Roy Andrassy (right) were the podium winners in Quickie 500 pylon racing at the Hub City Radio Control Club in Saskatoon. Quickie 500 models fly 140 mph and weigh 3.75 lbs. / Doug Houston (au centre), Allan Umbach (à g.) et Roy Andrassy (à dr.) sont devenus les gagnants qui sont montés sur le podium en Quickie 500 lors des courses au Hub City Radio Control Club, à Saskatoon. Les maquettes de Quickie 500 volent à 140 milles à l'heure et pèsent 3,75 livres. Photo: Kevin Umbach*

Association a déterminé qui étaient ses champions de la saison.

Félicitations à Jeff Martin de Saskatoon pour sa troisième place au classement général (catégorie Quickie 500) ainsi qu'à Allan Umbach de Saint-Albert (Alberta) pour sa troisième place en Q40. C'est agréable de voir de nouveaux visages en tête de peloton. Ces gars-là deviennent de plus en plus difficiles à battre.

Il n'y a pas si longtemps, je me dirigeais vers la ligne de départ et je n'avais pas à m'inquiéter de Jeff et d'Al -- maintenant, chaque virage compte et vous ne pouvez commettre une erreur sans que ces types vous ravissent la victoire.

Doug Houston a été couronné champion en Quickie 500 tandis que Roy Andrassy s'est emparé du même titre en Q40. Roy a été sacré Grand champion pour la meilleure performance des deux événements combinés.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner l'exploit de Roy Andrassy qui a ré-

alisé le chrono le plus rapide lors des U.S. Nationals de Muncie (Indiana) cette année en Q40. Roy est l'un des clowns le plus rapide sur le circuit. Cette année, ce dernier disputait ses courses à l'aide de la nouvelle maquette Miss Dara, qu'ont conçue conjointement Tom Scott de CMAD Racing et Harold Sattler de H&M Racing.

Harold a lancé de nouvelles techniques de construction et Roy s'est lancé sur le circuit avec l'une des premières maquettes de production d'Harold lors des NATS. C'était une bien belle performance pour Roy et Miss Dara.

Un important contingent de concurrents s'est rendu à Shelton (état du Washington, près de Seattle) à la fin du mois de septembre afin de se mesurer aux autres au cours de la course du Championnat de la NMPRA. Je vous offrirai un rapport dans le prochain numéro de la revue, lorsque tout ce que nous serons en train de faire, c'est de pelleter de la neige. ✈



Randy Smith  
Chairman  
pylon.guy@shaw.ca

First off, my apologies for missing out on an article submission in the previous issue of Model Aviation Canada. Our pylon racing season suffered from a few contest cancellations due to weather. As a result, there wasn't too much to write about and, well, summer just got in the way.

The back end of the summer has been quite busy. Clubs in Calgary, Regina, Saskatoon, and Medicine Hat all hosted pylon races two weeks in succession. The action was fast and furious as always.

Calgary had wonderful weather. Saskatoon flew Quickie 500 but Q40 on Sunday was rained out. Regina was threatened by rain in Quickie 500 but we got started about mid-day. Q40 in Regina was very nice. The Medicine Hat RC'ers hosted their second pylon contest as a club fund raiser. The weather was quite good and the club did a great job of hosting the event and providing the necessary race course judging staff.

The Canadian Prairie Pylon Racing Association decided its season championship winners.

Congratulations to Jeff Martin of Saskatoon for placing third overall in Quickie 500 and to Allan Umbach of Saint-Albert, Alberta for capturing third overall in Q40. It's nice to see new faces at the top of the rankings. These guys are getting hard to beat.

It wasn't too long ago when I would go to the start line and not worry about Jeff and Al – now every turn matters and you can't make a mistake or these guys will take the win.

Doug Houston was the season winner in Quickie 500 while Roy Andrassy captured the season championship in Q40. Roy was declared the overall Grand Champion for the highest performance combined in the two events.



*It may be pink but it sure is FAST. Roy Andrassy's Miss Dara Q40 racer built by H&M Racing. Q40 racers travel 190 mph and weigh four pounds. / Cette maquette a beau être rose, mais elle est RAPIDE! L'avion Miss Dara pour la course Q40 a été construit par H&M Racing. Ces appareils de Q40 volent à 190 milles à l'heure et pèsent quatre livres. Photo: Roy Andrassy*

I can't forget to recognize Roy Andrassy for earning Fast Time at the U.S. Nationals in Muncie, Indiana this year in the Q40 event. Roy is one of the fastest clowns in the circuit. This year, Roy was flying the new Miss Dara co-designed by Tom Scott of CMAD Racing and Harold Sattler of H&M Racing.

Harold has implemented some new building techniques and Roy ran one of Harold's first production models at the Nats. It was a great showing for Roy and the Miss Dara.

A strong contingent of pylon racers travelled to Shelton, Washington (near Seattle) in late September to compete in the NMPRA Championship race. I will report on this event in the next issue when all we will be doing then is shoveling snow. ✈

#### 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](mailto: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.

# RC Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988L  
Chair  
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

It is only fitting that in a year that MAAC has had a renewed drive to encourage competition, Precision Aerobatics has had such a stellar year.

We had a couple of extra contests this year, one of which was the Canadian Nats and Team Trials in Calgary, Alberta. Twenty-five pilots in all duked it out for top spot in their level. First in each category were:

Sportsman: Alex Kellington  
Intermediate: Bill Hurst  
Advanced: Dennis Pepperkorn  
Masters: Thomas Khunien  
FAI: Chad Northeast.

Six pilots came to try out for the team which will represent Canada in Switzerland in 2015: Colin and Ethan Chariandy from Ontario, Michi Akimoto and Dave Reaville from B.C. and Will Gross and Chad Northeast from Alberta. Chad took first spot, with Michi coming in second and Ethan third. Although Ethan came in third, he is a junior and there is room for three seniors, plus a junior, so the fourth place contestant is the third place senior.

The last team position was up for grabs till the last round, some nail biting going on here, for me at least. When the smoke cleared, Dave Reaville had secured a place on the team with Will Gross as alternate.



By the time you read this report, a Team Manager will have been chosen, hours of planning will have started and fundraising will be well under way. If you wish to help the team travel to the Worlds in Switzerland in 2015, please contact any team member, committee member or myself. Be sure to check Pattern West's website for further information. <http://members.shaw.ca/pattern->

[westnews/patternwestnews/Welcome.html](http://westnews/patternwestnews/Welcome.html)

We will also have a Canadian Team Facebook page and website soon.

With the weather changing soon, indoor flying will soon start in many areas. The new F3P schedules are now in the rulebook which is posted in the Precision Aerobatics section of MAAC website and on the Pattern West website. ✈

# Acrobatie de précision RC



Hartley Hughson 50988L  
président  
604-885-5085 hhughson@dccnet.com

C'est tout à fait approprié que le mouvement de l'acrobatie de précision ait connu une si bonne année, précisément au moment où le MAAC a redoublé d'ardeur afin de mousser la compétition.

Nous avons vu naître quelques concours de plus cette année, l'un étant des Épreuves canadiennes (NATS) et de qualification à Calgary (Alberta). Quelque 25 pilotes se sont livrés combat afin de se hisser à la première place au sein de leur niveau. Les premiers de chaque catégorie sont les suivants :

Sportsman : Alex Kellington

Intermediate : Bill Hurst  
Advanced : Dennis Pepperkorn  
Masters : Thomas Khunien  
FAI : Chad Northeast

Six pilotes se sont déplacés afin de tenter de se tailler une place au sein de l'équipe qui représentera le Canada en Suisse en 2015 : Colin et Ethan Chariandy de l'Ontario, Michi Akimoto et Dave Reaville de la Colombie-Britannique et le tandem Will Gross et Chad Northeast de l'Alberta. Chad a ravi la première place, Michi est arrivé deuxième et Ethan a terminé troisième. Bien qu'Ethan ait ravi la troisième place, il est un junior et il y a de la place pour trois membres adultes et pour un junior, si bien que le concurrent en quatrième place devient l'adulte de la troisième

place.

