

# Model Aviation

## CANADA



Published by Morison Communications



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



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

Canada Post Publication agreement number 40012482

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

# HOBBY



# SHOP

**CANADA'S LARGEST INVENTORY**

## AIRCRAFT



## DRONES



## ENGINES



**SHOP YOUR FAVOURITE BRANDS**



**GET \$30 OFF**  
your first online purchase\*

**PROMO CODE: AMR30**

## AMR-RC.COM

2550, Chemin du Lac, Longueuil, Quebec J4N1G7 Canada  
T: 450-670-2444 F: 450-670-9389

Monday-Tuesday-Wednesday-Friday : 9 a.m.- 5 p.m. Thursday : 9 a.m.- 8 p.m. Saturday: 9 a.m.- 1 p.m. Sunday : closed



\* Conditions apply. The promotional code expires November 26<sup>th</sup>, 2015 at 5:00 p.m. (EDT).

# HOBBY



# WHOLESALE

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

**HOLIDAY HOURS**  
December 1-26  
Mon-Fri: 10 am - 9 pm  
Sat: 10 am - 5 pm  
Sun: 11 am - 5 pm

Dec 24: 10 am - 4 pm  
Dec 25: Closed  
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)

## TACTIC

**TTX650 2.4GHz 6 Ch Tx**  
Compatible with all SLT Rx & Tx-R airplanes/helis  
TACJ2650 - \$ 179.99  
- 20 model memory; - programmable mixing; - user assignable switches



## TTX850

TACJ2850 - \$ 234.99  
- 8 Ch; - 30 model memory  
- 6 programmable mixes  
- backlit LCD screen



## DX6 SPEKTRUM

SPM6700 - \$ 299.99  
- 6 Ch system w/AR610 Rx  
- up to 250 model memory  
- voice alerts/wireless trainer  
- built-in telemetry



## SIMULATORS

### PHOENIX

**R/C Pro V5.0**  
- improved airplane/helicopter physics  
- over 200 models  
- improved model editing  
- DX4e Tx  
RTM50R4400 - \$ 209.99



**Software only**  
RTM5000 - \$ 169.99



### RealFlight 7.5 with Interlink

GPMZ4520 - \$ 219.99  
- over 140 aircraft; - over 40 photo fields  
- multi-rotor models; - aircraft editor



#### with Wireless Interface

GPMZ4524 - \$ 169.99



#### with USB Tx Interface

GPMZ4525 - \$ 181.99



#### with TTX 610 Tx & Wireless Interface

GPMZ4526 - \$ 234.99



### RealFlight Drone Flight Simulator

GPMZ4800 - \$ 169.99  
- Interlink Elite Controller; - master the aerial camera



## Eflite BLADE

### Chroma Quadcopter

BLH8665 - **Ready to Fly** - \$ 1369.99  
- ST-10+ controller w/built-in display  
- SAFE Technology  
- CGo2+ 16MP 1080p camera  
- 3 Axis Gimble mount  
- 3S 5400mAh Li-Po  
- 30-minute flight times



### Proto X Nano Quadcopter RTF

ESTE48 - \$ 38.99 each  
Now in 6 different colors!  
- 1.8 inch x 1.8 inch  
- 0.40 oz  
- 2.4GHz radio  
- now flips



## DROMIDA

### Vista UAV Quadcopter RTF

DIDE03 - \$ 104.99  
- available in 4 colors  
- four flight modes  
- 2.4GHz radio with flip button  
- 15-minute flight times  
- fly indoors or outside



### Q500 4K RTF

YUNQ4KUS - \$ 1559.99  
- radio with touchscreen  
- 3-axis gimbal camera  
- 4K ultra high definition video  
- 25-minute flight times



## HITEC

### X4 Micro AC/DC 1-Cell Charger

HIT44212 - \$ 62.99  
- 0.1-1 Amp charge rate  
- charge up to four 1-cell micro batteries



### X2 AC Plus Charger

HIT44232 - \$ 129.99  
- 0.1-10 Amp charge rate  
- dual output charger  
- 1-6 cell LiPo; 1-15 cell NiMH



## Eflite

### Pawnee Brave Night Flyer BNF Basic

EFL6950 - \$ 364.99  
- AS3X Technology  
- Z-foam construction  
- 48 inch wingspan; - AR636 Rx  
- Internal LED lights/External NAV lights  
- 15-size brushless motor/30 Amp ESC



### UMX PT-17 BNF

EFLU3080 - \$ 129.99  
- AS3X Technology  
- 15.3 inch wingspan  
Incl.: - motor/ESC & Li-Po battery/charger



### UMX PT-47 BNF Basic

EFLU3250 - \$ 169.99  
- brushless 180 motor  
- AS3X Technology  
- 19.0 inch wingspan



## Flyzone

### Sensei FS Trainer RTF

FLZA3030 - \$ 389.99  
- WISE Flight Stabilization System  
- TACTIC TTX610 6 Ch radio  
- brushless motor/ESC; - wingspan: 58 inch  
- 3S 2100mAh Li-Po/charger; - 5 micro servos



### DHC-2 Beaver

FLZA4020 - RTF - \$ 389.99  
Incl.: - floats/fix gear  
- Tactic 6 Ch 2.4GHz radio  
- ailerons and flaps; - wingspan: 59.5 inch; length: 38.5 inch  
FLZA4022 - Tx-R - \$ 274.99



### Zero A6M2 Select Scale RTF

FLZA4320 - \$ 409.99  
- TTX600 6 Ch radio  
- brushless electric powered  
- 1000kV brushless motor/40A ESC  
- 11.1V 2200 Li-Po battery/charger; - 45 inch wingspan



## hobbyzone

### Conscendo S RTF

HBZ8600 - \$ 339.99  
- Z-Foam construction; - SAFE Technology  
- 1.5m wingspan; - 370 brushless motor/18Amp ESC  
HBZ8680 - BNF Version - \$ 299.99



**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

\* 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.)

# Model Aeronautics Association of Canada

"Join MAAC Because You Want To"

"Joignez MAAC Parce Que Vous Voulez"



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

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

## BOARD OF DIRECTORS

### Alberta (A)

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

### Atlantic (B)

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

### British Columbia (C)

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

### Manitoba - Northwestern Ontario (D)

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

### Middle Ontario (E)

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

### Northern Ontario (F)

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

### Ottawa Valley (G)

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

### BC Coastal (H)

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

### Québec (I)

Jean Paul Le Guilcher #17859  
19 Martel de Brouage,  
Baie Comeau, QC G4Z 2B2  
418-296-8791 - zd-i@maac.ca

### St. Lawrence (J)

Steve Woloz 7877L  
5763 Mac Alear,  
Cote St. Luc, QC H4W 2H2  
514 944 2437 - zd-j@maac.ca

### Saskatchewan (K)

Craig Ekstrand #67884  
615 Colonel Otter Dr  
Swift Current, SK S9H 4Z7  
306 741-3482 - zd-k@maac.ca

### South East Ontario (L)

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

### South West Ontario (M)

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

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

English 1-855-FLY-MAAC (1-855-359-6222) francais 1-855-756-MAAC (1-855-756-6222)  
Phone 905-632-9808 Fax 905-632-3304 maachq@on.aibn.com www.maac.ca

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

## President - Rodger Williams 9587L

8447 Lespérance, Quebec, QC G2K 2M4 418-650-3150 - president@maac.ca

Vice President Bill Rollins zd-h@maac.ca  
Executive Members Steve Hughes zd-c@maac.ca  
Brad Egan zd-l@maac.ca  
Chris Malmomson zd-g@maac.ca

Secretary/Treasurer Linda Patrick linda\_maachq@on.aibn.com

Bilingual Reception and Membership - Rivka Neal members\_maachq@bellnet.ca

## COMMITTEES

### Advisory Groups (Board Appointed)

### CONSTITUTION 4623

Keith Bennett 4623  
1 - 1530 Tynebridge Lane  
Whistler, BC V0N 1B1  
604-932-4614  
keithb1@telus.net

### INSURANCE

Larry Rousselle 30252L  
2995 Creekside Dr.  
Abbotsford BC V2T 5K3  
604-744-1665  
larryrou@shaw.ca

### TRANSPORT CANADA

Richard Barlow 5744  
1365 County Rd RR1 Box 8  
Prescott, ON K0E 1T0  
613-348-1696  
toad.hall@sympatico.ca

### UAV

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

### Appointments (Board Appointed)

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

### CHAIR OF CHAIRS

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

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

### ARCHIVES

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

### BEGINNER

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

### YOUTH AND BEGINNER

Todd Davis (co-Chair) 26986  
23-225 Glenpark Dr.  
Kelowna, BC V1V 2X5  
778-436-9821  
toddapril@shaw.ca a

### CONTROL LINE

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

### CONTROL LINE AEROBATICS

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

### DISABILITY AWARENESS

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

### FAI

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

### FIRST PERSON VIEW

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

### FLYING FIELDS

Steve Woloz 7877L  
5763 Ave Micallear  
Cote St. Luc QC H4W 2H2  
514 944 2437  
s.woloz@swaassoc.com

### FREE FLIGHT INDOOR

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

### SAM / FREE FLIGHT

David Loveday 7073  
5240 Blvd Saint Joseph  
Lachine, QC H8T 1S2  
514-634-6006  
freeflightguys@yahoo.ca

### MULTI-ROTOR

Eddie Jara  
(416) 912-9330  
eddiejara@yahoo.com

Jean Guy Ouellet  
(450) 663-9476  
Deltasigma@videotron.ca

### NOISE

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

### PUBLIC RELATIONS

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

### R/C COMBAT

Bruce Gillespie 75738  
4 Giles Ct  
Toronto, ON M9V 4C5  
416-741-4385  
peterredtail@yahoo.ca

### R/C ELECTRIC AIRCRAFT

John Weekes 9358  
#48 - 280 McClellan Rd.  
Nepean, ON K2H 8P8  
613-727-0066  
drjohnweekes1@gmail.com

### R/C FLOAT PLANES

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

### R/C GIANT SCALE

Paul Chitty 41698  
1032 Camelot Cres  
Sarnia On N7S 3L3  
519-330-6611  
pchitty@bell.net

### R/C HELICOPTER

Vacant

### R/C JET

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

### R/C PRECISION AEROBATICS

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

### R/C PYLON

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

### R/C SAILPLANE

Robert Hammett 5605  
83 Locks Rd  
Brantford ON N3S 7L9  
(226)-401-1966  
the\_hammetts@rogers.com

### R/C SCALE

Roland Worsfold 50286  
#27-2080 Pacific Way  
Kamloops, BC V1S 1V3  
(250)-374-4405  
rolydd@telus.net

### R/C SCALE AEROBATICS

Lee prevost 9551  
67 Cranbrook Cres.  
Sudbury, ON P3E 2N4  
705 522 3550  
leeprevost97@yahoo.ca

### RADIO SPECTRUM

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

### SAFETY

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

### SPACE MODELLING

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

### WEBSITE

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

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

Annual subscriptions to Model Aviation Canada are available for \$24CDN in Canada or \$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 2015 - Vol. 46 No. 6

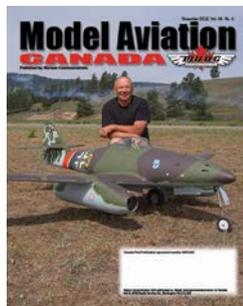
President's Report	5
Mot du président	5
\$5,000 Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary	6
The Jet-Boys are Back!	31
Lethbridge Airshow	32
Guardian 2D/3D Stabilizer	33
Sukhoi Su 15 FLAGON	34
70 Years of Model Aviation	36
F3A Technical Report	58
Trading Post	67
Calendar of Events	68
Hobbyshops Canada	73
The Last Page	77

## ZONE COLUMNS

Alberta (A)	7
Alberta (A)	8
Atlantic (B)	9
Atlantique (B)	11
British Columbia (C)	12
Colombie-Britannique (C)	12
Manitoba - North-West Ontario (D)	13
Manitoba/Nord-ouest Ontario (D)	14
Middle (E) / Milieu (E)	15
Northern (F)	16
Ottawa Valley (G)	17
Vallée de l'Outaouais (G)	18
BC Coastal (H)	19
Colombie-Britannique – zone côtière (H)	20
Québec (I)	21
St Lawrence (J)	23
St Laurent (J)	24
Saskatchewan (K)	25
Saskatchewan (K)	26
South East Ontario (L)	27
Sud Est Ontario (L)	27
Sud ouest (M)	28
South West Ontario (M)	29

## COMMITTEE COLUMNS

Beginner / ébutant	37
Disability Awareness	40
Aéromodelisme/personnes handicapées	40
Public Relations / Relations Publiques	41
FPV	43
Multi-Rotor	44
Radio Spectrum / Spectre radio	45
Safety / Sécurité	46
Control Line / Vol Circulaire	47
Control Line Aerobatics / Vol circulaire acrobatique	49
Free Flight Indoor / Vol Libre Intérieur	50
SAM / Free Flight / SAM / vol libre	51
Combat de R/C / RC Combat	53
Électrique	54
Electric	55
Float / Hydravions	56
Giant Scale / L'échelle géante	57
R/C Precision Aerobatics	59
R/C - Acrobatie de précision	59
Pylon	61
Pylônes	62
RC Scale	63
RC - Copies Volantes	64
RC Scale Aerobatics	65
R/C - Acrobatie à l'échelle	66



Bob Wanatoy with his awesome ME-262 twin turbine model, at the Princeton Jet Rally.

Photo by Bill Rollins

- del Aviation Canada;
- Création d'un comité spécial (ad hoc) afin d'examiner le vol de maquettes télécommandées lors de spectacles aériens d'appareils à l'échelle réelle;
- Création d'un comité spécial (ad hoc) afin d'examiner une fois de plus le financement et la distribution du financement voué à la compétition;
- Approbation de 11 publications consultatives (les MAAC Advisory Publications) et de sept (7) documents de politiques et procédures du MAAC;
- Touches finales apportées à un système de gestion des documents;
- Voyage d'une délégation afin de visiter le siège de l'AMA américaine et la mise à jour d'une entente de réciprocité touchant l'assurance et l'adhésion des membres (des deux organismes) et qu'ont signée les deux présidents;
- Nomination d'un membre (du MAAC) afin d'effectuer la liaison auprès de Systèmes télécommandés Canada, une association;
- Tenue d'une réunion sur le budget afin d'examiner nos dépenses et de planifier l'avenir;
- Utilisation continue de notre plan d'affaires et des outils de planification de gestion Hoshin.

#### DÉFINITIONS DE L'ESPACE AÉRIEN CANADIEN

Dans une autre ligne de pensée, j'aimerais vous donner une idée de la façon dont Transports Canada définit la terminologie d'espace aérien. Tout le monde doit savoir que l'espace aérien se classe par catégories.

Dans la Circulaire d'information CI no 600-004, nous retrouvons les paramètres suivants :

L'espace aérien de catégorie A se définit comme étant de l'espace aérien contrôlé qui existe exclusivement entre les niveaux de vol 180 et 600 (cela correspond à entre approximativement 18 000 pieds et 60 000 pieds au-dessus du niveau de la mer (ASL)).

L'espace aérien de catégorie B se définit comme étant tout espace aérien contrôlé entre 12 500 pieds et jusqu'à 18 000 pieds ASL. À l'occasion, l'espace de catégorie B existe ailleurs (zones de contrôle et régions de contrôle terminal associées), bien que cela soit inhabituel.

\* L'espace aérien de catégorie C se définit comme étant de l'espace aérien contrôlé et inclut des zones de contrôle (ZC) autour de gros aéroports. Ces secteurs possèdent habituellement un rayon de 7 à 10 milles nautiques jusqu'à une altitude de 3 000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aérodrome.

\* L'espace aérien de catégorie D se définit comme étant de l'espace aérien contrôlé et peut inclure des secteurs autour de plus petits aérodromes qui ont un rayon de 5 milles nautiques et une altitude de 3 000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aérodrome. Les aérodromes avec un espace aérien moins occupé possèdent un rayon de seulement 3 milles nautiques de zone de contrôle.

\* L'espace aérien de catégorie E se définit comme étant de l'espace aérien contrôlé utilisé pour des routes aérien à basse altitude ainsi que pour des aérodromes qui nécessitent de l'espace aérien contrôlé mais qui ne répondent pas

aux catégories A à D. Le contrôle de la circulation aérienne (ATC) est disponible pour des aéronefs qui volent uniquement aux instruments (instrument flight rules).

\* L'espace aérien de catégorie F est pour une utilisation spéciale. Pour entrer dans l'espace aérien restreint de catégorie F, il faut obtenir une autorisation spécifique de la part de l'autorité exploitante ou d'une autre agence utilisatrice.

\* Tout espace non désigné par les catégories plus haut est catégorisé comme étant de l'espace aérien de catégorie G. Cet espace aérien n'est pas contrôlé et n'importe quel aéronef peut voler à l'intérieur de cet espace de catégorie G.

Les maquettes télécommandées de tous les genres peuvent voler dans l'espace aérien de catégorie G. Veuillez lire soigneusement ce qui précède, de même que les règles et règlements de sécurité du MAAC. Vous devriez aussi lire notre réponse à l'Avis de proposition de modification RDIMS 10477932 du 28 mai 2015 de Transports Canada sur les véhicules aériens non habités. Vous trouverez notre réponse sur notre site Web et sur notre page Facebook.

#### ON POURSUIT LES AFFAIRES

Comme vous pouvez le constater, les affaires au quotidien de l'Association ont nécessité beaucoup de temps puisque nous avons travaillé sur plusieurs projets importants. Si quelque chose ne convient pas tout à fait sur le site Web, patience... nous y travaillons.

Maintenant, préparons-nous pour la saison de vol intérieur ainsi que pour la saison de construction. ✈

#### Bill Swindells.

It is with great sadness that I must report the passing of my great friend and fellow modeller Bill Swindells. Bill passed away on Tuesday morning the 13th October as a result of a long battle with cancer.

For many years Bill has been an ambassador for MAAC and a club liaison for the Burlington Radio Control Modelers club. His enthusiasm in promoting both MAAC and BRCM was infectious and certainly pulled me into it with him. We worked together on several projects in the past including SOMA, Warbirds Over The Bay and we were just embarking on our latest project Southern Ontario Giant Scale Fly In. I will miss his infec-



tious enthusiasm in this endeavour and any future ones. I will miss seeing him with his favourite Japanese models and his time with Norseman at events all over Ontario and New York State.

He will be missed by his many friends around the world through his association with RC Scale Builders website and for the many friends he made at events such as the Joe Nall and Top Gun and yearly pilgrimage to the Toledo Weak Signals Expo.

Bills long term build project of his Yellow Aircraft Zero will be lovingly completed by master builder and long time friend Karl Gross, so Billy will live on at events through Karls efforts

Bill leaves behind his wife Sharon, Daughter Jen and sons Richard and Adam.

Fly safely above my friend, you will not be forgotten.

- Paul Chitty, 41698L

# President's Report



Rodger Williams 9587L  
President  
418-650-3150 president@maac.ca

I would like to bring you up to date on some of the accomplishments that the Board has been able to achieve since my tenure as President began. Through Board, committee, and individual efforts, we've managed to accomplish the following:



- Deliver a response to Transport Canada's NPA;
- Get our mass e-mail tool up and running;
- Update events on the website;
- Develop promotional pocket cards for use as hand-outs;
- Continued upgrading the website to bring more features for the members;
- Start Facebook and Twitter accounts;
- Introduce Spousal Memberships, with a fee reduction for your spouse;
- Continually developing member benefits, such as our agreement with Choice Hotels for hotel rate reductions;
- Completed a Request for Quotations for the MAAC Magazine publishing contract;
- Created an ad-hoc Committee to review R/C flying at full-size airshows;
- Created an ad-hoc Committee to revisit the competition funding and distribution;
- Approved 11 MAAC Advisory Publications (MAPs) and 7 MAAC Policy

- and Procedure Documents (MPPDs);
- Put the final touches on a document management system;
- Sent a delegation to visit the AMA headquarters and upgrading of a reciprocal agreement for insurance and memberships, signed by both Presidents;
- Assigned a member to liaise with the Unmanned Systems Canada association;
- Held a Budget meeting to review our spending and plan for the future;
- Continue our use of our business plan and Hoshin management planning tools.

## AIRSPACE DEFINITIONS

On another topic, I would like to give you an idea of how Transport Canada defines the terms of Airspace. Everyone needs to know how the airspace is actually defined by category.

Listed in Transport Canada 600-004 Advisory Circular we can find the following:

Class A airspace is controlled airspace and exists exclusively between flight level 180 and flight level 600 (this equates to approximately 18,000 ft to 60,000 ft above sea level (ASL)).

Class B airspace is any controlled airspace between 12,500 ft and up to 18,000 ft ASL. Occasionally, Class B airspace exists in other locations (control zones and associated terminal control areas), although this is unusual.

Class C airspace is controlled airspace and includes control zones (CZ) around large airports. These areas usually have a 7-10 nautical mile radius up to a height of 3,000 ft above aerodrome elevation (AAE).

Class D airspace is controlled airspace and may include areas around smaller aerodromes that have a 5-nautical-mile radius and a height of 3,000 ft AAE. Aerodromes with less busy airspace may have only a 3-nautical-mile radius control zone.

Class E airspace is controlled airspace used for low-level flight routes and for aerodromes that need controlled airspace but do not meet the requirements for Classes A-D. Air Traffic Control (ATC) is available for aircraft operating under instrument flight rules only.

Class F airspace is special use airspace. For entry into restricted Class F airspace, specific permission is required from the operating authority or user agency.

Any airspace that is not designated, as described above, is classified as Class G airspace. This airspace is uncontrolled and any aircraft may fly in Class G airspace. RC Aircraft of all types can fly in Class G airspace. Please read the above carefully for future reference along with the MAAC safety rules and regulations. You should also read our response to the Transport Canada's NPA Unmanned Air Vehicles 28<sup>th</sup> May 2015 RDIMS # 10477932. Our response can be found on our website and Facebook page.

## TAKING CARE OF BUSINESS

As you can see, along with the day-to-day business of the Association, we have been very busy tackling several important projects. So, if something is not exactly correct on the website, please have a little more patience as we are working on it.

Now let's get ready for the indoor flying season and the building season. ✈

# Mot du président



Rodger Williams 9587L  
Président  
418-650-3150 president@maac.ca

J'aimerais vous offrir une mise à jour, le temps de vous faire part des réalisations du Conseil de direction depuis que mon mandat à la présidence a débuté. Grâce aux efforts conjugués du Conseil de direction et d'efforts individuels, nous avons réussi à faire aboutir les dossiers suivants :

- Formuler une réponse à l'Avis de proposition de modification de Transports Canada;
- Mettre en marche notre outil de diffusion de masse de courriels;
- Effectuer une mise à jour des événements sur le site Web;
- Concevoir des cartes de poche promotionnelles pour une distribution aisée;
- Mise à niveau continue du site Web afin d'incorporer plus de caractéristiques pour les membres;
- Lancement de comptes Facebook et Twitter;
- Introduction d'adhésions pour épouses de modélistes (réduction gratuite pour votre épouse);
- Développement de bénéfices aux membres, tel une entente auprès de Choice Hotels afin d'obtenir un rabais sur une chambre d'hôtel;
- Réalisation d'une demande de prix pour le contrat de publication de Mo-

*suite à la page 4*



# \$5,000 Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary

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

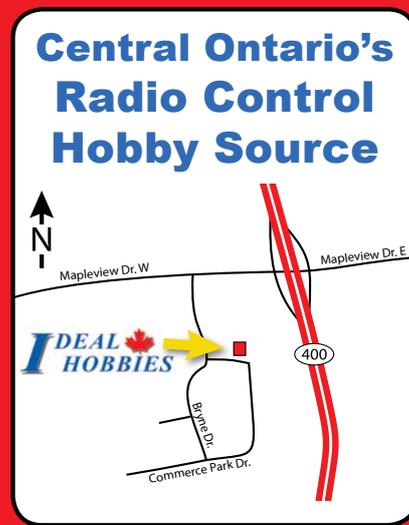
Jesse McCutcheon #45487	L 1997	Mike Beasley #52781	A 2002	Alexandre St-Germain #34218	J 2007
Stephen Mailloux #49431	D 1997	Mike Beasley #52781	A 2003	Christopher Robert #71912	M 2008
Dany Allard #39830	J 1998	Michel Griffioen #63486	F 2004	Colin Bell #61634	B 2009
Mark Harrington #58726	G 1999	Steven Prang #59431	E 2005	Harvey Dhiman #72204	H 2011
Daniel Bough #53860	E 1999	Dimitri Cuesta Lavoie #56935	J 2005	No Submissions	2012
Matt Usher #51549	E 2000	Steven Prang #59431	E 2006	Graeme Ellis #79914	F 2013
No submissions	2001	Adam Buray #66989	C 2006	Nick Playle #76165	D 2014

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

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



*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>11:00 AM - 4:00 PM</b>

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

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

By the time you read this, I will no longer be your Zone Director after having resigned my position as of the Annual Zone Meeting on the 18th of October. I would like to take this opportunity to thank you all for the kind cooperation I have received during my travels around the province over past years.

It has been a great experience, the most valuable part of which has been the opportunity to meet so many good people. I hope to continue to enjoy your friendship in the future.

Please give my successor, current deputy ZD Roger Ganley, the same support I've enjoyed so that we may continue to say that we have the best zone in MAAC!

## SUMMER ACTIVITIES

During the late spring and summer, considerable time was expended on making arrangements for R/C flying and static displays being sanctioned at full scale airshows – hopefully these protocols will make such endeavors much easier in the future. As a result of the work done, there was MAAC involvement in full scale airshows at Lethbridge and Edmonton (Villeneuve.) Both events had demonstrations of R/C flying and also static displays of various models.

At Edmonton, the static part of the display for MAAC consisted of members being available to discuss the hobby with interested persons and letting prospective members try out their skills on a simulator. The facility was shared with displays from Pro-RC of Camrose and Hobby Alley of Edmonton.

Only time will tell if the goal of MAAC involvement in these events has been achieved. I'm hoping that raising the awareness of the general public regarding model aviation activities will assist in maintaining our membership while ensuring that the public is aware that our hobbyists are not the source of the negative publicity we've all seen regarding the irresponsible use of "drones" etc.

## EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY SUMMER COMBAT

Event coordinator Darrell Shivak reports:

*"Our Summer combat was a success!*

*We had ten pilots participating and only one serious collision, a minor one plus one model lost due to a technical failure. After thirteen five-minute rounds of combat five pilots were still competing with 96,95,94,91,90 points respectively.*

*"Paul Crowley of Calgary won the event with 96 points, Dwight Lifeso second with 95 points, Iain Middleton scored 94, Claude Latullippe 91, Scott Mclean 90, Darrell Shivak 25, Muryl Marler our defending champion 15.*

*"Bruce Cutting was a welcome newcomer. This event saw Iain Middleton come out of retirement at last! his last event was summer 2007 and he put up a respectable 94 points with a ten dollar auction special balsa plane.*

*"Combat always provides a fun afternoon with these good natured, fun individuals."*

## MERIDIAN MODEL FLYERS LEARN TO FLY THE SPORTSMAN PATTERN

By Frank Kelly

*"This year MAAC is promoting flying competitions; because MAAC wants to reduce the turnover rate in its membership. In support of MAAC in achieving this objective the Meridian Model Flyers hosted the 'Learn To Fly The Sportsman Pattern' series. Every two weeks I posted a block of three maneuvers and a description of how to do them properly on the bulletin board at our field. There were five of these blocks over May and June.*

*"Twenty club members expressed interest and for those club members who were interested I would email them a copy every two weeks. And then we had a SPORTSMAN PATTERN CONTEST on Saturday July 18. We had gift certificates as prizes to fourth place, provided by Hobby Wholesale of Edmonton at a great promotional price. The club provided an ARF as a draw prize, with three club members (Art Baretta, Don Billey, Frank Kelly) donating funds to make the purchase. MAAC provided some MAAC Shirts and Hats to be awarded to the competitors.*

*"An application for MAAC Competition Promotional funding had been made and approved at the 2015 AGM. Funds received were applied to reimburse the imported judges and helpers for their travel costs. Their efforts were much appreciated.*

*"We had two experienced and know-*

*ledgeable judges from Edmonton, Alan Wesley and Murray McDowell, plus Will Gross from Red Deer to help with our event. Will did a demo flight of the sportsman pattern and he flew one of the sequences that will be flown at the world championships. He also spoke to the competitors and judged for us.*

*"We had two people from Red Deer come up with Will who participated in the contest. Although the club participation didn't quite meet expectations, those that did had a good learning experience. All admitted that such participation produces better all-round piloting skills.*

*"None of our club members had a purpose designed pattern plane, but the post event chatter indicated that a few intended to acquire one. Our club members flew a variety of models from a 36" foam electric Sukhoi, a 120" gasoline powered Slick, to a model made from salvaged parts."*

Results:

First: Alex Kellington  
Second: John Ferguson  
Third: George Semper  
Fourth: Don Billey

Also competing were Mike Jones, Bruce Ulmer and Jim Benedict.

Workers: Frank Kelly, Dave McGowan, Don McGowan

Judges: Will Gross, Murray McDowell, Alan Wesley

Cooks: Javier & Anna-Marie Sarango

## F3A WORLD COMPETITIONS

The Canadian Team of Pattern pilots did well at the recent competitions in Switzerland. I encourage you all to read the report of the event at the following link. We have a number of very competent, world class competitors right here in Zone A, so please get in touch with them if you have any questions about the how-to of disciplined flying, model set-up and the running of competitive events. Congratulations to all our competitors.

<http://teamcanadaf3a2015.blogspot.ca/>

## A SAD NOTE

My travels about the zone were severely reduced this past summer as my son Trevor was in a short but intense battle with cancer. Trevor passed away on the 27th of August. I intend to renew my acquaintance with modelers around the zone in future years. ✈

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

Au moment où vous lisez ceci, je ne serai plus votre directeur de zone après avoir remis ma démission au cours de l'Assemblée annuelle de la zone, le 18 octobre. J'aimerais vous remercier, tous, pour la coopération que vous m'avez si gentiment offerte au cours de mes déplacements en province, ces dernières années.

J'ai vécu une formidable expérience, la portion ayant le plus de valeur étant l'occasion de rencontrer tant de bonnes personnes. J'espère pouvoir poursuivre les amitiés que j'ai forgées, à l'avenir.

Veillez accorder le même appui à mon successeur, l'adjoint de zone Roger Ganley, de sorte à ce que nous puissions nous vanter d'avoir la meilleure zone au sein du MAAC!

## ACTIVITÉS ESTIVALES

En fin de printemps et au début de l'été, nous avons passé beaucoup de temps à procéder à des arrangements afin de pouvoir effectuer des vols de maquettes télécommandées et de présenter des expositions à des spectacles aériens d'appareils à l'échelle réelle. Nous espérons que ces protocoles faciliteront de tels projets à l'avenir. Résultat du travail accompli, des bénévoles du MAAC se sont impliqués au sein de tels spectacles aériens à Lethbridge et à Edmonton (Vileneuve). Ces pilotes de maquettes ont pu en faire évoluer et en exposer lors des deux rassemblements.

À Edmonton, l'exposition statique du MAAC impliquait que les membres réussissent à discuter de notre passe-temps avec des personnes intéressées et que des membres potentiels essaient un simulateur de vol. Les lieux ont été partagés pour que Pro-RC de Camrose et Hobby Alley d'Edmonton fassent ce travail de sensibilisation.

Seul le temps pourra nous dire si les objectifs du MAAC ont été atteints. J'espère que cette sensibilisation du public à nos activités feront en sorte que le nombre d'adhésions se maintient tout en évitant la publicité négative qui a entouré l'utilisation irresponsable des drones.

## COMBAT ESTIVAL À L'EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY



Brad Lourie of ERCS in Edmonton displays RC flight simulator at the Edmonton Air Show. / Brad Laurie, de l'ERCS d'Edmonton, montre le simulateur de vol télécommandé lors du spectacle aérien d'Edmonton.

Darrell Shivak, coordonnateur de ce rassemblement nous écrit :

«Notre séance de combat estival a été un succès! Dix pilotes ont participé et nous n'avons déploré qu'une seule collision majeure, une autre mineure et la perte d'une maquette en raison d'une défaillance technique. Après 13 rondes de combat (durée de cinq minutes chacun), cinq pilotes se disputaient encore le classement avec 96, 95, 94, 91 et 90 points, respectivement.

«Paul Crowley de Calgary a remporté le concours avec 96 points, Dwight Lifeso est arrivé au deuxième rang avec 95 points, Iain Middleton a récolté 94 points, Claude Latulippe en a amassé 91, Scott Mclean en a accumulé 90, Darrel Shivak (c'est moi) en a obtenu 25 et notre champion précédent, Muryl Marler en a récolté 15.

«Bruce Cutting était un nouveau venu à qui tout le monde a souhaité la bienvenue. Iain Middleton est enfin sorti de sa retraite! Il avait participé la dernière fois à un évènement en 2007 et il a accumulé un résultat très respectable (94 points) à l'aide d'une maquette en balsa qu'il avait achetée à une vente aux enchères pour 10,00 \$.

«Une épreuve de combat offre toujours un après-midi agréable en excellente compagnie.»

## DES PILOTES APPRENNENT À EXÉCUTER LA SÉQUENCE SPORTSMAN

par Frank Kelly

«Cette année, le MAAC fait la promotion de concours puisque notre organisme veut réduire la perte de nos membres. Histoire d'appuyer ce projet, les Meridian Model Flyers ont été les hôtes d'une série de séances dévouées à l'apprentissage de la séquence Sportsman. Aux deux semaines, j'affichais un bloc de trois manœuvres et une description au tableau à notre terrain de vol. Il y avait cinq tels blocs d'apprentissage entre mai et juin.

«Quelque 20 membres du club ont exprimé leur intérêt, si bien que je leur envoyais par courriel un exemplaire aux deux semaines. Nous avons ensuite présenté un concours Sportsman le samedi 18 juillet. Nous avons offert des certificats-cadeaux en guise de prix (de Hobby Wholesale à Edmonton) à la quatrième place. Le Club a fourni une maquette presque prête à voler (ARF) à titre de prix. Trois membres du Club (Art Baretta, Don Billey, Frank Kelly) ont chacun fait un don afin de procéder à cette acquisition. Le MAAC a offert des gilets et casquettes aux concurrents.

«Nous avions logé une demande en 2015 afin d'obtenir du financement de

suite à la page 72



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

*Jim Lloyd's 11-pound Messerschmitt Bf-109 comes in for a landing. / Le Messerschmitt Bf-109 de Jim Lloyd (11 livres) en finale.*

By the time you read this zone report in November, the summer flying season will be over and it will be time to get ready for indoor activities. With that said, we also will have enjoyed another very busy flying season with many events in the four Atlantic provinces.

One event that is getting very popular is the glider soaring event in Lawrence-town NS, which has been organized by Vic Ruzgys for the last three years with great success.

