

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications

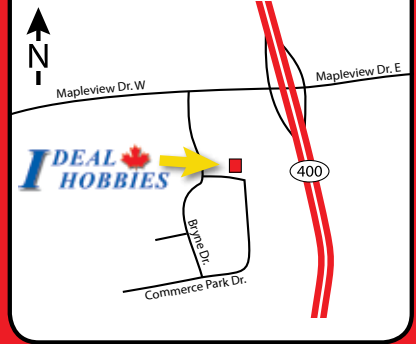


IDEAL HOBBIES

*Service,
Selection,
Price!*



Central Ontario's Radio Control Hobby Source



IDEAL HOBBIES

12 Commerce Park Dr, Unit K
Barrie, Ontario L4N 8W8
1-705-725-9965 1-705-725-6289
PHONE LINE FAX LINE
1-800-799-2484
TOLL FREE ORDER LINE



BUSINESS HOURS

MONDAY	11:00 AM - 7:00 PM
TUESDAY	11:00 AM - 7:00 PM
WEDNESDAY	11:00 AM - 7:00 PM
THURSDAY	11:00 AM - 7:00 PM
FRIDAY	11:00 AM - 7:00 PM
SATURDAY	10:00 AM - 5:00 PM
SUNDAY	11:00 AM - 4:00 PM

idealhobbies.com

1-877-PMHOBBY (764-6229) www.pmhobbycraft.ca



Hobbies and Crafts for the whole family for Over 50 Years






















Your Best Source for
The latest in R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 293-2733





news, events, contests -  Join Us

Now Available for your Tablet

Search for 'Model Aviation Canada'

Get it on
iTunes

GET IT ON
Google Play

Google Play



for Android Tablets

iTunes



for Apple iPad



Find us on 

facebook.com/pages/Model-Aeronautics-Association-of-Canada/1502378183363886



twitter.com/MAACCanada



"Join MAAC

Because You Want To"

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.

"Joignez MAAC

Parce Que Vous Voulez"

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'enseigne de la sécurité et l'accomplissement personnel.

Advisory Groups (Board Appointed)

COMMUNICATIONS

Geoff Strotmann
gstrotmann@jcis.ca

CONSTITUTION

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

INSURANCE

TONY EBERTS
Tobiano, BC
Tony.Eberts@aon.ca

TRANSPORT CANADA

RODGER WILLIAMS 9587L
1365 County Rd RR1 Box 8
8447 Lespérance
Quebec, QC G2K 2M4
418-650-3150
rawilliams@videotron.ca

Appointments (Board Appointed)

ACC DELEGATE

Chris Brownhill 3797L
63 Savona Dr
Toronto, ON M8W4V2
416-255-1289 cbrownhill@sympatico.ca

CHAIR OF COMMITTEES

Roland Worsfold 50286L
2080 Pacific Way #27
Kamloops, BC V1S1V3
250-374-4405 rolydd@telus.net

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

YOUTH AND BEGINNER

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

CONTROL LINE

Chris Brownhill 3797L
63 Savona Dr.
Toronto, ON M8W 4V2
416-255-1289
cbrownhill@sympatico.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) - Phone 905-632-9808
français 1-855-756-MAAC (1-855-756-6222) - Fax 905-632-3304
office@maac.ca - 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 **Craig Ekstrand #67884** **president@maac.ca**
615 Colonel Otter Dr., Swift Current, SK S9H 4Z7 306 741-3482

Vice President **Peter Schaffer** **zd-D@maac.ca**

Executive **Kevin McGrath** **zd-F@maac.ca**
Frank Klenk **zd-M@maac.ca**
Roland Worsfold **zd-C@maac.ca**

Secretary/Treasurer **Linda Patrick** **sec-treas@maac.ca**

Bilingual Reception and Membership **Rivka Neal** **office@maac.ca**

CONTROL LINE AEROBATICS

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

DISABILITY AWARENESS

Vacant

FAI

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

FIRST PERSON VIEW

Calvin Martini 40498
70 Berkley Drive
Riverview, NB E1B2L6
506-386-5247
rotary65@gmail.com

FLYING FIELDS

Steve Woloz 7877L
5763 Ave Mclear
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

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 8 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

Vacant

R/C FLOAT PLANES

Paul Neely 73841
28 Timber Cres
London, ON N6K 2W2
519-641-4045
pneely@rogers.com

R/C GIANT SCALE

Paul Chitty 41698
1032 Camelot Cres
Sarnia ON N7S 3L3
519-330-6611
pchitty@cogeco.ca

R/C HELICOPTER

Darren Wiens 79825
26225 127 Ave,
Maple Ridge, BC. V2W 2C6
(604) 354-4471
rchelidarren@gmail.com

R/C INDOOR

Jason Uberig 32586
147 Acorn Crescent
London, ON N6G 3V4
519-472-7305 jason@uberig.ca

R/C JET

Alan Blore 21353L
19 Sierra Vista Circle
Calgary, AB T3H3A4
403-730-9860 ablore@shaw.ca

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells 21034L
3872 Jamieson Road RR4
Cobourg, On K9A 4J7
905-342-2128
harryells@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