La dernière position au sein de l'équipe était en jeu jusqu'à la toute dernière ronde et je peux vous dire qu'au moins pour ma part, je m'en rongais les ongles. Lorsque la poussière est retombée, Dave Reaville avait obtenu la deuxième place au sein de l'équipe et Will Gross agira comme membre remplaçant.

Au moment où vous lirez ce compte-rendu, un gérant d'équipe aura été sélectionné, les nombreuses heures de planification auront débuté et la cueillette de fonds aura démarré. Si vous voulez aider l'équipe canadienne à se rendre au Championnat mondial en Suisse en 2015, veuillez communiquer

*suite à la page 72*



# RC Sailplane



Bob Hammett 5605  
Chair  
226-401-1966 the\_hammetts@rogers.com

I'm writing this column in early September. Here in southern Ontario, summer lingers on but there are signs that the season is going to change soon. One sign is the two inches of snow that fell on Calgary, yesterday. Ouch!

## 2014 TRANSCANADA SAILPLANE ANNUAL

Speaking of snow, it's time to send Dick Colley your R/C soaring-related articles for this year's 2014 TransCanada Sailplane Annual. We thank last year's authors for their contribution to 2013's excellent inaugural issue. So we're doing it again for 2014. Contact Dick at colleydogge59@gmail.com for submission guidelines, or for your free copy of last year's 2013 Annual.

## ME-109 ARTICLE

I enjoyed the article by New Brunswick's Cato Hansen in September's issue of Model Aviation Canada. He described Jim Coughland's 1/4 scale ME-109 rubber free flight model, which was subsequently converted to become an R/C slope soarer. If you missed the article, check it out, and also visit the accompanying youtube video.

## TECHNOLOGY CHANGES EVERYTHING

Lightweight radio control systems have enabled interesting technical crossovers between R/C and Free Flight. R/Cers occasionally enlarge a rubber-powered "free flight" design then add R/C for steering. Meanwhile, Free Flighters have



*Circa 1998, your scribe's radio-steered rubber-powered 1.3 x Lanzo Wakefield revs up. Radio trims settings for launch must be extremely precise and repeatable, or the motor run will be over before the model can be guided onto a smooth climbing trajectory. / Vers 1998, le Lanzo Wakefield 1.3 à élastique mais commandé par radio est sur le point de s'élancer. L'ajustement radio avant le lancement doit être très précis et répétable, sans quoi le moteur aura épuisé ses réserves élastiques avant même que la maquette prenne la voie des airs en une belle trajectoire*

been replacing traditional timers with ultra-miniature radio control systems for triggering the dethermalizer devices which prevent fly-aways. Free Flights can now roam within the boundaries of smaller flying sites for extended durations, and be forced down only when they threaten to fly away.

## GENERAL RULE UPDATING

New technology creates new competition classes, but MAAC Rules for Competition have not kept pace (e.g. ALES or DLG rules). Out of necessity, clubs have

created their own rules or adopted rules from other sources. Your Sailplane Committee is currently working to update the MAAC Standard Rules for inter-club competition. Your comments and/or assistance are invited.

The Committee would like to thank Mike Kucera of the Greater Niagara Area Thermal Soarers in advance for his efforts in leading this work. If you have any thoughts or ideas on our rules, you can e-mail Mike at mrkucera@yahoo.ca ✈

# Planeurs télécommandés



Bob Hammett 5605  
Président  
519-759-1939 the\_hammetts@rogers.com

J'écris cette chronique au début du mois de septembre. Ici dans le sud de l'Ontario, l'été se poursuit mais on décèle des signes que la saison va changer bientôt. L'un d'entre eux, ce sont les deux pouces de neige qui se sont abattus sur Calgary, hier. Ouille!

## TRANSCANADA SAILPLANE ANNUAL 2014

Parlant de neige, c'est le temps d'envoyer vos articles portant sur les planeurs télécommandés à Dick Colley en prévision de sa publication 2014, le TransCanada Sailplane Annual. Nous remercions les auteurs de l'année dernière pour leur contribution au numéro de lancement, en 2013. Nous récidivons en 2014. Communiquez avec Richard au colleydogge59@gmail.com afin de connaître les lignes directrices si vous voulez soumettre du matériel ou afin d'obtenir votre exemplaire gratuit de 2013.

## ARTICLE SUR LE ME-109

J'ai beaucoup aimé l'article de Cato Hansen (au Nouveau-Brunswick) dans le numéro de septembre de Model Aviation Canada. Celui-ci décrivait le ME-109 à l'échelle un quart de Jim Coughland, originalement une maquette de vol libre à propulsion élastique qui a été convertie pour le vol de pente. Si vous avez manqué cet article, vérifiez cela et visionnez la vidéo sur youtube.

*continued on page 72*

# Scale Aerobatics Worlds



*Clockwise from above*

*Nick and Ivan Pinzon getting ready*

*Team Canada at the opening day ceremonies*

*Team members Ivan Pinzon, Captain Ivan Kristensen and team member Ralph Biancangelo waiting to fly.*

*Waiting for the fog to clear as the U.S. team's youngest pilot waits patiently!*

*Part of the flight line on day one with several of the Canadian Advanced and Unlimited planes in the foreground.*

*Dans le sens des aiguilles d'une horloge, depuis le haut :*

*Nick et Ivan Pinzon se préparent.*

*Les membres de l'équipe canadienne Ivan Pinzon, le capitaine Ivan Kristensen et Ralph Biancangelo attendent de piloter.*

*Tout le monde attend que le brouillard se lève, y compris le plus jeune membre de l'équipe américaine!*

*Une portion de la ligne de vol, le premier jour, avec en avant-plan plusieurs des maquettes canadiennes (catégories Advanced et Unlimited).*





# Scale Aerobatics



Lee Prevost 9551  
Chair  
705-691-2410 leeprevost97@yahoo.ca

## TEAM CANADA IMAC

What can you say? This was the premiere IMAC event of the year that had many countries participating, including Team Canada which comprised of 29 pilots in four classes, with world-class pilot Ivan Kristensen as out Team manager and our Assistant Team Manager (and treasurer) Joy Barrette. At the opening ceremony and throughout the competition, we looked awesome in our matching uniforms which were handled by team pilot and logistics man extraordinaire Brent Bullen.

The AMA site in Muncie, Indiana is unbelievable and was the perfect venue for this inaugural World competition. The competition was truly world class and many of us were humbled by the talent that showed up from the U.S. (of course) but also from Australia, Japan,

the United Kingdom and Sweden to name a few of the 14 countries that were represented!

The top pilots in Freestyle were all under 30 and boy can they make planes do the impossible! This is not to say we weren't competitive. Not by a long shot! Team members Nick Pinzon and Greg Marsden came second in Unlimited and Advanced respectively and several were in the top third and others in the middle of the four classes which numbered almost thirty pilots each.

Final results were Team Canada coming in second in the world! A fantastic result and one in which we all played a proud part.

Congratulations everyone!

There is too much to relate for this month, so I will let the pics speak for themselves. Rest assured that there is now a tremendous amount of conversation going on to make us even stronger on the world stage for the next one in 2018!