Here is Vic's report of the event:

*"In spite of the horrid weather forecast and the dubious start to the day, the event actually turned into a great success. The fog receded and the sun even came out and the wind veered from an unfavorable SE direction to southerly as the sea breeze took effect. Twelve-knot southerly winds made for reasonable sloping conditions and many aircraft were to be seen in the air at any given time.*

*"The New Brunswick boys, Jim Lloyd, Cato Hansen, Andrew Colwell and Charlie, are*

*weather gods as they made the five-hour journey to attend, knowing that the forecasts by so-called professional meteorologists were not favourable.*

*"Once again, Jim Lloyd thrilled everyone by flying his truly giant-scale Bf 109 again this year. It was really a sight to behold this huge machine soaring above our heads.*

*"Al Coolen, a prospective new inductee into the slope soaring fraternity, seemed*

*to be having a great time soaring his Piper Cub (sans landing gear) very successfully throughout the afternoon.*

*"The long distance award for attendees must go to Jacques Des Becquets, who travelled all the way from Eastern Ontario to join us.*

*"All of the out-of-town visitors were accommodated in my new (under construction) home in West Lawrencetown where they camped while protected from the overnight rains both Friday and Saturday nights. Mary and I thoroughly enjoyed their company, as well as that of a few other local fliers, on Saturday night when we hosted a BBQ and corn boil followed by a bonfire.*

*"Many spirits were consumed and tall tales told during a fun evening with good friends.*

*"John Hatt of Maritime Hobbies & Crafts was very generous offering a large quantity of RC items that were used as door prize draws throughout the day. Many happy fliers went home with some great goodies on Saturday!*

*"All in all, a very successful Slope Fest. We look forward to doing it again next year!"*

*"Thanks to all who attended!" ✈*



*Fernand Deschênes accepting a Certificate of Appreciation from ZD Régis Landry for his support of the hobby and working with the Cadets in Grand Falls, NB. / ernand Deschênes accepte un certificat d'appréciation de la part du directeur de zone Régis Landry pour son appui au passe-temps et pour le travail qu'il accomplit auprès des Cadets de l'air à Grand-Sault (Nouveau-Brunswick).*



Photos by Jacques Des Becquets

Opposite / À l'opposé: John O'Sullivan prepares to launch his electric soarer over the cliff. Note fog that is still present. / John O'Sullivan s'apprête à lancer son planeur électrique depuis la falaise. Notez le brouillard environnant.

Clockwise from left: / Dans le sens des aiguilles d'une montre, depuis la gauche: Cato Hansen launches highly modified Great Planes Spirit once the fog had lifted enough. / Cato Hansen lance son Spirit (de Great Planes) modifié, une fois que le brouillard s'est suffisamment dissipé.

Andrew Colwell prepares to launch "Eddy the Eagle", Jim Lloyd's flying bird model. It flew realistically! / Andrew Colwell se prépare à lancer Eddy the Eagle, la maquette en forme d'oiseau de Jim Lloyd. Celle-ci a volé de façon réaliste!

The late-morning wind was strong enough to let other flying machines soar. Slope Fest organizer Vic Ruzgys launches a Multiplex electric Cub for Al Coolen. / La brise de fin de matinée était suffisamment forte pour que d'autres types de machines volantes volent. L'organisateur du Slope Fest, Vic Ruzgys, lance le Cub électrique (de Multiplex) d'Al Coolen.

One of the highlights of the Slope Fest was seeing this big Messerschmitt Bf-109 fly, which Andrew Colwell and pilot Jim Lloyd are carrying back after one of two flights. This model spans 9 feet, is completely scale and started life as a rubber-powered aircraft! / L'un des points forts du Slope Fest, c'était d'observer ce gros Messerschmitt Bf-109 voler. Andrew Colwell et le pilote Jim Lloyd le ramènent après l'un de deux vols. Cette maquette possède une envergure de neuf pieds, elle est fidèle à l'échelle et était à l'origine à propulsion élastique!



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

Au moment où vous lirez ce rapport de zone en novembre, la saison de vol estival sera terminée et il sera temps de préparer les événements de vol intérieur. Ceci dit, nous aurons aussi vécu une saison de vol fort occupée et plusieurs événements au sein des quatre provinces de l'Atlantique.

Un des rassemblements qui gagne en popularité, c'est le vol de pente à Lawrencetown (Nouvelle-Écosse) qu'organise Vic Ruzgys depuis trois ans et qui remporte du succès.

Voici le rapport de Vic là-dessus :

«Malgré les prévisions météo pourries et un début de journée douteux, le rassemblement a été couronné de succès. Le brouillard s'est retiré et lorsque le soleil est apparu et le vent a viré du sud-est (pas favorable) au sud au moment où la brise du large s'activait. Un vent de 12 nœuds a offert des conditions de vol de

pente acceptables et plusieurs maquettes étaient en l'air en tous temps.

«Les pilotes du Nouveau-Brunswick (Jim Lloyd, Cato Hansen, Andrew Colwell et Charlie) sont des dieux de la météo et ils ont effectué le trajet de cinq heures pour participer au rassemblement même s'ils savaient que les prévisions des soi-disant experts n'annonçaient rien de bon.

«Une fois de plus, Jim Lloyd a émerveillé tout le monde en pilotant son petit-gros Bf-109. C'était tout un spectacle que de voir cette grosse machine évoluer au-dessus de nos têtes.

«Al Coolen, un possible futur membre de la clique du vol de pente, semble beaucoup s'amuser à faire planer son Piper Cub (sans train d'atterrissage) avec beaucoup de succès tout au long de l'après-midi.

«Le plus de la plus grande distance voyageée doit aller à Jacques Des Béquets, qui s'est déplacé depuis l'Est ontarien afin de se joindre à nous.

«Les visiteurs en provenance d'ailleurs

ont pu loger à mon nouveau domicile (en construction) à West Lawrencetown, où ils ont campé afin de se protéger des averses nocturnes les vendredi et samedi soirs. Mary et moi avons beaucoup apprécié leur compagnie, de même que celle de pilotes locaux, que nous avons accueillis lors d'une barbecue et d'une épiluchette de maïs le samedi soir. Un feu de joie a suivi le repas.

«De l'alcool a été consommé et des histoires un peu invraisemblables ont été racontées pendant cette soirée en compagnie de ces amis.

«John Hatt (de Maritime Hobbies & Crafts) a fait preuve de générosité en offrant plusieurs articles de modélisme à titre de présence tout au long de la journée. Plusieurs pilotes sont retournés chez eux avec de beaux prix, le samedi!

«En gros, le Slope Fest était réussi. Nous avons hâte de répéter cela l'année prochaine!

«Merci à tous ceux qui se sont déplacés!» ✈

Colombie-Britannique (C) suite de la page 12  
l'équipement, d'autres partagent de leur temps afin que d'autres apprennent à piloter ou ils reçoivent un coup de pouce afin d'effectuer des réparations.

Lorsque vous y songez un instant, nous avons réalisé bien des choses. Difficile de s'imaginer pourquoi certaines choses ne fonctionnent pas... ou peut-être fonctionnent-elles, au contraire. Vous en pensez quoi?

Envoyez-moi un courriel. Comment peut-on rendre notre sport plus contagieux?

**SI VOUS LA CONSTRUISEZ, ELLE VOLERA...  
PEUT-ÊTRE**

Nous voici rendus à la saison de construction, mon temps de l'année préféré. Bien que j'aie probablement passé autant de temps à l'atelier qu'au terrain cette année, j'ai hâte de

terminer un projet à longue échéance, un triplan à l'échelle 1/4. Je suis à veille de construire un premier gros projet de coucou de la Seconde Guerre mondiale : un P-47D à l'échelle 1/5 (du fabricant Yellow Aircraft). Peut-être que vous vous déciderez aussi cette année à construire quelque chose?

Je vous souhaite le meilleur en tout, surtout au cours de ce temps des fêtes. ✈

# British Columbia (C)



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

The chatter about the future of our hobby is not a new topic for any of us, but the subject is gaining traction. Our aging population has many of us wondering how long our hobby will be around.

As your representative, I have carried the concern of lower membership numbers, resulting in lower income for our organization, forward to the Board meetings. As a result, I have witnessed and participated in many meetings dedicated to the future of the hobby. I have supported many ideas born to embrace the growth of the hobby, the Mission and Vision statements, competition support, skills and technical development, Transport Canada discussions and responses, promotional funding and public relations efforts, stronger communication, a new website, spousal membership fees, new decals, and more.

The work I have witnessed has been amazing. To think about how many hours have been given to this subject by volunteers is staggering. All to help support and watch the hobby grow.

For the most part, I believe that the membership is happy with the efforts. I see our members helping new enthusiasts almost daily, some even offering equipment to help, by sharing their valued hobby time to assist others to learn to fly or help repair.

When you sit back and really think



*I had the pleasure of meeting Ron Marwood, from Prince George, at the Houston R/C Air Show. Ron told me that he named the aircraft 'Adventure' as it was an adventure building it. The Adventure is just one of many planes designed and built by Ron. A true modeller! / J'ai eu le plaisir de faire la connaissance de Ron Marwood (de Prince George) lors du Houston R/C Air Show. Ron m'a dit qu'il avait nommé son appareil Adventure puisque c'était une aventure que de le construire. C'est l'un de plusieurs avions qu'a construits Ron. Il est un modéliste à l'état pur!*

about what is being done, it's hard to imagine why it isn't working, or maybe it is! What are your thoughts on this subject? Send me an e-mail. How can we make our sport more infectious?

## IF YOU BUILD IT, IT WILL FLY.... MAYBE

It's building season, my favourite time of the year. Although I probably spent the same amount of time in the shop as

I did at the field this year, I'm looking forward to finishing a long-term project, a 1/4 scale triplane. I'm also going to build my first larger scale WWII project; a 1/5th scale Yellow Aircraft P47D. Maybe this is the year that you too will build a model.

Wishing you the absolute best of everything especially throughout this Holiday Season. ✈

# Colombie-Britannique (C)



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

Les conversations sur l'avenir de notre passe-temps, ce n'est pas un nouveau sujet pour la plupart d'entre nous mais celui-ci prend de l'ampleur. Notre population vieillissante fait en sorte que nous nous demandons quelle sera la durée de vie de notre passe-temps.

En ma qualité de votre représentant, j'ai fait suivre toutes sortes d'inquiétudes auprès des membres du Conseil de direction pendant nos réunions :

diminution du nombre de membres, donc, une diminution des revenus. J'ai été témoin et j'ai participé à de nombreuses réunions consacrées à l'avenir de notre passe-temps. J'ai appuyé de nombreuses idées songées afin de mousser la croissance de notre passe-temps, les déclarations de mission et de vision du MAAC, l'appui à la compétition, le développement des aptitudes et des avancées techniques, les discussions avec Transports Canada -- et les réponses -- le financement à des fins de promotion, les efforts de relations publiques, une communication améliorée, le nouveau

site Web, les cotisations pour épouses de membres, de nouveaux décalques et plus encore.

J'ai été témoin du travail accompli et c'est époustouflant. La tête me tourne lorsque je songe aux heures qu'y ont passées de nombreux bénévoles. Tout cela dans le but d'appuyer notre passe-temps et de le faire croître.

En gros, je crois que les membres sont heureux des efforts déployés. Je vois presque quotidiennement nos membres donner un coup de main à des nouveaux venus; certains offrent même de

*suite à la page 11*

# Manitoba - North-West Ontario (D)



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

The spirit and the camaraderie of folks involved in all aspects of the aviation world are not constrained by national boundaries, world events or past history. Everyone respects the accomplishments and the sacrifices made by the others. Anniversaries are important events that honour all the people involved in, or whose lives were forever changed by a past watershed event.

The 2015 Gimli Model Fest event was about celebrating the past, living the moment and witnessing the future. The 75<sup>th</sup> anniversary flags of the Battle of Britain and the national flags of the pilots of both sides that flew in that life-changing event were proudly flown at the Gimli Fun Fly. The pilots and engineers of WW2 could not imagine the technology that the aeromodellers have access to today, nor could they imagine the legacy that they left for future generations.

Gimli Model Fest and the Zone "D" members are proudly associated with, and support the efforts of a group of Gimli citizens, who are fundraising to purchase significant parts of the "Gimli Glider". The B-767, Air Canada flight # 143, made aviation history when it made a forced landing in Gimli due to fuel starvation, on July 23 1983. That feat is an important aviation event.



Bruce Hosegood from Winnipeg with part of the Gimli Glider. / Bruce Hosegood (de Winnipeg) avec une composante du Gimli Glider.

The weather is one constant that hasn't changed in the flying game. The pilots and the event organizers used their smart phones to stay informed of the coming weather changes. There were extreme heat advisories, tornado watches, severe thunderstorm watches/warnings and high winds, none of which discouraged the attendees. If you don't like the current prairie weather, give it a few minutes and it will change.

We old guys watched the RCAC cadet

pilots, the future generation of full-scale pilots, gliding nearby in their Schweizer 2-33-A aircraft, or being towed to height by a Bellanca Scout. We on the ground were filled with the same pride and wonder as the previous generations who watched the young take to the skies. We are the witness to the beginnings of their future and are the keepers of the past through our hobby.

Don't waste the day, enjoy it, do something fun. ✈



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



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



Teleporter



Predator



Attitude



Attitude Base



Dominator V2



Dominator HD



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

*Tom Gretsinger from Portage la Prairie delivering water to the campers. / Tom Gretsinger (de Portage la Prairie) livre de l'eau à des campeurs.*

L'esprit de camaraderie des gens qui évoluent en plusieurs volets de l'aviation ne se limitent pas aux frontières nationales, aux événements mondiaux ou à l'histoire. Tout le monde respecte les accomplissements et les sacrifices des autres. Les anniversaires sont importants puisqu'ils honorent les personnes qui ont été mêlées ou dont les vies ont été changées à jamais par un incident marquant.

Le Model Fest 2015 de Gimli s'est assuré de célébrer le passé tout en vivant le moment présent et en étant témoin de ce que laisse présager l'avenir. Lors du Fun-fly, les participants à Gimli ont assisté à la commémoration du 75e anniversaire de la Bataille d'Angleterre et les drapeaux des pilotes des deux côtés du conflit ont flotté au vent. Les pilotes et ingénieurs de la Seconde Guerre mondiale n'auraient pu imaginer la technologie à laquelle auraient accès les modélistes d'aujourd'hui, pas plus qu'ils auraient pu savoir quel était leur legs aux prochaines générations.

Le Model Fest de Gimli et les membres de la zone D sont fièrement

associés aux efforts d'un groupe de citoyens de l'endroit qui effectue une cueillette de fonds afin de faire l'acquisition de composantes du Gimli Glider. Il s'agit du Boeing 767 d'Air Canada (vol 143) qui est passé à l'histoire lorsqu'il a dû faire un atterrissage forcé à Gimli en raison du manque de carburant le 23 juillet



1983. Cet exploit est un événement important dans l'univers de l'aviation.

La météo est une constante dont tous les pilotes doivent s'accommoder. Les pilotes et les organisateurs de rassemblements utilisent leur téléphone intelligent afin de surveiller la météo qui fluctue. Les participants s'exposaient à des avis de chaleur extrême, des veilles de tornade, des veilles d'orage violent et des avertissements de vents violents mais cela ne les a pas découragés. Si vous n'aimez pas la météo des Prairies, attendez quelques minutes et elle se modifiera d'elle-même.

Nous les vieux regardons les Cadets de l'air -- la future génération de pilotes -- évoluer à bord des planeurs Schweizer 2-33A et se faire remorquer par un Bellanca Scout. Au sol, nous ressentons la même fierté et le même émerveillement que les générations précédentes qui ont vu les plus jeunes prendre la voie des airs. Nous sommes témoins du début de leur avenir et parallèlement, nous sommes les gardiens du passé par le biais de notre passe-temps.

Ne gaspillez pas la journée; profitez-en et faites quelque chose d'agréable. ✈

# Middle (E)



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

I saw this gorgeous plane at the Kitchener Waterloo Flying Dutchmen annual Fun Fly. What an excellent piece of work that Peter Howe did and so, I asked for a write-up on the bird.

Thanks Peter!

## MUSTANG FEVER

*"The Mustang P-51D is one of the most recognizable fighters ever produced, and one of the best, too.*

*"After flying a 1/5th scale Mustang for a few seasons, I decided that something with a little more presence was required. While attending a local Warbirds event, I spotted a plane from across the field and was instantly impressed. Although in need of a restoration it was easy to see this bird had good bones. After a brief conversation with its owner, a deal was struck and she was mine.*

*"The kit is made by Composite ARF, a company based in Thailand who offers a variety of planes through a worldwide network of distributors. Constructed of fiberglass, plywood and composite materials, it gives the airframe a very rigid structure. A two-inch aluminum tube joins the pair of 50-inch wings together.*

*"After a thorough inspection, it was confirmed that a full restoration was needed. Disassembly revealed that excellent components were used, including all-new high torque servos and a 90cc ZDZ motor.*

*"Some components however did need replacing, including the landing gear.*



*Known for their scale appearance and good performance I chose to replace them with Sierra Giant Sale units. Conversion back to the originally intended landing gear meant reconstruction inside the wing, not the most fun, but essential. As the model was originally built, there was no cockpit detail or functioning canopy, so both of these upgrades were added.*

*"After these and various other tasks were completed. The next step was the paint job. The outer skin of this model has a very unique quality, waves and wrinkles that give the appearance of old dented aluminum. I chose to play up this prefabricated patina with multi-coloured base coats, changing the colour at each panel line edge then topping it with a translucent silver paint. This technique gives the appearance of different alum-*

*inum panels coming together and not one solid surface. All insignias were sprayed on using two- and three-stage stencils after which a top coat of clear was applied.*

*"All the weathering was done on top of the clear coat. This way, should too much of the artist in me emerge mistakes can be washed off.*

*"As the project neared completion, the thought of showing her off at an event seemed attractive and a good motivator to pick up the pace and get this bird ready for the Joe Nall event. A brief maiden flight at our local field revealed a very stable and forgiving aircraft so off we went to South Carolina, where we had a wonderful time at the event.*

*"Now with my Mustang fever under control, I see they also produce a big Spitfire... but that's another story." ✈*

# Milieu (E)



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

J'ai vu ce magnifique avion au Fun-fly annuel des Kitchener Waterloo Flying Dutchmen. Quelle œuvre d'art qu'a réalisée Peter Howe, tant et si bien que je lui ai demandé d'écrire là-dessus. Merci, Peter!

## LA FIÈVRE DU MUSTANG

*«Le Mustang P-51D est l'un des chasseurs les plus reconnaissables qui ait été*

*produit et l'un des meilleurs, d'ailleurs.*

*«Après avoir piloté un Mustang à l'échelle 1/5 pendant quelques saisons, j'ai décidé qu'il me fallait quelque chose avec un peu plus de prestance. Un jour alors que je participais à un rassemblement de coucous de guerre, j'ai aperçu une maquette à l'autre bout du terrain et j'ai été immédiatement impressionné. Bien qu'il ait besoin de travaux de restauration, c'était clair que cet oiseau avait du potentiel. Après une brève conversation avec son propriétaire, nous avons conclu un marché et la maquette*

*m'appartenait.*

*«Le kit est fabriqué chez Composite ARF, une entreprise thaïlandaise qui offre une variété d'avions par le biais d'un réseau mondial de distributeurs. Sa cellule est construite de fibre de verre, de contreplaqué et de matériaux composite, ce qui lui confère une structure très rigide. Un tube d'aluminium de deux pouces joint les deux panneaux d'ailes, chacun d'une envergure de 50 pouces.*

*«Après une inspection en règle, j'étais en mesure de confirmer qu'il fallait*

*suite à la page 18*

# Northern (F)



Kevin McGrath  
Zone Director  
705-759-1670

6401L  
zd-f@maac.ca

Kevin McGrath  
Directeur de zone  
705-759-1670

6401L  
zd-f@maac.ca

The Soo Modelers once again had their annual display at the Canadian

Bushplane Heritage Centre. Events like this solidify the hobby as a part of the aviation community and have proven valuable in building and maintaining important relationships.

## AZM

We had another great turnout at the Trevi for our AZM. Our membership was up by 2% and with some due diligence, we were able to report zero accidents in the past year.

I'm happy to say that I am continuing as your Zone Director with Craig Knight staying on as the Deputy Zone Director. All 2016 event dates were settled and SMAC will hold the Zone Fun Fly and the Soo Club will host a Floatplane meet in September. Looks like a busy summer! ✈



Le Club Soo Modelers (Sault-Sainte-Marie) ont une fois de plus présenté leur exposition annuelle au musée Canadian Bushplane Heritage Centre. De tels événements raffermissent notre passe-temps au sein de la communauté aéronautique et sont cruciaux si l'on veut bâtir et préserver certains rapports avec d'autres agences.

## ASSEMBLÉE ANNUELLE DE ZONE

La participation a été très bonne chez Trevi à l'occasion de notre Assemblée annuelle de la zone Nord (Ontario). Nous affichons une augmentation de 2 % de nos membres et grâce aux précautions que tout le monde a prises, nous n'avions aucun accident à déplorer au cours de la dernière année.

J'ai le plaisir de vous annoncer que je poursuivrai mon travail de directeur de zone; Craig Knight demeure aussi en poste en sa qualité de directeur de zone adjoint. Les dates de tous les rassemblements en 2016 ont été réglées et le Club SMAC organisera le Fun-fly de zone tandis que le Club Soo organisera un Float-fly en septembre. Il me semble que l'été 2016 sera fort occupé! ✈



# Ottawa Valley (G)



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

According to record keepers, the plan-  
et just experienced the hottest summer in  
history.

I believe that for the most part, this  
year's flying season was great. Attend-  
ance at zone events was either average  
or down a bit, however. There is a lot of  
time and effort that goes in to planning  
and hosting an event so if time and fi-  
nances allow you to attend, please do.

I have recently noticed that there are  
some volunteers who have been stepping  
back from their traditional roles. As vol-  
unteers, we have to realize that burn-out  
may occur and that if you are losing the  
passion for the hobby, it may be time to  
step back and let others help out. It has  
to be fun in order to be worth it.

## JETS OVER IROQUOIS COVERAGE

I noticed that Jets over Iroquois had  
an article published in an Internation-  
al Jet magazine. Congratulations to Ken  
Park and his team.

## MEMBER AWARDS

There were some very significant  
awards presented this year to some very  
deserving members. These included two  
lifetime achievements awards, speaking  
to the dedication of these individuals.

## 2016 EVENT SCHEDULE

It is time once again to schedule next  
year's events, which will again be done  
during the December Presidents meet-  
ing. If you are planning an event, make  
sure your executive knows the details so  
that we can coordinate with other clubs  
and do our best to keep the date clear of  
conflicts.

One of the activities that we were pro-  
moting in the zone this year was the  
foamy spitfire combat. Some clubs have  
really embraced it and are having a  
blast. I personally spent a lot of time re-  
pairing mine and carnage seemed to take  
its toll at the Brockville club. We had  
very few spitfires flying after a month or



Dave Penchuk receives Life time achievement award from Zone Director Chris Malcomson. / Dave Penchuk reçoit son Prix de l'accomplissement d'une vie des mains du directeur de zone Chris Malcomson.

so. I guess that is part of the fun.

## WEBSITE

The MAAC website continues to im-  
prove weekly and old and new tools are  
regularly coming on-line. Remember that  
you must be a club executive member to  
be able to sign in to your account to add  
an event.

## SOCIAL MEDIA

The MAAC and the several Zones Fa-  
cebook pages have been in place for some  
time now. Please help us grow these so-  
cial sites by sharing your latest projects  
and activities.

## MODEL AVIATION CANADA COLUMN

Finally, I encourage zone members to  
contribute content for our Zone G section  
of the magazine. If you have something  
that is zone-related that is of interest,  
please contact me. ✈



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

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

Selon certains observateurs, la planète vient de connaître son été le plus chaud depuis que l'on enregistre les données météo.

Je crois qu'en gros, la saison de vol a été fantastique. La participation aux activités de la zone était moyenne ou légèrement plus basse, toutefois. Beaucoup de temps et d'énergie sont dépensés à planifier une rencontre; si votre horaire et vos dépenses personnelles vous permettent d'être de la partie, je vous encourage à vous déplacer.

Récemment, j'ai remarqué que certains bénévoles prennent du recul par rapport au rôle traditionnel qu'ils jouaient lors de tels rassemblements. Nous devons nous rappeler que l'épuisement des bénévoles, ça existe et que si vous sentez que vous perdez l'intérêt pour notre passe-temps, qu'il est peut-être préférable de prendre ce recul et de laisser les autres donner un coup de main. Il faut que ce dévouement soit agréable pour qu'il en vaille la peine.

**VISIBILITÉ DE JETS OVER IROUOIS**  
J'ai remarqué que le rassemblement Jets Over Iroquois avait été l'objet d'un article dans la revue International Jet. Félicitations à Ken Park et à son équipe.

**PRIX POUR CERTAINS MEMBRES**  
Quelques modélistes très méritants ont reçu des prix très significatifs, cette année. On parle ici entre autres de deux Prix de l'accomplissement d'une vie; cela en dit long sur le dévouement des récipiendaires.

**HORAIRE DES RASSEMBLEMENTS EN 2016**  
Le moment est venu une fois de plus pour décider de l'horaire des événements de l'année prochaine, ce que nous ferons en décembre lors de la réunion des présidents de club. Si vous planifiez un événement, assurez-vous que votre événement soit au courant de sorte à ce que nous puissions coordonner les dates avec les autres clubs et éviter des conflits.

L'une des activités dont nous faisons la promotion, c'est le combat de maquettes foamy du Spitfire. Certains clubs ont adopté la formule et les membres s'amuse beaucoup. Personnellement, j'ai passé beaucoup de temps dans mon

atelier à réparer le mien. Le carnage a atteint son apogée au Club de Brockville. Après un mois, rares étaient les Spitfires qui avaient survécu. J'imagine que c'est la rançon d'avoir du plaisir.

**SITE WEB**  
Le site Web du MAAC poursuit ses améliorations hebdomadaires et de nouveaux outils sont régulièrement ajoutés en ligne. Rappelez-vous que vous devez faire partie d'un exécutif de club afin d'accéder à votre compte pour ajouter un événement.

**MÉDIAS SOCIAUX**  
Les pages Facebook du MAAC et de plusieurs zones sont actives depuis un bon moment. Aidez-nous à faire croître ces sites en partageant vos plus récents projets et activités.

**CHRONIQUE DANS MODEL AVIATION CANADA**  
Finalement, j'encourage les membres de la zone à contribuer au contenu de la chronique de la zone G au sein de cette revue. Si vous avez du matériel afférent à la zone et qui intéresserait du monde, communiquez avec moi. ✈

Milieu (E) suite de la page 15  
procéder à une restauration complète. Lorsque je l'ai démantelé, l'appareil a révélé d'excellentes composantes, y compris des servos à haut rendement tout neufs et un moteur ZDZ de 90 cc.

«Toutefois, certaines composantes devaient être remplacées, dont le train d'atterrissage. Comme Sierra Giant Sale est un fabricant très réputé pour l'apparence et le bon rendement de ses trains escamotables, c'est ce que j'ai utilisé. Il n'a pas été facile de reconfigurer les ailes pour que les roues rentrent, mais c'était essentiel. Tel qu'assemblé à l'époque, le cockpit ne comportait aucun détail et la verrière n'était pas coulissante; j'ai ajouté ces caractéristiques.

«Après plusieurs autres tâches, restait encore la peinture. Le revêtement

extérieur de cette maquette est unique en ce qu'on y aperçoit des rigoles et des rides, ce qui lui donne une apparence d'aluminium tordu. J'ai opté pour la mise en valeur de cette surface à l'aide de plusieurs couches multicolores; j'ai modifié la couleur de chaque ligne de panneau avant de protéger la surface à l'aide de peinture argentée translucide. Cette technique offre une apparence de panneaux non identiques qui auraient été joints sur une surface pas nécessairement uniforme. J'ai peint tous les insignes à l'aide de pochoirs (stencils) en deux et trois étapes, après quoi j'ai appliqué une couche de lustre clair.

«Tous les effets de vieillissement ont été réalisés après avoir appliqué cette couche transparente. De cette façon, si je faisais des erreurs, je pouvais les dé-

laver et recommencer.

«À mesure que mon projet arrivait à la fin, il m'a tout d'un coup semblé attrayant de mettre ma maquette en montre lors d'un rassemblement; ma motivation a été fouettée d'un coup, avec l'intention ferme de terminer mon coucou à temps pour le célèbre rassemblement Joe Nall. J'ai effectué un bref vol inaugural à mon terrain local; l'avion était stable et me pardonnait quelques erreurs. J'ai pris la route vers la Caroline du Sud et j'ai beaucoup apprécié cet événement.

«Maintenant que ma fièvre du Mustang est contrôlée, j'ai remarqué que Composite ARF fabrique aussi un gros Spitfire... mais ce sera une autre histoire.» ✈

## Tell us your stories

We are looking for good ideas and great stories!

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

editor@ModelAviation.ca

## Racontez-nous une histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées et des histoires sensationnelles.

Les articles proprement dit devraient compter environ 475 mots et comporter de 4 à 6 photos.  
Les profils de maquettes devraient compter environ 300 mots et comporter de 4 à 6 photos.

editor@ModelAviation.ca

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

Hello everyone. My wife Dorothy and I wish you and your family the very best for the Holiday Season and wish you a safe and prosperous 2016.

## VGMC'S 80<sup>TH</sup> ANNIVERSARY!

Congratulations to the Vancouver Gas Model Club (VGMC) on their 80<sup>th</sup> Anniversary 1935-2015. I want to thank Bruce Duncan for forwarding me the list of every President from 1935 to 2015. The early history of the Vancouver Gas Model Club was researched and published by Chris Sackett. This indicated that the Vancouver Gas Model Club was formed in 1935 and that the VGMC evolved from the Vancouver Model Aircraft League, which in turn had been formed in 1927.

Thank You Chris Sackett for doing this research, I will forward it to MAAC archives.

## VICTORIA SCHOOL PRESENTATION

The following report is from Al Tamosiunas from Victoria's (VRCMS) Club who took it upon himself to show off the wonderful hobby we all enjoy. These are the kind of experiences that children will always remember, and are the most rewarding to the people that take the time to do these kinds of things for our hobby.

*"I had the wonderful experience to present our hobby to a group of grade 1 students at a local Victoria school. Considering their age, and that it was a mixed group of girls and boys, I wanted to keep the presentation light and quick-paced.*

*"Armed with a small cross-section of brightly coloured sport and scale radio controlled aircraft, I set a simple display at the front of the classroom. I walked them through a quick story about modeling and the many applications the hobby has touching briefly on flight. I answered any questions they had and invited them to come out to watch us fly at our field and see our August Air Show.*

*"It was pleasing to hear a few had already been by the field. A simulator was set up at the front of the classroom with a projector onto a big screen. The children were broken into two groups; half came up to try the simulator while*



*Al Tamosiunas from Victoria's (VRCMS) Victoria Radio Controlled Models Society giving a model airplane information session to a class of grade one students in Victoria B.C. Thank you Al for being such a great ambassador for our hobby. / Al Tamosiunas de la Victoria Radio Controlled Models Society (VRCMS) donne une séance d'information sur les maquettes d'avion devant une classe d'élèves de la première année à Victoria (Colombie-Britannique). Merci, Al, d'avoir été un si bon ambassadeur pour notre passe-temps.*

*the other half worked with their teacher making paper airplanes.*

*"To wrap up, we went out to the playground for a short demonstration flight. The limitations of an enclosed space, with tall trees, precluded any fixed wing, so I took up my e-heli. I squeezed in a few flips, loops, rolls and inverted flight along with the optional take off, hovering and the obligatory landing. The ohhs and aaahs made the flight seem more spectacular than it really was.*

*"The children were very well mannered and respectful when I was speaking with them. They made me feel very welcome to their school. A special thank you to their teacher, who gently guided me in structuring the presentation to be interesting to the children, yet brief enough to hold their interest.*

*"If ever you get the chance to share the hobby with our youth, I strongly suggest it. Who knows, you may be the spark that gets a budding hobbyist started on the road to a fun and fulfilling pastime."*

## MISSION WINGS NS WITH BS REPORT 2015

I want to Thank Paul Bedford for the following report on the Mission Wings annual Fun Fly:

*"I was up at 7 a.m. Sunday to get*

*the food, drinks, cookies, and ice for the hordes of flyers expected for the umpteenth running of the NS with BS. Arriving at the gate, I found I had to run a gauntlet to get through the screaming crowds demanding entrance to the flying site. Once opened the crowds dispersed and more help arrived to help set up the grandstand and bleachers close to the pit area. Still more pilots and planes arrived filling the grandstand almost to capacity.*

*"The field had been meticulously prepared prior to the event by Larry Lewin and myself. Safety lines were drawn and the center marker was carefully measured and marked out by two professional surveyors. Flying commenced with Larry Lewin performing with a highly modified electric Twister. He was followed by Dennis Cousineau who had a slight mishap and damaged his Nobler. However, he changed to another profile model and had us all cheering madly with his touch and goes and his ever-present smile.*

*"Bob Hornidge was as smooth as always and calmly and coolly flew flawlessly. Hube Start flew his Score with a four-stroke motor and was a stand-out because of his socks. They were not black but every colour of the rainbow. Several pilots had more than just a few flights all*

*continued on page 60*

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

Bonjour tout le monde. Ma femme Dorothy et moi vous souhaitons un joyeux temps des fêtes et une année 2016 aussi sécuritaire que prospère.

## 80<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DU VGMC

Félicitations au Vancouver Gas Model Club (VGMC) à l'occasion de son 80<sup>e</sup> anniversaire de formation (1935-2015). Je remercie Bruce Duncan de m'avoir fait parvenir la liste de chacun des présidents, de la fondation à aujourd'hui. Chris Sackett s'est penché sur les débuts du Club. Sa recherche révèle que le Vancouver Gas Model Club a été formé en 1935 et qu'il avait lui-même évolué à partir de la Vancouver Model Aircraft League, fondée en 1927.

Merci à Chris d'avoir effectué cette recherche et je la transmettrai aux archives du MAAC.

## PRÉSENTATION À UNE ÉCOLE DE VICTORIA

Le rapport suivant nous parvient d'Al Tamosiunas du Club VRCM, lui qui s'est donné comme mission de faire connaître ce passe-temps que nous aimons tant. Voici le genre d'expérience dont les enfants se souviendront longtemps et cela est très valorisant pour les présentateurs.

*«J'ai eu la chance de présenter notre passe-temps à un groupe d'élèves de première année dans une école locale de Victoria. Compte tenu de leur âge et qu'il s'agissait d'un groupe mixte de garçons et de filles, j'entendais garder ma présentation suffisamment brève et lui donner un bon rythme.*

*«À l'aide de quelques maquettes brillamment décorées pour le vol sportif, d'autres étant des copies volantes, j'ai monté une exposition assez simple à l'avant de la salle de classe. J'ai brièvement présenté l'histoire de l'aéromodélisme aux élèves ainsi que des applications modernes pour ensuite m'attarder tout aussi brièvement sur le vol. J'ai répondu aux questions et je les ai invités à nous voir piloter nos maquettes à notre terrain et d'aller voir notre spectacle aérien du mois d'août.*

*«Il m'a fait plaisir d'entendre que*

*quelques jeunes s'étaient rendus auparavant au terrain de vol. Un simulateur de vol a été installé à l'avant et un projecteur a diffusé l'image sur un grand écran. Les enfants ont été séparés en deux groupes : la moitié ont essayé le simulateur pendant que l'autre fabriquait des avions de papier avec leur prof.*

*«Pour clore le tout, nous sommes sortis au terrain de jeux à l'occasion de mon vol de démonstration. Comme il y avait des limites par rapport à l'espace et à de grands arbres -- trop pour un avion -- j'ai sorti mon hélicoptère électrique. J'ai effectué quelques culbutes, des boucles, des tonneaux et un peu de vol inversé en plus du décollage, d'un peu de sur-place et bien sûr, l'atterrissage. Les exclamations des enfants ont conféré au vol un caractère plus spectaculaire qu'il ne l'était en réalité.*

*«Les enfants ont été très gentils et respectueux lorsque je leur parlais. Je me*



*These kind of injuries can be avoided by be more cautious while handling armed electric models. Remember just because it's not making any noise that doesn't mean it's not dangerous. / Ce genre de blessure peut être prévenu en étant plus prudent en manipulant des maquettes électriques qui ont été armées. Rappelez-vous : même si ces maquettes ne font pas de bruit, cela ne veut pas dire qu'elles ne sont pas dangereuses.*

*suis senti très à l'aise à leur école. Je remercie beaucoup leur prof qui m'a gentiment guidé lorsqu'est venu le moment de structurer ma présentation de sorte à ce qu'elle soit intéressante pour les enfants mais suffisamment courte pour maintenir leur intérêt.*

*«Si vous avez la chance de partager notre passe-temps avec les jeunes, je vous suggère fortement de faire une telle présentation. Qui sait, vous pourriez devenir la bougie d'allumage qui fait en sorte qu'un enfant se lance dans ce passe-temps aussi agréable que satisfaisant.»*

## UN RASSEMBLEMENT DES MISSION WINGS

Je remercie Paul Bedford de m'avoir fait parvenir le rapport suivant sur le Fun-fly annuel du Club Mission Wings :

*«Je me suis levé à 7 h le dimanche afin d'aller chercher la nourriture, les rafraîchissements, les biscuits et la glace pour l'armée de pilotes que nous attendions à cette édition du Fun-fly NS with BS.*

*À mon arrivée à la barrière, j'ai dû me faufiler à travers la foule. Une fois qu'ils sont entrés, les spectateurs se sont dispersés et quelques modélistes sont arrivés afin d'installer les gradins non loin de l'aire des puits. D'autres pilotes sont arrivés avec d'autres avions et ça y était, les gradins étaient presque pleins.*

*«Larry Lewin et moi avons méticuleusement entretenu le terrain au préalable. Nous avons dessiné des lignes de sécurité et deux arpenteurs professionnels ont mesuré le marqueur-repère du centre. Les vols ont commencé lorsque Larry Lewin a effectué une routine avec un Twister électrique fortement modifié. Dennis Cousineau l'a suivi mais il a endommagé son Nobler. Toutefois, il est passé à une autre maquette de profil et nous a fait lancer de hauts cris en effectuant des poser-décoller tout en souriant constamment.*

*«Bob Hornidge volait tout aussi doucement que toujours et a effectué une routine sans faille. Hube Start a piloté son Score (moteur à quatre temps) et il a attiré l'attention en raison de ses bas : ils n'étaient pas noirs mais de toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Plusieurs pilotes ont effectué plus d'un vol avant la pause de midi.*

*«Des centaines de sandwiches pré-*

*suite à la page 64*

# Québec (I)



---

Jean Paul Le Guilcher                      17859  
Zone Director  
418-296-8791                      zd-i@maac.ca

---

Hello, everyone!