Cato Hansen 61451L
11 Knapp Lane
Kingston, NB E5N 1S9
506-832-5710
chansen@nbnet.nb.ca

R/C SCALE

Scott Crosby 23964
59 Spruce Avenue
Sherwood Park, AB T8A 2B7
780-220-1195
crosby.scott@rocketmail.com

R/C SCALE AEROBATICS

Adam Picard 70381
51 Paulander Dr. #80
Kitchener ON N2M 5E5
226-868-2620
adam_picard@hotmail.com

RADIO SPECTRUM

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

SAFETY

Dave Cummings 77015
46-1150 Skyview Drive
Burlington, ON L7P 4X5
905-335-6478
davecumings9@gmail.com

SPACE MODELLING

Peter Cook 82140
1391 Halifax Place
Burlington, ON L7S 1J7
905-681-8444
pecook@sympatico.ca

SURFACE VEHICLE

Scott Keyowski 88165
16 Derby St
Regina, SK S4R 4E8
306-581-7093
haymaker@sasktel.net

WEBSITE

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

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

Roger Ganley #6426
4209 - 36 Ave, Leduc, AB T9E 6A3
780-986-9230 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)

Roland Worsfold 50286
#27-2080 Pacific Way
Kamloops, BC V1S 1V3
(250)-374-4405 zd-c@maac.ca

British Columbia Coastal (H)

Bill Rollins 27460L
Box 1376 129 Butler Ave
Parksville, BC V9P 2H3
250-248-5545 zd-h@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 8 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

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
514-944-8241 zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K)

Derek Schultz #78786
Box 5019,
Humboldt, SK S0K 2A0.
306-320-7046 zd-k@maac.ca

South East Ontario (L)

James Daly #14323L
7139 Bendigo Circle
Mississauga, ON L5N 1Z4
416-709-8169 zd-l@maac.ca

South West Ontario (M)

Frank Klenk #32001L
450 Broadway St
Tillsonburg, ON N4G 3S7
519-550-7955 zd-m@maac.ca

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications

Publisher/Editor: Keith Morison
Translation: Jacques Des Becquets
Copy Editor: Colleen Hughes
Designers: Colleen De Neve/Keith Morison

Editorial Department

editor@modelaviation.ca
2220 25 Ave NW, Calgary, AB T2M 2C1
Ph 403-510-5689

Advertising

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

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

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

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

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at 2220 25 Ave NW, Calgary, AB T2M 2C1. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to editor@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
editor@modelaviation.ca.

Model Aviation CANADA



NOVEMBER-DECEMBER 2017 - VOL. 48 NO.6

TABLE DES MATIÈRES

Message du président	4
Ian stratégique quinquennal de MAAC	10
Alberta (A)	12
Atlantique (B)	14
Colombie-Britannique (C)	16
Colombie-britannique Côtière (H)	18
Manitoba/Nord-Ouest Ontario (D)	20
Milieu de l'Ontario (E)	22
Nord De L'Ontario (F)	25
Vallée de l'Ottawa (G)	26
Québec (I)	28
Saint-Laurent (J)	30
Sud Est (L)	32
Sud Ouest (M)	34
Gimli Fun Fest 2017	36
Canada's Yury Shvedenkov Wins Worlds	39
F1C Team Report	40
F1A Technical report	44
F1B Technical Report	44
Festival 2017	48
Débutant	52
Specter radio	53
Sécurité	55
Vol circulaire	56
Acrobatie de précision de vol circulaire	58
Vol libre intérieur	60
Petits-gros	63
FPV (Vole en Immersion)	64
Hydravions RC	66
Hélicoptères RC	67
Vol intérieur télécommandé	68
Avion à réaction RC	70
Acrobatie de précision RC	72
R/C - Pylône	74
Planeur RC	76
RC Marquette	78
Multi-rotor	80
Obituaries	81
Trading Post	82
Magasins de passe-temps au Canada	83
Événements à venir	84
The Last Page	92

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
MAAC Five Year Strategic Plan	8
Alberta (A)	13
Atlantic (B)	15
British Columbia (c)	17
British Columbia Coastal (H)	19
Manitoba/Northwest Ontario (D)	21
Middle Ontario (E)	23
Northern Ontario (F)	25
Ottawa Valley (G)	27
Québec (I)	29
St. Lawrence (J)	31
South East (L)	33
South West (M)	35
Gimli Fun Fest 2017	36
Canada's Yury Shvedenkov Wins Worlds	39
F1C Team Report	40
F1A Technical Report	43
F1B Technical Report	44
Festival 2017	48
Beginner	52
Radio Spectrum	53
Safety	55
Control Line	57
Control Line Precision Aerobatics	59
Free Flight Indoor	60
Giant Scale	63
FPV (First Person View)	65
R/C Floatplanes	66
R/C Helicopter	67
R/C Indoor	69
R/C Jets	71
R/C Precision Aerobatics	73
R/C Pylon	75
R/C Sailplane	77
R/C Scale	79
Multi-rotor	80
Obituaries	81
Trading Post	82
Hobbyshops Canada	83
Coming Events	84
The Last Page	92



Yury Shvedenkov with his World Championship trophy and one of his F1C freeflight models.