## THE GREAT CANADIAN AEROBATIC CHALLENGE

With the flying season all but wrapped up for most of us, it's time to select the clubs that are to be rewarded for trying out the Challenge! As of the time of this writing (September 20), I don't have a complete set of winners and a full list will have to wait until the next issue. However, as of right now, there are a few clubs that really went the extra distance and the Scale Aerobatics Committee is proud to announce the following recipients of \$500.00, courtesy of MAAC!

They are:

- Club Les Ailes de l'Aigle de Montmany-l'Islet (Québec)
- South Western Ontario Old Timers (SWOOT) Club (Ontario)
- PDQ Flyers (Nanaimo-Parksville) (British Columbia)
- West Coast Radio Control Aircraft Flyers (British Columbia)

Congratulations and good luck to the others who are pushing their comfort zone! ✈

# Acrobatie de copies volantes RC



Lee Prevost 9551  
Présidente  
705-691-2410 leeprevost97@yahoo.ca

## ÉQUIPE CANADA ET L'IMAC

Quoi dire de plus? Le concours de Muncie était l'évènement par excellence cette année afin de mettre en vedette l'IMAC et plusieurs pays y ont pris part, y compris Équipe Canada qui comptait 29 pilotes en quatre catégories; le pilote de renommée internationale Ivan Kristensen agissait à titre de gérant d'équipe et Joy Barrette était l'assistante (et trésorière). Pendant la cérémonie inaugurale et tout au long de la compétition, nous affichions cet air très distingué dans nos uniformes assortis, dont s'est personnellement occupé un membre de l'équipe et spécialiste de la logistique, Brent Bullen.

L'emplacement de vol de l'AMA à Muncie (Indiana) est incroyable et c'était le lieu parfait afin d'organiser cette toute première compétition mondiale. Celle-ci était véritablement de classe mondiale et plusieurs d'entre nous nous sentions humbles devant les pilotes talentueux qui se sont présentés, des États-Unis (bien sûr) mais aussi de l'Australie, du Japon, du Royaume-Uni et de la Suède; ce ne

sont là que quelques-uns des 14 pays qui y étaient!

Les meilleurs pilotes dans la catégorie Freestyle étaient tous âgés de moins de 30 ans et mince de mince, c'est fou ce qu'ils arrivent à faire exécuter à leurs maquettes... presque l'impossible! Cela n'est pas dire que nous (les Canadiens) ne pouvions pas livrer combat. Bien au contraire! Les membres de l'équipe Nick Pinzon et Greg Marsden ont terminé deuxièmes dans les catégories Unlimited et Advanced, respectivement, et plusieurs autres modélistes se sont placés dans les trois premiers rangs tandis que d'autres se trouvaient résolument au milieu de la mêlée au sein des quatre catégories qui comptaient presque 30 pilotes chacun.

Résultat, Équipe Canada est la deuxième meilleure au monde! C'est un résultat fantastique et nous pouvons en être fiers puisque nous y avons contribué. Félicitations, tout le monde!

Il y a trop de renseignements à vous relayer dans cette chronique, si bien que je vais laisser les photos parler d'elles-mêmes. Soyez assurés qu'il y a beaucoup de conversation afin de renforcer notre positionnement au classement mondial en prévision du prochain Championnat en

2018!

## LE GREAT CANADIAN AEROBATIC CHALLENGE

Comme la saison de vol est à toutes fins pratiques terminée pour la plupart d'entre nous, c'est le temps de sélectionner les clubs qui seront récompensés parce que ses membres ont relevé le Défi acrobatique! Au moment d'écrire ces lignes (le 20 septembre), je ne connais pas encore tous les gagnants et si vous voulez une liste complète, vous devrez attendre au prochain numéro de la revue. Toutefois, en ce moment, quelques clubs n'ont ménagé aucun effort, si bien que le Comité de l'acrobatie de copies volantes est très heureux d'annoncer que les clubs suivants recevront 500 \$, gracieuseté du MAAC! Il s'agit de :

- Club Les Ailes de l'Aigle de Montmany-l'Islet (Québec)
- South Western Ontario Old Timers (SWOOT) Club (Ontario)
- PDQ Flyers (Nanaimo-Parksville) (Colombie-Britannique)
- West Coast Radio Control Aircraft Flyers (Colombie-Britannique)

Félicitations et bonne chance aux autres clubs qui ont repoussé les limites de leur zone de confort! ✈



Doug MacMillan flies a welcome banner for the BC Scale Classic. /  
Doug MacMillan tire une bannière de bienvenue lors du B.C. Scale  
Classic. Photo : Les Isted

Roland Worsfold 50286  
Chair  
250-374-4405 rolydd@telus.net

I hope you all have had a chance to go to a MAAC-sanctioned flying event and have participated as a spectator, flyer or volunteer. If you have, good on you for supporting volunteer organizers and your area club activities!

National RC Scale Aero-Modelling programs throughout the world are aligning so they are very similar. I am hoping that the MAAC RC Scale program will also align so it makes it easier for flyers to fly in events and administer our Canadian program.

It seems we need to focus on providing the following:

- Club organizers easy access to information that will make it helpful to organize events.
- MAAC membership access to information that will help them strive to improve on their flying and building skills.

• Encourage clubs to host RC Scale Aero-Modelling activities throughout Canada.

• A program that is streamlined easy to understand and focuses on Fun Scale activities for MAAC membership.

Building and Flying Scale gives more purpose to our hobby. It seems that the focus needs to be promoting Fun Scale and providing a graduated program that will encourage scale flying.

Hopefully all of us will see the benefits of Scale Aero-Modelling that focuses on the Fun Factor and sharing modelling skills when we gather for modelling events.

Your fall club meetings are starting very soon; if you are interested in Scale Aero-Modelling, please do what you can to promote scale activity within your club.

• A monthly 'Scale Day' where one pilot station is used for practice Scale Flying and Judging; the other pilot stations are for regular club flying. Members

will ask about the flying and try it for themselves under a no-contest situation. (Personal observations and reports from those who have tried this)

• MAAC-sanctioned 'Fun Scale' events are easy to organize; consider having one pilot's station for judged flying and the others for open flying. This only takes a few hours and encourages beginners and experienced flyers to enjoy a day of sharing experiences of Scale Aero-Modelling.

• These club activities support MAAC Scale programs, hopefully from these activities larger events will evolve.

I hope to encourage our MAAC - RC Scale Committee to improve our program with focus on common sense that provides a benefit to the MAAC membership.

Please do not hesitate to contact Scale Committee members who will answer any questions or provide assistance in hosting a Scale event. ✈

## RC - Copies Volantes

Roland Worsfold 50286  
Chair  
250-374-4405 rolydd@telus.net

J'espère que vous avez tous eu la chance de vous rendre à un événement (parrainé du MAAC) et que vous y avez pris part, que ce soit à titre de spectateur, de pilote ou de bénévole. Si vous vous êtes ainsi impliqué, bravo puisque vous aurez appuyé des organisateurs bénévoles et les activités d'un club de votre région!

Tout autour du globe, les organismes nationaux de modélisme de copies volantes sont en train de s'aligner de sorte à se ressembler. J'espère que le programme du MAAC s'alignera aussi afin de faciliter la vie aux pilotes qui veulent faire évoluer leurs maquettes lors de concours et qui veulent gérer le programme canadien.

Il semble que nous devons nous concentrer sur ces points que nous devons of-

frir :

\* un accès facile à de l'information qui aideront les organisateurs à préparer des événements.

\* l'accès (pour les membres du MAAC) à de l'information qui les aidera à améliorer leur pilotage et leur aptitude à la construction.