This month, I present to you some history related to clubs in the Saguenay-Lac Saint-Jean region!

Last August 22nd, the Club aéromodélisme Saguenay held its annual Fun Fly at its home field in Saint-Jean-Vianney.

This provided the perfect opportunity to celebrate one of their own, Claude Simon, by painting his name on the taxiway. Mr. Simon is 79 years young and founded the Club back in 1961. He is a gentleman and has a real passion for the hobby and he makes sure to spread it around him! One must also admit that 54 years of aeromodelling is worth pointing out!

The day started with the awarding of a souvenir plaque to Mr. Simon followed by the unveiling of his name on the taxiway.

Later, an inter-generational flight was performed: first with Mr. Simon, immediately followed by Bobby Renaud's son, all of six years of age (with the help of a buddy box).

We were also treated to a control line demonstration by the very Mr. Simon who was being celebrated. It lasted at least ten minutes and I'm sure it was an eye opener for people present!

All in all, it was a super weekend with many visitors from all over, including Sept-Îles (on the North Shore) and of course, lots of camaraderie was displayed.

This is a Fun Fly not to be missed next year! ✈



# Québec (I)



---

Jean Paul Le Guilcher                      17859  
Directeur de zone  
418-296-8791                      zd-i@maac.ca

---

Bonjour à tous!

Ce mois-ci, un peu d'histoire sur les clubs du Saguenay-Lac St-Jean!

Le 22 Aout dernier, avait lieu le funfly annuel du club aéromodélisme Saguenay à leur piste de St-jean Vianney.

Ce fut l'occasion d'honorer un des leurs, Mr Claude Simon, en peignant

son nom sur le taxiway de la piste. Mr. Simon a 79 ans et fut le fondateur du club en 1961. Un vrai passionné et gentil personnage qui su la transmettre à plein de monde autour de lui!! 54 ans de modélisme...sa ce souligne!!!

La journée débuta par la remise d'une plaque souvenir à Mr. Simon et du dévoilement de son nom peint sur le taxiway.

Il s'en suivi un vol générationnel, soit Mr. Claude Simon, 79ans, et le fiston de

Bobby Renaud, âgé de 6ans en utilisant un Buddy box.

Nous avons aussi eu droit à une démonstration d'au moins dix minutes de vol circulaire par Mr. Simon. Se fut une belle découverte pour bien des gens présent!!

Superbe fin de semaine avec beaucoup de monde de partout, même de Sept-Îles et beaucoup de camaraderie.

Un funfly à ne pas manquer l'an prochain! ✈



Above: David Janashvili with his Ultimate 10-300 in with a Lamborghini Aventador livery!  
 En haut : David Janashvili et son Ultimate 10-300 en livrée de Lamborghini Aventador!

Right: Tino Iadisernia with his beautiful 68" Sukhoi powered by a DLE 30 cc running an 18 x 8 prop.  
 À droite : Tino Iadisernia et son magnifique Sukhoi (envergure de 68 pouces) mû par un DLE 30 muni d'une hélice 18 X 8.



Left: Phil Jones with his L3 Grasshopper at the WIMAC Fun-Fly.  
 À gauche : Phil Jones et son L3 Grasshopper lors du Fun-fly du WIMAC.

St Lawrence (J)

From page 23

safety precautions. This includes, but not limited to:

- Having an established flight line that pilots and that visitors do not cross while aircraft are flying;
- Wearing safety protective glasses;
- On-site battery charging not to exceed manufacturer's guidelines.

#### JANUARY 2016 SWAP SHOP & SEMINAR

Due to the success of the last two years' swap shop and Presidents Meet-

ing, we intend to host a similar event in January 2016. More details will follow in the next Model Aviation Canada magazine and in a mass e-mail.

#### How Can MAAC Help You More?

MAAC is you and you are MAAC.

We count on your feedback to advise us how MAAC can better serve the members. A very successful brainstorming session has occurred at our AZM for that reason. It is our intention to continue this process via the club presidents.

Please do not be shy to communicate with your club president and/or any of the persons named above to let us know how we can be of greater assistance to you.

#### SEASON'S GREETINGS

As this will be the final MAAC magazine for 2015, we wish to take this opportunity to wish all a very Merry Christmas and all the best in the coming New Year. ✈



---

Steve Woloz 7877L  
Zone Director  
514 944 2437 zd-j@maac.ca

---

### NEW SLATE OF DIRECTORS FOR 2016

Following our annual zone meeting, held Saturday October 24, 2015 at the École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, I am pleased to announce your new slate of directors for the Saint-Laurent Zone.

Zone Director: Steve Woloz

Deputy Zone Director: Dave Loveday

Assistant Zone Directors: Peter Bauer, Jean Blaquière, Gabor Botka, Bob Forest, Éric Girard, Jean-Guy Ouellet, and Ken Starkey.

We thank you for the confidence placed in us and look forward to serving all MAAC going forward.

### THANKS TO OUR CORPORATE SPONSORS

As of the writing of this column, we wish to thank the following hobby shops who so kindly have supported us by providing hobby items for our annual zone meeting:

AMR, Distribution Modéliste, Great Hobbies, Icare Sailplanes and Electrics, Ted's Hobby Shop, Udisco, ND Heli, Zone Hobbies, and Hobbyville.

In addition, we wish to thank Dr. Filoteo Pasquini for his most generous financial support for his ongoing support

*The flightline at the WIMAC Fun-Fly. / La ligne de vol lors du Fun-fly du WIMAC.*



*Kevin Rochon with his Bigfoot powered by a Hacker a 60 electric motor, 6s battery, and turning a 21 x 8 wood prop. / Kevin Rochon et son Bigfoot mû par un moteur électrique Hacker 60, une batterie 6s et une hélice en bois de 21 X 8.*

for our Annual Zone Meeting.

### THANKS TO ANITA KRAKOW

The Saint-Laurent Zone wishes to extend a great thank you to Anita Krakow, wife of the late Hyman Krakow, MAAC 5260 who passed away January 2015 for her kind generosity which led to her donating to the Saint-Laurent Zone a multitude of her late husband's hobby tools, parts, motors and airplanes, which have been auctioned at our Annual Zone

Meeting.

Our pledge to Anita is to ensure that these items will find a good home and thus make it so that that Hy Krakows' passion and pleasure in our hobby will continue on.

### WINTER INDOOR SAFE FLYING

As the winter season quickly approaches with indoor flying increasing in popularity, please make sure to take required

*Continued on page 22*



Steve Woloz 7877L  
Directeur de zone  
514 944 2437 zd-j@maac.ca

*Patrick Thompson with his 35% Extra 330 LT with a 125" span powered by a DA 100 cc Twin and a three blade 28x120 MESLIX prop. / Patrick Thompson et son Extra 330 LT à l'échelle 35%. Envergure de 125 pouces, mû par un DA Twin de 100 cc et doté d'une hélice tripale MESLIX de 28 X 120.*

## NOUVEAUX DIRECTEURS EN 2016

À la suite de notre Assemblée annuelle de zone du 24 octobre 2015 à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal, il me fait plaisir d'annoncer la composition de directeurs de la zone Saint-Laurent.

Directeur de zone : Steve Woloz

Directeur de zone adjoint : Dave Loveday

Assistants directeurs de zone : Peter Bauer, Jean Blaquière, Gabor Botka, Bob Forest, Éric Girard, Jean-Guy Ouellet et Ken Starkey.

Nous vous remercions de la confiance que vous nous témoignez et nous avons hâte de servir le MAAC au cours des prochains mois.

## MERCI À NOS COMMANDITAIRES CORPORATIFS

Au moment d'écrire ces lignes, nous remercions les magasins de passe-temps qui nous ont gentiment appuyés en nous offrant des articles divers à l'occasion de notre Assemblée de zone annuelle : AMR, Distribution Modéliste, Great Hobbies, Icare Sailplanes and Electrics, Ted's Hobby Shop, Udisco, ND Heli, Zone Hobbies et Hobbyville.

De plus, merci au docteur Filoteo Pasquini pour son généreux appui financier et de son appui continu envers l'Assemblée annuelle de la zone.

## MERCI À ANITA KRAKOW

La zone Saint-Laurent remercie chaleureusement Anita Krakow, veuve du regretté Hyman Krakow (MAAC 5260), celui-ci décédé en janvier 2015. M<sup>me</sup> Krakow a fait don des nombreux outils, moteurs et maquettes à la zone, si bien que cette marchandise a été écoulee (aux enchères) lors de l'Assemblée annuelle de la zone.

La promesse que nous avons faite à Anita, c'est de nous assurer que ces objets allaient trouver preneur auprès de personnes qui s'en serviraient et que de cette façon, la passion et le plaisir qu'avait Hy à pratiquer notre passe-temps se poursuivra.

## VOLEZ EN TOUTE SÉCURITÉ CET HIVER

Puisque l'hiver approche à grands pas et que le vol intérieur ne cesse de voir sa popularité grandir, veuillez vous assurer de prendre toutes les précautions d'usage. Cela comprend, sans s'y limiter :

- établir une ligne de vol que ne franchiront ni les pilotes ni les visiteurs lorsque des maquettes sont en vol;
- porter des lunettes de sécurité;
- assurez-vous que la recharge de vos piles sur place ne dépassent pas les lignes directrices du fabricant.

## VENTE-ÉCHANGE ET ATELIER EN JANVIER 2016

Compte tenu du succès qu'ont rempor-

té la vente-échange (swap shop) et la réunion des présidents (de club) au cours des deux dernières années, nous avons l'intention d'organiser un évènement semblable en janvier 2016. Vous pourrez lire d'autres détails dans la prochaine parution de Model Aviation Canada et lors d'un envoi de masse de courriels.

## COMMENT LE MAAC PEUT-IL VOUS AIDER D'AVANTAGE?

Le MAAC, c'est vous et vous êtes le MAAC.

Nous comptons sur votre avis afin de nous conseiller sur la façon par laquelle le MAAC peut mieux servir les membres. Notre Assemblée annuelle de zone a donné lieu à une très bonne séance de remue-méninges précisément pour cette raison. Notre intention, c'est de poursuivre ce processus par le biais des présidents de club. Ne soyez pas gêné et communiquez avec votre président ou avec n'importe lequel des membres de l'exécutif nommé en début de chronique et faites-nous savoir comment nous pouvons mieux vous aider.

## SOUHAITS DU TEMPS DES FÊTES

Puisqu'il s'agit de la dernière parution de la revue en 2015, nous profitons de l'occasion pour vous souhaiter un très Joyeux Noël et afin de vous transmettre nos meilleurs vœux pour le Nouvel an. ✈

# Saskatchewan (K)



Terry Truelove (foreground) from the Regina Windy Flyers returns to the pit area after a fast and furious race in the Q40 event during the annual pylon race held at the Hub City Radio Control Club in Saskatoon. Delbert Godon (left) and Randy Smith (right) both from Calgary prepare their Q40 racers for the next heat. / Terry Truelove (à l'avant), des Regina Windy Flyers, revient à l'aire des puits après une course déchaînée lors de l'épreuve Q40 au concours annuel de courses autour de pylônes au Hub City Radio Control Club de Saskatoon. Delbert Godon (à g.) et Randy Smith (à dr.) (tous deux de Calgary), préparent leur maquette respective Q40 en prévision de la prochaine manche.

With only ten seconds to launch, Rod Kelln from the Regina Windy Flyers moves to his racing position on the pylon course during the Q40 pylon racing event held at the HCRCC in Saskatoon." / Plus que dix secondes avant le lancer : Rod Kelln (des Regina Windy Flyers) se place en position sur le parcours de course durant la course Q40 autour de pylônes au HCRCC à Saskatoon.

Craig Ekstrand 67884  
Zone Director  
306 741-3482 zd-k@maac.ca  
www.facebook.com/maacsask

By the time you are reading this article, the Annual Zone Meeting will have come and gone, marking my first year as Zone Director. I must say that I am really enjoying my time in MAAC. Before I became the Zone Director, I really did not have anything to do with the association other than filling out my application form. MAAC to me was the number I needed to have in order to be able to fly at my local club with insurance.

This past 12 months have given me better insight as to what MAAC is all about and I am proud to be a part of this organization.

Although I did not get out to every event this year, I did manage to take in a number. And the best part of being Zone Director is meeting so many other people who just love to fly.

This year saw some exciting news here in Saskatchewan along with many great events. I am very happy to see the Y.O.R.K.S. club from Yorkton back online and ready to go as a MAAC-sanctioned field. Watch for them as they are looking to host a number of events in the coming year. Saskatoon's HCRCC is still buzzing with their news of the donation of a brand new field and facility slated to be open in 2016. And recently, I renewed my interest in racing as I took in a day of Hub City's CPPRA pylon races. There is nothing like the smell of nitro fuel and 100+ mph of speed and adrenaline.

Here in Saskatchewan, we continue to see an increase in membership year-over-year as our numbers have risen to 314. This can be contributed to the work and dedication of our many clubs and members.

Rick Reid of the Hub City Radio Control Club provided me with the following report on an initiative they have under-

taken to spark activity at their field:

## 2015 MONDAY NIGHT FUN-FLY EVENT

BY RICK REID

"The Monday night club Fun Fly event is now history and was a great success. One Fun Fly was held each Monday from June to August, weather permitting. The events ranged from spot landings to basic aerobatic. More than one quarter of our club participated in at least one of these events. Many evenings had at least 16 participants and spectators. This is quite a change from the usual minimal turnout on Monday nights.

"The two things that made the events so successful were planning events that required very limited skills and basic trainer aircraft and our large prize pool available to all participants. In total,

continued on page 72

# Saskatchewan (K)



*Glen Chase taxis out, ready for take off at Swift Wing's Float Fly hosted at Hazlet, Saskatchewan. / La maquette de Glen Chase se déplace sur l'eau, parée au décollage, lors du Float-fly du Club Swift Wings à Hazlet (Saskatchewan).*

Craig Ekstrand 67884  
Directeur de zone  
306 741 3482 zd-k@maac.ca  
www.facebook.com/maacsask

Au moment où vous lirez cette chronique, l'Assemblée générale de zone appartendra au passé et j'aurai souligné ma première année à titre de directeur de zone. Je dois dire que j'apprécie beaucoup mon implication au sein du MAAC. Avant que je devienne le directeur de zone, je ne faisais pas grand-chose au sein de l'Association, outre que de remplir mon formulaire d'adhésion. Pour moi, le MAAC était simplement le numéro dont j'avais besoin (pour les assurances) afin de faire voler une maquette au club.

Les 12 derniers mois m'ont offert un tout autre point de vue sur ce que représente le MAAC et je suis fier de faire partie de cet organisme.

Bien que je n'aie pas réussi à me rendre à chacun des rassemblements cette année, je me suis quand même déplacé à plusieurs. La meilleure portion d'être un directeur de zone, c'est de rencontrer autant de monde qui aime tout simplement piloter une maquette.

Il y a eu des nouvelles excitantes en cours d'année en Saskatchewan, en plus de bien beaux rassemblements. Je suis heureux de constater que le Club Y.O.R.K.S. de Yorkton dispose une fois de plus d'un terrain approuvé par

le MAAC. Surveillez-les puisque ses membres veulent accueillir plusieurs événements au cours de la prochaine année. Le Club HCRCC de Saskatoon a encore peine à croire qu'un terrain leur a été donné et que ce dernier sera prêt en 2016. Récemment, j'ai aussi repris goût à la course puisque je me suis inscrit aux courses autour de pylônes de la CPPRA au Club Hub City. Rien de mieux que l'odeur de la nitro et des vitesses de plus de 100 milles à l'heure, ce qui génère de l'adrénaline.

Ici en Saskatchewan, nous vivons à l'heure d'une légère augmentation de l'adhésion puisque notre chiffre s'est élevé à 314. On peut attribuer cela au travail acharné et au dévouement de nos nombreux clubs et de leurs membres.

Rick Reid du Hub City Radio Control Club m'a fait parvenir ce compte-rendu d'une initiative entreprise à leur terrain, histoire de mousser la participation :

## FUN-FLY DU LUNDI SOIR

PAR RICK REID

*«Le Fun-fly du lundi soir est derrière nous et les séances ont remporté beaucoup de succès. Entre juin et août, celui-ci était présenté si la météo le permettait. Les épreuves comprenaient des atterrissages de précision ou de l'acrobatie de base. Plus du quart des membres ont participé à au moins une séance. Il est souvent arrivé qu'au moins 16 participants et spectateurs se déplacent. C'est*

*tout un changement comparativement aux lundi soirs précédents.*

*«Deux données ont rendu ces événements intéressants : la planification d'épreuves qui ne nécessitaient que des aptitudes de base à l'aide d'avions de formation et une vaste gamme de prix pour les participants. En tout, 22 membres ont participé et nous avons accumulé 93 inscriptions.*

*«Le 31 août, le soir de notre dernière rencontre, le concours constituait tout un défi. Nous demandions aux concurrents de faire traîner derrière leur avion une bouteille d'eau pesant 88 grammes au bout d'une ficelle de 60 pieds. Les pilotes devaient alors faire décoller leur avion, survoler le terrain aussi lentement et aussi bas que possible afin de laisser la bouteille traîner sur le gazon. Le temps de la bouteille au sol était consigné et le plus long chrono l'emportait. Cinq braves ont relevé le défi et tout le monde a survécu. Claude Georget, un tout nouveau membre de cette année a remporté cette épreuve avec sa maquette Apprentice électrique!*

*«Le plaisir n'est pas terminé! Notre soirée de remise des prix aura lieu ce 7 novembre. Merci à tous les participants et à tous les observateurs!»*

## ON COMPTE LES JOURS

J'ai déjà hâte aux événements de 2016 et j'espère rencontrer plusieurs d'entre vous en cours de route. Bons vols! ✈

# South East Ontario (L)



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

As the year draws to a close, so does my term as Zone Director. It has been an honour and a privilege to represent Zone L at the Board level in MAAC. It has been a huge learning experience for me and it has been a lot of fun. It has provided me with the chance to meet many people that I would have never met and it has also had its challenges. At times, the role has been very challenging and sometimes frustrating. I guess it really is no different than many aspects of life.

MAAC has made many changes over the last three years during which I have been involved and it has been very rewarding to have been part of that process. I would have liked to stay on longer to continue working on some of the new and exciting things to come, but I have to focus my attention elsewhere for the time being. If I do have more free time in the future, I would love to run again for Zone Director and represent this zone.

Over the past three years as Zone Director, I have seen many things at each of the MAAC, Zone, and club levels. I want to say a few things about what I've seen, primarily to the clubs and zone.

The hobby of aeromodeling, in all its forms, is just that... a hobby. Many of us stumble upon it and many of us have had a passion for it since childhood. We all do it for the love of the hobby, to get away from the daily stresses of life, and most importantly, for the camaraderie of sharing our passion and fun with others.

All too often, I have seen that part get lost... fun being no longer the priority. Too often, I have seen politics and personalities come to the surface and the joy of the hobby gets lost.

I have received many e-mails, many phone calls from different people with concerns and grievances. Some issues were not that big and others got blown completely out of proportion. It is not a Zone Director's place to get involved in club politics and issues; all I could do was offer some suggestions and/or ideas as a person looking in from the outside.

Every issue I was approached with could have been solved with a simple phone call and a sit-down over a cup of coffee as long as both sides were willing to listen to the other. Sadly, that wasn't always the case.

Our zone has some challenges, primarily usable locations for flying sites. We have had some clubs uprooted and some forced to shut down because of urban development.

Why did I change topics? Well, we all need to work together to preserve our hobby. We are constantly under attack from outside forces, which is hard enough without having our own internal struggles. I would like to see all clubs and all of our members step back, look inwards, and ask yourself why you are in the hobby. What are the rewards? Why do you do it? Then look at the challenges we all face as modelers and as clubs.

Going forward, we should all be working towards that common goal. Fun, Flight, and Friendship.

Now, with all that said, I would like to call for a motion to adjourn ✈

# SUD EST ONTARIO (L)



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

Au moment où se termine l'année, j'en fais de même pour mon mandat à titre de directeur de zone. C'était un honneur et un privilège de représenter la zone L auprès du Conseil de direction du MAAC. C'était aussi un gigantesque apprentissage pour moi mais je m'y suis amusé. Cela m'a donné l'occasion de rencontrer plusieurs personnes que je n'aurais jamais croisées. Et les défis étaient au rendez-vous. Parfois, ce rôle a comporté sa part de grands défis et c'était parfois frustrant. Je crois bien que cette situation ressemble à bien d'autres aspects de la vie.

Le MAAC a apporté plusieurs changements au cours des trois dernières années, la période durant laquelle je m'y suis impliqué et c'était gratifiant de faire partie du processus. J'aurais aimé demeurer en poste plus longtemps afin de travailler aux nouveaux développements qui s'en viennent mais pour l'instant, je dois me concentrer sur d'autres activités.

Si j'ai un peu de temps libre à l'avenir, j'aimerais bien me présenter une fois de plus à titre de directeur de zone pour la représenter.

Au cours des trois dernières années en poste, j'ai observé bien des choses au sein du MAAC, de la zone et des clubs. Je veux me prononcer sur ce que j'ai vu, surtout chez les clubs et dans la zone.

Le passe-temps de l'aéromodélisme -- sous tous ces volets -- demeure précisément cela... un passe-temps. Plusieurs d'entre nous y tombons un peu dedans comme dans la marmite de potion magique et pour plusieurs d'entre nous, nous avons entretenu cette passion depuis notre enfance. Nous nous livrons à cette activité pour l'amour du passe-temps, pour s'évader du stress de la vie quotidienne et surtout, pour la camaraderie par laquelle nous partageons notre passion et que nous nous amusons avec les autres.

Trop souvent, j'ai vu des gens perdre de vue cette motivation... le plaisir n'était plus une priorité. Trop souvent, j'ai vu des personnalités s'entrechoquer et la politique s'en mêler, si bien que le

plaisir du passe-temps était relégué aux oubliettes.

J'ai reçu nombre de courriels et plusieurs appels téléphoniques de la part de personnes qui s'inquiétaient ou qui se plaignaient. Certaines problématiques n'étaient pas très sérieuses tandis que d'autres prenaient des proportions insoupçonnées. Ce n'est pas le rôle d'un directeur de zone de se mêler de la politique des clubs et de leurs problèmes; tout ce que je pouvais faire, c'était d'offrir quelques suggestions et des idées en ma qualité d'observateur depuis l'extérieur.

À chaque problématique qu'on m'apportait, un simple appel téléphonique et une discussion, café en main, aurait suffi à la résoudre, en autant que les deux parties étaient disposées à écouter l'autre. Malheureusement, ce n'était pas toujours le cas.

Notre zone vit à l'heure de certains défis, surtout en rapport avec des emplacements de vol utilisables. Certains clubs ont dû déménager leurs pénates et

*continued on page 28*

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

Marian et moi nous sommes rendus à une magnifique fête — le 22 mars — afin d'honorer Lloyd Switzer et de lui présenter son Prix (du MAAC) de l'accomplissement d'une vie. Plusieurs membres de sa famille et de nombreux amis étaient de la fête.

Lloyd est actif au sein de notre passe-temps depuis plusieurs décennies et il a construit sa première maquette à la fin des années 1930. Depuis, il a construit et piloté de nombreuses copies volantes et les a utilisées pour participer à des concours. Il a aussi agi à titre de juge lors de plusieurs ralliements de copies volantes. Lloyd a aussi formé de nombreux élèves-pilotes et en 2013, il a mis un terme à ce rôle en sa qualité d'instructeur en chef au Club SWOOT, après avoir soufflé 90 chandelles.

Ses presque trois décennies à enseigner aux élèves-pilotes comment construire et faire voler une maquette, son implication au sein de concours et ses excellentes aptitudes de leadership lui ont valu ce prix. Félicitations, Lloyd, vous êtes un homme aussi méritant qu'humble.

Il a aussi fallu qu'un bon ami reconnaisse les réalisations de Lloyd pour ensuite mettre en branle le processus de candidature. Merci à Joe Varghese et à sa détermination afin que ceci se produise.

Peter Doupnik nous a fait parvenir le rapport suivant :

*« Cette année, je m'étais promis de me déplacer à des rassemblements à l'intérieur et à l'extérieur de la zone. Mon critère tout simple, c'était que ceux-ci soient amusants et qu'ils offrent quelque chose d'unique. Voici mon résumé des sept auxquels je me suis rendu.*

*The Jet-Boys are Back! From page 31*

backyard. 'Let's do it again' was quickly voiced by everyone who attended... and that's a good thing! Keep an eye out for a posted JOI event date for 2016 we are sure to start threads on www.rccanada.ca.

I can't say enough for the great photo's provided by Larry Ingram of Ottawa who simply can't be matched

*«La saison a débuté avec Forest Jets. Cet événement est le premier ralliement de la saison, celui-là au cours duquel de nouvelles maquettes inscrivent leur vol inaugural. L'atmosphère à la fois sympathique et détendue aide assurément les nouveaux pilotes à se calmer les nerfs.*

*«Venait ensuite un nouveau rassemblement, celui d'Iroquois (dans l'Est ontarien). Ken Park était le maître d'œuvre. Le décor ambiant et la chance de revoir des amis du Québec valaient à eux seuls le déplacement. J'ai aussi amélioré mes aptitudes de pilotage en présence d'une piste étroite.*

*«Un de mes rassemblements préférés, c'est Chatham Scale. J'ai eu l'honneur de présenter le Prix de l'accomplissement d'une vie à Norm McLellan. Si vous aimez beaucoup les grosses maquettes complexes, vous ne pouvez manquer celui-ci.*

*«Un autre point fort pour moi cette année, c'était de me rendre au plus gros ralliement de jets de l'Ontario, Wingham Jets, qu'organisent Blair Howkins et son équipe. Ce rassemblement attire des pilotes commandités qui donnent un coup de main aux autres afin de régler leur maquette et d'exécuter leur vol inaugural. Les pilotes de démonstration (commandités par des fabricants) ont offert tout un spectacle.*

*«Venait ensuite le tout premier Fun-fly de la zone Sud-ouest, à Goderich. C'était un rassemblement de trois jours qui mettait en vedette le spectre entier de l'aéromodélisme, des appareils de vol circulaire aux jets. Ont suivi un souper et la distribution des prix de présence. Si vous habitez notre zone, essayez de vous y rendre l'année prochaine; vous ne serez pas déçu.*

*«Le rassemblement de copies volantes de Kitchener-Waterloo est toujours agréable à visiter. La météo n'était pas à son meilleur mais la participation a tout*

with the camera. We are so lucky to have him on our JOI team. It is also important to note that this event could of never happened without the cooperation of Model Airplane Association Canada (MAAC) the Township of South Dundas and the Airport Management of Iroquois and all the volunteers who were eager to see the Jet-boys come back. ✈

de même été bonne. J'ai beaucoup aimé les copies volantes qui ont volé au cours de l'heure du dîner.

*«En septembre, j'ai été l'hôte d'un ralliement de quatre jours à l'aéroport, ThunderThrust over Chatham-Kent. Quelque 26 pilotes ont piloté plus de 50 jets, à quelques jours de la fin de la saison. Trois nouveaux appareils ont effectué leur baptême de l'air et leur vol respectif a été couronné de succès. C'est typique de ce rassemblement, les activités de soirée ont été bien reçues. Nous avons discuté de plusieurs idées et échangé sur les pratiques exemplaires en vol.*

*«J'aimerais remercier tous les bénévoles qui travaillent d'arrache-pied pendant chacun de ces rassemblements. Organiser de tels événements exige beaucoup de travail de coulisse de sorte à ce que nous, les participants, puissions nous amuser!*

*«Je lance un défi à chaque club : organisez un événement qui rassemblera les modélistes et qui saura attirer le public. Faites en sorte que votre événement se déroule sur deux jours afin d'obtenir une marge de manœuvre pour les pilotes qui doivent voyager ou selon la possibilité de mauvais temps.*

*«Joyeuses fêtes de la part de l'équipe de Bryan Mailloux, Bryan Hewitt, Frank Klenk et moi-même.» ✈*

Sud Est Ontario (L) suite de la page 27

d'autres ont été forcés à cesser leurs activités en raison du développement urbain.

Pourquoi ai-je changé de sujet? Eh bien, nous devons travailler ensemble afin de conserver notre passe-temps. Des forces extérieures nous attaquent souvent et cela est bien assez difficile sans que nous soyons en proie à nos propres luttes intestinales. J'aimerais voir tous les clubs et tous nos membres prendre un recul et se regarder soi-même en se demandant pourquoi ils évoluent au sein de notre passe-temps. Quelle est notre récompense? Pourquoi exercez-vous cette activité? Ensuite, examinez les défis à relever à titre de modélistes et de clubs.

À partir de ce moment, nous devrions tous être en train de viser ce but commun : plaisir, vols et amitiés partagées. Maintenant que j'ai dit tout ça, j'aimerais recevoir une résolution d'ajournement. ✈

# South West Ontario (M)



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

Marian and I attended a wonderful party on March 22nd to present and honor Lloyd Switzer with his MAAC Lifetime Achievement Award. Several family members along with many friends attended.

Lloyd has been involved in this hobby for many years and built his first model in the late 1930s. Since then, he has built and flown many scale projects and competed with them. He also served as a judge at many scale rallies. Lloyd trained many students and in 2013, he completed his role as the Chief Flying Instructor at the SWOOT club, after his 90th birthday.

Nearly three decades of teaching new pilots to build and fly, being involved in competition, and excellent leadership skills have earned him this award. Congratulations Lloyd, you are a very deserving and humble man.

It also took a good friend to recognize and nominate Lloyd at his zone meeting. Thanks to Joe Varghese for all his determination to make this happen.

Peter Doupnik has the following report for us:

*"This year, I promised myself to travel to events inside and outside of my zone. My criterion was events that offered fun and something unique. Here is my summary of the seven events.*

*"The season started with Forest Jets.*



## Tell us your stories

We are looking for a few great stories!

Articles should be about 475 words with 4 to 6 photos.

Model Profiles should be about 300 words with 4 to 6 photos

editor@ModelAviation.ca

## Racontez-nous une histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées et des histoires sensationnelles.

Les articles proprement dit devraient compter environ 475 mots et comporter de 4 à 6 photos.

Les profils de maquettes devraient compter environ 300 mots et comporter de 4 à 6 photos.



*This event is the first jet rally of the season where many new models get their maiden flight out of the way. The friendly and relaxed atmosphere help calm the nerves of rookie jet pilots.*

*"Next came a new jet event in Iroquois. Ken Park was the mastermind behind this event. The scenery and a chance of meeting up with friends from Québec made the trip worthwhile. It also improved my narrow runway skills.*

*"One of my favorite events is Chatham Scale. I was honored to give Norm McLellan his Lifetime Achievement Award. If you are a fan of large and complex scale aircraft, this is a must-attend weekend.*

*"Another highlight for me this year was attending the largest jet rally in Ontario. Wingham Jets is put on by Blair Howkins and his team. This event brings in many sponsored pilots who help out with airplane set up and maiden flights. The factory demo pilots put on a great show.*

*"Next was the first annual Southwest Zone Fun Fly in Goderich. This was a three-day event that showcased all types of model aviation ranging from control line to jets. This was followed by a dinner*

*and a great prize table. If you live in the zone, try to make it next year; you won't be disappointed.*

*"The Kitchener Scale Rally is always fun to visit. The weather was not the best but the turn-out was still good. I really enjoyed the scale models and the noon-time show.*

*"In September, I hosted a four-day jet rally, ThunderThrust over Chatham Kent Airport. Twenty-six pilots flew over 50 jets to close out the season. Three new jets had a maiden flight, all with great success. Typical for this event, the evening activities were well received. Many ideas and best practices were discussed and shared with each other.*

*"I would like to thank all the hard working volunteers who helped during each of these events. There is a lot of work that goes on behind the scenes just so the rest of us can have some fun!*

*"I challenge every club to host an event which will bring modelers together and engage the public. Make your event at least two days to allow for traveling and the possibility of poor weather.*

*Happy Holidays to all from the team of Bryan Mailoux, Bryan Hewitt, Frank Klenk and myself." ✈*



Keith Morison  
403.510.5689  
Keith@Morison.ca

- Photography/Video.
- Contract Publishing .
- Public Relations.
- Project Management.
- Event Planning.
- Consulting/Planning





*Opposite:  
The pilots who came out for Jets Over Iro-  
quois*

*Clockwise, from above:  
Tevor Brum's CARF T-27 Tucano turbo-prop  
Martin Lefebvre's scratch built Vampire with  
WREN-54  
Greg Hope's JTM 90mm EDF Viperjet on  
Landing  
Jeff Lynds' CARF Tudor Snowbird taking off  
Jeff Daly's Skymaster F4 Phantom*



# The Jet-Boys are Back!



STORY BY EVENT DIRECTOR KEN PARK,  
PHOTO'S BY LARRY INGRAM

Since losing the Bellville Jet event, I have very much missed having a major jet event in our own neck of the woods. After a decade of driving hours to someone else's event, it was becoming a bit of an embarrassment. In November 2014 I stumbled across the Iroquois Airport, owned by the Township of South Dundas, on Googlemaps. I did a double take when I noticed the 2000ft runway on my screen.

I called some fellow Jet buddies and we arranged a tour of this facility. We felt the site had huge potential, but also had a definite no-fly zone over a golf course and swimming beach at the east end. Brent Norman, our club's Jet committee man, and I made a proposal to the Mayor and town counsel of South Dundas to host the Jets over Iroquois event. There was some insurance issues to be settled, but they were interested... it was game on.

It's a 40 minute drive from the Ottawa Radio Control Club to the town of Iroquois, but we also got a huge logistical support from the nearby Cornwall Radio Control Club with Roger Belanger and his team, who brought along the lion share of the set-up equipment. So like two travelling circuses, we all converged on July 3, bringing in everything needed for this event. Everyone knew their jobs putting up tents, signs, crowd control fencing etc. We officially took control of the airport by putting out huge white "X's" at each end of the runway and a NOTAM posted we had control of the airport for the next 48 hours from noon Friday till noon on Sunday.

My better half Deborah worked the registration table and was amazed to show 20 pilots registered on the Friday most taking advantage of the time needed to do any adjustments before the big show on the Saturday. Team JOI were spread out all over the park and the use of Walki/Talkie's was a must we even put up a guard tent at the end of the east runway so we could monitor the pilots flying near the limits of that No-Fly-zone. This worked great and the pilots quickly picked up on the landmarks needed to ensure they kept safely clear.