Photo: Sveta Shvedenkova



Heinz Pantel's mishap but it looks like the pilot will be okay. / Un incident pour Heinz Pantel... mais le pilote devrait s'en tirer.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Craig Ekstrand - 67884

Président

306-741-3482 | president@maac.ca

Les Modélistes aéronautiques associés du Canada jouissent d'un riche historique qui remonte à 1949 lorsque 11 modélistes aux ambitions futuristes se sont assemblés afin de former un organisme qui se concentrerait sur les amateurs d'aéromodélisme. Aujourd'hui, cet historique s'est transformé en un regroupement de plus de 11 000 membres; le MAAC a gagné la reconnaissance de Transports Canada grâce à sa feuille de route éprouvée, une feuille de route qui comprend des opérations en toute sécurité. Je suis fier du travail qu'abat quotidiennement notre bureau, nos comités et les directeurs. Nous poursuivons notre création d'un organisme unique dans l'univers de l'aéromodélisme.

PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Lors de la réunion du mois d'août du Conseil de direction, une résolution a été adoptée afin d'approuver notre plan stratégique qui a évolué à partir d'une

séance de planification à laquelle se sont livrés nos directeurs à Halifax, plus tôt cette année. Selon notre énoncé de mission :

«L'organisme Modélistes aéronautiques associés du Canada se dévoue à servir tous les volets du modélisme, par le biais d'un leadership national, en encourageant la participation individuelle, familiale et communautaire ainsi qu'en faisant la promotion de normes élevées de sécurité et d'accomplissement personnel.» (traduction libérale)

Le plan stratégique se concentre sur notre vision que nous aspirons à concrétiser : «*Joignez-vous à nous parce que vous le voulez!*»

Le plan est conçu de façon à guider les travaux du Conseil de direction au cours des cinq prochaines années et servira à guider ses directeurs dans leur processus décisionnel.

VALEURS FONDAMENTALES

De ce processus de planification, quatre valeurs fondamentales ou énoncés ont émergé afin de définir nos croyances et ce qui nous importe à titre d'organisme. Celles-ci s'appliquent à chaque aspect du

MAAC et offrent un point de référence afin de façonner et de renforcer l'organisme. Du même coup, elles répondent à la question «*Qu'est-ce qui importe en devenant membre de notre organisme et en quoi l'adhésion est-elle unique?*»

Les valeurs fondamentales de notre organisme sont :

- **Sécurité** – nous nous engageons à faire la promotion d'une culture de sécurité.
- **Communauté** – nous nous engageons en tous les volets de ce passe-temps.
- **Communication** – ponctuelle et pertinente.
- **Gestion responsable** – s'évertuer à monter un organisme à la fois meilleur et plus fort.

Les valeurs fondamentales constitueront la fondation de tout ce qui se passe au MAAC.

OBJECTIFS ET PRIORITÉS

En ce concentrant sur la voie précise à emprunter à titre d'organisme, quatre priorités et objectifs ont surgi. Ces priorités du plus haut point constituent les résultats que nous devons atteindre afin

suite à la page 6

PRESIDENT'S MESSAGE

Craig Ekstrand - 67884

President

306-741-3482 | president@maac.ca

The Model Aeronautics Association of Canada has a strong history dating as far back as 1949 when 11 future-minded modellers came together to form an organization focused on those interested in model aviation. Today, that history has seen the organization grow to over 11,000 members with MAAC, earning the recognition of Transport Canada as having a proven track record which includes operating safely. I am proud of the work shown daily from our office, committees and directors which continues to go into creating an organization second to none in the world of modeling.

STRATEGIC PLANNING

At the August Board meeting, a motion was passed to approve our strategic plan which evolved from a Board planning session held in Halifax earlier this year. Based on our mission of why we exist:

“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.”



Maiden flight for Jason Fraser. Onlookers are Robin Fraser on the left and Jamie Skerten on the right. / Vol inaugural pour Jason Fraser. Les spectateurs : Robin Fraser (à g.) et Jamie Skerten.

The strategic plan focuses in on our vision in which we inspire to achieve:

“Join Because You Want To!”

The plan is designed to guide the work of the Board over the next five years and will guide them through their decision-making process.

CORE VALUES

Four core values or statements of what we stand for and what is important to us as an organization emerged from the planning

process. They apply to every aspect of MAAC and provide a reference point for shaping and strengthening the organization. They answer the question of “*What is important being a part of our organization and what is unique about joining it?*”

The core values of our organization are:

- **Safety** – committed to promoting a culture of safety.
- **Community** – engaged in all aspects of the hobby
- **Communication** – timely and relevant
- **Stewardship** – building a better and stronger organization.

The core values will form the foundation of everything that happens at MAAC.

GOALS AND PRIORITIES

When it comes to focusing on exactly where we want to go as an organization, four priorities and goals evolved. These high-level priorities are the key outcomes we need to achieve in order to attain the mission and vision of MAAC.

Members and clubs – Members are proud to be a part of the organization and we work to attract and retain members, clubs, and facilities.

Governance – We are an effective and proactive organization with sound governance and business practices that support MAAC’s long term vision.