\* de l'encouragement pour que les clubs à l'échelle du Canada soient les hôtes d'activités mettant en vedette des copies volantes.

\* un programme simplifié qui soit facile à comprendre et qui cible des activités Fun Scale pour les membres du MAAC.

Construire et piloter une copie volante, cela procure un but à notre passe-temps. Semble-t-il que l'accent doit être placé sur la promotion du mouvement Fun Scale sur le besoin de fournir un programme par étapes qui encouragera le pi-



Fileto Pasquini of the Club Modéliste Montérégie, with his beautiful Dynaflyte Super Decathlon. The model is in honour of his mother who passed away two years ago from breast cancer. / Fileto Pasquini (du Club Modéliste Montérégie) avec son magnifique Super Decathlon (du fabricant Dynaflyte). La maquette a été décorée en l'honneur de sa mère qui a succombé au cancer du sein, il y a deux ans.

lotage de copies volantes.

Avec un peu de chance, nous bénéficierons tous du modélisme de copies volantes

suite à la page 69





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)

**FOR SALE:** Sterling Piper Cub J-3 kit, 54" span, complete and unstarted. \$75 and shipping. E-mail Dave at owenm@execulink.com (Stevensville, ON) (11/14)

**FOR SALE:** Brand new, boxed, never run, o.s. Max-25 r/c, \$60; O.S. Max-S35 r/c, \$70. Merco 35 r/c \$50. Flight box with electric starter \$20. 5 Gallons Castrol M oil suitable for making glo fuel. Free. 778-708-8625. Davidmitchell3535@gmail.Com (Vancouver, BC) (09/14)

**FOR SALE:** Great Planes Piper J-3 Cub, includes Futaba 6 channel radio control "Sky-sport 6", digital proportion R/C system, 2.4 GHz, 1/4 échelle/scale, 105.5" wing span/envergure, 2.9 hp engine. Servos installé/in-stalled. Excellent condition: \$600 or best offer! contact email: mgcm@acanac.net (Laval, QC) (07/14)

**FOR SALE:** Multiplex Gemii BiPlane. never Flown. 36 esc, 281-0890 motor, 10x5 prop, Spectrum AR500 Receiver, servos: \$200. Cliff maac#5181, 905-935-3597, St. Catharines, ON. (07/14)

**FOR SALE:** Craft Air Sailable kit \$175.00. Proctor Enterprises Nieuport 28 kit \$475.00 + exact shipping. Ph: 204-866-3732, thesaydaks@mymts.net

**FOR SALE:** Telemaster 46 \$175, Skybolt Bipe ST91 \$250, Turbulent OS26FS \$125, DHC-1 Chipmunk 65FS \$295. Call Gary 905-544-1251, Hamiton, ON. (03/14)

**FOR SALE:** Unused, Boxed O.S. FS120 Surpass II with Fuel Pump & Anti-Vibration Aluminium Motor Mount. Please call: 306-373-5361 (03/14)

**WANTED:** Sig Astro Hog wing in good condition and available near Toronto. Prefer trike landing gear mounting. george.garlock@sympatico.ca, 416-922-5096. (03/14)

**WANTED:** Boeing P26 Peashooter 90 71" ARF shown at radientech.com \$185.00. Cel. Phone 250-862-6716 or harveystech@hotmail.com (03/14)

**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)

**FOR SALE:** Enya 120 4c no muffler \$100. Zenoh 45 whith spring starter and wrap around muffler \$200 Super Tiger 200 whith wrap around muffler \$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 (Burlington, ON) (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:** 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)

New, never flown, c/w new .61 'Profi' engine. No radio. \$250. Ted Toth 905-632-3961 ttoth1@cogeco.ca (Burlington) (7/12)

*RC - Copies Volantes suite de la page 68*

qui insiste sur le facteur plaisir et sur le partage d'aptitudes de modélisme lorsque nous nous retrouvons à un rassemblement.

Vos réunions automnales débiteront bientôt dans vos clubs; si le modélisme de copies volantes vous intéresse, s'il-vous-plaît, faites ce que vous pouvez pour en faire la promotion au sein de votre club.

\* Une journée «copies volantes» au cours de laquelle une station de pilotage est réservée afin de pratiquer le vol de copies volantes et le jugement de cette performance; les autres stations de pilotage serviraient au pilotage de loisir. Les membres finiront par vouloir en savoir plus long sur cette discipline et voudront l'essayer hors d'une ambiance de concours. (Ce sont des observations de la part des modélistes qui l'ont essayée).

\* Les rassemblements Fun Scale (commandités par le MAAC) sont faciles à organiser; songez à réserver une station de pilotage aux vols soumis au regard des juges, les autres stations de pilotage demeurant à l'usage des autres pilotes. Cela n'exigera que quelques heures et ça encouragera les débutants et les pilotes plus expérimentés à passer une journée à s'échanger des expériences.

\* Ces activités de club appuient les programmes de copies volantes du MAAC; avec un peu de chance, des rassemblements plus importants se produiront.

J'espère avoir encouragé notre Comité des copies volantes télécommandées à améliorer notre programme en concentrant les efforts sur le gros bon sens, ce qui bénéficierait aux membres du MAAC.

N'hésitez pas à communiquer avec des membres du Comité de copies volantes qui répondront à toute question que vous pourriez avoir ou qui vous aideront à organiser un rassemblement de copies volantes. ✈



# Calendar of Events

## A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY what you wish to appear in the magazine. The club's registration for the current year must be paid for any events to be listed. Contact the office if you have any questions regarding the content of your listing. / Si vous désirez que votre épreuve soit publiée ici, veuillez remplir un formulaire d'autorisation pour compétition et le faire signer et approuver par le Directeur de Zone. Le tout doit être soumis trois (3) mois à l'avance. Le paiement pour l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

### ALBERTA - A

November 8 | Auction | 1 Day | Edmonton Radio Control Society Auction | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Baturyn Comm. League | Same as above | 780-991-1000 | | No reserve auction, held at Baturyn Comm. League, 10505-172 Ave. Edmonton. \$10.00 registration fee. Auction fee is 15% of selling price. All payment is by cash, credit or debit card only (no cheques). Doors open at 8:00AM for registration. Auction starts at 10:00AM. For more details and registration forms, see ERCS Web Site [www.ercs.ab.ca](http://www.ercs.ab.ca) | 2014-379 | [www.ercs.ab.ca](http://www.ercs.ab.ca)

January 1 | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Main Club Field | Peter Dyck | 403-845-6271 | [pwdyck@telus.net](mailto:pwdyck@telus.net) | As above. | 2015-1

August 7 | Fun Fly | Giant Scale 3D Huckfest | 3 day(s) | Main Club Field | Phil Heninger | 403 382 0142 | [Phil@Teamheninger.com](mailto:Phil@Teamheninger.com) | Don't miss out on our 3rd annual \ Giant Scale 3D HuckFest\ open to all plane sizes and all MAAC members. Bare foot comfort Catered BBQ all three days, Lots of prizes and music. Free dry camping. See you all there for a great time! | 2015-3 | [www.windywest.com](http://www.windywest.com)

### ATLANTIC - B

No Listings

### BRITISH COLUMBIA - C

November 1 | Swap Shop | HCF Swap Meet | 1 day(s) | Main Club Field | Norm Bryson | 250-319-6742 | [nhbryson@telus.net](mailto:nhbryson@telus.net) | High Country Flyers Annual Swap Shop happens on Saturday November 1, 2014 at the Calvary Community Church, 1205 Rogers Way, V1S 1R9 Tables \$10 each, entrance fee \$2. Doors open at 8 for set up, 9am for sales. Contact Norm Bryson for Tables, 250-319-6742 or [nhbryson@telus.net](mailto:nhbryson@telus.net) | | <http://highcountryflyers.homestead.com>