This event was open to the public free of charge and the towns Iroquois Lion Club provided the food all day Saturday. We estimate the crowds between two and three hundred.

As with any event you're going to have those who are there to fly and fly a lot and those who just bring their beauties out to

be seen. Jeff Lynds from Columbia, CT, is known for flying a lot, and fly a lot he did. Jeff has been running his own event at Columbia CT for the past ten years and had some great advice for our group that was extremely helpful. Jeff was crowd favorite with his CARF Tudor Snowbird along with that smoke system.

On top of his duties as Air Boss for the event, our own Jeff Daly got in some flying in with a BVM Supper Bandit and an Skymaster F4 Phantom II with a Turbine that was loud but had a wicked grow/howl/whistle that kicked in at 2/3 throttle. The dark greens camo looked amazing and it was a show stopper every time he flew.

Martin Lefebvre of Charlesburg, QC, has a real passion for designing from scratch everything he fly's this included an impressive A-10, Vampire and even a turbine-powered Heli. Martin did a great demo flight with the Heli and he easily flew all the way around the large windsock on the field.

Rocking it old school was Eric Dainty of Ottawa who was still flying on 72MHz flying a OS 90 2-stroke on pipe ducted fan. Eric was the limbo king doing some nice rock steady low passes with a gloss black Jet Legends MIG 29.

Trevor Brum from Burlington Ontario whom we call 'Mr Smoke On' pleased the crowds with his smoke system in his CARF T-27 Tucano Turbo-prop plane, done up in Brazilian Air Force colors. This model had an amazing colorful scale presence whether on the ground or in the air. When he had that need for speed Trevor would let loose with CARF Lightning doing some unlimited corkscrewing verticals that had the crowd gasping!

The pilot skill level at JOI varied from the very experienced to the rookies who were relatively new to turbines wanting to log that valuable stick time that this event offered with a ½ day practice on the Friday and again on the Sunday. Richard Delpae of Gatineau Quebec was seen flying his Boomerang ELAN with our Air Boss Jeff Daly at his side several times over the weekend and I watched his confidence build with each and every flight. I was so glad to see this type mentoring action going on. I know all those who managed to do the take-off and then stick that landing on the 23ft narrow runway had to work for it.

Mission accomplished! We finally put a major jet event back onto the summer flying calendar and this one was in our own

*continued on page 28*

# Lethbridge Airshow



By Kim Gunn  
Secretary, WWR/CC

The Lethbridge and district Windy West R/C Club was given the opportunity to perform a MAAC-sanctioned flying demonstration in front of thousands of enthusiastic airshow patrons at the Lethbridge International Airshow. "This was a terrific opportunity to publicize our up-coming Huckfest event," said WWR/CC President, Jeff Hollan. "It has been a number of years since local R/C flyers have been invited to promote the hobby, and our club in particular, at this airshow. A lot of interest was shown in R/C flight and IMAC at our static display booth."

"Meeting the demands of Airshow Officials, Transport Canada, and MAAC was no easy feat," continued Huckfest Chairman, Merv Sauerberg. "The numerous meetings, conference calls and paperwork were only part of it."

Each plane was subjected to an extensive mechanical /reliability inspection and their airworthiness signed off. On the day prior to the show, pilots Roger Oertli (Yak 55), Merv Sauerberg (MXSR-2), George Hancsicsak (pattern), Gabriel Mugli (Extra 300), Lorne Loudon (Extra 330) and Travis Fletcher (Extra 300) – all very experienced pilots – were originally scheduled to demonstrate flying proficiency to Showline Airshows' Air Boss, Donna Flynn. These six pilots share a total of 165+ years R/C flying experience between them.

Since FLYNN had initially decreed the flight line would be some 150m from the spectator barricades, only large-scaled aircraft were to be flown to ensure 3-D maneuvers could be seen at that distance. That 'safety lane' was ultimately changed to 300+m so utilizing the larger planes was an absolute neces-

*From left, Gabriel Mugli, George Hancsicsak, Merv Sauerberg, Travis Fletcher, Lorne Loudon, and Roger Oertli at the Lethbridge Airshow.*

sity. Further, all g-force procedures had to be outward bound and no maneuvers were permitted crowd-side of the runway. 'Planes in the air means bums in the seats' is a popular airshow refrain so a seasoned pit crew – experienced pilots themselves – were to be there to ensure individual pilots' planes were immediately serviced and ready to go.

The wind came up early but, as been said many times before down here, 'if you can't fly in a little wind, you don't fly in Lethbridge.' But, it wasn't the weather that caused the group grief, it was the clock! Originally they were scheduled to fly a 45-minute segment between 10:00 and 11:30 a.m. on the Saturday morning. Unfortunately, the 'pilots' meeting' ran late so that got pushed back to an 11:00 a.m. start time ... and then it was 12:00 o'clock. Sadly it was 12:30 p.m. before they finally got the go-ahead to get planes up. However, since show officials had restricted them to two planes in the air at any given time, only four of the six pilots had opportunity to fly before, some 15 minutes later, they all got waved off the tarmac; the official Air Show opening ceremonies commenced a few minutes after that.

As might be expected, the much abbreviated time-slot was very disappointing to both to pilots and crews. None-the-less, crowd response to what the pilots were able to put out there was most positive and comments expressed were very favourable. Most seemed to realize the skill-sets required and more than one mother was overheard suggesting to children at-hand that R/C flying was something "you and your father should try..." ✈

# Guardian 2D/3D Stabilizer



By Mark Betuzzi  
26605L

Technological innovations never cease to amaze me. I have a fair number of the Eagle Tree products including their Data recorder, the GPS recorder, The G Force recorder and the servo current analyser. The latest product of Eagle Tree that I purchased is a flight stabilizer called the Guardian 2D/3D Stabilizer.

From the Eagle Tree product information: *'Master your Skies! Whether you fly gas or electric models, wings, foamies, sailplanes, or just about any other fixed wing model, the Guardian is for you! Is it moderately gusty or windy? The Guardian helps compensate for non-ideal flying conditions. The Guardian helps your plane fly like it's a perfectly calm day!'*

The installation into my 10 year old Parkzone Typhoon took about an hour. It helps to have a receiver with 2 spare channels, but one extra receiver channel with a 2 or 3 position switch is all you need. Preliminary setup is accomplished with a few programming changes to your radio transmitter and using a computer to a micro USB connection to the Guardian for final tuning before test flying. Before your first flight, you have to make sure the Guardian will input the correct flight correction to bring the plane straight and level while in the 2-D mode. There are 3 trim pots available for roll, yaw and pitch to make the necessary setup adjustments.

I test flew and trimmed the Typhoon with the Guardian shut off. Once trimmed out, you can now fly the model in the 2D mode. From any attitude or flying angle, letting go of the transmitter sticks and the plane returns almost immediately to straight and level flight. In 3 D mode, it will stay on track to the direction you point it to go.

With the park model Typhoon, I was amazed in the 2D mode at how quick it would return to straight and level flight from any angle.

With the Guardian In 3-D, this once untameable airplane would now perform a hover, it is absolutely amazing. It is also capable of now flying very slow, straight and level, just above stall speed. On one very windy day with winds gusting to 25 miles per hours (40 kilometres per hour) I put the plane in 3-D mode with heading hold. The plane was rock solid and only required throttle management to maintain altitude. Further information is available from the Eagle Tree website.

Other similar flight stabilizer products on the market include Flex Innovations - the Aura, Bavarian Demon products or items from PowerBox.

There are planes available with flight stabilizers built right into the receivers. such as products from FlyZone, or E-Flite. Check out Web for more information on these innovative products. ✈

# SUKHOI SU 15 FLAGON

By Michael Levy

The Sukhoi Su-15 bearing the NATO designation "Flagon" was one of the last supersonic interceptors developed by the Soviet Union during the 1960s Cold War. The Flagon represents a natural evolution of its two predecessors, the Sukhoi Su-11 and Sukhoi Su-9 which were becoming obsolete as NATO introduced newer and more capable strategic bombers.

The Su-15 made use of a large proportion of components from these aircraft, the wings and tail of the Su-15 are almost completely unchanged from those of the Su-9/11, although it was fitted with two Tumansky turbojet engines and a more advanced radar.

However, its take-off and landing speeds were extremely high, with a take-off speed of 247 mph for early delta-winged 'Flagon-A'. Later versions had a larger, "kinked" wing which would reduce the takeoff and landing speeds. Maximum speed at altitude was Mach 2.5.

The Flagon usually carried four R-98 missiles (two infrared and two radar homing), and standard practice was to fire the IR homing missile first because the IR missile had a nasty tendency to lock on and go chasing after the radar homing missile instead of its intended target. It established notoriety by shooting down Korean Air Flight 007 after it strayed in Soviet restricted airspace, killing all 269 passengers and crew on board.

Without question, the Su-15 Flagon is a stunningly good looking airplane. Yet it has none of that warm, cuddly feeling of your grandmother's F-9F Panther, nor the sex-appeal of an F-14 Tom-

cat. Quite the contrary, it has a stark, sinister appearance shaped by cold-war prejudice matched only by its infamous reputation.

If it were human, the Flagon would no doubt be a psychopath, feeling more at ease smoking stale cigarettes in a dingy KGB office than sipping café au lait in a Paris bistro. And if it were able to make love, it would jump in bed, have quick sex, get dressed and walk out of the house without a word, oblivious to the enraged girl throwing an empty bottle of Vodka at him from the window. But.. hmm, I think I'm getting a bit carried away here... so where was I? Oh yes, building instructions!

## BUILDING INSTRUCTIONS

I do not really have the time or the patience to build a Su-15 Flagon from scratch so I figured the only other solution was to find a model which I could somehow modify to make it look like a Flagon. I looked at dozens of EDF models but none came close to anything that resembles the Su-15 until I came across the FMS Mirage 4000. I took measurements, did some calculations and figured out that it would be possible to transform it into a Flagon without too much work.

The only trouble was that the model was discontinued and no one seemed to carry it anymore. Then, I remembered that the local hobby shop had on sale an FMS Mirage 4000 hanging from the ceiling. It was not in very good shape so I bargained the price and carried home my trophy which was to undergo extensive reconstructive surgery.

The Mirage wing was quite large, by contrast the Su-15 wing is tiny and I would necessarily have to increase its size to make the model airworthy. I opted for a conservative approach of removing a crosswise section from the original Mirage wing of only 3 inches, immediately in





front and parallel to the ailerons, figuring that it would be easier to eventually reduce the size of the wing further than to add a section should the wing prove to be too small.

The remaining back part of the wing and aileron section was then glued to the front section. However, the wing thickness of each part was no longer the same; the trailing edge of the front section was now thicker by about 5 mm than the leading edge of the back section so I had to carefully slice off a thin wedge of the front section using a saw blade in order to have the same thickness. This was followed by sanding of the top and bottom of the wing and filling gaps with light putty.

A modification to the wing to match the Flagon "kinked" wing was made using a foam insert. The wings were covered with aluminum monokote trim and painted over.

The rounded Mirage air inlets were removed and replaced by square inlets fashioned from foam taken from the discarded wing section. The vertical fin was reshaped with an Exacto blade and sanded to shape.

The horizontal tail section was scavenged from my defunct 64 mm F-4D Skyray. The canopy is a Freewing F9F Panther canopy ordered from RC Castle. The extended nose section was fashioned out of a two Liter soda pop bottle with a plastic Perrier bottle in front. The nose cone was made out of a simple rolled up paper sheet stiffened with Monokote trim. Wing fences were made of thin plastic. A cheater hole was cut out under the center section. The original FMS retracts which were in bad shape, were replaced by HK servoless retracts for small models.

The model was pre-painted with Humbrol #11 silver paint followed by sanding in order to remove imperfections in the foam, light putty was also used. Wherever imperfections persisted, I would apply additional coats of Humbrol paint and sanded until perfectly smooth. The final painting was made



Power system: 70 mm fan  
ESC: 60A, Battery: 1550mAh  
Length: 49.5 cm

Width: 31.5 cm  
Weight: 900 gm (W/O battery)  
Power to weight ratio: Over 1:1

using Tremclad aluminum spray paint, in very light coats, sprayed at a distance of 30 inches as this allows the propane in the paint to evaporate and avoids melting the foam.

#### FLYING THE FLAGON

I used an Eagletree 2D3D Guardian flight stabilizer on the initial flights. The first two flights were quite unnerving as the Flagon appeared way out of trim on both pitch and roll axes, with a bad tendency to porpoise up and down. I managed to land the plane without harm but was quite concerned about the porpoising effect.

I narrowed down four possible causes of the pitch instability: tail-heaviness, flight stabilizer oscillation from too much gain control, excessive elevator throw, or pilot overcompensation from elevator being out of trim. Adding nose weight and lowering the flight stabilizer gain pitch setting on the second flight did not fix the problem and I was left with two last options to try out, so for the third flight,

I reduced elevator throw and gave it more elevator up trim. These last adjustments led to a spectacular flight, the Flagon proving itself to be extremely stable and airworthy. It demonstrated an amazing ability to float realistically through the air at very slow speed without any nasty tendencies, with more than ample power to spare for high speed fly-bys and almost vertical climbs. In fact, I could have made the wings smaller and more scale but the Flagon is such a good flyer that I probably will leave them as they are.

As an added bonus, the 10 Blade Change Sun fan coupled to a 6 cell battery gives a very impressive turbine sound on the ground and in flight.

The following Youtube video shows the Su-15 Flagon in flight. <https://www.youtube.com/watch?v=C8LZP1tivNw> Enjoy. ✈

# 70 Years of Model Aviation



## A TRIBUTE TO JIM SMITH, MAAC 18L

By Randy Smith

I have written a lot of articles about RC Pylon. I write as the MAAC RC Pylon Chairman and I write for the National Miniature Pylon Racing Association in the USA. This article, however, is perhaps the most difficult, and the most important to write.

Why is it important? I'm 54 years old. My Dad, Jim, is 85 and battling a nasty cancer. No one knows the prognosis but I have a feeling it's not good. For the last while, in every issue of Model Aviation Canada, I read yet another obituary of one of MAAC's long standing members. These articles are nice but they fall silent on the one person they honor. I feel that's kind of sad. For this reason, I write this article for you, and my father, to read before it's too late.

I don't recall many details about when Dad's interest in model aviation began but the fact that his MAAC number is 18L tells you it started very close to the origin of MAAC. I recall him telling me stories of the founding members of MAAC and how he came to join the organization shortly afterwards. I also recall him telling me that his first kit was obtained from a cereal box top offer. It wasn't long until just building and flying model airplanes for fun wasn't good enough. Dad had a competitive streak that quickly led him to build free flight models for competition. I seem to recall he earned a number trophies here and there.

Of course his interest in model aviation extended to full scale airplanes as well. He learned to fly in an Aeronca 7AC Champ powered by a 65 Hp engine in the late '40s. I recall him telling me that this was fun until you've taken all your friends for a ride and then the weather turns bad. I think he was encouraging me to keep my feet on the ground and pursue model airplanes instead.

His free flight models led to control line models. It was through control line that Dad introduced me to model aviation around 1969. Growing up, I recall seeing many of his control line stunt models hanging on the basement wall. The McCoy Redhead .35 motor seemed to be the engine of choice. He also had a model with some kind of huge .60 in it that scared the daylight out of me.

When I was about nine or ten years old, we built my first control line kit together. It was a Rearwin Speedster kit from Sterling models. I remember looking at the kit longingly on the shelves of Collins Hobby Shop in Saskatoon. It seemed like forever before we bought the kit complete with Ambroid glue (ah, the smell), T-pins, tissue paper and dope (ah, the smell...). Dad was a craftsman of every detail and had such patience to build a straight and true model. I recall him telling me, "anyone



1949; Jim Smith of Saskatoon is shown receiving his grand champion award in a model airplane contest held in Windsor, Ontario. Jim, a student of the Ford Trade School, won four trophies at the meet. Class B, C, and D Speed as well as control line stunt. Fred Armstrong, district Sales Manager for Chrysler-Plymouth-Fargo division of Chrysler Corporation is on the left making the presentation

can ASSEMBLE a model, but it takes skill, patience and attention to detail to BUILD a model".

It was in Grade 9 that I saw my first RC model. It was a Sterling Models Fledgling powered by an Enya 35. I was awestruck by what could be possible with this model airplane. No strings attached. Complete freedom of flight. I came home from school that day and said to Dad, 'we have to get into this!'

At age 13, I started RC modeling with Dad and we joined the Hub City Radio Control Club in Saskatoon. Dad was always very supportive of my RC 'career,' and that support has been unwavering ever since. We built and crashed RC models together. I recall one day when we left the house with three models

excited to fly them on a lazy summer Sunday. We returned home with every one of them damaged. It was a happy day when we would walk in the house and declare to my mother, 'We didn't crash! No damage!'

I believe my Dad's early support of RC modeling set me in motion along my career path as a mechanical engineer. Reading plans and building a model step by step to yield a fine finished product sparked my interest and success in manufacturing engineering as a university graduate.

Dad's support and assistance in the pit area continues to this day. He

*continued on page 37*



Sixty-six years later, Jim Smith supports son Randy Smith at the NMPRA Q40 Championship RC Pylon race at the Sepulveda Basin in Los Angeles, California

# Beginner



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

It has been a fairly good flying season for the last few months across Canada. I have been gathering information on how many youngsters and beginners have been joining our ranks. Thankfully, the numbers have been increasing.

I had been worried that interest in flying model aircraft was only a thing enjoyed by mature fellows who could afford to go out and fly on the weekends. Now, I see that more juniors are coming out and registering with us.

Whether it is for the insurance or the

instruction, it doesn't matter. The main thing is that the area of interest is shifting from the personal playstation to watching their airplane do tricks in the air.

Some of the aircraft have been transformed into drones or quadcopters. Not to worry. The technology and the theory are there.

One of my concerns was the lack of construction skills that I was brought up on. I am disappointed that not many planes are being built. Mind you, in most cases, there is still some assembly required. In areas where the beginner doesn't know how, there is always the knowledgeable parent or club member

who can come to his or her assistance.

Youngsters thrive on challenges and competition. If you can develop an event where there is something for beginners to try, it may bring out the ones who are just starting out to try their hand at it. Limbo challenges, pylon races for trainers only, carrier or spot landings or balloon busting are a few that come to my mind. I'm sure that you can come up with other fun events.

Just a short one this time, if you have any pictures of beginners and their planes, please send them in with the people's names, so that we can publish them. ✈

# Débutant



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

La saison a été assez bonne au cours des derniers mois à travers le Canada. Je récolte de l'information sur le nombre de jeunes et de débutants qui se joignent à notre association. Heureusement, ces statistiques augmentent.

Je m'inquiétais de ce que l'intérêt pour le vol de maquettes d'aéronefs ne se manifeste qu'après des modélistes un peu plus âgés qui peuvent se permettre de sortir au terrain les fins de semaine. Maintenant, je constate que davantage de jeunes se déplacent et qu'ils s'inscrivent au sein du MAAC.

Qu'il s'agisse de la protection d'assurance ou pour l'instruction qu'offrent

les clubs, cela n'a pas vraiment d'importance. Le principal, c'est que l'intérêt soit en train de se déplacer de la console de jeu aux acrobaties de leurs appareils.

Quelques-unes de ces maquettes sont devenues des drones ou des quadricoptères. Il n'y a pas lieu de s'en faire. La technologie et la théorie sont au rendez-vous.

L'une de mes inquiétudes, c'est de ne plus voir l'aptitude de construction chez les nouveaux comme ce que j'ai appris lorsque j'étais moi-même plus jeune. Je suis déçu que si peu d'avions soient construits de toutes pièces. Malgré qu'à bien y penser, en la plupart des cas, il faut encore assembler les composantes. Si un modéliste débutant ne sait pas comment s'y prendre, un parent ou un membre de son club pourra toujours lui

donner un coup de main.

Les jeunes adorent les défis et la compétition. Si vous mettez au point un événement qui laissent ces débutants essayer quelque chose, cela pourrait faire sortir ceux qui débutent au sein de notre passe-temps; ils voudront peut-être essayer le concours de limbo, les courses autour de pylônes uniquement pour avions de formation, des atterrissages de porte-avions ou de précision ou encore, l'éclatement de ballons. Voilà tout juste quelques suggestions. Je suis persuadé que vous pourrez penser à des épreuves intéressantes.

Dernière remarque : si vous avez quelques photos de débutants et de leur avion respectif, veuillez m'en envoyer (avec le nom des acteurs) de sorte à ce que nous puissions les publier. ✈

70 Years of Model Aviation From page 36

attends nearly every pylon competition from Saskatchewan to Alberta and the biggest competition of them all in Phoenix, Arizona every winter. He's there to hold my model for an engine run-up in the morning. He is scorekeeper and registrar for contests in Calgary and Saskatoon. He is always willing to help any of the racing guys; but they must patiently listen to a story from the old days of Sport Pylon racing or Formula One and Canadian 500.

In recognition of his years of service and contribution to model aviation and RC pylon racing, the Hub City Radio

Control Club in Saskatoon recently bestowed him with a lifetime membership to the club and the Canadian Prairie Pylon Racing Association has done the same.

As I look at our hobby today, it is rare to see a father and son or daughter share the hobby together as we have. This is a shame as I feel it was this experience as a young boy, invincible teenager, and enthusiastic engineer that made me the person I am today. Balsa and tissue paper has been replaced by an iPad and the latest gaming app. If today's technology can influence our hobby, perhaps a young boy or girl will

have fun with their Dad racing FPV quadcopters. They will learn about GPS, gyros, and how to program their model to kick ass on the race course the way Dad and I did years ago.

I could go on for pages but there's only room left to say "thanks Dad" for sharing your passion for model aviation with me. Your direction and influence has allowed me to find my passion filled with lifelong friends and experiences that I will never forget. We created memories together - forever. Remember our motto, "We may look slow, but watch us go!" ✈

# GREAT HOBBIES

## EMAX

### 250 Quad Pro Combo CF

- 250 Quadcopter Carbon Fiber Frame Kit
- 2 Pairs of 6x3 Carbon fiber propellers
- CW MT2204-2300KV Motor Set
- 4x Simon ESC 12A Brushless ESC
- 1x CC3D flight controller

Weight: 130g - Height: 78mm - Diagonal: 280mm



EMX1536 - 250 Quad Pro Combo CF Frame/Motors/ESC/CC3D/Props

### 250 Quad Pro Kit

- Pure Carbon Fiber composite construction
- Anodized aluminum parts
- Stainless steel hardware
- Vibration isolated Mobius camera mounting plate
- Choose from three different colors

Weight: 130g - Height: 78mm - Diagonal: 280mm



EMX1535 - 250 Quad Pro CF Frame Kit

### Nighthawk Pro 280

- Available in ARF or RTF with radio
- MT2204 Motors Included
- Integrated Skyline 32 flight controller
- Integrated BLheli 12A ESCs
- RTF includes TH9X radio & receiver
- RTF Requires some assembly

Weight: 440g - Diagonal: 280mm



EMX1550 - Nighthawk Pro 280 ARF Racing Quad  
EMX1550RTF - Nighthawk Pro 280 RTF Racing Quad w/TH9X+Rx

## RAKON<sup>HELI</sup>

### 250 X Quad Racer

- 250 size Quad Racer
- Anodized Aluminum
- Carbon fibre and delrin parts
- Available in four colors

Weight: 63.8g - Diagonal: 250mm

RKH250RQX981 - Quad-X CNC Kit



Color Choices:

## BLADE

### Mach 25 FPV Racer BNF

- SAFE<sup>®</sup> technology makes FPV racing easy
- Multiple SAFE enabled flight modes
- Spektrum<sup>™</sup> AR636QR DSMX<sup>®</sup> quad-racing receiver with pressure sensor
- Requires DSM2/DSMX radio

Weight: 505g - Height: 80mm - Diagonal: 250mm

BLH8980 - Mach 25 FPV Racer BNF Basic



## IMMERSION<sup>RC</sup>

REAL VIRTUALITY

### Vortex ARF Racing Quad

- 285-sized foldable Mini-Quad
- Carbon Fiber and custom injected plastic de
- Integrated full-graphic OSD, with on-screen control of.. everything
- Integrated 40 channel NexWaveRF 5.8GHz
- Integrated Flight Controller

Weight: 350g - Diagonal: 285mm

IMRVX4A - Vortex ARF Racing Quad w/5G8 VTx/OSD/FC/Mtr/ESC



## RCTIMER

### Indy 250 Carbon Quad

- 2.2mm full carbon fiber
- PCB frame
- Plastic landing gear

Weight: 118g - Height: 62mm - Diagonal: 250mm

RCTINDY250 - Indy 250 FPV Carbon Fibre Quadcopter Frame



## Lumenier

### QAV250 Mini FPV

- A 3mm CNC-ed carbon fiber unibody main frame board
- Multiple motor mounting holes to fit a variety of motors.
- "Bumpers" on the end of the arms to protect the motor
- Carbon Fiber airframe with 3mm thick "Unibody" main plate.

Weight: 122g - Diagonal: 250mm

LUM1906 - QAV250 Mini FPV Quadcopter - Carbon Fiber Edition



# YOUR SOURCE FOR RACING QUADS

Team **GREAT HOBBIES**

## RoboCat 270 FPV Kit

- Sleek, lightweight FPV racing frame
- Anodized aluminum stacks
- CNC machined 4mm carbon fiber arms
- Lightweight painted Lexan body



TGHR270CF - RoboCat 270 FPV Quadcopter Frame Kit Carbon

## Q250 Mini FPV Quad

- Great performance at a great price!
- Carbon Fiber composite construction
- Anodized aluminum parts
- High quality metric hardware.
- Vibration isolated Mobius camera mounting plate



Weight: 190g - Diagonal: 280mm

TGHQ250 - Q250 Mini FPV Quadcopter Frame Kit Carbon/GF arms

## RAKON HELI

### 280 Tricopter-Y Kit

- 280 size Tricopter Kit
- Anodized Aluminum
- Carbon fibre and delrin parts
- Available in four colors



Weight: 68.5g - Diagonal: 280mm

Color Choices:

RKH280RY981 - 250 Tricopter-Y CNC Kit



### Sky Strider 280 FPV

- Fast, stable and agile maneuverability
- Carbon composite construction
- Adjustable battery positions
- Durable piano wire landing gear
- One piece anti-vibration camera mount
- Optional angle motor mounts available



Weight: 238g - Height: 115mm - Diagonal: 280mm

SCOMSS - Scorpion Sky Strider 280 FPV Racing Quad Kit

## WINTER FLYING ACCESSORIES

**DU-BRO**



CI-MODEL



JAY DEE SKIS



### 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



Proudly Made In Canada

GHPMITT

Team **GREAT HOBBIES**

Self adhesive LED light strips from Team Great Hobbies are perfect for lighting up your Flite Test aircraft or adding extra visibility for your drone. Sold in 1 meter lengths, they feature a 3-cell balance connector. Soldering tabs make them easy to cut and trim to suit your needs.

Keep flying longer into the evening with TGH LED strip lights!

BLUE TGHXLEDSB  
GREEN TGHXLEDSG  
RED TGHXLEDSR

WHITE TGHXLEDWS  
YELLOW TGHXLEDYS

1M (3') peel & stick LED Light Strip for 3S LiPo



5 colors to choose from!  
TGH LED Light Strips

## Our best price guarantee.



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference** Visit [www.greathobbies.com](http://www.greathobbies.com) for details

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

# Disability Awareness



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

## DISABLED AND FLYING AT YOUR LOCAL FLYING CLUB

Some concerns were brought to my attention about safety and people with disabilities. I do realize that each club will be different but we all need to make an effort to welcome, and help, people with needs. It might mean starting planes at an elevated table that works for the person in a wheelchair, or making other accommodations, but I believe this is something that can be worked out at each club involved.

I know that at my club, there are always willing fellow fliers who are ready to help unload and set up my plane, getting it ready to fly. I can't see why this can't be done safely from a wheelchair or from an elevated table. If it's restrained

properly and everything is done in a safe manner, this procedure should be safe for all involved. Of course, for the bigger scale and aerobatic planes, starting from sitting in a chair is possible.

I don't believe there is one solution that would work for every situation out there, but I'm willing to help in any way possible if your club has any questions regarding increasing accessibility for members.

While it may not seem like a current issue, please look at the layout of your clubs and look at how you might improve things for people with a disability. I think that if we all make an effort to help and figure out a safe way of starting and getting to the flight line, we can open this hobby to all people, not just the able-bodied person.

I, for one, have a fully usable upper body but can't walk to the flight line or get to the ground to start a model air-

plane. Now, that being said and like I mentioned above, I think the club members can figure it out for themselves.

Our hobby of remote control aircraft can be used as a hobby or, in some cases, as a form of therapy. RC has given me the use of my left arm since my strokes. I built and flew a ¼ scale Fokker DVIII as a therapy after my stroke. It turned out perfect! It flew nicely and taught me never to give up hope. It was my friends at my local club who convinced me to try building again and not to give in.

We are looking for new members to sit on the Committee. I would love to have fellow MAAC members join this group. So if you would like to sit on a committee that will make a difference in people's lives, come join me in making this hobby special for people with all abilities.

Please contact me through e-mail or thanks to my phone number listed. ✈

# Aéromodelisme/personnes handicapées



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

## PILOTER MALGRÉ LES HANDICAPS À UN CLUB LOCAL

On m'a rapporté des inquiétudes quant à la sécurité et les personnes ayant un handicap. Je sais bien que la situation de chaque club différera mais nous devons tous faire un effort afin d'accueillir et d'aider les personnes ayant des besoins particuliers. Cela pourrait signifier qu'il faille faire démarrer des maquettes d'avion depuis une table qui convienne à une personne en fauteuil roulant ou à faire d'autres accommodations. Mais je crois que chaque club peut y travailler afin de trouver une solution.

Je sais qu'à mon club, mes collègues pilotes sont toujours bien disposés à m'aider à décharger et à préparer mon avion pour qu'il puisse voler. Je ne vois comment cela pourrait être hasardeux depuis un fauteuil roulant ou à partir d'une table élevée. Si la maquette est bien retenue et que toutes les étapes sont franchies en sécurité, cette procédure le sera tout autant. Bien sûr, lorsque des grosses copies volantes ou maquettes acrobatiques sont en cause, il est possible de les faire démarrer même en étant as-

sis dans une chaise.

Je ne crois pas qu'une seule solution puisse fonctionner pour toutes les situations «sur le terrain», mais je suis disposé à donner un coup de main de n'importe quelle façon si votre club s'interroge sur l'amélioration de l'accessibilité aux lieux pour les membres.

Bien que cela ne soit peut-être pas le dossier de l'heure chez vous, veuillez jeter un coup d'œil à la disposition de votre club respectif et comment vous pourriez améliorer l'accès aux personnes vivant avec un handicap. Je crois que si nous le voulons bien, nous pouvons donner un coup de pouce et trouver une façon de faire démarrer une maquette et de la déplacer jusqu'à la ligne de vol. Nous pourrions ainsi ouvrir bien grandes les portes de ce passe-temps à tout le monde et non seulement aux personnes dont la motricité n'est pas compromise.

Pour ma part, le haut de mon corps est entièrement fonctionnel mais je ne peux marcher pour me rendre à la ligne de vol ou me pencher vers le sol afin de faire démarrer une maquette d'avion. Ceci dit et comme je l'ai mentionné plus haut, je crois que les membres du club peuvent trouver une solution afin de venir en aide.

Notre passe-temps, le vol de maquettes télécommandées, peut servir à nous dé-

tendre, bien sûr, mais il peut aussi s'avérer une forme de thérapie. Le vol télécommandé m'a redonné l'usage de mon bras gauche depuis mes accidents vasculaires cérébraux. J'ai construit et fait voler un Fokker D-VIII à l'échelle un quart en guise de thérapie. Il est parfait! Il a bien volé tout en m'apprenant qu'il ne faut jamais perdre espoir. Mes amis au club local m'ont convaincu de reprendre la construction d'un avion et de ne pas me décourager.

Nous cherchons de nouveaux membres qui accepteraient de siéger au sein du Comité. J'aimerais bien que des confrères du MAAC se joignent à moi. Si vous voulez faire partie d'un comité qui change littéralement la vie des gens, venez et rendons ce passe-temps bien spécial pour les gens, quelles que soient leurs aptitudes.

Veuillez communiquer avec moi par le biais de mon adresse courriel ou de mon numéro de téléphone. ✈

# Public Relations



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

I recently ran across a couple who has been at many shows for model airplanes. They keep going and going strong and are great supporters of the clubs. I asked Geoff and Gwen Mayne to give me a short bio and so here it is:

## GWEN'S GRAPHICS

Welcome to my world, graphics that is, for the scale models of planes, helicopters, cars and boats. Hi, my name is Gwen, operator of Gwen's Graphics -- Mobile Roundel Central.

My interest in planes started 46 years ago when I married a Royal Air Force guy and joined the world of a military wife with planes and jets taking off in front of my home. From this came the interest of RC flying, though it was some years after moving to Canada that I became involved by building the planes for my partner to fly. He hates to build. As friendships grew with other modellers, I noticed that conversations were often about how to finish the plane and where to get the graphics. So an idea was born.

My dream was to be mobile and fully self-sufficient so that we could travel to the many clubs and flying events. Seven years ago, we started that adventure of taking our roundel service to the modellers. We now travel to scale rallies and events from May to October, and have clocked nearly 7,000 km doing so.

During our travels many wonderful friendships have formed, and many requests for, can you do, have helped



develop Gwen's Graphics to what it is today. Mail order is growing with packages going to Alberta, BC, Québec, Florida and many areas between.

Along with graphics, T-shirts are available at good club pricing. This year, at the request of one club's scale rally, the 'Event Shirt' was developed. With this shirt, the club can work with me to develop its own image for their event. No cost to the club as all shirts are reproduced on site for each club member. No outlay and a donation for every event shirt sold goes back to the host club. I carry with me quality shirts from small to 3XL in three colours. However, any colour can be pre-ordered. Club sweat-shirts or hoodies also need to be pre-

dered.

So, from club crests to event shirts and putting your plane on a shirt, we do it all from our fifth wheel trailer. Home to me is Niagara Fall, Ontario, where I also do the art work on the 1960 London Transport tour buses, so no job is too small or too big.

Thanks to the many friends who have made the past seven years memorable. Plans for the future are improvement on personalized mugs, hats and travel to some of the other provinces. So as hubby flies his 80-inch foam Bolton Paul Defiant towards the setting sun, in the words of the World War 2 song... Till we meet again." ✈

# Relations Publiques



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

Récemment, j'ai fait la connaissance d'un couple qui s'est présenté à plusieurs rassemblements de maquettes. Ces deux-là ont beaucoup d'énergie et ils appuient beaucoup les clubs. J'ai demandé à Geoff et Gwen Mayne de nous raconter leur histoire :

## GWEN'S GRAPHICS

Bienvenue dans mon univers -- les

graphiques -- pour les copies volantes d'avions, d'hélicoptères, de voitures et de bateaux. Bonjour, je m'appelle Gwen, propriétaire de Gwen's Graphics -- Mobile Roundel Central.

Mon intérêt pour les avions remonte à 46 ans lorsque j'ai épousé un membre de la Royal Air Force et que j'ai fait mon entrée dans le monde d'une femme de militaire; les avions et jets décollaient devant chez moi. Mon intérêt pour les maquettes volantes est né, même s'il a fallu quelques années et un déménagement au Canada pour que j'entame la construc-

tion de maquettes de sorte à ce que mon mari les pilote. Il n'aime pas construire. À mesure que je nouais des amitiés avec d'autres modélites, j'ai remarqué que leurs conversations portaient souvent sur la façon d'appliquer une belle finition sur les avions miniatures et où se procurer des graphiques (pour la livraison appliquée sur l'avion). Ainsi est née mon idée.

Mon rêve, c'était de devenir mobile et autonome de sorte à ce que nous puissions nous déplacer aux nombreux clubs et aux rassemblements. Il y a sept ans,

*suite à la page 70*

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

L'été a passé beaucoup plus vite que je ne l'aurais cru. Cela pourrait être redevable à l'âge ou simplement à la multitude des événements qui ont mené à la plus grosse course de drones par vol par immersion (FPV), disputée du 21 au 23 août à Collingwood (Ontario).