Safety – We share an organizational

continued on page 7



Craig Ekstrand photo bombs Ryan Braaten as he tries FPV for the first time. / Craig Ekstrand surprend Ryan Braaten alors qu’il essaie le vol par immersion (FPV) pour la première fois.



Ryan Braaten shows off his high speed, inverted passes at the Swift Wings Fly What You Brung one too many times, one time too low. / Ryan Braaten a fait une démonstration de trop de ses passes en vol inversé et à haute vitesse lors du rassemblement Fly What You Brung du Club Swift Wings.

de concrétiser la mission et la vision du MAAC.

Membres et clubs – Les membres sont fiers de faire partie de l’organisme et nous travaillons à en attirer et à en retenir, tout comme les clubs et nos installations.

Gouvernance – Nous partageons une approche organisationnelle quant à la sécurité et préserve notre exceptionnelle feuille de route en matière de sécurité.

Personnes – Le personnel, le Conseil de direction et les comités du MAAC nourrissent une culture unifiée de collaboration et d’implication qui a pour but de remplir notre mission et notre vision grâce au plan stratégique.

STRATÉGIES ET PRODUITS LIVRABLES CLÉS

La partie finale du plan stratégique se trouve dans ses stratégies et ses produits livrables clés. Les stratégies, ce sont l’action de haut niveau à enclencher afin d’atteindre les objectifs cités dans les objectifs et priorités. Sous chaque stratégie se trouve un ensemble de produits livrables clés ou de

projets précis qui devraient être entrepris. Les produits livrables clés ne sont pas une liste complète ou un plan de travail mais plutôt les produits livrables critiques dont nous avons besoin pour exécuter les stratégies.

PLAN D’OPÉRATION ANNUEL

Maintenant, le travail commence. En travaillant avec Keith Bennette (président du Comité consultatif de la Charte (constitution)) – qui a été la bougie d’allumage en guidant le Conseil de direction dans ce processus – un plan d’opération annuel est en préparation et devient un document-compagnon au plan stratégique de cinq ans du Conseil de direction. Notre plan d’opération annuel nous permet de nous assurer que l’organisme dirige son énergie et ses capacités tout au long de l’année. Ce plan d’opération annuel, c’est là où nous devons décider où utiliser nos ressources et ultimement, où nous consacrons notre temps et notre argent. Il répond à la question selon le plan de cinq ans : quels

produits livrables clés doivent retenir notre attention au cours des 12 prochains mois?

À COMPTER DE MAINTENANT

Cet organisme est excitant. Avec tout ce qui se passe dans l’univers des maquettes télécommandées, le MAAC offre quantité d’occasions. Nos objectifs : compter des membres qui sont fiers d’en faire partie; d’être un organisme efficace et efficient doté d’une vision à long terme; préserver notre différentiateur de la sécurité; et faire preuve d’une culture unifiée de collaboration et d’implication au sein de notre organisme.

Les cinq prochaines années verront une croissance importante au sein du MAAC. Croissance non pas en raison des règlements et de la législation, mais plutôt une croissance en raison des valeurs qu’honore cet organisme... des valeurs de sécurité, communauté, communication et de gestion responsable.

C’est un organisme auquel veulent se joindre les gens parce qu’ils le veulent! ✈

approach to safety that preserves our outstanding safety record.

People – MAAC staff, Board, and committees have a unified culture of collaboration and engagement focused on achieving our mission and vision through our strategic plan.

STRATEGIES AND KEY DELIVERABLES

The final part of the strategic plan can be found in its Strategies and Key Deliverables. The Strategies are the high-level course of action for moving towards the goals as outlined in Goals and Priorities. Under each Strategy is a set of Key Deliverables or specific projects that should be undertaken. The Key Deliverables are not a complete list or work plan, but the critical deliverables needed to execute the strategies.

ANNUAL OPERATING PLAN

Now the work begins.

In working with Keith Bennett, Chairman of the constitution Advisory Committee, who has been instrumental in guiding the Board through this process, an Annual Operating Plan is in the works which is a companion document to the Board's five-year Strategic Plan. Our Annual Operating Plan allows us to ensure the organization channels its energy and abilities throughout the year. The Annual Operating Plan is where we need to make decisions on where to use our resources and ultimately spend our time and money. It answers the question based on the five-year plan, what key deliverables need to be our focus over the next 12 months?

GOING FORWARD

This is an exciting organization to be a part of. With everything that is happening right now in the RC world, there is nothing but opportunity for MAAC. Our goals are to have members who are proud to be a part of this organization, to be an effective and efficient organization with a long-term vision, to preserve our differentiator of safety and to have a unified culture of

collaboration and engagement within our organization.

The next five years will see significant growth for MAAC. Growth not because of regulations or legislation, but growth because of the values this organization has, values of Safety, Community, Communication and Stewardship.

This is an organization that people Join Because They Want To! ✨



Robin Fraser (pilot on the left) with onlooker Ryan Braaten after finding out that gravity still works. The good news is that a few extra hands and a little glue and he was in the air again. / Robin Fraser (à g.) et le spectateur Ryan Braaten ont appris que la loi de la gravité s'applique encore. Bonne nouvelle : avec quelques mains en renfort et un peu de colle, son appareil a repris la voie des airs.