### MANITOBA NW ONTARIO - D

November 16 | Swap Shop | R/C HOBBY SWAP MEET | 1 day(s) | Kirkfield Westwood Community Club, 165 Sansome Avenue, Winnipeg. | [jeff.esslinger@western-turbo.com](mailto:jeff.esslinger@western-turbo.com) | | [jeff.esslinger@western-turbo.com](mailto:jeff.esslinger@western-turbo.com) | WHAM R/C HOBBY SWAP MEET SUNDAY NOVEMBER 16, 2014 ADDRESS: Kirkfield Westwood Community Club, 165 Sansome Avenue, Winnipeg. Seller Table Fee is \$5.00 per table Seller Setup time 12:30pm to 1pm. GEN-

ERAL ADMISSION: Early Birds 12:30 to 1:00pm is \$5.00 After 1:00 pm, there is no admission fee. SWAP MEET ends at 3:00pm. Contact is [jeff.esslinger@western-turbo.com](mailto:jeff.esslinger@western-turbo.com) | | <http://www.whamrc.org>

July 18 Fun Fly | R.R.I. FUN FLY | 1 day(s) | Main Club Field | BILL HAGARTY | 807-852-3251 | [whagarty@aol.com](mailto:whagarty@aol.com) | RAINY RIVER INTERNATIONAL 2015 2015 FUN FLY // FISH FRY The members of the Rainy River Internationals would like to thank all those who took in our 2014 fun fly and to mark your calendar for the 2015 fun fly season. Our fun fly will be as usual on the third weekend of July. The event is a one day event but you are welcome to come early and stay as long as you like. There is dry camping on the field weather permitting. The fun fly will be on July 18. The landing fee will be \$20.00 that includes the walleye supper for the pilots. There will be a \$10.00 fee for a pilot's spouse or family member. We will have the BBQ going at noon with hamburgers and smokies at a nominal fee. Our website is [upaero.com/rainyriver](http://upaero.com/rainyriver). There is now a gas station in R.R. and the motel is under new management and is in good shape. Be sure to have proper documentation if you plan to cross the border. If you have any questions please fee free to contact me at 807-852-3251 or [whagarty@aol.com](mailto:whagarty@aol.com) | 2015-2 | [upaero.com/rainyriver](http://upaero.com/rainyriver)

### MIDDLE - E

January 17 | Swap Shop | 2015 RC Swap Meet | 1 day(s) | Main Club Field | Kevin King | 519-212-6767 | [kevineking@live.ca](mailto:kevineking@live.ca) | K-W Flying Dutchmen 2015 RC Swap Meet January 17, 2015 Waterloo Rod & Gun Club 1090 Bode Lane RR#1, St. Jacobs Ontario Vendor Setup - 9:00 to 10:00 am General Public - 10:00 am to 2:00 pm Admission \$2.00 Kids Free Tables \$5.00 Reserve tables in advance. Email - [kevineking@live.ca](mailto:kevineking@live.ca) For those interested in staying for the best wings in KW, the Rod and Gun will be serving them starting at 4:00 p.m. downstairs. | 2015-4 | [www.kwflyingdutchmen.com](http://www.kwflyingdutchmen.com)

### NORTHERN - F

No Listings

### OTTAWA VALLEY - G

November 29, 2014 | Swap Shop | Swap Meet | 1 day(s) | South Stormont Hall | Merv Blizzard | 613 537-9941 | [mervblizzard@gmail.com](mailto:mervblizzard@gmail.com) | Cornwall Aero Modellers

annual Swap-Meet Entry is free. \$10 to rent a table Hot chili and coffee will be available to keep you warm Directions: <http://goo.gl/Rpw74E> | [www.cornwallaeromodellers.ca](http://www.cornwallaeromodellers.ca)

### BC COASTAL - H

No Listings

### QUEBEC - I

No Listings

### ST. LAWRENCE - J

No Listings

### SASKATCHEWAN - K

No Listings

### SOUTH EAST - L

November 15 | Competition | 1 Day | 3rd Eastern Canadian F3P Championships | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | Cobourg Community Centre | Harry Ells | [harryells@gmail.com](mailto:harryells@gmail.com) | 3rd Eastern Canadian F3P Championships Cobourg Community Centre 750 D'Arcy Street Cobourg, ON Practice 10:00AM to 1:00PM Contest 1:00PM to 6:00PM Schedules; FAI F3P-AP-15 Intermediate 2014/2015 Sportsman 2014/2015 | 2014-417

November 15 | Fun Fly | Northumberland Electric Aviators Indoor Fun Fly | 1 day(s) | Cobourg Community Center | Harry Ells | | [harryells@gmail.com](mailto:harryells@gmail.com) | Northumberland Electric Aviators Indoor Fun Fly November 15, 2014 from 6 pm to 10 pm Cobourg Community Center 130 x 100 foot double gym with 30 foot ceiling. Limited to aircraft under 300 grams Fee \$10.00 | 2014-420 |

February 15 | Swap Shop | Orillia Aero Modelers 5th Annual RC Swap Meet | 1 day(s) | Odas Park Orillia | Henry Droder | 705-330-2611 | [henry@ontariosecurity.ca](mailto:henry@ontariosecurity.ca) | ORILLIA AERO MODELERS 5th Annual RC Swap Meet at Odas Park, 4500 Fairgrounds Rd., Orillia, L3V6H2 Sunday February 15, 2015. Admission \$5.00, women and kids under 12 are admitted free. Doors open 10:00am-2:00pm. Food is 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. As this is our 5th year and growing book your tables early to not be disappointed. | 2015-5 | <http://www.6thdivisionflyers.com/>

### SOUTH WEST - M

No Listings



L'été ici dans le centre de l'Ontario a été court, pluvieux et venteux et les conditions étaient loin d'être idéales pour la tenue des rassemblements locaux. Malgré ces conditions, plusieurs bons rassemblements sont allés de l'avant.

Je commencerai en vantant le rassemblement des coucous de guerre (Warbirds) à mon club-maison de Seaton Valley. La météo était très bonne cette journée-là et nous avons vu la plus importante participation des pilotes et des spectateurs!

Le prochain évènement, c'était celui de Burlington. C'était la meilleure année du côté de la participation bien qu'une averse se soit invitée en fin de première journée lors du ralliement Warbirds Over the Bay. On y retrouvait de nombreuses et magnifiques maquettes, les prestations de vol ont été sensationnelles et des prix magnifiques; tout cela a fait que cet évènement est un must à mon calendrier pour l'année prochaine.

Mi-août, le plus important rassemblement de petits-gros s'est déroulé au terrain du club de Kingston. Avec 116 pilotes inscrits et plus de 180

maquettes, les stations de pilotage et l'espace aérien étaient fort achalandés. Le souper du samedi soir devient de plus en plus imposant d'une année à l'autre; Dave Penchuk et son équipe organisent davantage de tirages que tout ce qui m'a été donné de voir où que ce soit.

L'aïeul de tous les évènements dans notre région, c'est le rassemblement des Kitchener-Waterloo Flying Dutchmen qui se déroule annuellement depuis 45 ans au cours de la deuxième fin de semaine de septembre. Bien qu'il ne soit pas strictement un rassemblement de petits-gros, presque toutes les maquettes présentes concordent à cette catégorie. Le spectacle aérien que présentent les organisateurs quotidiennement est sensationnel et se termine avec le largage de friandises, ce qu'apprécient toujours les enfants. Il y a toujours beaucoup de tirages pour les pilotes et le MAAC installe toujours un kiosque afin de faire la promotion de ce magnifique passe-temps.