À l'origine, l'évènement devait s'appeler le Canadian Drone Nationals mais en bout de compte, il a été rebaptisé Fatshark Frenzy en raison de la commandite majeure de la part du fabricant Fat Shark.

Ce n'était pas un événement que parrainait le MAAC et plusieurs d'entre vous pourraient se demander pourquoi cela se retrouve dans les pages de Model Aviation Canada. Eh bien, en ma qualité de président du Comité FPV, je m'y suis rendu non seulement à titre d'observateur mais aussi à titre de spécialiste de radio amateur afin de m'assurer que les fréquences utilisées se retrouvaient toutes au sein de la bande amateur et que personne n'y dérogeait.

Je dois aussi ajouter que grâce à la soigneuse planification de la part de Dave et Gregory French et de Joe Scully (ce dernier, le directeur de course), nous aurions pu apposer le logo du MAAC sans difficulté sur tout ce qui s'y est déroulé, puisque la sécurité importait pour tout le monde.

L'évènement de trois jours a débuté le vendredi matin en procédant aux tests du parcours de course proposé à l'origine. Plusieurs courses informelles ont été disputées et la décision a été prise de modifier le tracé afin d'offrir une meilleure portée radio aux émetteurs de faible puissance.

Les stations de pilotage ont été dépla-



cées en un lieu plus sécuritaire à partir duquel les pilotes pouvaient se prévaloir d'une bien meilleure couverture vidéo du parcours de course.

Puisqu'il s'agissait de la toute première course organisée au Canada au cours de laquelle huit pilotes côte à côte faisaient évoluer leur machine, les organisateurs se sont butés à leur part de défis, notamment parce que les transpondeurs n'arrivaient pas à compter les tours en raison de la proximité des émetteurs vidéo. Notre directeur de course très polyvalent a imaginé une façon de contourner cet écueil : il a demandé aux observateurs de compter les tours à l'aide d'un clavier d'ordinateur qu'ils tenaient.

Le marché des drones de course FPV a évolué de sorte à offrir des hélices incassables; en la plupart des cas, les petits appareils de course pouvaient reprendre leurs activités sans nécessiter de réparations majeures.

Le samedi a attiré quelques centaines de visiteurs locaux. Le secteur autour de

l'aire des puits a été aménagé pour ceux qui voulaient suivre les courses et il était presque toujours plein. Les enfants ont essayé de petits drones grâce aux distributeurs sur place et ils ont suivi les courses à l'aide de la captation vidéo sur grand écran tout au long de la journée.

Le dimanche matin, l'épreuve de vol libre nous a gardé occupés tandis que certains d'entre nous décidaient plutôt d'agir à titre de juges afin de sélectionner le meilleur appareil. J'ai eu la chance d'agir à titre de juge et bien que je fais voler mes appareils à travers des parcours à obstacles, ces gars m'ont fait tourner la tête. Une fois les gagnants sélectionnés, nous avons démantelé l'équipement parce que celui-ci était acheminé plus tard la même journée jusqu'à un évènement en Europe.

Les amis, je conçois aisément que la course de drones FPV constitue l'avenir du vol télécommandé. Procurez-vous en un et commencez à disputer des courses! ✈

# 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



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

The summer passed way faster than I imagined it could. This could be age-related, or just simply the multitude of events leading up to the main and biggest FPV drone race of all, in August 21 through 23 in Collingwood, ON.

Originally, the event was to be called "Canadian Drone Nationals" but at the end, it was renamed to Fatshark Frenzy due to the majority of sponsorship coming from Fat Shark.

This was not a MAAC-sanctioned event, and many of you will question why it is in Model Aviation Canada. Well I, as FPV Chair, attended this event not only as observer but also as a Radio Amateur specialist to ensure the frequencies used in this event were all within the legal amateur frequency band and nobody jumped out of those frequencies.

I also have to say that due to the careful organization of Dave French, Gregory French and Joe Scully (the race direc-

tor) we could have happily put the MAAC logo on anything that happened there, because the safety was a prime concern.

The three-day event started on Friday morning with testing the initially proposed race course with several open races, and at the end, we decided to modify the course to one which has better coverage for the low-powered race transmitters.

The pilot stations were also moved into a more secure location from where the pilots could enjoy much better video coverage of the course.

As the first race organized in Canada where eight pilots could race side by side at the same time, there were challenges because the small transponders used to count the laps could not register due to the vicinity of the video transmitters. Our resourceful race director quickly figured out a way to have the spotter of each pilot count the laps with a computer keyboard in their hands.

The FPV drone racing market has evolved to produce unbreakable propellers, so in most cases the downed racers

were able to fly again without any need for major repairs.

Saturday attracted a few hundred local visitors are well, the area beside the pit where chairs were provisioned for those who wanted to watch the races were almost always full. Kids had their chance to try out small drones offered by the retailers present, also to see the race video feed through the big screen monitor which was constantly running a video feed throughout the day.

Sunday morning the free flight event kept us all busy, some of us were elected as judges to try to select the best free flyer. I was lucky to be one of the judges, and while I actively fly and race through obstacles, these guys made my head spin in circles. Once the winners were selected, we started taking down the equipment because that had to be taken by a late afternoon flight to the next event in Europe.

I can easily see FPV drone racing as the future of RC, folks. Get a drone and start racing! ★



# Multi-Rotor



Jean Guy Ouellet

Chair

(450) 663-9476 Deltasigma@videotron.ca

Multi-rotor and particularly 250-class First Person View (FPV) races are gaining momentum throughout the world and Canada is right in the thick of things.

Lately, over 100 pilots showed up for the Fat Shark Frenzy races in Collingwood, Ontario. Since May 2015, multirotorevents.com organises 250-class races in Québec on a monthly basis. Every weekend this summer, three or four friendly races were organised among friends in many parts of Canada.

In less than a year, the number of 250-class devotees has shot up from a few to many hundred, perhaps thousands in Canada. Approximately 99% of pilots are not MAAC members. Many multi-rotor Facebook pages now have thousands of members and once again, 99% of them do not belong to MAAC.

Still, safety regulations in effect during these events mostly exceed what is required by MAAC as organisers are very strict in enforcing rules and in minimising risk. This includes safety nets for pilots, spectators, first-aid responders as well as firefighting equipment. You'll also find spotters on the lookout everywhere. Nothing is left to chance.

Would this be a good niche for



MAAC?

As an organisation, are we missing the boat on this beautiful opportunity?

Why do multi-rotor modellers/pilots not recognise themselves in MAAC and why do they shun it?

In order to understand this phenomena and to find solutions, many members of the Multi-rotor Committee asked around and took part in these events throughout the summer. Their findings are somewhat alarming. In its present form, MAAC does not mean a thing to pilots. To them, the organisation is obsolete and stuck in the past. Some of these modelers remember all too well the late 1980s

when the war was on between airplane and helicopter pilots in the various clubs. Nowadays, the difference lies in seeing thousands of multi-rotor devotees take to the skies as opposed to seeing a handful of helicopter pilots, then.

So what are some foreseeable solutions? First of all, a serious modernisation of our rules dealing with multi-rotors, Park Flyers and FPV is needed. Next, a training and evaluation program for pilots within clubs is called for. Many thousands of prospective members are at hand, but we don't cater to their needs... that sense of belonging. ✈

# Multi-Rotor



Jean Guy Ouellet

Président

(450) 663-9476 Deltasigma@videotron.ca

Le multi-rotor, et plus particulièrement les courses de la classe 250 de multi-rotors de vol par immersion (FPV), prennent de plus en plus d'ampleur à travers le monde et le Canada n'échappe pas à cette tendance.

Tout dernièrement, plus de 100 pilotes se sont présentés à la compétition du Fat Shark Frenzy à Collingwood (Ontario). Depuis mai 2015, multirotorevents.com organise mensuellement des événements de course de classe 250 au Québec. Cet été, chaque week-end, il y a trois à quatre courses amicales organisées entre amis un peu partout au Canada.

En moins d'un an, le nombre d'adeptes de la classe 250 est passé de quelques dizaines à plusieurs centaines, voire des milliers au Canada. Quelque 99 % des pilotes ne sont pas membres du MAAC. Plusieurs groupes Facebook dédiés aux multi-rotors comptent plusieurs milliers de membres et, encore un fois, 99 % d'entre eux ne sont pas membres du MAAC.

Pourtant, les normes de sécurité rencontrées lors de ces événements dépassent pour la plupart les normes minimales exigées au MAAC avec une gestion stricte des risques encourus. Cela passe par des filets de protection pour les pilotes et les spectateurs, secouristes, équipement de protection contre les incendies. Des observateurs (spotters) qui surveillent l'entourage. Rien n'est laissé

au hasard.

N'y a-t-il pas là une belle niche pour le MAAC?

Comme organisation, sommes-nous en train de manquer une belle opportunité?

Pourquoi les adeptes du multi-rotor ne se reconnaissent-ils pas à l'intérieur du MAAC et le boudent-ils littéralement?

Afin de comprendre ce phénomène et de trouver des pistes de solution, plusieurs membres du Comité multi-rotor ont sondé le terrain, parlé aux pilotes et participé à ces événements pendant tout l'été et le constat est alarmant. Dans sa forme actuelle, les pilotes ne veulent rien entendre du MAAC. Pour eux, Le MAAC est désuet et ancré dans le passé. Certains se rappellent que vers la fin des années 1980, il y avait une guerre entre les

*suite à la page 72*

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

This month, I would like to introduce you to Hal MacDonald, one of our committee members. Here are a few words he sent about himself:

*"I have been involved with model aircraft since the early 60s. Being a military air force brat (PEI), my interest in model aircraft started at a very young age, first with toy aircraft, books, plastic models, kites (brown paper), gliders; and then into building and flying Guillow's rubber powered aircraft.*

*"My passion for aircraft led me to enlist in the Canadian Armed Forces, trained as an aircraft Life Support Equipment technician (SST 531). On my first posting to CFB Chatham, NB, some of my new military friends introduced me to flying control line with the Goldberg Lil Wizard, .049 Black Widow and prop bites.*

*"Shortly after this time, one of these friends showed up with a model plane, wires not included. After seeing him fly (Falcon 56), I was hooked on R/C and later purchased my first R/C aircraft, a Sig three-channel Kadet and Circus Circus transmitter. I continued R/C flying after being posted to Germany (CFB Baden-Soellingen Radio Control Club), becoming Club Safety Officer.*

*"Upon our return posting to Canada, we were not permitted to fly anywhere near the airbase, so my interest in*



*R/C waned and I sold my all my R/C equipment in order to buy my first computer, a Commodore Vic 20.*

*"In 2000, I retired from the military and moved to eastern Ontario. For better or worse in 2008, I can credit my lovely wife for getting me back into Radio Control aircraft; something about getting my backside away from the computer, get out of the house and find something to do.*

*"A trip to one of the local hobby shops in Orléans rectified that situation. After a long discussion on trainers, radios, clubs and things; say hello to the debit machine, the Hobbico NexStar, and the Stetson Flyers Model Airplane Club. Five months later, I accepted a nomination to serve as the club vice*

*president.*

*"Time seems to fly as well as some of my aircraft; pretty much fly/crash (repeat if necessary); everything from micros, quads, to electric, nitro and now starting to get into giant scale electric, gas, and FPV.*

*"Currently, I am one of the Assistant Zone Directors; MAAC committees member, still vice president and Safety officer for the Stetson Flyers Model Airplane Club.*

*"Now getting older and grey, my flying style is Low and Slow - Warbirds, Foamies, Pawnees and Cubs seem to be my thing. Ongoing projects include RC Guys AG Wagon, E-Flite Carbon Z Cub, FPV Quad racing and a couple more that I am not sure my wife knows about."✈*

## Spectre radio



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

Ce mois-ci, laissez-moi vous présenter Hal MacDonald, l'un des membres de notre Comité. Il m'a transmis cette courte biographie :

*«Je m'implique au sein des avions télécommandés depuis le début des années 1960. Comme j'étais un military brat (enfant de militaire) à l'Île-du-Prince-Édouard, mon intérêt pour les maquettes d'avion est né très tôt, d'abord avec des jouets, des livres, des maquettes à coler, des cerfs-volants (de papier brun), des planeurs. Je me suis ensuite mis en*

*devoir d'assembler et de faire voler des avions Guillow's à propulsion élastique.*

*«Ma passion pour les avions m'a conduit à m'enrôler au sein des Forces armées canadiennes, où j'ai suivi une formation à titre de technicien de systèmes de survie (SST 531). Lors de ma première affectation (à la Base des Forces canadiennes de Chatham au Nouveau-Brunswick), quelques-uns de mes amis militaires m'ont initié au vol circulaire à l'aide du Lil' Wizard (un kit de Carl Goldberg, mû par un .049 Black Widow)... et aux blessures par hélice.*

*«Peu après, un des mes amis est arrivé au terrain avec une maquette qui n'était pas dotée de filins de contrôle (pour la*

*poignée). Après l'avoir vu piloter son Falcon 56 (autre produit du fabricant Carl Goldberg), j'étais résolument accro au vol télécommandé et j'ai plus tard acheté ma première maquette, un Kadet (kit de Sig, à trois voies) et un émetteur Circus Circus. J'ai poursuivi le vol télécommandé même une fois muté en Allemagne (au sein du CFB Baden-Soellingen Radio Control Club), où je suis devenu officier responsable de la sécurité.*

*«Suivant mon retour au Canada, nous n'avions pas le droit de voler à proximité de la base, si bien que mon intérêt pour le vol télécommandé s'est estompé. J'ai vendu mon équipement afin d'acheter*

*suite à la page 70*

# Safety



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

I attended the monthly meeting of the Canadian Owners and Pilots Association (COPA) Flight 70, based in Oshawa, Ontario. I was asked by their Captain if I would put on a short presentation on what MAAC is doing to address the increasing number of reported encounters between model aircraft and full-size aircraft.

COPA is made up of a great group of people, many of who I have known personally for a long time. Like MAAC, they work very hard to promote their segment of the aviation spectrum. Like MAAC, they are represented on the CARAC Committee and like MAAC, they submitted a response to Transport Canada's NPA (Notice of Proposed Amendment) # 2015-012 to the CARs regarding recreational use model aircraft and small UAVs.

I began my presentation by saying that in my 47 years and 2,000 hours of flying full-size aircraft, I had never encountered a model aircraft in flight but in just the past three years as Chairman of the MAAC Safety Committee, I have become convinced that it can and does happen and perhaps to a greater degree than anyone realizes.

We had an excellent exchange of ideas. My presentation quickly turned into a roundtable discussion on the similarities and differences between COPA's and MAAC's position. I came away realizing that the objectives of our two organizations are not very different and I was encouraged by the very high regard that COPA has for MAAC.

COPA's main concern rests with how Transport Canada proposes to ensure that recreational operators of small unmanned aircraft and UAVs are qualified and knowledgeable enough to operate safely in the Canadian Airspace System. I assured the members that MAAC shares that concern and has offered the government its assistance in organizing a training and certification program and developing a strategy to reach out to the public to seek help in becoming knowledgeable about the safe operation of their models in Canadian Airspace.

There were a lot of very thoughtful questions posed about MAAC's current training programs such as WINGS and BLADES. I responded with a brief overview of these programs and suggested that they go to the MAAC website for further details.

I have been asked by some MAAC Zone directors if I felt that there was anything to be gained by contacting their

local COPA Flight and sharing ideas on issues where there may be common ground. I have until now always hedged my answer because my own experience suggested that our interests were very different. I came away from this meeting believing that this may be an issue in which our two organizations can very definitely work together.

COPA has a membership of approximately 17,000 compared with MAAC's 11,000. Together, our combined membership makes up well over half of the stakeholders in this debate. I believe that having COPA on our side can clearly benefit MAAC. Conversely, having COPA oppose us can only make our job more difficult, if not impossible.

If you would like to establish contact with a local COPA Flight near you, go to [www.copanational.org](http://www.copanational.org) click on About COPA, select COPA Flights from the drop down menu and click on "Click here to find a COPA Flight near you".

There were about forty COPA members attending the meeting, most of them private, commercial or recreational pilots. I asked for a show of hands on how many had actually encountered a small unmanned aircraft or UAV while flying or riding in a full-size aircraft. There were none.

Good job everybody ! Let's keep it that way. ✈

# Sécurité



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

Je me suis rendu à la réunion mensuelle de la Canadian Owners and Pilots Association (COPA), Flight 70, à Oshawa (Ontario). Leur capitaine m'avait demandé de préparer une présentation sur ce que fait le MAAC afin de traiter des rencontres plus nombreuses et non voulues entre des maquettes et des appareils à l'échelle réelle.

La COPA regroupe des gens sensationnels et j'en connais personnellement plusieurs depuis un bon moment. À l'instar du MAAC, ces personnes travaillent très fort afin de faire la promotion de leur volet de l'aviation. Tout comme le MAAC, ils sont représentés au sein du Conseil

consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) et tout comme le MAAC, ses membres ont offert une réponse à l'Avis de proposition de modification de la charte (en anglais, Notice of Proposed Amendment, ou NPA) numéro 2015-012 à l'égard du Règlement de l'aviation canadien (RAC) au sujet de l'utilisation à des fins de loisirs de maquettes d'aéronef et de petits véhicules aériens non habités (en anglais Unmanned Aerial Vehicles, ou UAV).

J'ai débuté ma présentation en affirmant qu'en 47 ans de pilotage et 2 000 heures accumulées aux commandes d'aéronefs à l'échelle réelle, je n'avais jamais vu de près une maquette d'avion mais qu'en l'espace de trois ans en ma qualité de président du Comité de la sécurité du MAAC, je suis convaincu que ce type de rencontre non voulue

peut survenir et que cela se produit probablement plus fréquemment qu'on pourrait le penser.

Nous avons eu un excellent échange d'idées. Ma présentation est rapidement devenue une discussion autour de la table des similitudes et différences entre les positions respectives qu'ont adoptées la COPA et le MAAC. Je me suis rendu compte que les objectifs des deux organismes ne diffèrent pas beaucoup et j'étais encouragé de la réputation dont jouit le MAAC aux yeux de la COPA.

La principale inquiétude de la COPA, c'est sur la façon dont Transports Canada se propose de s'assurer que les opérateurs (de loisirs) de petits véhicules aériens non habités sont qualifiés et qu'ils possèdent les connaissances nécessaires afin de faire évoluer en

*suite à la page 70*

# Control Line



Chris Brownhill  
Chair  
416 255-1289

3797L

cbrownhill@sympatico.ca

## .09 ENGINES AND ALL THAT...

Recently, in my long career as a Control Line flyer, I have rediscovered the .09 size engine!

The English always referred to the .09 (1.5 cc) engine as a "1/2 A" class motor – given that a .19 engine (3.1 cc) was an "A" class motor. This makes for a sensible conclusion, as the humble .09 is so much more useful than a .049 motor, and I now can see why English kit manufacturers turned out some many models for this engine size.

Firstly, .09s are usually patterned on the larger classes of engines. They have a conventional needle valve and venturi, and not the more troublesome reed valve induction. Therefore, problems related to dirt ingestion can be cleared up without the necessity of disassembling the engine.

Secondly, they are sometimes available with a throttle valve for engine speed control, an option not available on many .049s, especially those of the reed valve type.

Thirdly, they usually sold for just a bit more cash than an .049, and makers like O.S. and Enya made some excellent examples of this engine that were both light and durable. The O.S. 10 FP or LA engines are still lying around on some hobby stores shelves, and these are exceptional when it comes to power output!

Most .09s will haul 40-52 feet of .008" dia. wire without much complaint, and thus give you much more sky to fly in than most .049-size models. Models of 200 to 225 square inches are not much of a problem for .09 engines as long as the weight is kept to under a pound.

My recent experiments with a .09-size stunter have proved that this slightly larger class of airplane is capable of being an excellent aerobatic trainer without the skittishness of the smaller .049 models.

And the crash impact forces are much less than the larger .25 to .35 size models, making mishaps easier to repair. Sometimes, no other restoration is required other than cleaning out the dirt, and replacing the propeller, especially when these lighter models are flown over grass. (This is always a good idea, by the way, when attempting aerobatic manoeuvres for the first time with any size model.)

I am sorry, at this point, if I appear to be "cutting the grass" of my old friend, and colleague, John McFayden, the Stunt Chairman, but learning basic manoeuvres is also a requirement for flying combat, and a few other events that fall into my bailiwick. Plus, it expands the possibilities for enjoyment when sport flying! ✈



*Jack Nagao's of 4 Hawker Hunter jet fighters in diamond formation. The lead airplane is powered by Cox TEE DEE .049, the rear airplane has the elevator control. The models are joined together with 3/16 square spruce strips and the lead-out guide is located around the middle of the formation. Yes, it flew perfectly on the first flight on 35-foot lines with a hand launch! Now he has to paint all the models in scale colours now that it flies. / Les quatre Hawker Hunters de Jack Nagao en formation diamant. L'avion de tête est mû par un Cox Tee Dee .049 tandis que l'appareil de queue possède la commande de l'élevateur. Les maquettes sont jointes par des baguettes carrées (3/16 de pouce) en épinette et le guide pour filins lead-out est situé au milieu de la formation. Oui, cet ensemble a volé à merveille dès le premier vol sur filins d'une longueur de 35 pieds à l'aide d'un lancer à la main!*

# Vol Circulaire



Chris Brownhill  
Président  
416 255-1289

3797L

cbrownhill@sympatico.ca

## CES MOTEURS DE CYLINDRÉE .09

Récemment, depuis le début de ma longue carrière d'adepte de vol circulaire, j'ai redécouvert le moteur de cylindre .09!

Les Anglais l'ont toujours appelé 1,5 cc, un moteur de catégorie 1/2A étant donné qu'un .19 (3,1 cc) était un moteur de catégorie A. Conclusion sensible puisque le .09 est tellement plus pratique

qu'un .049. Je vois maintenant pourquoi les fabricants de kits anglais ont produit tant de maquettes pour cette cylindrée.

En premier lieu, les .09 sont habituellement dessinés afin de ressembler aux moteurs plus gros. Ils possèdent un pointeau (needle valve) et un venturi conventionnels, au lieu de la problématique induction à soupape flexible (reed valve). Conséquemment, les problèmes reliés à l'ingestion de saletés peuvent être résolus sans avoir à démanteler le moteur.

En deuxième lieu, ces moteurs sont parfois disponibles avec un robinet

d'étranglement (throttle valve) afin de moduler la vitesse du moteur, une option qui n'est pas disponible sur la majorité des .049, surtout ceux qui avaient été dotés de la soupape flexible.

Troisièmement, ces moteurs se vendaient pour à peine plus qu'un .049 et des fabricants tels O.S. et Enya en ont produit d'excellents modèles qui étaient à la fois légers et durables. Les moteurs de modèle 10 FP d'O.S. ou LA se trouvent encore sur les étagères de certains magasins de passe-temps et la puissance qu'ils

*suite à la page 71*



## NOTICE TO ALL HIGH FLYERS

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

### THIS IS DANGEROUS AND ILLEGAL

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

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

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

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



## AVIS AUX PILOTES QUI VOLENT EN ALTITUDE

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

### CETTE PRATIQUE EST DANGEREUSE ET ILLÉGALE.

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

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

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

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



# Control Line Aerobatics



John McFayden  
Chair  
905-689-4283

14681L  
stuntguy@sympatico.ca

This month's column features a report by Mike Coulombe about control line flying in Sioux Lookout, ON.

*"Flying control line in a small northern town has been, to say the least, challenging.*

*"My first attempt at control line was in the seventies when I saved my pennies for a Cox Sopwith Camel from the Sears mail order. I did manage a few flights out behind my neighbourhood school and my love for flying control line was secured.*

*"Following 16 years in Winnipeg with the CNR, I returned to Sioux Lookout and began trying to find and maintain a control line field. In 1999, the school became property of the municipality so I approached the town and was granted use of the field for my modelling. With that, the Sunset Country Flying Model Club was born with three members: me, my daughter Liz and our friend Brad.*

*"All was well until the town hosted the RCMP musical ride and unfortunately, the field was destroyed and the town made no offer to help repair it.*

*"I then got involved with the local burgeoning RC club, the Club of Recreational Aeromodelers of Sioux and Hudson (CRASH). In a turn of events, the town tagged the school property as surplus and sold it to True Grit Consulting Ltd. who installed a modular office on half of the field, leaving the north half 200 x 200 square unused.*

*"I contacted the head office and offered to keep the field trimmed and insured and the company gave me its blessing. The field was wet, swampy and overgrown but after a couple of years of effort, it has become a usable control line circle capable of handling my SV-22 on 65-foot lines.*

*"Why all the effort to find and make a control line field? Well, there is a 'feeling' with control line unlike any other modeling discipline. The pilot is directly connected to the machine, feels each turn and change in line tension. When I am flying stunt, it is all that is on my mind, the weight of the world is lifted, my mind and body become one with the machine and each manoeuvre of the pattern is a presentation of precision. I am an artist painting lines in the sky.*



Mike Coulombe holding his SV-22 / Mike Coulombe tient sa maquette SV-22.

*"I would like to extend an invitation to any MAAC members involved in control line and who may be passing through the area, to consider a stay in Sioux Lookout, a full-service community just 45 minutes off the main highway north from Dinorwic, just east of Dryden.*

*"I never get tired of talking and-or flying stunt." ✈*

## Vol circulaire acrobatique



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

La chronique de ce mois comporte un rapport de Mike Coulombe sur le vol circulaire à Sioux Lookout (dans le Nord ontarien) :

*«Le vol circulaire dans une petite localité du Nord ontarien a comporté, disons, sa part de défis.*

*«Ma première tentative en vol circulaire était au cours des années 1970 lorsque j'économisais afin de me pro-*

*curer un Sopwith Camel de Cox grâce à la commande postale chez Sears. J'ai exécuté quelques vols derrière l'école du quartier et c'est ainsi que j'ai assujéti mon amour pour cette forme d'aéromodélisme.*

*«J'ai ensuite passé 16 années à Winnipeg auprès du CNR pour ensuite retourner à Sioux Lookout et j'ai essayé de trouver et d'entretenir un terrain de vol circulaire. En 1999, l'école a été transférée à la municipalité, si bien que je l'ai approchée et on m'a autorisé à utiliser ce terrain pour mes activités. Ainsi est*

*né le Sunset Country Flying Model Club, comptant trois membres : moi-même, ma fille Liz et notre ami Brad.*

*«Tout baignait dans l'huile jusqu'à ce que la municipalité accueille le Carrousel de la Gendarmerie royale du Canada et malheureusement, le terrain a été détruit; la Ville n'a pas offert de le réparer.*

*«Je me suis ensuite impliqué au sein du club naissant de maquettes télécommandées, le Club of Recreational Aeromodelers of Sioux and Hudson (CRASH). Revirement de situation : le conseil mu-*

*suite à la page 71*

# Free Flight Indoor



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

## 2016 F1D WORLDS

According to my latest information, the World F1D Championships will be flown in Romania, at Slanic, Prahova, at the end of March 2016. Arrangements for participation must be made by November 15, 2015.

## BUILDING TOOLS

In the July issue, mention was made about tools for Indoor. I never had any problems with building models using pins, razor blades, and glue, but once hooked on the quest for better times indoors, things got a little more interesting.

At my first Indoor contest (64' site) all I wanted was my first five-minute flight. As a novice then, I had no decent rubber motors, so Bob Gordon gave me one of his. What an eye opener! By the end of the day, my Novice Pennyplane posted 8:32. In short order, I had my Ray Harlan rubber stripper, and started buying rubber by the pound. A paper thickness gauge was also bought to measure cut rubber and wood sizes. A

micrometer or vernier caliper would have worked as well.

Another very useful tool was the Jimmy Jones wood stripper. Not only did it help keep weights down, but now we could get 48 1/16" strips from a 3" wide balsa sheet. On top of that, by cutting any angled sheet parallel to the grain with a straight edge for the lighter, middle of the sheet wood, we got much better choices.

Vladimir Linardic, in his treatise on tools and suppliers in 2013, suggested the Harlan wood stripper was worth its weight in gold, but also stated that a Jones-type stripper was available from Peck Polymers.

Note that the formula for calculating wood density is simple and can be used for any size strip or sheet. Weight per cubic foot is: the weight of the piece in grams multiplied by 3.81, then divided by its length, width, and thickness, all in inches. i.e.: a 36" sheet, 3" wide by .062" thick weighing 10.2 grams is 5.8 # stock.

By the time my seventh indoor model came along, recording detailed data on building became important so an Ohaus School Balance and pins cut to 1/2 gram, gave me weight information that

allowed me to be competitive, but I could never get down to the weights that Jack McGillivray and Ken Groves achieved with their Easy Bs.

Finally in 1989, for the Teardrop VII, my 42<sup>nd</sup> model, I bought the Harlan beam balance, and for the first time I had an Easy B under a gram at .90. Still not as light as Jack or Ken's, it had extraordinary stability and went on to win second place at the USIC in 1989, and first in 1990 with 21:41.

I consider all these tools invaluable but the Harlan beam balance, which can be interpolated down to 1/1000 of a gram, along with the rubber stripper, were the game changers for me. Check the internet and see what you can find!

## POSTAL CONTEST

For the Postal Contest, now until June 30, 2016, there will be three events:

- 1) Any tissue-covered ROG model under 16" projected span, i.e.: Blatter 40, Rogue, Phantom Flash, etc.
- 2) B8, tissue covered, flat bladed prop.
- 3) Any model that fits 35cm rules. 13.75" span. Can be film covered. Note: tissue covering above excludes condenser paper. ✈

# Vol Libre Intérieur



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

## CHAMPIONNAT MONDIAL 2016 DE F1D

Selon les renseignements que je possède, le Championnat mondial de F1D sera disputé à Slanic et Prahova en Roumanie, fin mars 2016. Vous devrez faire vos arrangements si vous voulez y participer d'ici le 15 novembre 2015.

## OUTILS

Dans le numéro de juillet, je mentionnais des outils utilisés lors de la construction de maquettes de vol intérieur. Je n'ai jamais eu de difficulté à construire mes maquettes à l'aide d'épingles, de lames de rasoir et de colle mais une fois que j'ai été obsédé de vouloir réaliser de meilleurs chronos, les choses ont pris un autre tournant.

Lors de mon premier concours (sous un plafond de 64 pieds), je voulais inten-

tionner un vol de cinq minutes. Comme j'étais novice, je n'avais pas de caoutchouc très bon, si bien que Bob Gordon m'en a donné. Quel moment de vérité! En fin de journée, mon Novice Pennyplane avait affiché un chrono de 8:32. J'ai rapidement commandé un outil à découper le caoutchouc de Ray Harlan et j'ai commencé à me procurer du caoutchouc à la livre. J'ai acheté une jauge d'épaisseur de papier afin de mesurer le caoutchouc et le bois que je coupais. Une micro-jauge ou un pied à coulisse (Vernier) auraient aussi fait l'affaire.

Je me suis aussi procuré un outil à découper le bois (de Jimmy Jones). Non seulement ai-je réussi à contrôler le poids mais je pouvais découper 48 baguettes de 1/16 de pouce dans une feuille de balsa de trois pouces. De plus, en découpant une feuille tordue afin de garder le sens du grain me permet de récupérer le bois du milieu de la feuille. Nous avons ainsi amélioré notre sélection de bois dis-

ponible.

Dans son exposé sur les outils et sur les fournisseurs en 2013, Vladimir Linardic a suggéré que le découpeur de bois Harlan valait son pesant d'or mais il a aussi mentionné qu'un tel outil de type Jones était aussi disponible auprès de Peck Polymers.

Notez que la formule servant à calculer la densité du bois est simple et qu'on peut s'en servir pour n'importe quelle dimension et épaisseur (en pouces). C'est-à-dire qu'une feuille de 36 pouces par trois pouces (épaisseur de 0.62 pouces) de 10,2 grammes est du stock de 5.8.

Lorsque j'ai construit ma septième maquette de vol intérieur, il m'était important de consigner des données sur la construction si bien que je me suis procuré une balance Ohaus (pour les écoles) et des épingles coupées à un demi-gramme. Cela m'a procuré des renseignements qui m'ont permis d'être concurrentiel mais

*continued on page 71*

# SAM / Free Flight



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

This month we have a look at one Jama Danier, one of the best Free Flight modelers around.

## CANADIAN FREE FLIGHT MODELLER ON TOP OF THE WORLD

BY LESLIE FARKAS

Canadian Jama Danier achieved one of the greatest accomplishments in the international aero modeling by winning the 2015 World Cup and America's Cup.

Born April 1973 in Uzbekistan, and following his father's footsteps, Jama started building A/1 glider models at the age of eight. By the time he reached the age of twelve, he had moved on to the larger A/2 or as it is known today F1A class of model. When he started his studies at the Aircraft Construction Institute, he stopped flying Free Flight and made his first steps into 'real' life.

With his young family, he immigrated to Canada in 2002. After establishing himself in his new home country, he felt that something was missing from his life and in 2011, he contacted the Toronto Free Flight Group. It was Labour Day weekend and he decided to get out and see the competition at Borden.

He was welcomed by the group and was given a model to fly by Vidas Nikolajevs, from Hamilton. From the first moment of holding the towline in his hand



after 22 years and seeing the model fly in a thermal, he rediscovered how strong his love for the sport was.

A new phase in his life started with a commitment to become the best in the world. With his new friends like Brian Eggleston, an aeronautics engineer, Tony Matthews and the rest of the group's moral support, he travelled to World Cups in the U.S.A., Australia, Croatia, Switzerland and France to collect points to win the 2014 champion award in F1A.

His strongest opponent Roland Koglot from Slovenia had the same determination to be the champion. The final competition was held in Israel at the end of December and Roland was leading by one point. Jama needed an extra bonus point by winning in this competition of 51 or

more participants. With the final entries the day before, the total number was 51 and Roland was not on the list. However, the biggest challenge remained for Jama to be first and win it.

With eleven competitors in the second fly-off round, Jama's flight was 390 seconds and he won the contest, followed by Yaron Kraus from Israel with 348 seconds and the third was Lior Bachar, also from Israel with 338 seconds.

With his dedication, perseverance and determination, he accomplished what no European sportsman ever was able to do and won the 2014 F1A World Cup as well as winning the 2014 America's Cup.

Now, he has his sight set for a new goal of winning 2015 Free Flight World Championship in Mongolia! ✈

# SAM / vol libre



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

Ce mois-ci, nous jetons un coup d'œil à Jama Danier, l'un des meilleurs adeptes du vol libre.

## UN MODÉLISTE DE VOL LIBRE AU SOMMET PAR LESLIE FARKAS

Le Canadien Jama Danier a réalisé l'un des plus grands exploits de l'aéromodélisme international en remportant la Coupe du monde et l'America's Cup en 2015.

Né en avril 1973 en Ouzbékistan et tout comme son père, Jama a commencé à construire des maquettes A/1 de

planeurs alors qu'il était âgé de huit ans. Rendu à 12 ans, il avait progressé aux planeurs A/2 plus imposants ou, comme on les appelle aujourd'hui, les planeurs de catégorie F1A. Lorsqu'il a entamé ses études à l'Institut de la construction des avions, il a cessé de pratiquer le vol libre et a fait son entrée dans la «vraie» vie.