A beautiful view from our field as the sun goes down here in Swift Current after a long day of flying. / Une vue splendide de notre terrain de vol au soleil couchant – à Swift Current – après une longue journée de vol.

MAAC FIVE YEAR STRATEGIC PLAN

Who we are and what we stand for

Mission: Why we exist	<i>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.</i>	
Core Values: What we stand for and what's most important to us	<i>Safety - Committed to promoting a strong culture of safety.</i>	<i>Communication - Timely and relevant</i>
	<i>Community - Engaged in all aspects of the hobby</i>	<i>Stewardship - Building a better and stronger organization</i>

Where are we going

Vision: What we inspire to achieve in the future:

Join Because You Want To!

Priorities	Members and Clubs	Governance
Goals	Members are proud to be part of the organization and we work to attract and retain members, clubs and facilities.	We are an effective, efficient and proactive organization with sound governance and business practices that support MAAC's long-term vision.

How we are moving forward

Strategies High-level courses of action for moving toward the goals	M1 - Develop a responsive organization - that supports growth in membership, clubs and events.	M2 - Bring members together - to enhance enjoyment of the hobby.	M3 - Partner with members - to improve the long-term viability and sustainability of our facilities and clubs.	M4 - Be receptive to all sectors of the hobby - to attract new and retain current members.	G1 - Establish a structured policy framework - that instills sound business practices.	G2 - Manage a suite of governance documents - that are current, consistent with best practices and the legislation governing MAAC.	G3 - Develop a strong reporting structure - which provides timely and relevant information for decision making.
Key Deliverables and Measures Specific projects/initiatives that should be undertaken for each strategy, not a complete list or work plan, but the critical deliverables to execute the strategies	M1.1 - Develop a communications plan aligned with the strategic plan - to guide communications with members and external stakeholders	M2.1 - Encourage events and fun fly's - and other activities that bring members together	M3.1 - Best practices for clubs - developed collaboratively to share information between all clubs	M4.1 - Encourage and foster the formation of committees - for emerging disciplines and provide advisors	G1.1 - Review existing policies - against policy framework	G2.1 - Annual review of corporate documents - with a view to staying current and flexible	G3.1 - Integrate reporting of board activities to the members - into the strategic communications plan
	M1.2 - Evolve the website member interface - to allow easier access to information	M2.2 - Encourage competition - and celebrate success	M3.2 - Best practices for flying sites - developed collaboratively to share information between clubs	M4.2 - Examine sources and engagement strategies - for new members	G1.2 - Build a web based document library - with robust search tools	G2.2 - Review the Articles of Incorporation - as part of the strategic planning process	G3.2 - Develop regular financial reports - for the board, to assist in the decision making process
	M1.3 - Build appropriate transparency - into the affairs of the association	M2.3 - Provide a forum - to share activities that bring people together	M3.3 - Provide best practices - for insuring and protecting club assets	M4.3 - Review relationships - with Aero Club Canada and FAI	G1.3 - Consider an audit and finance committee - of the board	G2.3 - Keep abreast of Corporations Canada legislation - governing not-for-profit corporations	G3.3 - Prepare a layman's report on the annual financials - to better inform members about the associations finances
	M1.4 - Consider a web group - to help guide and provide web content		M3.4 - Develop a welcoming package - for new members and new clubs		G1.4 - Continually improve the business platform - of the website		G3.4 - Institute a follow-up process - to ensure resolutions and recommendations approved at the AGM are followed up on.
	M1.5 - Consider an Education Committee - to look at all aspects of suggested educational pieces		M3.5 - Provide guidance to Zone Directors - on resolutions, recommendations and committee nomination		G1.5 - Employ a document management system - to keep documents current and relevant		
	M1.6 - Research and recommend - groups to target for new members		M3.6 - Poll members - on important matters		G1.6 - Institute a continuous improvement process - for MAAC documents		
			M3.7 - Provide a feedback loop - for members				
			M3.8 - E-meetings - with club presidents				
			M3.9 - Create a forum - to recognize member contributions				