C'est tout pour l'instant. Assurez-vous de remiser soigneusement vos avions afin qu'ils offrent de bonnes performances, le printemps prochain! ✈

dernières années.

« Les Bulkley Valley RC Flyers (<http://www.bulkleyvalleyrcflyers.com>) et le couple Dave et Verna Hopper en sont les hôtes à leur propriété le long du lac, tout juste à l'est de l'agglomération. Leur cour arrière fait penser à un terrain pour véhicules récréatifs et au moins une douzaine de tels véhicules peuvent s'y installer.

Bien que le rassemblement ne soit pas très gros, il est devenu incontournable pour nous; l'hospitalité et la camaraderie des pilotes locaux sont sans pareil. C'est aussi un bien bel endroit depuis lequel voler! L'évènement débute habituellement le jeudi et s'étire jusqu'au lundi. Le samedi soir, tout le monde se rassemble à l'occasion d'un souper-partage (pot-luck) et personne ne manque de quoi que ce soit. Le dimanche matin, on sert un déjeuner de crêpes et d'œufs.

Si vous passez par le district des lacs du nord-ouest de la Colombie-Britannique au cours de la longue fin de semaine d'août, arrêtez-vous et mettez votre hydravion à l'eau. ✈

**1-877-PMHOBBY (764-6229) www.pmhobbycraft.ca**

**PM Hobbycraft**  
Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

Now is the Perfect time to Stock up on  
**The latest In R/C Aircraft!**

Visit Today

2020J 32 Ave NE  
 Calgary AB T2E 6T4  
 (403) 291-2733

1221 73 Ave SE  
 Calgary AB T2H 2X1  
 (403) 252-6643

news, events, contests - Join Us

**LA TECHNOLOGIE, ÇA CHANGE TOUT**

Les systèmes de télécommande ont rendu possibles de tels passages entre les maquettes télécommandées et le vol libre. Les adeptes du vol télécommandé agrandissent parfois un design de vol libre à propulsion élastique pour y incorporer des composantes qui permettent au pilote de guider l'appareil. Entre-temps, les adeptes du vol libre ont commencé à remplacer les chronos traditionnels par des systèmes miniaturisés qui déclenchent la mèche dethermalizer, ce qui empêche les maquettes de disparaître au loin. Les maquettes de vol libre peuvent maintenant évoluer au-dessus de terrains plus confinés pendant de plus longues périodes et être forcées à revenir sur la terre uniquement si elles menacent de s'envoler trop loin.

**RÈGLEMENTS : UNE MISE À JOUR**

La nouvelle technologie crée de nouvelles catégories de compétition, mais les règlements à cet effet du MAAC n'ont pas suivi (pensons à l'ALLES ou aux lancer-main). Par nécessité, les clubs ont créé leurs propres règlements ou en ont adopté d'autres sources. Votre Comité de planeurs travaille présentement à mettre à jour les règlements standards du MAAC aux fins de la compétition inter-club. Nous vous invitons à commenter ou à donner un coup de main.

Le Comité aimerait remercier Mike Kucera des Greater Niagara Area Thermal Soarers qui a accepté de diriger ce projet. Si vous avez une opinion ou des idées sur nos règlements, vous pouvez envoyer un courriel à Mike au [mrkucera@yahoo.ca](mailto:mrkucera@yahoo.ca). ✈

avec n'importe quel membre de l'équipe ou avec moi-même. Vous pouvez consulter le site Web de Pattern West afin d'y recueillir des renseignements supplémentaires : <http://members.shaw.ca/patternwestnews/patternwestnews/Welcome.html>.

Nous lancerons aussi bientôt une page Facebook d'Équipe Canada et un site Web.

Puisque la météo changera bientôt, les séances de vol intérieur commenceront bientôt en plusieurs régions du Canada. Les nouvelles séquences de F3P figurent maintenant au livret de règlements qui a été affiché dans la section d'acrobatie de précision du site Web du MAAC ainsi que sur le site Web de Pattern West. ✈

jamais souffert de désorientation. Même la météo de septembre a collaboré, nous offrant une belle journée chaude et une légère brise.

Comme toutes bonnes choses ont une fin, éventuellement, John a fait atterrir la maquette et notre évènement de vol par immersion venait de prendre fin. Après celui-ci, plusieurs membres du Club se sont présentés à Jennica et ont piloté leur propre maquette afin d'offrir un mini-spectacle d'appareils télécommandés à la famille invitée. Malheureusement, ces derniers avaient déjà un engagement précédent et ils ont dû quitter un peu plus tôt, mettant fin au tout.

À titre d'organisateur, je voulais surtout aider Jennica à vivre une nouvelle expérience, quelque chose qui la ferait quitter son fauteuil roulant. Grâce à l'aide de John Liddard et du Club des Shearwater RC Flyers, je peux honnêtement affirmer que l'évènement a été couronné de succès. Comme bénéficiaire secondaire, nous avons ainsi créé une occasion de faire briller la communauté des maquettes télécommandées grâce à une belle histoire afin de contrer les reportages négatifs dans la presse au sujet de quelques personnes mal intentionnées qui font voler des appareils FPV de façon non sécuritaire. Un journal de la région d'Halifax a préparé un profil de cette expérience (<http://metronews.ca/news/halifax/1166462/magic-moment-cole-harbour-woman-with-cerebral-palsy-to-be-in-pilot-seat-of-drone/>) et le site Web du Small Unmanned Aircraft System (SUAS) l'a récupéré.

À titre de membre du Club des Shearwater RC Flyers, j'aimerais lancer le défi aux autres clubs d'avions télécommandés de répéter le geste et de faire quelque chose de semblable pour des personnes qui ne peuvent pas vivre notre passe-temps. Cela ne prend qu'un membre de club -- dans n'importe quel club -- afin de partir le bal. Plusieurs personnes vivent une situation semblable à Jennica et grâce à la technologie et à l'équipement de maquettes télécommandées, nous pouvons leur offrir un peu de joie à faible coût. Il n'y a pas de meilleure façon de contribuer à la communauté des maquettes télécommandées et de redonner à un passe-temps qui nous offert tant de moments de détente.

*Au sujet de l'auteur :*

*Marc Cayouette est officier chargé de la sécurité au sein Club Shearwater RC Flyers, à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Marc a fait son entrée dans l'univers des maquettes télécommandées en pilotant un Duraplane lorsqu'il était basé en Allemagne, à la fin des années 1980. Du temps qu'il était basé en Alaska, il est aussi devenu membre de l'AMA américaine. Retraité de l'Aviation royale du Canada, il a élu domicile à Dartmouth. On l'aperçoit avec son plus récent projet... un Mud Duck métallique! ✈*

Avant que les opposants ne décrivent le danger associé aux problèmes des piles au LiPo, je crois que si vous manipulez l'équipement moderne avec soin, vous réduirez de beaucoup les possibilités d'incendies. Oui, vous devez vous familiariser avec certaines exigences opérationnelles, mais avec un peu de soin, la motorisation électrique ne sera pas plus dangereuse que celle des moteurs à combustion.

Au moment d'écrire ces lignes, je me suis aperçu que j'évolue au sein de ce passe-temps depuis 71 ans et que je fais partie de ce Comité depuis 12 ans. J'ai décidé qu'il est temps que je remette ma démission à titre de président pour que je puisse me détendre en construisant et en faisant voler mes nombreuses maquettes télécommandées.