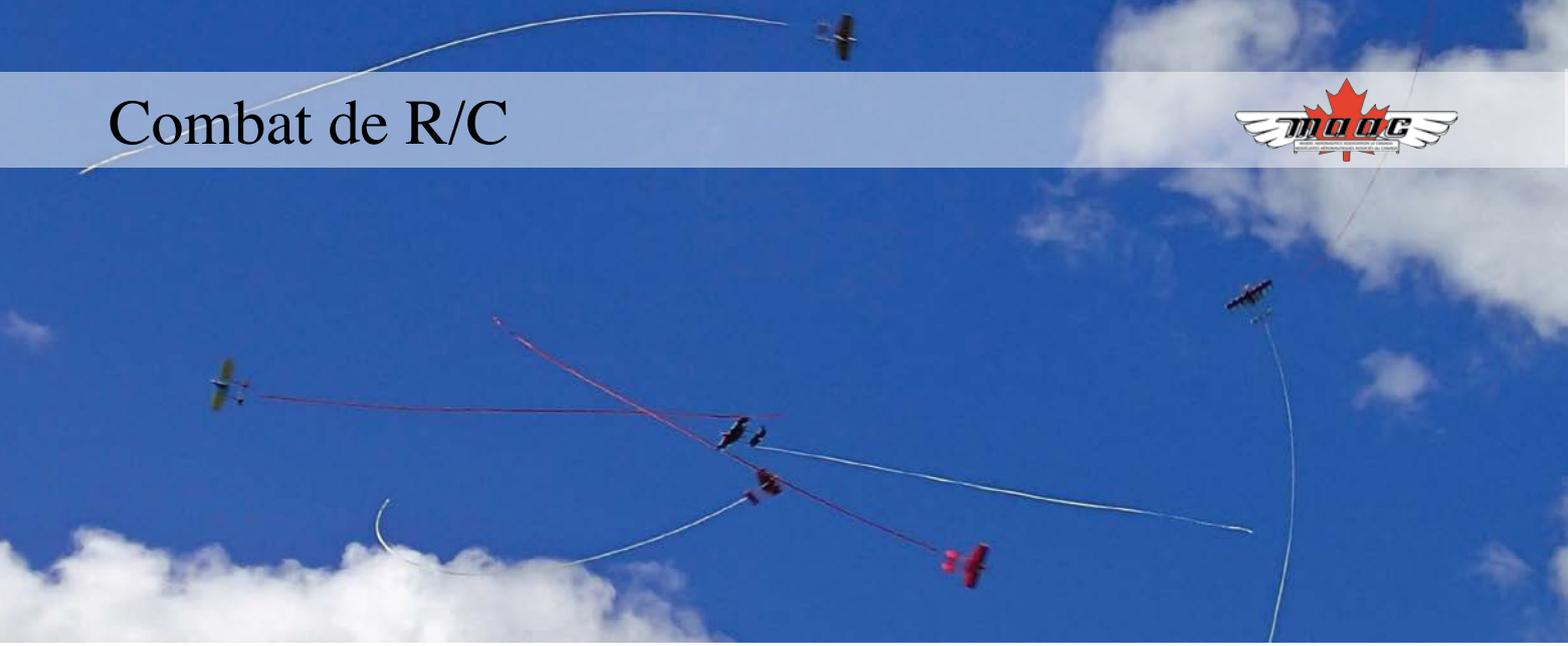
Avec sa jeune famille, Jama a immigré au Canada en 2002. Après s'être établi dans son pays d'adoption, il lui semblait qu'il lui manquait quelque chose et en 2011, il a communiqué avec le Toronto Free Flight Group. Nous étions pendant la fin de semaine de la Fête du travail et il a décidé de se déplacer pour observer un concours à Borden (Ontario).

Le groupe l'a accueilli à bras ouverts

et Vidas Nikolajevs (de Hamilton, en Ontario) lui a refilé une maquette à faire voler. Dès qu'il a tenu le filin de remorquage et après 22 ans d'absence pour le passe-temps, d'autant plus qu'il a vu la maquette entrer dans un thermique, Jama a découvert son très grand amour pour ce sport.

Une nouvelle étape de vie se dessinait : devenir le meilleur au monde. Entouré de ses nouveaux amis (Brian Eggleston (ingénieur aéronautique), Tony Matthews et le reste du groupe qui lui offrait beaucoup d'appui moral, Jama s'est rendu à la Coupe du monde lors des éditions aux États-Unis, en Australie, en Croatie, en Suisse et en France afin de récolter les

*suite à la page 63*



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

La saison de combat vient de se terminer et j'espère que tout le monde s'est amusé, cette année.

Les North Simcoe Flyers ont été les hôtes d'un rassemblement de combat multi-club à l'aide de maquettes électriques, le dimanche 9 août 2015. Voici le compte-rendu du président Marko Smiljanic :

«Le concours multi-club de combat des North Simcoe Flyers à leur terrain principal s'est déroulé par une superbe journée qui s'y prêtait bien et un dîner au barbecue figurait aussi au programme. Les quatre meilleurs pilotes ont récolté des cartes-cadeaux et des médailles.

Première place: Andy Pollitt (NSF)

Deuxième place: Ron Elliott (NSF)

Troisième place: - Bruce Gillespie (Humber Hawks)

Quatrième place: - Dr Pat O'Halloran (NSF).

«Merci aux pilotes qui ont participé et un merci tout

particulier à tout le monde qui s'est déplacé pour donner un coup de main, cette journée-là.»

Je me suis rendu à ce concours et je me suis amusé sans retenue! Après avoir conduit pendant 90 minutes, je suis arrivé au terrain principal des North



A launch! / C'est lancé!



4th place - Dr. Pat O'Halloran (NSF); 1st place/gold medal - Andy Pollitt (NSF); 3rd place/bronze medal - Bruce Gillespie (Humber Hawks); 2nd place/silver medal - Ron Elliott (NSF) / Dr Pat O'Halloran (NSF) (4e place); première place et médaillé d'or – Andy Pollitt (NSF); troisième place et médaillé de bronze – Bruce Gillespie (Humber Hawks); deuxième place et médaillé d'argent – Ron Elliott (NSF).

Simcoe Flyers. J'avais apporté quatre maquettes de combat (on ne peut jamais en avoir trop) et j'étais prêt à affronter les autres puisque mes piles étaient chargées.

Après un léger délai occasionné par de la rosée ainsi qu'une séance de briefing

Engagement! / Engaging

par Marko, les 12 pilotes de combat ont livré leur maquette respective à un duel dans le ciel au-dessus d'un champ de maïs aux pousses les plus imposantes que j'aie vues. Nous avons effectué les vols en deux groupes de six et avons chacun disputé trois rondes.

Ai-je mentionné que le champ était rempli de plantes de maïs de dix pieds de hauteur? Plusieurs maquettes y ont atterri. Je peux vous rapporter avec soulagement que tous les avions ont été récupérés... particulièrement parce que deux d'entre eux étaient les miens!

Les rondes de quatre minutes se sont écoulées à un rythme d'enfer : tout le monde s'amusait. Personnellement, mes maquettes ont été impliquées dans trois collisions aériennes; deux n'étaient que des accrochages (les deux avions ont repris leur vol) et la troisième s'est soldée par une spirale jusque dans le champ de maïs.

J'ai inclus plusieurs photos avec cette chronique et j'espère qu'elles sauront transmettre la saveur des péripéties aériennes,

ce que je ne saurais décrire par de simples mots.

Cet événement a été dirigé de main de maître. Félicitations à Marko et à tous les membres des North Simcoe Flyers qui pilotaient une maquette et qui ont

suite à la page 71



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

Combat season is has come to a close and I hope everyone is had a lot of fun this year.

The North Simcoe Flyers hosted a multi-club electric combat event on Sunday August 9th, 2015. Here is club President Marco Smiljanic's event report:

*"The Multiclub combat contest at the North Simcoe Flyers main field managed to be held on a beautiful day for combat, and was followed by a BBQ lunch. The top four pilots received gift certificates as well as medals.*

*First place: Andy Pollitt (NSF)*

*Second place: Ron Elliott (NSF)*

*Third place: - Bruce Gillespie (Humber Hawks)*

*Fourth place - Dr. Pat O'Halloran (NSF)*

*"Thanks to all the pilots that attended, and a special thank you to all the folks that came out to help that day!"*

I attended this Combat event and had a blast! After my hour and a half drive into the country I arrived at the North Simcoe Flyer's main field. I had four Combat planes (can never have too many) ready to go with all the batteries charged.

After a sort dew delay and a very polished briefing by Marko, the twelve Combat pilots proceeded to duel in the skies over the tallest corn field I had ever experienced. We flew in two groups of six and had three rounds each.

*Combat Pilots getting ready for the first Combat round / Les pilotes de maquettes de combat sont fin prêts pour la première ronde.*

Did I mention there was a field with a ten foot tall corn crop? Several planes managed to find a landing spot in various parts of the field. I am happy to report that all planes were recovered, particularly since two of them were mine!

The four-minute rounds just flew by, everyone was having a great time. I personally was involved in three midair collisions, two of them were mere bumps and both planes flew away while the third resulted in my plane spiralling into the cornfield.



*Uh Oh, Ah non!*

I have included several pictures with this article that I hope give you a flavour of the drama that I can't with words.

This was a very well run event. Congratulations to Marko and all the members of the North Simcoe Flyers who flew and acted as ground support for a well run event that promoted inter Club competition. Also a BIG thanks to MAAC and Ideal Hobbies as sponsors.

## MAAC SAFETY CODE

Safety is, of course, the number one priority when flying in Combat events. The MAAC Safety Code has recently been rewritten and is about 23 pages long, including special interest groups. You have probably noticed after reading and understanding the Code that Combat was not specifically mentioned.

Combat currently operates under MAAC's safety document MSD 6. This is a general guidelines document but adequately covers Combat safety when combined with the local Club's guidelines particular to each flying site and type of planes being used. The Club's local safety guidelines for Combat should provide the specific guidance that relate to how the events are run, the Club's field layout taking into account the type of aircraft used for Combat.

I hope to hear from the other Clubs that are running their Combat events this summer.

Remember - RC Combat is the most fun you can have with a model airplane! ✈



---

John Weekes 9358  
Président  
613 727 0066 drjohnweekes1@gmail.com

---

Ce mois-ci, je vous offre le profil d'un des membres du Comité, Xavier Mouraux :

**XAVIER MOURAUX**  
**MEMBRE DU COMITÉ**  
**DES MAQUETTES ÉLECTRIQUES**

«J'aime les avions depuis que je suis tout petit et j'ai la chance de travailler dans le domaine aéronautique depuis de nombreuses années. J'ai finalement appris à faire voler des avions téléguidés en 1997. Après quelques années avec des moteurs au méthanol, je n'utilise pratiquement que des moteurs électriques depuis une dizaine d'années. Ça va du petit foamie sur 1S (10-15W) jusqu'aux avions F3A ou copies volantes sur 10S (2000-3000 W). Je participe à des compétitions F3A (pattern) depuis 1998 et en F3P (pattern intérieur) depuis 2012, ainsi qu'à quelques concours de l'IMAC et de vol de copies volantes. Je fais généralement plusieurs centaines de vols par année. J'ai même dépassé les 1 000 vols il y a quelques années. C'est généralement à l'un des mes clubs dans la région

de Montréal et beaucoup de vol intérieur, l'hiver. Je fais aussi parfois du vol sur flotteurs ou sur skis. Je voyage en Ontario et aux États-Unis quelques fois par année pour des compétitions F3A. Je me rends aussi généralement à un ou deux Fun-flies par année. Quand vous lirez ceci, je devrais être allé à la NEAT Fair et au Old Rhinebeck RC Jamboree.

«Je suis certain que j'aurais cessé de faire voler des avions télécommandés depuis longtemps si ça n'avait pas été de l'avènement des moteurs électriques et des batteries à la polymère de lithium (communément appelées Li-Po). J'aime piloter les avions mais je ne me suis jamais bien occupé de l'entretien de mes moteurs et ça causait souvent des problèmes en vol. Les moteurs sans contacteur (brushless) à prise directe (principalement outrunner) n'ont pratiquement pas besoin d'entretien. Ça a aussi libéré mon esprit des inquiétudes d'arrêt de moteur en vol puisque ça n'arrive pratiquement jamais en électrique sauf quand on a du plaisir trop longtemps. Une autre très bonne chose est que les servos durent très longtemps puisqu'il n'y a pas de vibrations pour les endommager. Aussi, la finition des avions reste belle longtemps.

«Il me reste quelques avions à pis-

tons. Au mois d'août, j'ai effectué des vols avec un avion au méthanol pour la première fois depuis 2006! Mon Fokker DVII à essence vole quelque fois chaque année et j'aime bien le voir. Mon Tiger Moth de 23cc a effectué ses premiers vols depuis cinq ans cet été...

«J'ai encore mon premier avion, un Eagle de Golberg mais il possède un moteur Plettenberg depuis environ 2006. J'aime bien sauver des vieux avions et les faire voler grâce à la fiabilité de l'électrique et des radios modernes. Mon dernier en date est un Stearman à l'échelle 1/5 qui a été construit il y a au moins 30 ans. Il a été vraiment facile à transformer puisqu'il avait un capot pour accéder au réservoir juste derrière le moteur. En mettant la batterie à cet endroit, le centre de gravité (C.G.) était bon. Dommage que ça ne soit pas toujours aussi simple.

«Il y avait un concours IMAC à mon club cet été alors j'ai décidé de m'inscrire avec mon Giles 202 à l'échelle 1/4. L'avion a été construit en 2003 environ et je l'ai acheté quelques années plus tard pour l'électrifier. Il est maintenu mû par un Turnigy et des batteries Zippy's 10S. Ça a bien été au concours après que j'aie

suite à la page 72



---

John Weekes 9358  
Chair  
613 727 0066 drjohnweekes1@gmail.com

---

This month, I have a profile of Committee member Xavier Mouraux for you:

**XAVIER MOURAUX**  
**ELECTRIC COMMITTEE MEMBER**

"I have loved airplanes since I was a kid and I have been lucky enough to work in the aircraft industry for many years. I finally learned to fly RC in 1997. After a few years with glow powered airplanes, I have been flying almost exclusively electric planes.

"My fleet goes from 1S indoor foamies (10-15W) to 10S pattern and scale planes (2000-3000 W). I started competing in F3A (pattern) competitions in 1998 and have flown F3P indoor pattern since 2012. I also take part in some scale and IMAC contests when I can!

"I usually have several hundred flights a year and a few years back, I flew more than a thousand flights. I fly mostly at my club field in the Montréal area, as well as a lot of indoor flying in the winter. I also do some float and ski flying.

"I travel to Ontario and the U.S. a few times a year for pattern contests or Fun

*Flys. By the time you read this, I should have been to the NEAT Fair and the Old Rhinebeck RC Jamboree.*

"I am sure that I would not be flying models today had it not been for the electric power systems and the advent of Li-Po batteries. I love flying but I wasn't keen on maintaining my engines and it was often causing problems in flight. With the direct drive brushless motors, the maintenance is down to about zero on the motor. It also removed from the back of my head the worries of dead sticks as it almost never happens with electric, except when enjoying flying for too long. Another great thing is that the servos last forever since there is no vibrations to damage them and the airplane's finish also lasts a lot longer.

"While I fly mostly electric, I do still have a few glow and gas planes. This past August, I flew a glow plane for the first time since 2006! My gas 38cc Fokker DVII flies a few times a year since 2007 and I enjoy it. My other gas plane (1/4 scale Tiger Moth) had its first flights in five years this summer!

"I also still have my original Golberg Eagle trainer that now has a Plettenberg electric motor in it. I feel good about saving and flying old airplanes using

electric power and modern radio systems. My latest modification is a 1/5 scale Stearman that was build more than 30 years ago. It was surprisingly easy to electrify with a Hyperion motor and 8S. There was a hatch on top of the fuse to access the tank behind the firewall. The battery fits in and the CG was right. I wish it was always that easy!

"There was an IMAC contest at my club field this summer so I decided to enter with my electric 1/4 scale Giles 202. That airplane was built around 2003 with a YS140 engine and tuned pipe. I got it a few years later and electrified it. It now has a Turnigy motor and 10S Zippy's batteries. It went well at the contest, I had never really pushed the plane that much until practicing the day before the contest.

"I have a few projects for the coming winter. A 30-year old 1/5 scale Moth and a Heinkel 51 will be electrified with 8S. I hope to finally finish a Balsa USA 1/4 scale Fokker DVII kit that will be on 10S with a sound system and then, the gas Fokker will probably be for sale.

"I also want to try a few ideas for indoor including a flying witch and a Superman. Watch for news about it in a few months." ✈

# Float



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

Another hot, windy summer comes to and end. Don't get me wrong: there were a quite few days that were perfect for flying off water, and some of those days happen to coincide with two terrific events.

The first, in Zone E, was the Burlington RC Club 30<sup>th</sup> Annual Float Fly held at the Christie Conservation Park on June 13 and 14. The flying conditions were perfect and about 20 pilots attended. A report from the event organizer Laddie Mikulasko will be in a future report.

The second fun event was In Zone L, the Beeton R/C Flyers 6<sup>th</sup> Annual Corn Cob Float Fly held at their club pond. Again, the conditions were perfect and the food was great: hamburgers, hot dogs and of course, corn on the cob. There were over 20 fliers all having a great time

What makes these events so enjoyable are the different aircraft that are seen flying. There were scratch-built wood and foam, commercial ARFs large and small, modified (floats added to



Jack Humphreys, left, and Bill Davies recovering Jack's aircraft - The Swan. / Jack Humphreys (à g.) et Bill Davies récupèrent la maquette de Jack, The Swan (le cygne).

land planes) and ready to fly out of the box. This is a good way to see the different models and to gather ideas on how you can get flying off water. Plan on attending these, or other, floatplane events, next year. The locations are excellent,

you will always be welcome and you'll never fly alone. There is always someone to help you when it is needed.

Good flying and be safe! ✈

# Hydravions



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

Un autre été chaud se termine. Ne vous y trompez pas : plusieurs journées étaient parfaites pour s'adonner au vol depuis un plan d'eau et certaines de ces journées ont justement coïncidé avec deux formidables rassemblements.

Le premier, dans la zone E, était le 30<sup>e</sup> rassemblement Float-fly du Burlington RC Club au parc de conservation Christie, les 13 et 14 juin. Les conditions de vol étaient parfaites et environ 20 pilotes s'y sont donné rendez-vous. L'organisateur Laddie Mikulasko nous offrira

un rapport, prochainement.

Le deuxième rassemblement, cette fois au sein de la zone L, était le 6<sup>e</sup> Corn Cob Float Fly à l'étang du Club chez les Beeton R/C Flyers. Une fois de plus, les conditions étaient parfaites et la nourriture (hamburgers, hot-dogs et bien sûr, des épis de maïs -- était excellente. Ce club a accueilli plus de 20 pilotes et tout le monde s'est bien amusé.

Ce qui rend ces événements si agréables, ce sont les différents avions qu'on peut y voir. Les maquettes étaient de balsa ou de mousse, construites artisanalement, d'autres des maquettes presque prêtes à voler de toutes dimensions, des appareils modifiés (les flot-

teurs avaient été ajoutés à des avions terrestres) et d'autres étaient prêts à voler, aussitôt sortis de la boîte. C'est une façon idéale de voir soi-même des maquettes différentes et de récolter des idées sur les façons de les faire décoller de l'eau. Songez à vous présenter à l'un de ces rassemblements, l'année prochaine, ou à tout autre. Les emplacements de vol sont excellents, vous y serez toujours les bienvenus et vous ne piloterez jamais tout seul. Il y aura toujours quelqu'un qui sera prêt à vous aider, si vous en avez besoin.

Bons vols et pratiquez cette activité en toute sécurité! ✈



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

# Giant Scale



Paul Chitty 41698L  
Chair  
519-330-6611 pchitty@bell.net

Well, we are at the end of the flying season. From the point of view of Giant Scale, it would appear that the hot-spots are Eastern Ontario and BC. The OVGS guys had a very successful event in Kingston again this year and there were some events in BC. It appears that a lot of you guys take off to the U.S. for events, Binghamton in the East and the Washington in the West.

Let's see if we can't get something going on the prairies guys!

With the demise of the IMAA, we now have a kind of vacuum in Canada regarding rules, so Brian Wattie has kindly volunteered to re-write the Giant Scale Safety Code for MAAC. When this is finished and approved, then it will be included in the Giant Scale section of the MAAC website and also on the Giant Scale Canada website.

Talking of which: guys, it is important that this site is supported by us all with event reports and articles of interest. Anything you have, please send to Dave Penchuk for inclusion on the site.

Following is a report from Brian Wattie on the OVGS groups trip to Binghamton, New York:

## GIANT SCALE CANADIANS AT BINGHAMTON

"On August 7 to 9, the Binghamton Arrows hosted their 30<sup>th</sup> annual giant



*Fun Fly at the Chenango Bridge Airfield just outside Binghamton, NY. This is a beautifully groomed, grass, 2000-foot private airstrip that's made available each year for this event.*

*"Over 70 pilots and 100 planes participated! There is always a team of Canadians present and this year, a group of 20 pilots came down from the Ottawa Valley to enjoy a great three days of perfect flying weather.*

*"There is always a large variety of Giant Scale models at this event. The*

*flight line was continually filled with everything from WW1 to 'Heavy Metal' warbirds and everything in between. Pictured above are some members of the Ottawa Valley Giant Scale group who enjoyed the flying!*

*"This event is only one hour south of Syracuse, N.Y., so if you're in range, you should put it on your calendar for next year."*

That's it for this time, please keep the articles coming. ✈

# L'échelle géante

Paul Chitty 41698L  
Président  
519-330-6611 pchitty@bell.net

Eh bien, nous voici en fin de saison. D'une perspective des petits-gros (Giant Scale), semble-t-il que les points chauds d'activité se situent dans l'Est ontarien et en Colombie-Britannique. Les gars de l'OVGS ont connu beaucoup de succès lors de l'évènement de Kingston et certains évènements ont été organisés en Colombie-Britannique. Plusieurs des pilotes se déplacent jusqu'aux États-Unis afin de participer à deux évènements, dont ceux de Binghamton (état de New York) dans l'Est et de Washington dans l'Ouest.

Allez hop, les gars des Prairies, voyez donc s'il est possible d'organiser quelque chose!

Avec la déconfiture de l'IMAA, il y a un vide au Canada relativement aux règlements. Brian Wattie a gentiment offert de rédiger de nouveau le Code de sécurité du MAAC pour petits-gros. Lorsque ce travail sera terminé et approuvé, le document sera inclus au sein de la section des petits-gros du site Web du MAAC ainsi qu'au site Web de Giant Scale Canada.

Tandis qu'on en parle : les gars, ce serait important d'appuyer ce site Web grâce à des comptes-rendus de rassemblements et d'article d'intérêt pour les

adeptes de ces grosses maquettes. Si vous avez quelque chose, faites-en part à Dave Penchuk afin qu'il insère votre matériel au site Web.

Brian Wattie nous a offert ce rapport du groupe OVGS à Binghamton (état de New York) :

## DES CANADIENS À BINGHAMTON

*«Entre les 7 et 9 août, les Binghamton Arrows ont organisé leur 30<sup>e</sup> Fun-fly annuel de petits-gros au terrain de Chenango Bridge, en périphérie de Binghamton (état de New York). Il s'agit d'une magnifique piste de gazon de 2 000 pieds, un terrain privé qu'on met à la disposi-*

*suite à la page 72*

# F3A Technical Report



By Colin Chariandy



## LOCAL CONDITIONS

The F3A Worlds Championships were held at the Dubendorf Airbase just outside of Zurich Switzerland from August 7 to 15t. Climatic and altitude condition changes were relatively benign to our competitors and little effort was required to adapt aircraft set up or flying styles.



## BIPLANES

The Biplane proliferation continued at the 2015 WC with the majority of competitors opting to fly biplanes including seven of the top ten finishers. Notable exceptions were the reigning and eight time World Champion, CPLR and the US National Champion, 4th place competitor Andrew Jesky.

Despite significant diversity in the biplane designs the popular choice was the Accuracy Biplane by Naruke. The Accuracy and Seba's Prometheus represented the mid-size end of the scale for biplanes whereas Brukman's Sensation and Susuki's Zebec were smaller and Jason Shulmans' Epic biplane was on the 'Mega' end of the scale.

The speed envelope for the Biplanes appeared to be more critical than that of the monoplanes particularly for lateral stability. Holding heading even in relatively calm conditions presented an additional challenge to the pilots. The workload required to keep the biplanes pointed in the right direction generally appeared to be greater than for monoplanes.

Naruke's prototype Accuracy, flown by Onda, differed from the original model by the addition of significant area on the aft fuselage and reduced wing area, apparently intended to improve lateral stability.

Gernot's Sensation sported a large add on area below the fuse on the lower edge of the vertical stabilizer. Jason's Epic simply had the largest stabilizer possible, bordering on IMAC size.

The majority of the Biplane pilots also flew large fast patterns mitigating the effect of lateral instability.



## MONOPLANES

Though fewer in number at the contest, the monoplane exhibited a maturity in design that allowed pilots a significant speed and pattern size range as well as a very stable platform. Although fewer design innovations appeared at this World's, the monoplane evolved larger and lighter fuselages and CPLR introduced a wing tip design that defies traditional Aero Engineering concepts for aerobatic planes.

Lateral authority has been significantly improved even without the use of T-cans on several designs. The Accuracy Mono introduced the use of fuselage strakes while the Allure by Brian Herbert makes use of a very large light weight fuselage with a ventral strake on the bottom.

Akiba's combination of a large T-can with a vertical canard appeared to give the Fantasista tremendous rudder authority.



*continued on page 60*

# R/C Precision Aerobatics



Hartley Hughson 50988L  
Président  
604-885-5085 hhughson@gmail.com

## 2015 FAI F3A WORLD CHAMPIONSHIPS

by Hartley Hughson, Manager  
2015 F3A Team Canada

After months of preparation, August 2, 2015 arrived and we were finally on our way to the 2015 FAI F3A World Championships in Dubendorf, Switzerland. From each of our home towns, members of the team made their way to Toronto, where we all caught the same flight to Zurich. After a two-hour storm delay, we started the nine-hour flight. Arriving the next morning, we anxiously awaited the unloading of our plane boxes; they were all there and undamaged so we are ready.

The planes were reassembled and then off to the practice fields. There were many at our disposal, thanks to the Swiss clubs that offered these to us.

The first World Championship was held in this same location in Dubend-

orf, Switzerland 65 years ago and it was incredible to be here as the contest returned to its origins. Canada has been a very active participant in the F3A World Championships. In 1991 our team placed first, and had a few thirds in the surrounding years.

The 2015 WC organizers did a fantastic job running this contest. The amount of work involved is staggering. We are still waiting to see who will bid for the next Worlds in 2017.

As this contest was in Europe, the attendance was quite large with 101 of the best pilots competing. Our team of Chad Northeast, Michi Akimoto, Dave Reaville, junior Ethan Chariandy and manager, Hartley Hughson were proud to be there to represent Canada. There were 35 countries and Team Canada finished tenth, very respectable by any means. I can tell you one thing: our Canadian team is one of the most recognizable and we wore our uniforms proudly. I do admit that watching the best in the world fly is humbling, to say the least, but it

does make you want to fly better.

The Team would like to thank all those who put so much effort into helping us: MAAC, administrative staff, FAI Chair, Aero Club of Canada and the World organizers -- all who answered my questions quickly and helped me as a first-time team manager. Thank you also to all the clubs, individuals and companies that donated to the cause.

Switzerland is one of the most expensive places in the world to visit and every penny helped. Accountant Pat Hughson, uniform specialist Kelly Reaville and Will Gross, who called, carried and who was we ran ragged helping our pilots with their planes and flights.

I would personally like to thank Dave Reaville, team pilot and past manager for all his help in making my work load a whole lot lighter.

Although we have just returned home, we are in the planning stages for the next team trials. They are expected to take place in Ontario 2016. Start practising, it will be here before you know it. ✈

# R/C - Acrobatie de précision



Hartley Hughson 50988L  
Chair  
604-885-5085 hhughson@gmail.com

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3A EN 2015

par Hartley Hughson, gérant d'équipe  
Équipe Canada en prévision du F3A  
Après plusieurs mois de préparatifs, le 2 août 2015 est arrivé et nous étions en route vers le Championnat mondial de F3A 2015 à Dubendorf (Suisse). Les membres de l'équipe ont convergé vers Toronto depuis leur lieu de résidence et nous sommes embarqués sur le même vol en direction de Zurich. Après un retard de deux heures occasionné par un orage, nous avons entamé l'envolée de neuf heures. Lorsque nous sommes arrivés le lendemain matin, nous avons anxieusement attendu que nos boîtes de transport soient déchargées; elles y étaient toutes et n'avaient pas été endommagées. Nous étions prêts.

Nous avons assemblé les avions et pris la route vers des terrains de pratique. Les clubs suisses d'aéromodélisme en avaient mis plusieurs à notre disposition.

Le tout premier Championnat mondial a été disputé au même endroit à Duben-

dorf, il y a 65 ans et c'était incroyable de se retrouver là parce que le concours retournait à ses origines. Le Canada a toujours été un des participants actifs lors de ce Championnat de F3A. En 1991, notre équipe a ravi la première place et ses représentants avaient récolté quelques troisièmes places au fil des années.

Les organisateurs de l'édition 2015 ont accompli un travail de maître. La quantité de travail a de quoi surprendre. Nous attendons encore la nouvelle de qui acceptera d'accueillir le prochain Championnat en 2017.

Puisque ce concours se déroulait en Europe, la participation était importante avec 101 des meilleurs pilotes qui se livraient combat. Notre équipe -- Chad Northeast, Michi Akimoto, Dave Reaville, Ethan Chariandy (membre cadet) et le gérant d'équipe Hartley Hughson étaient fiers d'y représenter le Canada. En tout, 35 pays étaient représentés et l'Équipe Canada a terminé au dixième rang, un résultat fort respectable. Je peux vous dire une chose : notre équipe est l'une des plus reconnaissables et nous portions fièrement notre uniforme. J'ad-

mets qu'observer les meilleurs pilotes au monde a de quoi nous rendre humbles, mais cela fait en sorte que vous voulez redoubler d'ardeur afin de mieux piloter.

L'équipe voudrait remercier les personnes et entités qui ont travaillé si fort afin de nous aider : le MAAC et le personnel administratif, le président du Comité de la Fédération aéronautique internationale (FAI), l'Aero Club du Canada ainsi que les organisateurs du Championnat mondial -- toutes ces personnes ont rapidement répondu à nos questions et ne cherchaient qu'à m'aider, moi, le gérant d'équipe pour la toute première fois. Merci aussi à tous les clubs, personnes et entreprises qui ont fait un don à notre projet.

La Suisse est l'un des pays les plus onéreux, notamment lorsqu'on s'y rend, si bien que chaque don a contribué à notre succès. La comptable Pat Hughson, la spécialiste des uniformes Kelly Reaville et Will Gross -- observateur et transporteur de maquettes -- se sont dévoués afin d'aider nos pilotes à déplacer leurs maquettes et à procéder à leurs vols.

*continued on page 60*



### AERO TWEAKS

There were several interesting design solutions to aero problems ranging in complexity from stick on vortex generators to complex control systems.

Akiba's Fantasista sported inboard Ailerons, stepped wing, vertical and horizontal stab plan forms, flying horizontal stabilizer and a lateral canard that was synchronized with the rudder. The result was a spectacular flying monoplane.

Seba's Prometheus monoplane added a T-can to the bottom of the fuse and his biplane had a total of eighteen strakes distributed on the bottom of the upper wing panel and top of the lower wing panel. One can only assume that the designer believes the spanwise flow exits only in the area between the wing panels.

Japans premier designer Naruke introduced flared elevators in the Accuracy designs for improved linearity in pitch control. This is likely to be seen in newer designs coming out of Japan.



### POWER SYSTEMS

The overwhelming majority of the power systems used remained in favour of Electric systems with only two of the finalist running glow motors, YS185DZcdi's in the case of Onda and Christophe. YS motors ran flawlessly and always appeared to have excess power and torque available.

Plettenberg and Hacker electric motors were the most prolific power systems. The relatively new OS Belt drive system, OS OMR4043, appeared in several airplanes including the Japanese team member's Suzuki and Akiba. These systems demonstrated good power while being quiet. Akiba flew the semi-finals sequence using 4400mAhr packs indicating that these power systems are likely also efficient.



### CONTRA SYSTEMS

The Contra-drive systems performed well under the light wind conditions experienced at this World Championships. The Systems have improved in power output after the last two years of propeller and gear reduction improvements. The Brenner Sharp Contra system was more frequently used but the Hacker CR and new CRS RS (Ralph Schweizer) Systems also made appearances in airplanes including Wolfgang's Matt's Kunzit.

The CRS RS System was notably quieter than the others while being less mechanically complex internally. ✈

R/C - Acrobatie de précision

suite de la page 58

Je remercie personnellement Dave Reaville -- membre de l'équipe et ancien gérant d'équipe -- pour son aide, ce qui a diminué ma charge de travail.

Bien que nous soyons tout juste revenus à la maison, nous préparons déjà la prochaine Épreuve de sélection d'équipe. Celle-ci devrait avoir lieu en Ontario en 2016. Commencez à pratiquer : cette date-butoir arrivera bien plus rapidement que vous ne le pensez! ✈

BC Coastal (H)

From page 19

before lunch at 12:00 noon.

"Hundreds of fresh sandwiches made with loving hands were served. After Lunch, we commenced flying and BSing till late in the day. Everyone was well feed and watered and then helped to dismantle the bleachers and grandstands. The crowds dispersed and we let the animals take over."

### COMPLACENCY

Finally, Russ Pearce of Gabriola, B.C., wanted to share his story about becoming too complacent with our mod-

els. Thank you Russ for taking the time to give us all something to think about that could help prevent an accident.

"With over 25 years of RC flying under my belt, I had considered myself a safe operator. Not so! I found out recently that complacency can change that perception in the blink of an eye.

"My mistake was having my transmitter hanging from my neck strap while moving an armed electric plane from table to ground. Never, ever do that. The transmitter swung against my body, bumping the throttle stick. The 60-size outrunner with 17" APC prop

powered into me, slicing my forearm and knee. The arm injury was such that I came within a hair's breadth of losing the use of my right hand. The muscle of the forearm was cut through 90%, narrowly missing the nerve and artery. Though weak, the hand is recovering, albeit without full use of the little finger.

"I write this note to you as a reminder. Don't get complacent as I did. Review your procedures. There is a lot of energy in a Li-Poly battery, and there is not much difference between a prop and a saw blade.

"Safe flying to you all!" ✈



Four competitors take off simultaneously at the US Nationals in Muncie, Indiana. Randy Smith, in the far lane, launches Hank Kauffmann's Miss Dara racer in the Q40 event. / Quatre concurrents ont fait décoller leur maquette respective simultanément lors des U.S. Nationals de Muncie (Indiana). Randy Smith (couloir extérieur) lance le Miss Dara de Hank Kauffmann lors de l'épreuve Q40.

Randy Smith 13141  
Chairman  
403-474-0708 pylon.guy@shaw.ca

How time flies. I wish I could race as fast as the time goes... It was generally a warm summer on the prairies and we got in some good racing competitions.

## US NATS

Roy Andrassy, Hank Kauffmann and I travelled to Muncie, Indiana for the 2015 US Nationals of RC Pylon racing. It was yet another challenging NATS competition showcasing the fastest in the land racing for all the hardware. Roy, Hank and I all placed somewhere in the middle of the pack. Roy had some very good races in the qualifying rounds but bad luck and BAD AIR ruined his days in the finals for Quickie 500 and Q40.

## CANADIAN PRAIRIE RACES

The annual summer pylon event held by the Calgary Miniature Pylon Racing Association in late July was another great contest. Thirteen competitors flew in both Quickie 500 and in Q40. Thunderstorms threatened a little bit but we completed two good days of racing.

In Quickie 500, Roy Andrassy, Doug Houston and Rod Kelln captured first, second and third respectively. Roy posted a fast time of 1:06.95. In Q40, Roy Andrassy, Randy Smith and Delbert Godon took first, second and third respectively. I posted the fast time of 1:05.45

The Hub City Radio Control Club in Saskatoon hosted their annual contest in

mid-August. The weather for Quickie 500 was windy but we managed to complete eight rounds for the day. In Quickie 500, Roy Andrassy, Hank Kauffmann, and Jeff Martin captured first, second and third respectively. Roy posted a fast time of 1:01.87.

The fast air in Saskatoon continued throughout the weekend with sun and a warm temperature. In Q40, Roy Andrassy posted a number of very fast times during the day with the fastest being 1:01.47. Roy was racing his new Strega Mustang designed and built by H&M Racing. First, second and third in Q40 was captured by Roy, Delbert Godon and Kevin Umbach.