A COMPASS TO GUIDE THE ORGANIZATION

Safety				People		
We share an organizational approach to safety that preserves our outstanding safety record.				MAAC staff, board and committees have a unified culture of collaboration focused on achieving our mission and vision through our strategic plan		
G4 - Employ a strategic planning process - focused on the long-term success of the organization.	S1 - Promote responsible and accountable activities - that support a strong safety record.	S2 - Engage in a strategic partnership with Transport Canada - to maintain MAAC's standing as an affiliate organization.	S3 - Manage member risk - through the provision of insurance.	P1 - Empower a high performance and engaged team - focused on the successful completion of the organization's key deliverables with the tools to be successful.	P2 - Cultivate an inspired and passionate board - focused on an open and collaborative approach to the success of the organization.	P3 - Foster strong and empowered committees - that manage broad and diverse portfolios of MAAC activities.
G4.1 - Review the strategic plan annually - and update based on environmental scan	S1.1 - The safety committee - reviews the MAAC safety codes regularly	S2.1 - The TC committee works proactively with TC - to lobby on behalf of MAAC interests	S3.1 - The insurance committee - is well positioned to manage insurance requirements with a complement of knowledgeable committee members	P1.1 - Develop a succession plan - that ensures staff continuity	P2.1 - Develop and employ a board orientation and mentorship process - for new board members	P3.1 - Review and update terms of reference - for each individual committee, advisory group and appointment
G4.2 - Use the strategic plan - to help build the annual business plan and supporting budget	S1.2 - Promote safety - through an active program with clubs and members	S2.2 - Issues of concern to Transport Canada - are understood and acted on by MAAC	S3.2 - Review insurance policies - annually for value and coverage	P1.2 - Ensure adequate HR and equipment resources - to undertake the annual work plans	P2.2 - Board performance evaluation - self assessed annually	P3.2 - Develop clear roles - so that committees and the board understand what to expect from each other
G4.3 - Develop and maintain a long-term financial plan - that includes investments, reserves and infrastructure replacement program	S1.3 - Accidents are reviewed - to help improve the safety code	S2.3 - The TC Committee communicates relevant information - to Safety and other appropriate committees	S3.3 - Formalize a contingency plan - in the event traditional insurance becomes unobtainable	P1.3 - Review HR policies and procedures - to ensure they are current and appropriate	P2.3 - Develop a board code of conduct- that directors can hold each other accountable to	P3.3 - Connect committees - to members and functional area experts
G4.4 - Publish the Strategic Plan- on the web site	S1.4 - Develop an education strategy - to acquire or produce safety and educational pieces for members using best practices		S3.4 - Build a reserve - to support an insurance contingency plan	P1.4 - Actively engage staff - in the planning processes	P2.4 - develop protocols for board succession - training for ZD's in preparation for moving up	P3.4 - Empower committees - with appropriate decision making powers defined in their terms of reference
G4.5 - Develop ROI tools - to evaluate new programs				P1.5 - Staff are aware of organizational priorities - and what is expected of them	P2.5 - Employ a suite of board tools - for sharing ideas and communicating with each other and with members	
				P1.6 - Develop an org chart- to clearly show structure of organization		

PLAN STRATÉGIQUE QUINQUENNAL DE MAAC

Ce que nous sommes et ce que nous défendons

Mission: Notre raison d'être	Les modélistes aéronautiques associés du Canada se consacrent à promouvoir, de par son leadership à l'échelle nationale, tous les aspects du modélisme en encourageant la participation des individus, des familles et des communautés et à promouvoir également les plus hauts standards de sécurité et à promouvoir l'accomplissement personnel.	
Nos valeurs fondamentales: Ce que nous défendons et ce qui compte avant tout pour nous	Sécurité - Engagement à promouvoir une culture basée sur la sécurité. Communauté - Impliqué dans tous les aspects du modélisme	Communication - À point donné et pertinente Intendance - Construire une organisation plus forte et plus performante

Où allons nous

Vision: Ce que nous espérons accomplir dans le futur

Joignez Parce Que Vous Voulez!

Priorités	Membres et clubs	Gouvernance
Objectifs	Les membres sont fiers d'appartenir à l'organisation et nous travaillons à attirer et conserver nos membres, nos clubs et nos installations.	Nous sommes une organisation efficace et pro-active avec de pratiques de gestion et de gouvernance qui appuient la vision de MAAC à long terme.