Je remercie tant les anciens membres que ceux qui siègent actuellement au sein du Comité des maquettes électriques pour les contributions et leur appui au cours de ma présidence. Je continuerai d'appuyer le MAAC qui défend notre merveilleux passe-temps et je ne lui souhaite que du bien pour son avenir. ✈

L'AMA américaine semble se positionner afin d'officialiser cet évènement l'année prochaine. Peut-être voudrez-vous l'ajouter à titre d'épreuve pour le plaisir lors de votre concours annuel? Les Balsa Beavers (de Toronto) et le Vancouver Gas Model Club ont déjà essayé et aimé cette formule et ils entendent récidiver l'année prochaine.

Pourquoi pas?

Si vous désirez les règlements, communiquez avec moi à mon adresse courriel : [cbrownhill@sympatico.ca](mailto:cbrownhill@sympatico.ca). ✈



# Hobbyshops Canada

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



**Aircraft Modelers Research**  
2550 Chemin du Lac  
Longueuil Québec  
AMR-RC.com 450-670-2444

**Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.**  
1560 Main St.  
Winnipeg, MB  
cellardwellerhobby.com 866-248-0352

**Eliminator-RC Hobby Supply**  
120 Higgins Avenue  
Winnipeg, MB  
www.e-rc.ca 800-870-6346  
204-947-2865

**Great Hobbies**  
171 Buchanan Drive  
Charlottetown, PE  
5144 - 75th Street  
Edmonton, AB  
140 Trainyards Drive  
Ottawa, ON  
3035 Argentia Road, Unit 3  
Mississauga, ON  
www.greathobbies.com 902-569-2088  
780-466-3388  
613-244-2701  
905-824-8228  
800-839-3262

**Hobby 2000**  
1095 St-Louis  
Gatineau, Quebec  
Hobby2000Gatineau.com 819-561-6888

**Hobby Wholesale**  
6136 Gateway Blvd. NW  
Edmonton AB  
hobbywholesale.com 877-363-3648

## THE HELI FARM

Specializing in R/C Helicopters & Accessories

Align / Century / Synergy / Skookum / Western Robotics  
Savox / JR / Airtronics / I Chargers / Rotor Tech / Rail  
Hacker / Castle / Scorpion / PRC / KDE

Charger R/C 3D foamy planes in stock also  
Plus lots more!

TheHeliFarm.com info@theliefarm.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

## IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled  
model aircraft, helicopters,  
cars, boats, plastics, rockets,  
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON  
1-705-725-9965 1-705-725-6289  
Phone Fax  
1-800-799-2484  
Toll Free Order Line

www.idealhobbies.com

## LEADING EDGE HOBBIES

Hwy 401 Gardiners Rd 699 Gardiners Rd  
Hwy #2 Kingston, ON K7M 3Y4  
Progress Ave. www.leadingedgehobbies.com  
We are at the corner of Gardiners and Progress  
Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest  
Full Line Hobby Store  
For all Your Hobby Needs!

## MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control  
• Planes • Boats • Cars • Helicopters  
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3  
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260  
Website: www.modelland.com  
Email: info@modelland.com

PM Hobbycraft  
2020J 32 Ave. NE.  
Calgary, AB 403-291-2733  
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229

The best quality!

## Paramodels-RC

Specializing in Paragliders, Paramotors  
and Drones rescue kits

http://en.paramodels-rc.com  
infos@paramodels-rc.com

f Paramodels.rc  
(514) 677-4034

## 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.



Benoit Magnan  
Carole Morrissette

450 347-9436  
514 833-4093

bmagnan@sympatico.ca

Hangar 27, aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, QC J3B 7B5

## ZURICH

EXTREME GLARE SUNGLASSES



www.ajsalesandservice.ca

Email: sales@ajsalesandservice.ca  
Ph: 905-567-6096

## Hobby Shops Canada Ads

ONLY

\$225/year single

\$425/year double

Model Aviation  
CANADA

## Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

With **COLOUR** now available on every page you can  
request placement where YOU want it.

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

Full Page ads start from only \$700!

for more information contact:

Keith Morison 403-510-5689 or editor@ModelAviation.ca

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



# 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 Initiale Nom

Adresse : \_\_\_\_\_  
Rue, chemin, etc. Unit / app #

Ville: \_\_\_\_\_ Province: \_\_\_\_\_ Code Postal: \_\_\_\_\_  Veuillez cocher ici si vous ne voulez pas recevoir des messages du MAAC par courriel

TEL: résidentiel \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ courriel: \_\_\_\_\_

TEL: travail \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ courriel: \_\_\_\_\_

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

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

Signature: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

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

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

Cochez ici si vous ne désirez pas recevoir l'écusson

**Cotisations de base: membres libres 80,00 \$ ou 246,00 \$/3 membres cadets 10,00 \$ ou 21,00 \$**

**La cotisation ci-dessous inclut la TPS & TVH - COTISATION ANNUELLE NON REMBOURSABLE**

Les publications bimestrielles sont envoyées à tous les membres à partir du renouvellement ou de l'adhésion.

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

Montant de l'option d'adhésion \_\_\_\_\_

je désire faire un Don: \_\_\_\_\_

Fonds de voyage pour équipe \_\_\_\_\_

Fonds pour compétition \_\_\_\_\_

Fonds de la Protection des Champs \_\_\_\_\_

Relations publiques \_\_\_\_\_

Autre (spécifiez) \_\_\_\_\_

**Total** \_\_\_\_\_

Méthode de Paiement:  VISA  Mastercard  Cheque

Carte # \_\_\_\_\_

Exp.: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

signature de paiement: \_\_\_\_\_

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





# MEMBERSHIP APPLICATION 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: \_\_\_\_\_  Please check here if you do not wish for the organization to contact you by email

TEL: Home \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_ 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"/> Contol 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
<b>ON, NB, NL</b>			
Open Member (Includes magazine) <small>(18 years or over as of January 1)</small>	\$90.40	\$90.40	\$244.08 <small>(Canadian residents only)</small>
Junior Member (without magazine) <small>(Under 18 years as of January 1)</small>	\$11.30	\$11.30	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$23.73	\$23.73	N/A
<b>PE</b>			
Open Member (Includes magazine) <small>(18 years or over as of January 1)</small>	\$91.20	\$91.20	\$246.24 <small>(Canadian residents only)</small>
Junior Member (without magazine) <small>(Under 18 years as of January 1)</small>	\$11.40	\$11.40	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$23.94	\$23.94	N/A
<b>NS</b>			
Open Member (Includes magazine) <small>(18 years or over as of January 1)</small>	\$92.00	\$92.00	\$248.40 <small>(Canadian residents only)</small>
Junior Member (without magazine) <small>(Under 18 years as of January 1)</small>	\$11.50	\$11.50	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$24.15	\$24.15	N/A
<b>BC, QC, MB, SK, AB, NT, YT, NU</b>			
Open Member (Includes magazine) <small>(18 years or over as of January 1)</small>	\$84.00	\$84.00	\$226.80 <small>(Canadian residents only)</small>
Junior Member (without magazine) <small>(Under 18 years as of January 1)</small>	\$10.50	\$10.50	N/A
Junior Member (Includes magazine)	\$22.05	\$22.05	N/A

Membership Option Amount \_\_\_\_\_

I wish to make a donation to::

Team Travel Fund \_\_\_\_\_

Competition Fund \_\_\_\_\_

Flying Field Protection Fund \_\_\_\_\_

Public Relations \_\_\_\_\_

Other (specify) \_\_\_\_\_

**Total** \_\_\_\_\_

method of payment:  VISA  Mastercard  Cheque

Card # \_\_\_\_\_

Exp.: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Payment Signature: \_\_\_\_\_