The Medicine Hat RC'ers and the Edmonton Boys in Morinville each held a pylon contest in September to close out the season. I will report on these in the next issue.



Roy Andrassy, Hank Kauffmann and Randy Smith represent Canada at the US Nationals in Muncie, Indiana. / Roy Andrassy, Hank Kauffmann et Randy Smith représentent le Canada lors des U.S. Nationals de Muncie (Indiana)

## NMPRA CHAMPIONSHIPS

The Q40 championships for the National Miniature Pylon Racing Association in the USA are being held once again at the Old Julian Airport near Burlington, North Carolina. Mike Langlois, the manufacturer of the Nelson racing engine, has pulled his small club together to host a race of nearly 90 competitors in October.

Harold Sattler, Henry Redekop and I are attending. This race is on par with the Q40 Classic held in Phoenix every year in February. Mike and his crew have a brand new field designed specifically around pylon racing and the Champ Race will be the first big competition held at their new field.

The competition will be fast and fun. Mike Langlois and Jim Katz emphasize fun and hospitality at their race. There may even be a few of Dick's Hot Dogs available... I will report on this race in the next issue.

## A TRIBUTE TO OUR OLDEST PYLON RACER

You should find a tribute to Jim Smith elsewhere in this issue of *Model Aviation Canada*. If you haven't read it, then refill your cup of coffee and go back to read it. Jim influenced not only me as his son, but he has contributed to the success of RC Pylon racing in western Canada during his 70 years as a MAAC member. Just don't forget to give him the heat card from the race you were in so that he can record the results. The pylon gods may not be able to help your soul if you don't! ✈

Randy Smith 13141  
Président  
403-474-0708 pylon.guy@shaw.ca

Ouf, comme le temps file!  
J'aimerais pouvoir courser aussi vite... L'été a été généralement chaud dans les Prairies et nous avons réussi à disputer de bonnes courses.

## U.S. NATS

Roy Andrassy, Hank Kauffmann et moi nous sommes rendus à Muncie (Indiana) à l'occasion des courses autour des pylônes des *U.S. Nationals* 2015. C'était une autre compétition des NATS et les concurrents sont parmi les plus rapides sur le continent et ils se disputent la quincaille (les trophées). Roy, Hank et moi nous sommes hissés à mi-chemin dans le classement. Roy a eu de très bonnes courses en qualification mais il a enduré de la malchance et de MAUVAIS COURANTS AÉRIENS en finale lors des épreuves de Quickie 500 et Q40.

## COURSES DANS LES PRAIRIES

Le concours annuel qu'organise l'été la Calgary Miniature Pylon Racing Association à la fin juillet a été couronné de succès. En tout, 13 concurrents ont fait voler des appareils en Quickie 500 et Q40. Les orages se trouvaient non loin mais nous avons réussi à effectuer deux jours de courses diverses.

En Quickie 500, Roy Andrassy, Doug Houston et Rod Kelln ont ravi respectivement les première, deuxième et troisième places. Roy a réalisé un chrono rapide de 1:06.95. En Q40, Roy Andrassy, Randy Smith et Delbert Godon ont terminé aux trois premières places (dans cet ordre). J'ai obtenu le chrono rapide de 1:05.45.

Le Hub City Radio Control Club de Saskatoon a été l'hôte de son concours annuel, à la mi-août. Lors de l'épreuve Quickie 500, le temps était venteux mais nous avons terminé les huit rondes de la journée. Dans cette catégorie, Roy Andrassy, Hank Kauffmann et Jeff Martin ont terminé aux trois premières places (dans cet ordre). Roy a affiché un chrono rapide de 1:01.87.

L'air « rapide » de Saskatoon a



*Delbert Godon, Jeff Martin, Hank Kauffmann, Kevin Umbach and Roy Andrassy take home awards from the RC Pylon race at the Hub City Radio Control Club in Saskatoon. / Deelbert Godon, Jeff Martin, Hank Kauffmann, Kevin Umbach et Roy Andrassy ont ravi les prix de la course autour de pylônes au Hub City Radio Control Club de Saskatoon. Photo: Randy Smith*

favorisé les concurrents tout au long de la fin de semaine et a offert du soleil et du temps chaud. Dans l'épreuve Q40, Roy Andrassy a obtenu plusieurs chronos rapides au cours de la journée, le plus rapide étant 1:01.47. Roy pilotait son nouveau Mustang (de Strega) qu'a conçu et construit H&M Racing. Roy, Delbert Godon et Kevin Umbach ont ravi les trois premières places respectivement en Q40.

Les Medecine Hat RC'ers et les gars d'Edmonton (à Morinville) ont chacun organisé un concours de courses autour de pylônes en septembre afin de clore la saison. J'en ferai état dans le prochain numéro de la revue.

## CHAMPIONNAT DE LA NMPRA

Le Championnat de Q40 de la National Miniature Pylon Racing Association américaine auront lieu une fois de plus à l'aéroport Old Julian près de Burlington (Caroline du Nord). Mike Langlois, fabricant des moteurs de course Nelson, a réuni son petit club afin que les membres accueillent presque 90 concurrents en octobre.

Harold Sattler, Henry Redekop et moi serons de la partie. Cette course est d'un calibre tout aussi relevé que la Q40

Classic de Phoenix en février, chaque année. Mike et son équipe disposent cette fois d'un terrain flambant neuf qui a été conçu pour la course autour de pylônes; la Champ Race sera la première compétition à y être disputée.

Celle-ci promet d'être aussi rapide qu'amusante. Mike Langlois et Jim Katz mettent l'accent sur le plaisir et l'hospitalité. Il se pourrait même que Dick offre quelques hot-dogs. Je ferai rapport de cette course dans la prochaine parution.

## HOMMAGE À NOTRE PLUS VIEUX COURSEUR

Ailleurs dans les pages de Model Aviation Canada, vous pourrez lire un hommage à Jim Smith. Si vous ne l'avez pas lu, faites le plein de votre tasse de café et retournez-y. Jim ne m'a pas seulement influencé, moi, son fils; il a aussi contribué au succès des courses autour de pylônes dans tout l'ouest du Canada au cours de ses 70 ans à titre de membre du MAAC. Mais n'oubliez surtout pas de lui remettre votre carte de ronde afin qu'il consigne le résultat de votre course. Sinon, les dieux des pylônes ne seront peut-être pas en mesure de vous aider! ✈

Roland Worsfold 50286  
Chair  
250-374-4405 rolydd@telus.net

Summer is gone and I hope you have had a successful flying season and that your winter repairs are minimal. I know that I have my hands full trying to get ready for the next flying season.

This year, we have seen more Scale events where 'Judging is optional' where beginner to advanced flyers/builders meet to enjoy this great hobby/sport. A good example of this was at the "Warbirds over Claremont" written up by Eric Harding in the September's Model Aviation Canada magazine. This South-east Ontario event was very successful and plans are already underway for next year.

Other combination events were held in Edmonton and Ottawa along with a few others across the country. Congratulations to all the clubs and Scale enthusiasts who are sharing the experience of getting Scale aero-modellers of all experience levels together at one event.

The challenge for the MAAC RC Scale Committee is to provide a program and helpful information to clubs for hosting a successful event and to modellers for improving flying and building skills.

The key vehicles for providing information should be through this magazine and the MAAC website.

## NATIONAL SCALE RALLY

Wouldn't it be nice if we could have the 'National' Scale Rally rotated every year between up to five key locations across the country?

The Rallies would involve having MAAC membership at all skill levels to meet, socialize and share ideas about scale. Clubs would help prepare their members by hosting similar scale events that would prepare participants for the



*The Canadian winners at the 2015 North West Scale Aero-Modelling Championships in Wenatchee, Washington. L. to r.: Dan Idorn of Summerland along with Pilot Rob Dover of Kamloops, B.C., winners of the 015 North West Scale Team Champion, B.C., and Bob Scheer, second Place in the Advanced Class at the Wenatchee Scale Rally. / Les gagnants canadiens lors du Championnat 2015 North West Scale Aero-Modelling Championships de Wenatchee (état du Washington). De g. à dr. : Dan Idorn de Summerland en compagnie du pilote Rob Dover de Kamloops (Colombie-Britannique), gagnants du concours du champion North West Scale Team en 2015 (Colombie-Britannique) ainsi que Bob Scheer (deuxième place dans la catégorie Advanced, lors du Wenatchee Scale Rally).*

National event and, most importantly, all MAAC members interested in Scale aero-modelling would have an opportunity to participate in the weekend's activities.

"How To" Information on how to host a 2-4 hour practice session and 1 - 3 day MAAC-sanctioned events will be available via the MAAC website before the end of the year.

This will include information such as:

- safety
- spotter's role
- coordinating flight line safety
- fundraising ideas
- a model on how to promote the event locally
- an explanation of how MAAC, clubs and the community can benefit.

Through this approach, we will see more 2016 'Scale Rallies' across Canada

reaching out to the MAAC membership where 'Fun Scale' and 'Advanced Scale' modellers can meet and share the common interest of Scale aero-modelling.

## NORTH WEST SCALE AERO-MODELLING CHAMPIONSHIPS AND WENATCHEE SCALE RALLY

The North West Scale Aero-Modelling Championships and Wenatchee Scale Rally occur at the same time -- however, the scores are tabulated differently. These events are also qualifiers for the U.S. Scale Masters and National Association of Scale Aeromodelers annual Championships. The Top Gun event also considers the results for their invitations.

Full results can be found at [nwsam.org](http://nwsam.org). ✈

SAM / vol libre

suite de la page 51

points qui lui ont permis de ravir le titre de champion F1A en 2014.

Son adversaire le plus coriace était le Slovène Roland Koglot qui, lui, était animé de la même détermination afin de devenir champion. La dernière compétition avait lieu en Israël, fin décembre, et Roland menait par un seul point. Jama avait besoin d'un point boni en gagnant ce concours auquel étaient inscrits plus

de 51 concurrents, un chiffre qui avait été atteint la veille grâce aux inscriptions tardives. Roland ne se trouvait pas sur la liste. Toutefois, le plus grand défi demeurerait : Jama devait se hisser au premier rang et l'emporter.

Lors de la deuxième ronde de fly-off et avec 11 concurrents en lice, Jama a réalisé un vol de 390 secondes et il a remporté le concours, suivi au deuxième rang de l'Israélien Yaron Kraus (348 se-

condes) et en troisième place, d'un autre Israélien, Lior Bachar (338 secondes).

Grâce à son dévouement, sa persévérance et sa détermination pour son sport, Jama a accompli ce qu'aucun sportsman européen n'avait réussi jusque-là : remporter la Coupe mondiale de F1A et l'America's Cup en 2014.

Maintenant, il vise le Championnat mondial de vol libre 2015 en Mongolie! ✈

Roland Worsfold 50286  
Président  
250-374-4405 rolydd@telus.net

L'été est terminé et j'espère que vous avez connu une bonne saison de vol et que vos réparations hivernales ne seront pas trop nombreuses. Pour ma part, j'ai les mains pleines à tenter de me préparer à la saison prochaine.

Cette année, nous avons assisté à la prolifération de davantage de rassemblements de copies volantes où l'évaluation des maquettes était facultative, ce qui permettait aux débutants et aux pilotes expérimentés de se rencontrer et de pratiquer ce passe-temps et sport. Un exemple : le rassemblement Warbirds over Claremont dont nous avait parlé Eric Harding dans le numéro de septembre de Model Aviation Canada. Ce concours dans le sud-est de l'Ontario a connu beaucoup de succès et les organisateurs planchent déjà en prévision de l'année prochaine.

D'autres événements combinés se sont déroulés à Edmonton et à Ottawa et ailleurs au pays. Félicitations aux clubs et aux adeptes des copies volantes qui partagent leur expérience et qui font en sorte que les modélistes de toutes les aptitudes se réunissent à un événement.

Le défi du Comité de copies volantes télécommandées du MAAC, c'est d'offrir un programme et des renseignements pertinents aux clubs afin qu'ils deviennent les hôtes de bons événements et que les modélistes puissent améliorer leur aptitude de pilotage et de construction.

Les véhicules pour transmettre cette information, ce devrait être par le biais de cette revue et du site Web du MAAC.

## RALLIEMENT NATIONAL

Ne serait-il pas chouette de voir le



We are looking for  
great stories  
to share!

Editor@ModelAviation.ca

ralliement «canadien» de copies volantes subir une rotation parmi cinq lieux-clés, un peu partout au pays?

Ces rassemblements impliqueraient la rencontre de membres du MAAC de toutes les aptitudes afin qu'ils apprennent à se connaître et qu'ils partagent des idées relativement aux copies volantes. Les clubs pourraient préparer leurs membres en offrant des rassemblements de copies volantes qui seraient un prélude pour le rassemblement national et, surtout, tous les membres du MAAC intéressés aux copies volantes auraient alors la chance de participer aux activités de cette fin de semaine.

Les renseignements sur la façon d'organiser une séance de pratique de deux à quatre ainsi que des événements d'un à trois jours que pourrait parrainer le MAAC seront bientôt disponibles par le biais du site Web du MAAC avant la fin de cette année.

On y retrouvera de l'information sur :

- la sécurité
- le rôle de l'observateur (spotter)
- la coordination de la sécurité sur la ligne de vol
- des idées de cueillette de fonds
- un modèle de la façon à faire la pro-

zone côtière (H) suite de la page 20

*parés avec amour ont été servis. Après le dîner, nous avons repris les vols et la jasette de hangar jusque tard en journée. Tout le monde a été bien nourri et hydraté et plusieurs membres nous ont aidé à démanteler les gradins. La foule s'est dispersée et nous avons retourné le terrain aux animaux.»*

## COMPLAISANCE

Enfin, Russ Pearce de Gabriola (Colombie-Britannique) voulait partager son témoignage au sujet de la complaisance en présence de nos maquettes. Merci Russ d'avoir pris le temps de nous faire réfléchir sur les façons de prévenir un accident.

*«Je cumule plus de 25 ans de pilotage de maquettes télécommandées et je me considérais comme étant un modéliste prudent. Ce n'était pas le cas! Récemment, je me suis aperçu (douloureusement) à quel point ma complaisance a changé cette perception en un rien de temps.*

*«Mon erreur, c'est d'avoir laissé mon émetteur pendre à l'aide de ma cour-*

motion locale d'un événement

- une explication de la façon dont le MAAC, les clubs et la communauté pourraient bénéficier de tels concours.

Grâce à cette approche, nous pourrions assister à la naissance de davantage de rassemblements de copies volantes partout au Canada en 2016, ce qui permettrait aux modélistes qui ont l'habitude des catégories Fun Scale et Advanced Scale de se rencontrer et de partager leurs intérêts communs.

## CHAMPIONNAT DU NORTH WEST SCALE ET WENATCHEE SCALE RALLY

Le Championnat North West Scale Aero-Modelling et le Wenatchee Scale Rally se dérouleront en même temps -- toutefois, le pointage est calculé différemment. Ces concours qualifient aussi leurs gagnants pour le U.S. Scale Masters et pour le Championnat annuel de la National Association of Scale Aero-modelers. Le réputé rassemblement Top Gun considère aussi les résultats de ces concours au moment où ses organisateurs envoient leurs propres invitations.

Vous trouverez les résultats complets au : [nwsam.org](http://nwsam.org). ✈

*roie au cou pendant que je déplaçais une maquette à propulsion électrique et que j'avais armée de la table jusqu'au sol. Ne faites jamais cela. L'émetteur a cogné sur mon corps, ce qui a déplacé la manette des gaz. L'hélice APC de 17 pouces reliée au moteur à cage tournante (outrunner) de dimension 60 s'est mise à tourner et m'a découpé l'avant-bras et le genou. La blessure au bras était telle que je suis passé à un cheveu de perdre l'usage de ma main droite. Le muscle de l'avant-bras a été sectionné à 90 % et l'hélice a manqué de très peu le nerf et l'artère. Bien qu'elle soit encore faible, ma main poursuit sa convalescence, mais je ne peux encore me servir entièrement de mon petit doigt.*

*«J'écris ce petit mot en guise de rap- pel. Ne devenez pas complaisant comme je l'ai été. Examinez une fois de plus vos procédures. Une pile Li-Poly emmagasine beaucoup d'énergie et je peux vous dire qu'il n'y a pas beaucoup de différence entre une hélice et une lame de scie.*

*«Je souhaite des vols en toute sécurité à tous!» ✈*

# RC Scale Aerobatics



Lee prevost 9551  
Chair  
705 522 3550 leeprevost97@yahoo.ca

Greetings flying brethren!

It has been a very busy season for many of us and unfortunately for me, I missed half of it while traveling and sculpting in Italy. Yes, it's hard being retired and working on everything on the bucket list, but I'm trying!

Once again, MAAC endorsed and we ran the Great Canadian Aerobatic Challenge. For some reason or other, many clubs are reluctant to give it a try and potentially get some money for their efforts. I guess the recession hasn't been that bad!

There are some clubs that really went the extra mile however, and one in particular was the Stetson Flyers in Ottawa who not only ran the entire program but had several members compete in their very first IMAC competition!

Here are some words from Gary Robertson himself...

*"The five pilots who have completed the challenge to date are Pat Hennessey, Lars Eif, Tony Garbish, Michel Boul-erice, and Brent Cameron. Of note, Pat and Tony both competed in the Stetson IMAC contest, which was a really big step forward for them!"*

*"We had a total of eight Stetsons enrolled in the program, plus a few members who flew the sequence for fun, but who can't really be included as 'new aerobatic flyers.'"*

*"Several are continuing to work on the sequence elements. I expect we will add a few more names to the list of guys who have made it through the full sequence this year."*

*"Of note, we found that there are significant differences in ability and speed of learning the moves. We like your full release of the sequence early in the season as done this year. That allows the quick learners to go at it and the slow learners can chew away on it at their own pace."*

Congrats Stetson Flyers on your wonderful participation and your cash award is well deserved!

On another note, I was awarded with the Bob Hudson Achievement award for Scale Aerobatics at the Sault-Sainte-Marie club's IMAC competi-tion. This award was started in 2007



Lee Prevost proudly displays the Bob Hudson Achievement award. / Lee Prévost exhibe fièrement le Prix d'accomplissement Bob Hudson.

to recognize those who go the extra mile to promote and encourage the growth of



Coach Bob Myhara helps Fred Lottes through the sequence. / L'entraîneur Bob Myhara aide Fred Lottes à exécuter une séquence.

scale aerobatics in Canada and it was named in honor of Bob Hudson who, for many years, championed the cause and was MAAC'S SA chair for countless years. In fact, Bob made the trip up to the Sault to present me with the award which was very special as we go way back!

Thanks everyone who was involved in this, it was very humbling and I am so proud to be grouped with the wonderful people whose names are on the award.

This year was, I would say, was a rebound year for many pilots after the massive effort of last year's Worlds in Muncie. Many contests were light in the number of pilots competing and the drop in the Canadian dollar didn't help matters. As mentioned, I personally missed many contests for one reason or another but vow to come back with a vengeance next year!

Already in the works is a trip to Ocala in March with the boys for what is always a very well run and well attended contest with lots of Canucks to boot!

Hopefully, our collective enthusiasm will improve along with the dollar! So get building and see you soon! ✈

# R/C - Acrobatie à l'échelle



Lee prevost 9551  
Président  
705 522 3550 leeprevost97@yahoo.ca

Salutations, confrères aviateurs!

Plusieurs d'entre vous avez connu une saison fort occupée et malheureusement pour moi, j'en ai manqué la moitié parce que je voyageais pour me rendre en Italie afin de sculpter. Oui, c'est dur la retraite et de cocher les choses à faire sur la grande liste avant de mourir... mais j'essaie!

Une fois de plus, le MAAC a parrainé et a organisé le Great Canadian Aerobatic Challenge. Pour une raison quelconque, plusieurs clubs hésitent à l'essayer et à potentiellement remporter de l'argent pour l'effort qu'ils y consacrent. Je crois bien que la récession n'a pas été si difficile!

Certains clubs ont déployé beaucoup d'énergie, cependant; l'un d'entre eux, ce sont les Stetson Flyers à Ottawa qui, non seulement, ont mis en œuvre le programme au complet mais dont plusieurs membres sont devenus des concurrents IMAC pour la première fois en compétition!

Gary Robertson nous a préparé ce qui suit :

*«Les cinq pilotes qui ont relevé le défi jusqu'à maintenant sont Pat Hennessey, Lars Eif, Tony Garbish, Michel Boulerice et Brent Cameron. On pourrait mentionner que Pat et Tony ont tous deux été concurrents au concours IMAC des Stetson Flyers et c'était une bien grosse étape pour eux!»*

*«En tout, huit membres des Stetson Flyers se sont inscrits au programme en plus de quelques membres qui ont essayé la séquence pour le plaisir mais ceux-ci ne peuvent être inclus à titre de 'nouveaux pilotes d'acrobatie'»*

*Plusieurs modélistes travaillent toujours à améliorer leurs éléments de séquence. Je m'attends à ajouter quelques noms à la liste de ceux qui l'auront terminée au complet cette année.*

*«On pourrait noter que les pilotes diffèrent beaucoup quant à l'aptitude et à la vitesse d'apprentissage des séquences. Nous avons beaucoup apprécié votre dévoilement de la séquence en entier en début de saison de sorte à ce que les pilotes plus rapides puissent l'exécuter et que les élèves un peu plus lents puissent y travailler à leur rythme.»*



Pat Hennessey (left) and fellow Aerobat Michel Moisan with their coaches, Dave Percy and Elckar Monsalve. / Pat Hennessey (à g.) et son collègue pilote acrobatique Michel Moisan en compagnie de leurs entraîneurs, Dave Percy et Elckar Monsalve.

Félicitations aux Stetson Flyers pour cette merveilleuse participation et votre prix en argent est amplement mérité!

Dans une autre veine, on m'a remis le Prix de la réalisation Bob Hudson en acrobatie de copies volantes lors du concours IMAC du club de Sault-Sainte-Marie. Ce prix a été lancé en 2007 afin de reconnaître les modélistes qui se dévouent à la promotion, qui encouragent et qui favorisent la croissance de l'acrobatie de copies volantes au Canada et il est nommé en l'honneur de Bob Hudson

qui, pendant plusieurs années, était le fer de lance du mouvement, en plus d'agir à titre de président de ce comité du MAAC pendant de nombreuses années. En fait, Bob s'est déplacé jusqu'à cette ville nord-ontarienne afin de me présenter ce prix, ce qui était un moment émouvant puisque lui et moi nous connaissons depuis fort longtemps!

Merci à tout le monde qui s'est impliqué dans ce projet particulier. J'ai accepté le prix avec humilité et je suis tellement fier de me retrouver au sein du groupe de gens dont le nom apparaît sur le prix.

Je dirais que cette année était une année de récupération pour plusieurs pilotes étant donné le très grand effort déployé l'année dernière au Championnat mondial à Muncie (en Indiana). Plusieurs concours ont accueilli moins de pilotes et je crois que la chute du dollar canadien n'a pas aidé non plus. Comme je l'ai mentionné, j'ai manqué plusieurs concours pour une raison ou l'autre mais je jure que je vais revenir avec fougue l'année prochaine!

Je prévois déjà un voyage à Ocala en mars en compagnie des gars; c'est un concours qui est toujours bien organisé et on y retrouve beaucoup de Canadiens, de surcroît!

Avec un peu de chance, notre enthousiasme collectif s'améliorera avec l'augmentation du dollar! Si bien que je vous encourage à construire quelque chose et au plaisir de se revoir bientôt! ✈



Tony Garbish, right, with coach Pierre Coulombe. / Tony Garbish (à dr.) en compagnie de son entraîneur Pierre Coulombe.



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:** Top Flite Focke-Wulf 190 D9 Gold Edition kit. NIB. .61 to .91 size, 63" wingspan. Kit has never been started. All components are in the box. \$150.00. 604-946-9333 or kiddo@eastlink.ca (11/15)

**FOR SALE:** Ziroli Zero giant scale laser-cut Short Kit and plan \$240.00. Ph: (204) 8663732 or thesaydaks@mymts.net. (11/15)

**FOR SALE:** Moki 2.10 engine new in box, c/w Moki back plate mount, and BisMoki Pitts

Muffler. pwdyck@telus.net Rocky Mountain House, AB (11/15)

**FOR SALE:** Telemaster Twin, red and white, 8' span, 72Mhz RX and Hitec servos, volt watch. RTF OS 46 4 stroke motors. \$250 obo Reg 403-271-1119 regcollings@shaw.ca (Calgary, AB) (09/15)

**FOR SALE:** Dornier Twin MDS 25 motors. futaba servos/switches, volt watch. New, never flown, RTF/ Asking \$275 obo. Reg 403-271-1119 regcollings@shaw.ca (Calgary, AB) (09/15)

**FOR SALE:** Telemaster, green and white 9' span. GMS 2000 or .76 motor. Servos, switch, volt monitor. RTF \$250 obo. Reg 403-271-1119 regcollings@shaw.ca (Calgary, AB)

**FOR SALE:** Telemaster, yellow, 8' span. OS 120 4 stroke, servos, switch, battery. Flies great. No RX. RTF \$250 obo. Reg 403-271-1119 regcollings@shaw.ca (Calgary, AB) (09/15)

**FOR SALE:** Cub, yellow, 7' span, OS .91 4 stroke, servos, switch, wing braces, flies great, flown once. RTF. \$250. Reg 403-271-1119 regcollings@shaw.ca (Calgary, AB) (09/15)

**FOR SALE:** Cessna twin. 2 OS 46 4 stroke, RTF, tip tanks, servos, switch, battery. Never flown. White. approx 7' span. \$330 obo. Reg 403-271-1119 regcollings@shaw.ca (Calgary, AB) (09/15)

**FOR SALE:** Two new in box World Model <manufacturing: Sky Raider, Red, 54" span, .46 engine required. T-34 Mentor 58" span, .40 to .55. \$100 each. rwhoward25hotmail.com, Peterborough, ON. (09/15)

**FOR SALE:** NIB Procter Fokker D-VII Kit. Museum quality unit for experienced builders. 1/4 scale; w/s t-88"; b-69"; fuse-69"; engine 2.00 f/s or better. Asking \$675.00. (Current US price is \$925. CAD). Additional info contact John: jgarrow@vianet.ca (09/15)

**FOR SALE:** Funtana - 60" in great shape. New servos included, needs radio and engine. \$150. Call Tony (519)-537-7780, Woodstock, On. Will send pictures, if requested.

(09/15)

**WANTED:** We need 1, 4 stroke Engines SAI-TO FA-72 used, NOT in running condition. We are only going to use the upper section. Contact Tony-519-5377780-tonyannap@bell.net, Woodstock, ON (09/15)

**WANTED:** Skylane 62 Kit G27 by Carl Goldberg and will pay handsomely! rts@sympatico.ca

**FOR SALE:** 1/3 scale 'Flybaby' ready to fly, almost new, has only 3 flights so far. Scratch built and covered in fabric with cream and maroon dope finish with a clear coat. 112" span, flying weight 27 lbs. Q50S (Quadra) gas engine with spring starter. Scal open cockpit adn pilot figure, folding wings with functional flying wires, turnbuckles, etc. MPX servos, dual flight batteries. A beautiful airplane. I have lots of documentation and photos from F.S. and misc. if required. Age forces sale. Price reduced from \$1950 to \$1100. \$950 without engine. Call Kurt at 905-689-4171. Waterdown, ON. (07/15)

**WANTED:** 1/6 Scale Fleet Bipe Kit. Contact Lee at 604-886-2096 (03/15)

**FOR SALE:** Saito 300 Twin Engine. Super Tiger 3250 Engine. Astro Hog airplanes. Phone 204 728-2345, Brandon, MB (05/15)

**FOR SALE:** Collectors 1972 Kraft KP5 Sport Radio , 72.400 Mhz, c/w Manual, 4 KPS-11 servos, 5 channel receiver, 600 mA pack, new Tx /Rx batteries, spare servo gears, spare Multicon connectors, servo trays, harness and charger, like new, \$175 includes free shipping in Canada. Call 250.833.4514, Nigel Jones, Salmon Arm, BC (03/15)

**FOR SALE:** Funtana - 60" in great shape. New servos included, needs radio and engine. \$150. Call Tony (519)-537-7780, Woodstock, On. Will send pictures, if requested. (03/15)

**FOR SALE:** Diesel engines: ED 2cc Diesel. Used. In original box with instructions, \$35. Mills I.3 Diesel. Used with original instructions, \$30. Contact Ron, email brasier@telus.net or phone 604-983-3394. Located in Vancouver. (01/15)

## Model Aviation CANADA

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

## 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



# Calendar of Events

## A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY what you wish to appear in the magazine. The club's registration for the current year must be paid for any events to be listed. Contact the office if you have any questions regarding the content of your listing. / Si vous désirez que votre épreuve soit publiée ici, veuillez remplir un formulaire d'autorisation pour compétition et le faire signer et approuver par le Directeur de Zone. Le tout doit être soumis trois (3) mois à l'avance. Le paiement pour l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

### ALBERTA - A

January 1, 2016 | Fun Fly | 1 Day | Barnstormer's Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydck@telus.net | Jan 1, 2016 Rocky Barnstormer's Polar Fun Fly, Main Field. 10 AM to 4 PM. Regardless of weather. Field is cleared of snow. Coffee and sweets supplied. MAAC rules apply and proof of valid MAAC membership is required. Contact peter Dyck 403-845-6271 or pwydck@telus.net |2016-01 |

### ATLANTIC - B

January 1, 2016 | Fun Fly | 1 Day | Barnstormer's Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | Peter Dyck | 403-845-6271 | pwydck@telus.net | Jan 1, 2016 Rocky Barnstormer's Polar Fun Fly, Main Field. 10 AM to 4 PM. Regardless of weather. Field is cleared of snow. Coffee and sweets supplied. MAAC rules apply and proof of valid MAAC membership is required. Contact peter Dyck 403-845-6271 or pwydck@telus.net |2016-01 |

May 21, 2016 | Fun Fly | 1 Day | Memorial Fun Fly | BAY ST GEORGE FLYERS | STEPHENVILLE, NL | Annual Victoria Day Fun Fly recognises contributions of deceased club members. MAAC/AMA membership required for pilots. Entry fee includes lunch. Weather

alternate May 22, 2016. Visitors are welcome. |

July 1, 2016 | Fun Fly | 1 Day | Canada Day Fun Fly | BAY ST GEORGE FLYERS | STEPHENVILLE, NL | Annual Canada Day Fun Fly welcomes spectators and visiting pilots. MAAC/AMA membership required for pilots. Entry fee includes lunch. Special events celebrating Canada day as well as events recognizing Memorial Day in Newfoundland. Come and participate. |

August 5, 2016 | Fun Fly | 3 Days | WARBIRDS OVER HARMON | BAY ST GEORGE FLYERS | STEPHENVILLE, NL | A GATHERING OF RADIO CONTROLLED MODEL MILITARY AIRCRAFT, BUILDERS, FLYERS, FANS AND FRIENDS. Dates: AUGUST 5, 6, AND 7, 2016 2016 marks the 50th anniversary of the closure of the Ernest Harmon USAF Base in Stephenville. As one of the many celebrations to mark the event the BSG Flyers are planning a major WARBIRD FUN FLY to which everyone is invited. This will be the first R C flying event to feature model military aircraft exclusively ever held in the Province. To qualify for entry the model must be that of an aircraft that has served in a military capacity in any country and be in military livery. Any size and scale. Invitations to attend and participate are extended to R C Warbird enthusiasts. The registration

fee of \$20.00 (\$30.00 if a spouse or guest is included in a non-pilot capacity) will include entry of up to five model aircraft for static display, pilot privileges to fly as conditions permit, food and beverages during Saturday at the field and the Opening Social on Friday evening. Proof of current membership in MAAC or AMA will be required to fly. Prizes will be awarded for the best scale aircraft, best stand-off scale, oldest era model and audience favourite. Camping without services will be available on the field. SCHEDULE FRIDAY AUGUST 5, 2016. 7 - 10 PM . REGISTRATION AND SOCIAL . SATURDAY, AUGUST 6, 2016. 8:30 AM onward. FUN FLY, STATIC MODEL AIRCRAFT DISPLAY, DEMONSTRATIONS OF MODEL AIRCRAFT FLYING AND SPECIAL AEROBATIC DISPLAYS. OPEN TO THE PUBLIC FOR VIEWING. Activity will continue throughout the day with times published for the professional aerobatic displays to assist spectators decisions when to visit. Canteen service will be available. SUNDAY will be the weather alternate day and/or, if the weather is good, another FUN FLY day for club members and visiting MAAC members. Should inclement weather be encountered both days a shortened schedule will take place at an indoor venue on Sunday. Further information is available at [www.bsgflyers.org](http://www.bsgflyers.org) . |

1-877-PMHOBBY (764-6229)
www.pmhobbycraft.ca

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

**BLADE**

**HANGAR 9**  
Fly First Class

**GREAT PLANES**  
MODEL MANUFACTURING COMPANY

**HOBIBICO**

**ALIGN**

**KMP**  
Leader Model Products

**TOP FLITE**

**parkzone**

**DU-BRO**  
QUALITY SINCE 1958

**Eflite**

**HiTEC**

**SPEKTRUM**  
Leaders in Servo Spectrum Technology

**AS ENGINES**

**dji**

**HYPERION**  
QUALITY R/C PRODUCTS

**AERO WORKS**

**VIPER**

**hobbyzone**

**RCLogger**

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

# Calendar of Events



September 3, 2016 | Fun Fly | 1 Day | Labour Day FUN FLY | BAY ST GEORGE FLYERS | STEPHENVILLE, NL | Annual Labour Day Fun Fly. Everyone welcome. Entry fee includes lunch. Weather Alternate September 4th or 5th. |

## BRITISH COLUMBIA - C

No listings

## MANITOBA - D

No listings

## MIDDLE - E

June 25, 2016 | Air Show/Demo | 2 Days | SOUTHERN ONTARIO GIANT SCALE Fly In | MIDDLE ONTARIO ZONE | EAA OF HAMILTON LIMITED (CHAPTER 65), 684 MUD ST E, HANGAR #1, STONEY CREEK, ON L8J 3C9 | MAAC is holding the first of a planned annual event for Giant Scale airplanes at the Stoney Creek Airport on 684 Mud St in Stoney Creek. The event will be known as SOGS and is open to all Giant Scale aircraft as specified by the old IMAA and covered under MAAC Giant Scale rules. A grass strip will be available and the asphalt runway. Free flying will take place from 09:00 each day until 5:00pm with a break for demo's at lunch time. There will be food, raffles and pilot prizes all week end. The event is held with the cooperation of the EAA Chapter 65 and Heli-Lynx at Stoney Creek Airport. All proceeds from the event will be donated to the McMaster Children's Hospital in Hamilton, Ontario. There will be on site parking and camping with no hook ups electrical power will be available for battery charging etc. Pilot registration is \$20.00 which will include a T-shirt. Pre registration will be available from Jan 1st and is highly recommended. For further details and registration please visit: [www.giantscalecanada.com](http://www.giantscalecanada.com). and/or please contact Paul Chitty at [pchitty@cogeco.ca](mailto:pchitty@cogeco.ca) or Roy Rymer, Middle Zone Director at: [zd-e@maac.ca](mailto:zd-e@maac.ca), for further details. Thanks! | 2016 - 04 |

## NORTHERN ONTARIO - F

June 25, 2016 | Air Show/Demo | 2 Days | SOUTHERN ONTARIO GIANT SCALE Fly In | MIDDLE ONTARIO ZONE | EAA OF HAMILTON LIMITED (CHAPTER 65), 684 MUD ST E, HANGAR #1, STONEY CREEK, ON L8J 3C9 | MAAC is holding the first of a planned annual event for Giant Scale airplanes at the Stoney Creek Airport on 684 Mud St in Stoney Creek. The event will be known as SOGS and is open to all Giant Scale aircraft as specified by the old IMAA and covered under MAAC Giant Scale rules. A grass strip will be available and the asphalt runway. Free flying will take place from 09:00 each day until 5:00pm with a break for demo's at lunch time. There will be food, raffles and pilot prizes all week end. The event is held with the cooperation of the EAA Chapter 65 and Heli-Lynx at Stoney Creek Airport. All proceeds from the event will be donated to the McMaster Children's Hospital in Hamilton, Ontario. There will be on site parking and camping with no hook ups electrical power will be available for battery charging etc. Pilot registra-

tion is \$20.00 which will include a T-shirt. Pre registration will be available from Jan 1st and is highly recommended. For further details and registration please visit: [www.giantscalecanada.com](http://www.giantscalecanada.com). and/or please contact Paul Chitty at [pchitty@cogeco.ca](mailto:pchitty@cogeco.ca) or Roy Rymer, Middle Zone Director at: [zd-e@maac.ca](mailto:zd-e@maac.ca), for further details. Thanks! | 2016-04 |