Comment progresser

Stratégies Moyens d'action pour atteindre nos objectifs	M1 - Développer une organisation attentive - qui stimulera la croissance du membership, du nombre de clubs et des événements	M2 - Jouer le rôle de rassembleur auprès des membres -pour permettre aux membres de mieux jouer du modélisme.	M3 - Créer un partenariat avec les membres - pour améliorer la viabilité à long terme de nos clubs et de nos installations.	M4 - Être réceptif à toutes les disciplines du modélisme - pour attirer de nouveaux membres et de mieux retenir les membres existants.	G1 - Élaborer un cadre structuré d'actions et d'orientations - qui permettra la mise-en- place de saines pratiques de gestion.	G2 - Gérer un ensemble de document de gouvernance - qui soient tenus à-jour, conformet à de saines pratiques et conforme à la loi régissant MAAC.	G4 - Utiliser un processus de planification stratégique - orienté sur le succès à long terme de l'organisation.
Résultats souhaités et les mesures à prendre Projets et initiatives spécifiques qui devront être entrepris pour chacunes des stratégies, pas nécessairement une liste exhaustive mais plutôt l'identification d'étapes critiques pour réaliser nos stratégies.	M1.1 - Développer un plan de communication aligné sur le plan stratégique. - pour encadrer la communication avec les membres et avec les intervenants externe à l'organisation.	M2.1 - Encourager les événements et les Festi-vols - et autres activités qui favorisent le rapprochement avec les membres.	M3.1 - De bonne pratiques pour les club - développées en collaborations avec les autres clubs afin de partager l'information entre ceux-ci.	M4.1 - Susciter et accompagner la formation de comités - pour les disciplines émergentes et fournir de l'expertise .	G1.1 - Revoir les politiques existantes - selon le cadre d'action et orientation élaboré plus haut.	G2.1 - Révision annuelle des documents de la corporation - dans le but de les maintenir à-jour et pertinent.	G3.1 - Intégrer un compte-rendu aux membres des activités du conseil d'administration (CA) - dans le plan stratégique de communications.
	M1.2 - Améliorer l'interface entre les membres et le site WEB - pour rendre l'information plus accessible.	M2.2 - Encourager la compétition - et reconnaître et célébrer les succès dans les compétitions.	M3.2 - De bonne pratiques pour les terrains de vol - développées en collaborations avec les autres clubs afin de partager l'information entre clubs.	M4.2 - Identifier les sources potentielles et les stratégies de recrutement - pour les nouveaux membres	G1.2 - Créer une bibliothèque de documents en-ligne - dotée d'un puissant moteur de recherche.	G2.2 - Révision des articles de l'incorporation - et ce, dans le cadre du processus de planification stratégique.	G3.2 - Produire des rapports financiers sur une base régulière - afin d'aider le CA dans son processus décisionnel.
	M1.3 - Assurer une meilleure transparence - dans les affaires de l'association	M2.3 - Mettre sur pied une plateforme - pour partager les informations sur les activités et promouvoir la participation des membres.	M3.3 - De bonne pratiques - pour assurer et protéger les avoirs des clubs.	M4.3 - Revoir nos rapports - avec Aero Club Canada et la FAI.	G1.3 - Étudier la pertinence d'un comité de vérification des finances - pour le conseil d'administration.	G2.3 - Se tenir informé de l'évolution de la législation de Corporations Canada - organisme régissant les corporations sans but lucratif.	G3.3 - Préparer un rapport financier annuel dans un langage compréhensible pour tous - afin de mieux informer les membres sur les finances de l'association.
	M1.4 - Considérer la formation d'un groupe de travail sur le site WEB - pour aider à guider son développement et fournir du contenu.		M3.4 - Développer une trousse de bienvenue - pour le nouveaux membres et les nouveaux clubs.		G1.4 - Amélioration continue de la plateforme d'affaire - du site WEB.		G3.4 - Instituer on processus de suivi - pour assurer que les résolutions et les recommandations approuvées à l'assemblée générale de the AGM font l'objets d'un suivi.
	M1.5 - Considérer la création d'un comité pour l'éducation - pour revoir tous les aspects du matériels didactique proposé.		M3.5 - Conseiller les directeurs de zone - sur les résolutions, recommandations et les nominations aux comités.		G1.5 - Utiliser un système de gestion de la documentation - de façon à tenir les documents à jour et pertinents.		
	M1.6 - Identifier et recommander - des groupes cibles pour le recrutement de nouveaux membres.		M3.6 - Sonder l'opinion des membres- sur les questions importantes.		G1.6 - Instituer un processus d'amélioration continue - pour les documents de MAAC.		
			M3.7 - Permettre un aller-retour de l'information - pour les membres.				
			M3.8 - Tenir des réunions virtuelles - avec les présidents des clubs				
			M3.9 - Créer un forum de discussion - pour reconnaître la contribution des membres.				