**Please allow 3 - 5 weeks for application to be processed October through April**



# General Order Form / Bon de Commande Générale



PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIREMENT

Name/Nom: \_\_\_\_\_ MAAC # \_\_\_\_\_

Address/Adresse: \_\_\_\_\_ Apt. # \_\_\_\_\_

City/Ville: \_\_\_\_\_ Prov: \_\_\_\_\_ Postal Code: \_\_\_\_\_

Tel: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ Email: \_\_\_\_\_

	Quantity/é	TOTAL
Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit . . . . .	_____	\$ 0.40 _____
Wings/Ailes –Medium/Moyenne. . . . .	_____	\$ 0.45 _____
Wings/Ailes –Large/Grande . . . . .	_____	\$ 0.75 _____
All three/Tous les trois . . . . .	_____	\$ 1.50 _____
Tri-colour/Cercle MAAC tricolore . . . . .	_____	\$ 0.50 _____
Wings/Ailes – Large/Grande –Window/Fenêtre . . . . .	_____	\$ 1.00 _____
Bumper Sticker / Autocollant pour pare-choc. . . . .	_____	\$ 2.00 _____
Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre . . . . .	_____	\$ 3.00 _____
Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique. . . . .	_____	\$ 2.00 _____
Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité). . . . .	_____	\$ 5.25 _____
_____ 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: _____		
Misc.: MAAC Crest / Écusson du MAAC . . . . .	_____	\$ 1.50 _____
Frequency Board/ tableau de fréquences . . . . .	_____	\$ 6.00 _____
Warning Sign / pancarte d'avertissement . . . . .	_____	\$ 5.50 _____
Cub Kit (minimum 5) . . . . .	_____	\$ 3.50 _____
Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité). . . . .	_____	\$ 4.00 _____
_____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze		
10K Gold MAAC Ring/Bague en 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, 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.



# The Last Page



Dean Wichmann's electric P-51 Mustang coming into to land at the Annual BC Scale Classic event held at the Vernon Model Airplane Club field. /  
Le P-51 Mustang électrique de Dean Wichmann s'apprête à atterrir lors du B.C. Scale Classic annuel au terrain du Vernon Model Airplane Club.



Clockwise from above: Former MAAC Presidents Doug Moisuk (left) and Gord Van Tighem hold their SV-11 Astra and Old Time Veco Squaw, respectively.

Phil Heninger's Slik 540, 104" wingspan powered by a DA 120. Photo by Mike Harris

Pierre Fortier's electric Sukhoi with twin power electric thrust vector motors.

Sylvain Lanthier's TREX 600NSP with a Century Airwolf 50 fuselage hovers in 'autopilot' mode using an Align Autopilot.

Dans le sens des aiguilles d'une montre :

Les anciens présidents du MAAC Doug Moisuk (à g.) et Gord Van Tighem tiennent respectivement leur SV-11 Astra et Old Time Veco Squaw.

Le Slik 540 de Phil Heninger. Envergure de 104 pouces et motorisation d'un DA 120. PHOTO: Mike Harris

Le Sukhoi électrique de Pierre Fortier muni de deux moteurs moteurs à vecteur.

Le TREX 600NSP de Sylvain Lanthier muni d'un fuselage d'Airwolf 50 (de Century) fait du surplace en mode pilotage automatique à l'aide d'un autopilote Align.



# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

## DROMIDA

### Kodo UAV RTF w/camera

- Ready to fly with on-board camera
- Multiple flight modes; Easy, Normal, Expert
- 2GB Memory card & reader
- High-output USB Charger
- Blade guards and extra blades included
- Diagonal Measurement: 3.5 in (90 mm)



DROE005  
**\$66.99**

### Ominus UAV RTF

- Fully assembled quadcopter
- 2.4GHz radio system
- Rechargeable LiPo battery and USB charger
- AAA batteries
- Extra set of blades
- Choose from 6 colors



DROE01YY  
**\$89.99**

## BLADE

- New receiver for improved range and performance
- Greater reliability with improved GPS and compass
- New battery tray and 3S 3000mAh battery included
- SAFE technology
- Optimized with Firmware 2.0
- GoPro Hero 3 and Hero 3+ anti-vibration camera mount included

SEE YOUR WORLD FROM  
A NEW VANTAGE POINT

SAFE  
**350 QX2**



BLH8080 Bind-N-Fly® **\$499.99** BLH8000 Ready-To-Fly **\$559.99**

## E-flite UMX FPV Vapor

- Completely built, flight ready airframe
- Spektrum™ VSI100 ultra micro FPV system
- SpiroNET circular polarized antenna system
- 150mAh 1S 3.7V Li-Po battery and USB 1S Li-Po charger
- Ultra-lightweight, film-covered carbon fiber airframe with modular construction
- Spektrum 3-channel DSMX® receiver/ESC/Servo unit
- Fully proportional throttle, elevator and rudder control
- No FCC license required



EFLU6680 Bind-N-Fly® **\$215.99** EFLU6600 Ready-To-Fly **\$539.99**  
With Fat Shark Headset

RTF EFLU6600 Includes 4-channel 2.4GHz DSMX transmitter and Fat Shark Teleporter V4 headset with digital head tracking

hobbyzone  
hobbyzone.com



• Ready to fly ultra micro quad includes everything you need to fly!  
HBZ8300 Faze RTF **\$44.99**

## GREAT PLANES

### Extra 300SP EP ARF



- Strong, lightweight design
- Painted fiberglass parts
- Large battery hatch
- Removable wing panels
- Wingspan: 50 in; Wing Area: 478 in<sup>2</sup>
- Length: 47.75 in; Weight: 3.5-4.0 lb

GPMA1188  
**\$199.99**

## HANGAR 9

### Valiant 30cc ARF



- Wingspan: 108.3 in
- Overall Length: 78.2 in
- Wing Area: 1663.0 sq. in.
- Flying Weight: 16.5 - 17.5 lb
- Engine Required: 33cc Gasoline
- Electric Motor Req.: Power 160, 80A HV ESC
- Radio Required: 6+ channel
- Servos: Gas: 8 servos EP: 7 servos

HAN5060  
**\$669.99**

## E-flite

### Stick 3D 480 ARF



- Wingspan: 42.1 in
- Overall Length: 39.5 in
- Wing Area: 390 sq. in.
- Flying Weight: 37.5-39.7 oz
- Motor Req.: Park 480 BL Outrunner, 40A ESC
- Radio Req: 4+ Channels (Required)
- Servos Req: 4 Sub-Micro (Required)

EFL2865  
**\$172.99**

## AERO WORKS

### Freestyle Extra 260 ARF



- Wingspan: 91 in
- Wing Area: 1592 sq-in
- Length: 82.5 in
- Engine Requirements: 50 - 60 cc Gasoline

AWK06010A  
**\$779.99**

# 1-800-839-3262

## www.greathobbies.com

Ordering by phone & Technical Assistance Hours

(Atlantic Time) 10AM to 8pm Monday to Friday  
10AM to 5PM Saturday or 12PM to 5PM Sunday

We have the World's most extensive hobby shop web site!

Secure on-line ordering with searchable catalog!

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

FREE Shipping on orders over \$100\*

Some restrictions apply. Check our site for details.



Great Hobbies price matching guarantee

If a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any other Canadian Hobby Shop, we will not only match it, but beat it by 10% of the difference!

Just show us the Canadian URL where the product is priced lower and we'll beat it. See website for full details.

Visit us in person!

We have four retail locations to serve you!