July 30, 2016 | Competition | 2 Days | Northern Ontario IMAC Challenge | SAULT STE MARIE MODEL AIRPLANE RADIO CONTROL CLUB | LEIGH'S BAY ROAD | The 12th Northern Ontario IMAC Challenge will be held July 30, 31 at Sault Ste. Marie. All classes will be flown. Entry fee \$40. Additional details will be posted to RC Canada and Mini-iac.org as they develop. Contact Craig Knight for further details. | 2016-03 |

## OTTAWA VALLEY - G

August 20, 2016 | Fun Fly | 2 Days | 29th Annual Ottawa Valley Giant Rally in Kingston | KINGSTON R/C MODELLERS | FLYING FIELD | Dave Penchuk | 613-795-6076 | [dave.penchuk@sympatico.ca](mailto:dave.penchuk@sympatico.ca) | August 20-21, 2016 - 29th Annual Ottawa Valley Giant Scale Rally in Kingston. Hosted by the Kingston Radio Control Modellers and the Ottawa Valley Giant Scale club. Registration at 8:00 am and flying from 9:00 - 5:00pm on both days. 400 ft grass runway. Limited camping, no hookups. Concession, Kingston style Saturday night feast. Raffles and door prizes. Rule 80" wingspan for monoplanes, 60" for biplanes or 1/4 scale. Must be current member of MAAC or AMA. Landing fee \$20, Contact: Dave Penchuk, cell: (613) 795-6076, Email: [dave.penchuk@sympatico.ca](mailto:dave.penchuk@sympatico.ca) or Rolly Siemonsen, home: (613) 389-3631, cell (613) 572-3631 Email: [rolly@bell.net](mailto:rolly@bell.net) Directions: <http://www.krcm.org/map.pdf> Website: <http://www.giantscalecanada.com> | 2016-02 | <http://www.krcm.org>

## BC COASTAL - H

No listings

## QUEBEC - I

No listings

## SASKATCHEAWN - K

No listings

## SOUTH EAST - L

November 13 | Competition | 2 Days | 4th Annual Eastern Canadian F3P Championships | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | INDOOR FLYING SITE | Come out and learn about F3P (indoor aerobatics) Friday November 13, 2015 from 7pm to 10 pm. There is no charge, there will be practice time and help with flying, maneuver schedules and plane setup. The contest will be Saturday November 14, 2015. Entry fee is \$30.00 juniors \$20.00. Practice starts at 10 am with the contest starting at 1 PM going to 6 PM. Please check the event website for more info at; <http://xavier.mouraux.com/indoor/eastern-canada-f3p.html> | 2015-400 |

November 14 | Fun Fly | 1 Day | Northum-

berland Electric Aviators Indoor Fun Fly | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | INDOOR FLYING SITE | Enjoy flying in our spacious gym 130 by 100 feet with 30 foot ceiling. Maximum weight is 3000 grams. Flying from 6:00 pm till 10:00 pm \$10.00 entry fee for pilots. | 2015-399 |

July 22, 2016 | Fun Fly | 3 Days | The Wingham Jet Rally | WINGHAM JET CLUB | RICHARD W. LEVAN AIRPORT | This event welcomes model jet enthusiasts locally, from across Canada and internationally. It is a three day event with Friday July 22 being a test day, spectators are welcome on Saturday and Sunday. On Saturday there is a classic car display and a model car track provided by Big Boys with Cool toys. Camping at the airport is not available this year but camping is available at the Wingham trailer park in the town of Wingham P--519-357-2126. There is concession for food on Friday, Saturday and Sunday. Pilots and friends are provided a Saturday night banquet which is included in pilot registration. Additional dinner tickets are \$15/ea. Pilot registration is \$60, During the event there is a raffle of great hobby stuff and a 50/50 draw. There is a noon time airshow on Saturday and Sunday. The flight line is opened to the public at 2 pm on Saturday. The event finishes on Sunday at 2 PM. |

## SOUTH WEST - M

November 14, 2015 | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Southwest Zone Presidents Meeting Fall Edition | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | 427 Wing Air Force Association Club at the London International Airport | Club Presidents and Executive are invited to attend the Fall edition Presidents Meeting for the Southwest Zone. Start time will be 10:00 am at the 427 Wing Air Force Association Club. Flo will look after us as usual. Let's meet up at the Flying J for breakfast at 8 am. See you there. | 2015-373 |

June 25, 2016 | Air Show/Demo | 2 Days | Southern Ontario Giant Scale Fly In ( SOGS ) | BLUEWATER R/C FLYERS | Stoney Creek Airport | MAAC is holding the first of a planned annual event for Giant Scale airplanes at the Stoney Creek Airport on Mud St in Stoney Creek. The event will be known as SOGS and is open to all Giant Scale aircraft as specified by the old IMAA and covered under MAAC Giant Scale rules. Free flying will take place from 09.00 each day until 5.00pm with a break for Demo's at lunch time. There will be food, raffles and pilot prizes all week end. The event is held with the cooperation of the EAA chapter 65 and Heli-Lynx at Soney Creek Airport. All proceeds from the event will be donated to the Macmaster Childrens Hospital in Hamilton Ontario. There will be on site parking and camping with no hook ups electrical power will be available for battery charging etc. Pilot registration is \$20.00 which will include a T shirt. Pre registration will be available from Jan 1st and is highly recommended. A website is planned for January also which will have more details and registration forms. Please contact Paul Chitty at [pchitty@cogeco.ca](mailto:pchitty@cogeco.ca) or Roy Rymer Middle Zone Director for further details | <http://www.bluewaterrcflyers.info/>

nous avons entamé cette aventure en offrant nos services de fabrication de co-cards (roundels) aux modélistes. Nous nous déplaçons maintenant de rassemblement en rassemblement de copies volantes entre les mois de mai et d'octobre et nous avons accumulé presque 7 000 km, ce faisant.

C'est lors de nos voyages que nous avons forgé de merveilleuses amitiés. Les nombreuses demandes de modélistes voulant savoir ce que nous pouvions faire ont fait en sorte que Gwen's Graphics est devenu le commerce qu'il est. Les ventes postales par catalogue augmentent; j'expédie des colis en Alberta, en Colombie-Britannique, au Québec, en Floride et un peu partout ailleurs.

En plus des graphiques, j'offre des t-shirts à des prix de gros pour les clubs. Cette année, suivant la demande d'un club lors de son rassemblement de copies volantes, l'Event Shirt a été conçu. Grâce à ce vêtement, le club peut concevoir sa propre image pour son événement. Il n'en coûte rien au club puisque ces gilets sont reproduits sur place pour chaque membre du club. Il n'y a aucun coût initial et un don (pour chaque gilet vendu) est versé au club-hôte. Je transporte ces gilets de qualité (grandeurs de petit à 3XL) en trois couleurs. Toutefois, je peux précommander n'importe quelle couleur. Je peux aussi précommander des sweatshirts ou hoodies (à capuchon).

Nous offrons des écussons de club, des gilets d'évènement ou nous reproduisons

vos maquettes sur un gilet, tout cela depuis notre roulotte à sellette. Notre domicile est à Niagara Falls (Ontario), là où je suis en train de terminer de l'art sur un autobus de tournée millésime 1960 de London Transport. Petits ou grands, les travaux ne me font pas peur.

Merci aux nombreux amis qui ont rendu les sept dernières années mémorables. Dans un avenir rapproché, nous entendons améliorer nos gobelets et chapeaux personnalisés et voyager dans certaines des autres provinces. Mon mari pilote son Bolton Paul Defiant de 80 pouces en mousse vers le soleil couchant et je ne peux m'empêcher de songer aux paroles de cette chanson de la Seconde Guerre mondiale : «Till we meet again.» ✈

toute sécurité leur appareil au sein du système aérien canadien. Je leur ai rassurés en leur disant que le MAAC partage cette inquiétude et qu'il a offert son aide au gouvernement afin d'organiser un programme de formation et d'attestation (certification) et qu'il est à concevoir une stratégie afin de rejoindre le public afin d'obtenir de l'aide, histoire de transmettre les connaissances nécessaires à une exploitation sécuritaire dans l'espace aérien canadien.

Plusieurs questions très songées ont été posées au sujet des programmes de formation actuels du MAAC (on pense aux programmes d'obtention des ailes (WINGS) et d'obtention des pales (BLADE) du MAAC). J'ai offert un survol de ceux-ci et j'ai suggéré que mes interlocuteurs consultent le site Web du

MAAC afin d'obtenir plus de détails.

Certains directeurs de zone du MAAC m'ont demandé si je pensais qu'ils retireraient quelque chose en communiquant avec leur chapitre local de la COPA et en partageant des idées sur les problématiques communes. Jusqu'à récemment, j'hésitais sur cette réponse en pensant que nos intérêts divergeaient trop. Après cette récente rencontre, je crois maintenant que cette problématique propre aux véhicules aériens non habités constitue un terrain sur lequel nous pouvons tous les deux travailler ensemble.

La COPA compte environ 17 000 membres comparé aux 11 000 du MAAC. Ensemble, ce nombre constitue plus de la moitié des intervenants au sein de ce débat-ci. Je crois que si la COPA est de notre côté, nous au MAAC en bénéficierons. À l'inverse, si la

COPA se rangeait contre nous, notre travail serait beaucoup plus ardu, voire impossible.

Si vous aimeriez communiquer avec un vol local de la COPA, rendez-vous au [www.copanational.org](http://www.copanational.org), cliquez sur la rubrique About COPA, sélectionnez COPA Flights depuis le menu défilant et cliquez sur «Click here to find a COPA Flight near you».

Environ 40 membres de la COPA se trouvaient à la réunion, la plupart d'entre eux évoluant à titre de pilotes privés, commerciaux ou de loisirs. Je leur ai demandé de lever la main s'ils s'étaient déjà retrouvés à faible distance d'un petit véhicule aérien non habité alors qu'ils pilotaient ou qu'ils étaient passagers à bord d'un aéronef. Aucun n'a levé la main. Bon travail, tout le monde! Gardons ça comme cela. ✈

mon premier ordinateur, un Commodore Vic 20.

«En 2000, j'ai pris ma retraite de la vie militaire et je suis déménagé dans l'Est ontarien. Pour le mieux ou pour le pire, en 2008, ma femme m'a fait revenir au vol télécommandé... Cela avait à voir avec le fait de me faire bouger de derrière l'ordinateur, de sortir et de trouver quelque chose afin de m'occuper.

«J'ai rapidement rectifié la situation en visitant un magasin de passe-temps à Orléans. Après avoir longuement jérémy d'appareils de formation, d'émetteurs, de clubs et de sujets connexes, j'ai eu recours à la carte de débit en me procurant un NextStar (de Hobbico) et en joi-

gnant les rangs du Stetson Flyers Model Airplane Club. Cinq mois plus tard, j'ai accepté qu'on propose ma candidature au sein de l'exécutif (la vice-présidence).

«Le temps file, tout comme mes avions volent, s'écrasent, je les répare... On répète au besoin. J'explore plusieurs types d'appareils : micros, quadricoptères, électriques, nitro et je me lance présentement dans les petits-gros (Giant Scale) électriques ou au gaz ainsi que dans le vol par immersion (en anglais First Person View ou FPV).

«À l'heure actuelle, je suis l'un des assistants directeurs de zone, je suis membre de comité du MAAC, je demeure vice-président et officier de la sécurité au sein des Stetson Flyers.

«Maintenant que je vieillis et que je grisonne, mon style de vol est maintenant à basse altitude et lentement; mon créneau semble être les coucous de guerre (Warbirds), les foamies, les Pawnees et Cubs. Mes projets en cours comprennent l'Ag Wagon (de RC Guys), le Carbon Z-Cub (d'E-Flite), la course de quadricoptères par vol par immersion et quelques autres dont je n'ai pas parlé à ma femme.» ✈

*Vol circulaire acrobatique suite de la page 49*  
nicipal a désigné l'ancienne propriété scolaire comme étant excédentaire et l'a vendue à True Grit Consulting Ltd., qui a installé un bureau modulaire sur la moitié du terrain, ce qui laissait une parcelle carrée de 200 pieds par 200 pieds libre dans la portion nord.

J'ai communiqué avec le bureau chef et je leur ai offert d'entretenir et d'assurer le terrain; la compagnie m'a donné sa bénédiction. Le terrain était humide, marécageux et la végétation avait été laissée à l'abandon mais après quelques

années, le terrain est tout à fait propice au vol circulaire et je peux me servir de mon SV-22 avec filins d'une longueur de 65 pieds.

«Est-ce que tous ces efforts en valaient la peine? Eh bien, le vol circulaire offre une sensation que ne peuvent offrir les autres volets de notre passe-temps. Le pilote est directement connecté à sa machine; il ressent chaque virage ou chaque relâchement de la tension dans les filins. Lorsque je pilote une maquette acrobatique, tout ce qui me préoccupe se volatilise; mon esprit et mon corps

s'unissent à la machine et chaque manœuvre de la séquence est une présentation en précision. Je suis alors un artiste qui peint des lignes dans le ciel.

«J'invite les membres du MAAC adeptes du vol circulaire qui passeraient dans mon coin de pays à considérer un arrêt à Sioux Lookout, une communauté dotée de tous les services située à 45 minutes en retrait de l'autoroute principale, au nord de Dinorwic et tout juste à l'est de Dryden.

«Je ne me fatigue jamais de jaser et de piloter de ces maquettes.» ✈

*Vol Circulaire suite de la page 47*

gènèrent est encore exceptionnelle!

La plupart des .09 pourront déplacer une maquette dotée de filins d'un diamètre de .008 et d'une longueur de 40 à 52 pieds sans trop se plaindre, ce qui vous permettra d'utiliser beaucoup d'espace aérien à l'aide de votre maquette qu'aurait pu le faire la plupart des avions mûs par un .049. Les maquettes ayant une envergure de 200 à 225 pouces carrés ne présentent à peu près pas de problèmes pour les moteurs de cylindrée .09 en autant que vous réussissiez à maintenir le poids sous la barre

d'une livre.

Mes expériences avec un avion acrobatique doté d'un moteur .09 ont prouvé qu'une maquette de cette catégorie peut s'avérer un excellent avion de formation pour l'acrobatie sans exhiber la nervosité des maquettes mûes par un .049.

On pourrait aussi noter que la force d'impact, advenant un écrasement, est moindre que les maquettes plus puissantes de .25 à .35, ce qui rend la réparation plus facile. Parfois, la seule restauration qui s'impose, c'est de nettoyer les saletés et de remplacer l'hélice, surtout lorsqu'on fait évoluer ces maquettes

plus légères au-dessus du gazon. (En passant, c'est toujours une bonne idée de procéder ainsi lorsqu'on apprend des manœuvres acrobatiques, quelle que soit la dimension de la maquette.)

Je m'excuse de sembler couper l'herbe sous le pied de mon vieil ami et collègue John McFayden (président du Comité de vol circulaire acrobatique), mais l'apprentissage des manœuvres acrobatiques est aussi une exigence de combat et d'autres épreuves que j'affectionne. De plus, on ajoute ainsi aux possibilités de plaisir! ✈

*Vol Libre Intérieur suite de la page 50*

je n'ai jamais réussi à atteindre le faible poids des maquettes Easy B de Jack McGillivray et de Ken Groves.

Finalement, en 1989, lorsque j'ai réalisé ma 42e maquette (un Teardrop VII), je me suis procuré une balance de montants Harlan et pour la première fois, j'ai obtenu une maquette Easy B qui pesait sous la barre du gramme (0,90 gramme). Ce n'était pas encore aussi léger que les appareils de Jack ou de Ken, mais cette maquette était extraordinairement stable et elle a rem-

porté la deuxième place au concours USIC cette année-là et la première place en 1990 avec un chrono de 21:41.

Je crois que ces outils sont indispensables mais la balance Harlan (sur laquelle on peut effectuer des calibrages au millième de gramme) et le découpeur de caoutchouc ont carrément changé la donne pour moi. Consultez Internet et voyez ce que vous pourrez trouver!

#### CONCOURS POSTAL

Le concours postal se déroule jusqu'au 30 juin 2016; trois épreuves figurent au

programme :

1) toute maquette ROG recouverte de papier-tissu et de moins de 16 pouces, c'est-à-dire un Blatter 40, le Rogue, le Phantom Flash et autres appareils semblables.

2) maquette B8 (recouverte de papier-tissu) et munie d'une hélice plate.

3) toute maquette qui correspond aux règlements sur les 35 cm (envergure de 13,75 cm). On peut recouvrir celle-ci de pellicule. Remarque : Le recouvrement de papier-tissu exclut le papier de condensateur. ✈

*RC Combat suite de la page 52*

parfois agi en tant qu'équipe au sol. Cet événement a beaucoup fait la promotion de la compétition inter-club. Aussi, un GROS merci au MAAC et à Ideal Hobbies (à titre de commanditaires).

#### LE CODE DE SÉCURITÉ DU MAAC

Bien sûr, la sécurité prime sur toute autre considération lors d'épreuves de combat. Le Code de sécurité du MAAC a récemment été remanié et comporte maintenant environ 23 pages, y compris ce qui s'adresse aux groupes d'intérêt

particulier. Vous l'aurez probablement remarqué après l'avoir lu et vous aurez sans doute remarqué que le Code ne mentionne pas les épreuves de combat.

À l'heure actuelle, les activités de combat s'inscrivent dans l'esprit du document de sécurité MSD 6 du MAAC. Il s'agit d'un document comportant les lignes directrices générales mais il traite convenablement du combat lorsqu'on combine ces recommandations avec les lignes directrices d'un club local, des lignes directrices élaborées spécifiquement pour le terrain de vol

en question et le type de maquettes utilisées. Les lignes directrices d'un club en matière de combat devraient traiter de la façon d'organiser les événements, de la disposition du club (en considérant le type de maquette utilisée pour le combat).

J'espère entendre parler des autres clubs qui organisent un concours de combat, l'été prochain.

Rappelez-vous -- le combat de maquettes télécommandées, c'est le plus de plaisir que vous pouvez retirer d'une maquette d'avion! ✈

promotion de la compétition et celle-ci a été approuvée au cours de l'A.G.A. en 2015. Cet argent a remboursé les coûts de déplacement des juges arrivés d'outre-frontière et les aides de camp. Leur travail a été beaucoup apprécié.

«Deux juges expérimentés en provenance d'Edmonton, Alan Wesley et Murray McDowell et Will Gross (celui-ci, de Red Deer) se sont déplacés afin de nous aider. Will a beaucoup aidé; il a offert un vol de démonstration de la séquence Sportsman et une autre qui sera exécutée lors du Championnat mondial. Il a aussi parlé aux concurrents et il a agi à titre de juge pour nous.

«Deux personnes de Red Deer se sont déplacées avec Will afin de prendre part au concours. Bien que la participation au niveau du Club n'ait pas été tout à fait ce à quoi nous nous attendions, les pilotes qui sont venus en ont retiré une bonne expérience d'apprentissage. Ils ont tous admis que participer ainsi amé-

liore leur aptitude au pilotage.

«Aucun de nos membres au sein du Club ne disposait d'un avion de voltige mais en jasant après le concours, quelques-uns ont affirmé qu'ils entendaient s'en procurer un. Nos membres ont piloté une variété de maquettes, d'un Sukhoi électrique en mousse (envergure de 36 pouces), à un Stick de 120 pouces à moteur à essence, en passant par une maquette qui était un amalgame de pièces rescapées.»

Résultats :

Première place : Alex Kellington

Deuxième place : John Ferguson

Troisième place : George Semper

Quatrième place : Don Billey

Mike Jones, Bruce Ulmer et Jim Benedict étaient aussi des concurrents.

Bénévoles : Frank Kelly, Dave McGowan, Don McGowan

Juges : Will Gross, Murray McDowell, Alan Wesley

Cuisiniers : Javier & Anna-Marie Sarango

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3A

L'équipe canadienne de voltige s'est bien débrouillée lors du Championnat mondial de F4A en Suisse. Je vous encourage tous à lire le compte-rendu de cet événement au lien plus bas. Nous comptons plusieurs pilotes de calibre mondial ici même au sein de la zone A; veuillez communiquer avec eux si vous avez des questions sur la façon de faire voler une maquette de façon disciplinée, comment effectuer les réglages et comment organiser un concours. Félicitations à tous les concurrents. Le lien en question : <http://teamcanadaf3a2015.blogspot.ca/>.

## SUR UNE NOTE PLUS TRISTE

Mes déplacements au sein de la zone ont été très réduits l'été dernier puisque mon fils Trevor livrait un court mais intense combat contre le cancer. Il s'est éteint le 27 août. J'ai l'intention de renouer avec des modélistes de la zone au cours des prochaines années. ✈

there were 22 members participating with 93 entries into the prize pool.

"August 31 was the final event, and our most challenging contest yet. Contestants were asked to drag an 88-gram bottle of water on a 60-foot string, behind the airplane. Then take off, fly over the field as slow and low as possible, to allow the bottle to drag on the grass. The time on the ground was recorded and longest time won. Five brave souls took up the challenge and everyone survived. First year member Claude Georget won this event with an electric Apprentice!"

"The fun isn't over yet! Still to come is the awarding of the prizes to take place at our annual Awards night this November 7. Thanks everyone who participated and just came out to watch!"

## COUNTING THE DAYS

I am already looking forward to the 2016 events and I hope to be able to meet each of you somewhere along the way. Happy flying. ✈

pilotes d'avion et les pilotes d'hélicoptère dans les clubs. La différence actuellement est qu'il y a des milliers d'adeptes de multi-rotor alors qu'à l'époque, il n'y avait que quelques dizaines de pilotes d'hélicoptère.

Quelles sont les solutions envisageables? D'abord, une modernisation de nos règles sur le multi-rotor, des Park Flyers et du vol par immersion (FPV). La mise sur pied d'un programme de formation et d'évaluation des pilotes dans les clubs. C'est plusieurs milliers de membres qui nous échappent, car nous ne répondons pas à leurs besoins: celui d'avoir un sentiment d'appartenance. ✈

tion des modélistes à chaque année à l'occasion de ce rassemblement.

«Plus de 70 pilotes et 100 maquettes ont participé! Les Canadiens y sont toujours représentés et cette année, un groupe de 20 pilotes se sont déplacés depuis la Vallée de l'Ontario afin de profiter de trois jours de météo parfaite.

«On y voit toujours une grande variété de maquettes de petits-gros lors de ce rassemblement. La ligne de vol est toujours garnie de toutes sortes d'appareils, de ceux de la Première Guerre mondiale aux coucous de guerre plutôt musclés et un peu de tout entre ces deux extrêmes. Sur la photo, vous voyez quelques-uns des membres des adeptes des petits-gros en provenance de la Vallée de l'Ontario; ils se sont bien amusés!

«Ce lieu se trouve seulement à une heure au sud de Syracuse (même état), si bien que si cela n'est pas trop loin pour vous, vous devriez l'inscrire à votre calendrier pour l'année prochaine.»

C'est tout pour cette fois. Continuez de me faire parvenir les articles! ✈

renforcé le support moteur. Je n'avais jamais vraiment poussé cet avion avant la pratique pour le concours.

«J'ai plusieurs projets pour cet hiver. Un Moth à l'échelle 1/5 qui a au moins 30 ans et un Heinkel 51 seront électrifiés avec une 8S. J'espère enfin terminer un kit de Fokker DVII à l'échelle 1/4. Je ne construis pas vite, surtout quand je construis deux ailes gauches... Celui-ci aura une 10S et un système de son. Ensuite, le Fokker à essence sera probablement à vendre. Il y a aussi plusieurs choses que je veux essayer pour le vol intérieur, incluant une sorcière volant sur son balai et un Superman volant. Surveillez de leur nouvelles au cours des prochains mois.» ✈

# 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 902-569-3262  
780-466-3388  
613-244-2701  
905-824-8228  
800-839-3262

**Hobby Wholesale**  
6136 Gateway Blvd. NW  
Edmonton AB  
hobbywholesale.com 877-363-3648



**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**

The best quality!



**Paramodels-RC**  
Specializing in Paragliders, Paramotors  
and Drones rescue kits

<http://en.paramodels-rc.com>  
[infos@paramodels-rc.com](mailto:infos@paramodels-rc.com)

 Paramodels.rc  
 (514) 677-4034  **.com**

**Parker Model Ltd**

Specializing in  
electric airplanes and helicopters

**Wholesale to hobby shops only**

[parkermodel@rogers.com](mailto:parkermodel@rogers.com)  
[www.parkermodel.com](http://www.parkermodel.com)

Suite 296, 701 Rossland Rd, E.,  
Whitby, ON L1N 9K3

**PM Hobbycraft**  
2020J 32 Ave. NE.  
Calgary, AB 403-291-2733  
www.PMHobbycraft.ca 877-764-6229

**ZURICH**

**EXTREME GLARE SUNGLASSES**



[www.ajsalesandservice.ca](http://www.ajsalesandservice.ca)  
 Email: [sales@ajsalesandservice.ca](mailto:sales@ajsalesandservice.ca)  
 Ph: 905-567-6096

**THE HELI FARM**

Specializing in R/C Helicopters & Accesories

Align / Evolution / Synergy / Thunder Tiger / Century / Savox  
 Hitec / Airtronics / JR DMSS / I Charger / KDE / Castle  
 Hacker / Scorpion / Rail Blades / Rotor Tech / Skookum  
 Western Robotics / RD Lohr / RC Booya

Setup and building tools stocked

Plus lots more and building supplies for Planes!

TheHeliFarm.com [info@thehelifarm.com](mailto:info@thehelifarm.com)  
 780-864-8291 Rycroft, AB

SAVE 5% online by using coupon code "MAAC"



**HOBBY ALLEY**

780-477-0101 • HobbyAlley.com  
 North 12451-97 Street • West 9962-170 Street  
 Edmonton, Alberta

**LEADING EDGE  
HOBBIES**

699 Gardiners Rd  
Kingston, ON K7M 3Y4  
toll free 866-389-4878

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

Visit Ontario's Largest  
Full Line Hobby Store  
For all Your Hobby Needs!

We are at the corner  
of Gardiners and Progress  
Take exit 611 from Hwy 401

**MODEL LAND LTD**

Specializing in Radio Control  
• Planes • Boats • Cars • Helicopters  
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3  
 Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260  
 Website: [www.modelland.com](http://www.modelland.com)  
 Email: [info@modelland.com](mailto:info@modelland.com)

**Hobby Shops  
Canada Ads**

ONLY

**\$225/year single / 425/year double**

[Editor@ModelAviation.ca](mailto:Editor@ModelAviation.ca)



## Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

With **COLOUR** now available on every page you can request placement where YOU want it.

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

Full Page ads start from only \$700!

for more information contact:

Keith Morison 403-510-5689 or [editor@ModelAviation.ca](mailto:editor@ModelAviation.ca)

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230





# MEMBERSHIP APPLICATION 2016

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

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.

Birthdate: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ Language  E  F  
month / day / year

*Birthdates are required for verification of member type and kept confidential*

Name: \_\_\_\_\_ Spouse (open member): \_\_\_\_\_  
First Initial Last First Initial Last MAAC #

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.

Member Type	Current Year (or any portion)		16 Month Current Year (or any portion) plus 2 years	
	Jan 1/16 - Dec 31/16	Sept 1/16 - Dec 31/17	Jan 1/16 - Dec 31/17	Jan 1/16 - Dec 31/18
<b>AB, BC, MB, NT, NU, QC, SK, YT,</b>				
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$84.00	\$84.00	\$226.80	<i>(Canadian residents only)</i>
Spousal/Common-law Member (without magazine) <i>Married to an open member</i>	\$52.50	\$52.50	\$157.50	
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$10.50	\$10.50	N/A	
Junior Member (Includes magazine)	\$22.05	\$22.05	N/A	
<b>NB, NL, ON</b>				
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$90.40	\$90.40	\$244.08	<i>(Canadian residents only)</i>
Spousal/Common-law Member (without magazine) <i>Married to an open member</i>	\$56.50	\$56.50	\$169.50	
Junior Member (without magazine) <i>Under 18 years as of January 1)</i>	\$11.30	\$11.30	N/A	
Junior Member (Includes magazine)	\$23.73	\$23.73	N/A	
<b>NS</b>				
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$92.00	\$92.00	\$248.40	<i>(Canadian residents only)</i>
Spousal/Common-law Member (without magazine) <i>Married to an open member</i>	\$57.50	\$57.50	\$172.50	
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$11.50	\$11.50	N/A	
Junior Member (Includes magazine)	\$24.15	\$24.15	N/A	
<b>PE</b>				
Open Member (Includes magazine) <i>(18 years or over as of January 1)</i>	\$91.20	\$91.20	\$246.24	<i>(Canadian residents only)</i>
Spousal/Common-law Member (without magazine) <i>Married to an open member</i>	\$57.00	\$57.00	\$171.00	
Junior Member (without magazine) <i>(Under 18 years as of January 1)</i>	\$11.40	\$11.40	N/A	
Junior Member (Includes magazine)	\$23.94	\$23.94	N/A	

### Base Membership Fees Are:

- Open \$80 per year or \$216 for three years
- Spousal/Common-law \$50 per year or \$150 for three years
- Junior \$10 or \$21 with magazine
- Fees shown include applicable GST or HST
- All memberships expire at the end of the calendar year.
- CURRENT YEAR FEES ARE NON-REFUNDABLE
- Bi-monthly publication is supplied to members commencing at renewal or date joined

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



# 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 .....	_____	\$ 0.30 _____
Wings/Ailes –Medium/Moyenne .....	_____	\$ 0.30 _____
Wings/Ailes –Large/Grande .....	_____	\$ 0.30 _____
All three/Tous les trois .....	_____	\$ 0.90 _____
Tri-colour/Cercle MAAC tricolore .....	_____	\$ 0.35 _____
Wings/Ailes – Large/Grande –Window/Fenêtre .....	_____	\$ 0.50 _____
Bumper Sticker / Autocollant pour pare-choc .....	_____	\$ 1.40 _____

Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre .....	_____	\$ 2.50 _____
Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique .....	_____	\$ 0.95 _____
Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité) .....	_____	\$ 2.80 _____

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) .....

\$ 5.25 \_\_\_\_\_

Nom: \_\_\_\_\_ Club/Location: \_\_\_\_\_

Misc.: MAAC Crest / Écusson du MAAC .....	_____	\$ 1.00 _____
Frequency Board/ tableau de fréquences .....	_____	\$ 3.00 _____
Warning Sign / pancarte d'avertissement .....	_____	\$ 2.95 _____
Cub Kit (minimum 5) .....	_____	\$ 2.50 _____
Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité) .....	_____	\$ 2.90 _____
_____ Gold/or    _____ Silver/argent    _____ Bronze		

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

Pictures available at [www.maac.ca](http://www.maac.ca) under MAAC E-Store / Photos disponibles sur le site web [www.maac.ca](http://www.maac.ca) sous la rubrique Magasin.

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

\$ \_\_\_\_\_

### Subtotal/Total Partiel

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

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

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

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

**TOTAL: \$ \_\_\_\_\_**

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

VISA     MC    Card # \_\_\_\_\_    Expiry \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

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

If paying by credit card, form may be faxed to / Si paiement est par carte de credit, faxez au: 905-632-3304.  
 Please allow 6 to 8 weeks for delivery. / Prévoir 6 à 8 semaines pour réception.

# The Last Page



Here are a collection of photos from the Keswick Model Aircraft Club's Warbird Event.

Above: A Tiger Moth floats in for a landing.

Left: Steve Madjanovic's Pfalze E1 sits in the pits.

Bottom Left: A Thunderbolt taxis on the geo-tex runway.

Below: Ken Parsons' Nieuport 24 looks stunning in the sky.

Voici une collection de photos prises lors du rassemblement des coucous de guerre du Keswick Model Aircraft Club.

En haut : Un Tiger Moth arrive tout doucement à l'atterrissage.

À gauche : Le Pfalze E1 de Steve Madjanovic attend, dans l'aire des puits.

En bas à gauche : Un Thunderbolt se déplace sur la piste de géotextile.

En bas : Le Nieuport 24 de Ken Parsons est saisissant, dans les airs.



# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



## FT Bloody Baron

- Part of the Speed Build kits
- Foam core construction
- Easy for the novice to build and fly
- Easy an inexpensive to build and repair



Wingspan: 29 inches - Weight: 10.7 ounces  
FTSBK250 - FT Bloody Baron Speed Build Kit

## E-flite

## P-51D Mustang 1.2m BNF

- Operational dual-servo flaps
- Retractable electric landing gear
- Spektrum™ AR636A DSMX® receiver
- Req 3S 11.1V 2200mAh Li-Po
- Constructed with durable Z-Foam™ material



AS3X™  
SPEKTRUM™

Wingspan: 48 in. - Length: 42 in. - Motor (included) 15-Size BL  
EFL8250 - P-51D Mustang 1.2m BNF Basic

## HANGAR 9

## P3 Revolution Biplane

- Designed by world class RC pilot, Mike McConville
- Exclusive, officially licensed P3 Revolution model
- Engineered to deliver 3D performance in a precision biplane



Wingspan: 78 in. - Length: 78.7 in. - Engine Req.: 60 - 70 cc  
HAN4630 - P3 Revolution Biplane 60cc ARF



## FT Bushwacker

- Rugged, yet easy to build
- Ideal short take off/landing
- Build with aileron and flaps
- Designed for intermediate/Advanced pilots



Wingspan: 45 inches - Weight: 1.15 pounds  
FTSBK260 - FT Bushwacker Speed Build Kit

## E-flite

## T-28 1.2M BNF Basic

- Operational dual-servo flaps
- Retractable electric landing gear
- Spektrum™ AR636A DSMX® receiver
- Req 3S 11.1V 2200mAh Li-Po
- Constructed with durable Z-Foam™ material



AS3X™  
SPEKTRUM™

Wingspan: 48.2 in. - Length: 38.8 in. - Motor (included) 15-Size BL  
EFL8350 - T-28 1.2M BNF Basic w/Retracts/Flaps

## HANGAR 9

## Extra 330SC 60E ARF

- Designed by three-time XFC Champion Seth Arnold
- Excellent precision and 3D performance
- Engineered around the E-flite Power 60B outrunner and 6S Li-Po



Wingspan: 65.5 in. - Length: 63.7 in. - Motor Req. 60-size BL  
HAN9025 - Extra 330SC 60E ARF



## VersaCopter 250 Kit

- Versatile and easy to reconfigure
- Build as aerial photo platform or racing quad
- Built-in power distribution board



Weight: 211g - Diagonal: 200 - 500mm  
FTSRBK080 - Rotor Bones VersaCopter 250 Quad Kit

## E-flite

## UMX P-47 BL BNF Basic

- Brushless BL180 power system
- Advanced AS3X™ technology delivers rock-solid handling
- Realism that includes scale wheels and cockpit detail



Wingspan: 19 in. - Length: 17.1 in. - Motor Included  
EFLU3250 - UMX P-47 BL BNF Basic



## P-47D Thunderbolt Razorback ARF

- Gasoline or electric power ready.
- Built-up and sheeted wood airframe components come finished in flat MonoKote film.
- A large removable hatch makes LiPo battery changes quick and easy.



Wingspan: 85 in. - Length: 75 in. - Engine Req. 50 - 61 cc  
TOPA0714 - Giant P-47D Thunderbolt Razorback ARF



Our best price guarantee. When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference**. See web site for details.



**FREE SHIPPING  
IN CANADA!**

Orders over \$100 ship for free to Canadian Addresses.

Some restrictions apply, see web site for details.

# 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!

**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!

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