UNE VISION POUR GUIDER NOTRE ORGANISATION

Sécurité				Personnes		
Notre approche organisationnelle à la sécurité assure et préserve notre bilan exceptionnel en matière de sécurité				Le personnel, le conseil d'administration et les comités de MAAC ont en commun une culture de collaboration et d'engagement, orientée sur la réalisation de notre vision et de notre mission à l'aide de notre plan stratégique.		
G4 - Employ a strategic planning process - focused on the long-term success of the organization.	S1 - Promouvoir la tenue d'activités responsables - qui sont consistantes avec notre bilan exemplaire de sécurité.	S2 - S'engager dans un partenariat stratégique avec transport Canada) - afin de maintenir le statut de MAAC en tant qu'organisme affilié.	S3 - Gestion du risque pour les membres - par la fourniture d'une police d'assurance.	P1 - Habilitier une équipe dynamique et engagée - équipée des outils nécessaires et concentrée sur l'exécution des prestations clés de l'organisation..	P2 - Cultiver un conseil d'administration passionné et inspiré - basé sur une approche ouverte et collaborative pour maintenir le succès de l'organisation.	P3 - Promouvoir et habilitier des comités dynamiques - qui gèrent les dossiers et les activités de MAAC aussi diverses que nombreux.
G4.1 - Revision annuelle du plan stratégique - et tenir à-jour en fonction des changements de l'environnement dans lequel évolue MAAC.	S1.1 - Comité sécurité - revoir le code de sécurité de MAAC sur une base régulière	S2.1 - Le comité de transport Canada travaille de façon proactive avec transport Canada - pour défendre les intérêts de MAAC	S3.1 - Le groupe consultatif du programme d'assurance- est le mieux placé pour gérer les besoins en matière d'assurance avec l'appui de membres compétents en la matière.	P1.1 - Élaborer un plan de succession - de façon à assurer la continuité des effectifs.	P2.1 - Développer et utiliser un processus d'orientation et de mentorat - pour les nouveaux membres du conseil.	P3.1 - Révision et mise-à-jours des termes de référence - pour chacun des comités, groupe consultatifs et nominations.
G4.2 - Utiliser le plan stratégique - pour aider à préparer le plan d'affaire annuel et le budget qui s'y rapporte.	S1.2 - Faire la promotion de la sécurité - par l'intermédiaire de programmes proactifs avec les membres et les clubs.	S2.2 - Les préoccupations de transport Canada - sont bien comprises par MAAC et font l'objet de toute notre considération.	S3.2 - Révision de nos polices d'assurance - a faire sur une base annuelle pour en évaluer la valeur et la couverture.	P1.2 - Fournir les ressources adéquates en termes de personnel et d'équipement - pour compléter les différents plans de travail annuellement.	P2.2 - Revue de performance du conseil d'administration - auto-évaluation annuelle.	P3.2 - Définir clairement les rôles - afin que les comités et le CA comprennent bien à quoi s'attendre l'un de l'autre.
G4.3 - Élaborer et tenir à jour un plan financier à long terme - incluant les investissements, les réserves et un programme de remplacement des infrastructures.	S1.3 - Analyse des accidents - en vue d'améliorer le code de sécurité.	S2.3 - Le comité de transport Canada communique les informations pertinentes - au comité sur la sécurité et autres comités impliqués.	S3.3 - Préparer un plan d'intervention - dans l'éventualité où notre couverture d'assurance actuelle ne serait plus disponible.	P1.3 - Révision des politiques et procédures des ressources humaines - afin d'assurer qu'elles soient pertinentes et bien à jour.	P2.3 - Élaborer un code de conduite pour les membres du CA - afin que les directeurs se tiennent mutuellement responsable et imputable.	P3.3 - Garder les comités en contact - avec les membres et avec les experts dans leur domaine.
G4.4 - Publier le plan stratégique - sur le site WEB.	S1.4 - Développer une stratégie pour l'éducation des membres - se procurer ou créer du matériel didactique pour promouvoir de saines pratiques auprès des membre.		S3.4 - Assurer une réserve - pour appuyer le plan d'intervention décrite en S3.3	P1.4 - Impliquer activement toute l'équipe - dans le processus de planification.	P2.4 - Développer un protocole de succession pour les membres du CA - Entraîner les directeurs de zone en prévision de leur promotion.	P3.4 - Habilitier les comités - avec les pouvoirs de prendre des décisions tels que définis dans leurs termes de référence.
G4.5 - Développer un système d'analyse du retour sur l'investissement - afin d'évaluer les nouveaux programmes.				P1.5 - Que toute l'équipe soit tenu au fait des priorités de l'organisation - et de ce que l'on attend de tous.	P2.5 - Utiliser un ensemble d'outils pour les membres du CA - de façon à partager leurs idées et à communiquer entre eux et avec les membres en général.	
				P1.6 - produire un organigramme - pour bien illustrer la structure de l'organisation.		



Ninth from left is Bill Gillespie (MAAC 866oL) with two of his models in the foreground. / Bill Gillespie (MAAC 866oL), neuvième depuis la gauche, avec deux de ses maquettes en avant-plan. (Photo Maurice McCall)

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

RANDY SMITH

Randy Smith, l'actuel président du Comité de maquettes de course autour de pylônes, m'a informé qu'il tire sa révérence. Il y a plusieurs années, je disputais des courses avec Randy et avec son regretté père (MAAC 18); nous formions une équipe qui n'avait pas froid aux yeux. Randy a montré la passion qu'il nourrit pour cette discipline non seulement au Canada mais aussi aux Etats-Unis et à l'étranger. Il a aussi été un excellent ambassadeur du MAAC, un gentleman dont la contribution à la course et à la direction du Comité seront difficiles à égaler.

Maître McCall (MAAC 20686) a soumis ce qui suit; j'ai édité le texte :

BILL GILLESPIE

Bill Gillespie, âgé de 92 ans et membre 8660 et membre du Temple de la renommée, a été honoré lors du deuxième Fun-fly



Bill Gillespie's scratch-built Piper Pawnee. / Le Piper Pawnee de construction artisanale de Bill Gillespie (Photo Maurice McCall)

et pique-nique annuel de la SAAMS (Saint-Albert Aeromodelling Society), le 30 juillet 2017. Bill a joint les rangs du club lors de sa deuxième année d'existence et a été élu au poste de secrétaire-trésorier, un poste qu'il a occupé pendant plus de 35 ans.

«L'intérêt de Bill pour les maquettes d'avion a débuté alors qu'il était âgé de cinq ans; il a construit sa première copie volante stand-off scale avec trois bâtons! Ce modéliste s'est toujours intéressé aux copies volantes. Il dessinait lui-même ses plans et les construisait de façon artisanale (pas à l'aide d'un kit).

suite à la page 91

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
OPEN HOLIDAYS

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



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

FREE SHIPPING
 on purchases of \$80 or more
 (See website for details)

ALBERTA (A)



The 'Recreate the Battle of Britain Fun Fly' members at the Stampede City Radio Control Model Club flying field / Les participants au Fun-fly de la reprise de la Bataille d'Angleterre au terrain du Stampede City Radio Control Model Club. (Photo: Art Irwin)



Roger Ganley - 6426

Zone Director
780.986.9230 | zd-a@maac.ca

RANDY SMITH

Randy Smith, the current Chairman of the R/C Pylon Committee, has informed me that he is stepping down. I used to race with Randy years ago and Randy, along with his late father Jim, MAAC #18, were always a team to be reckoned with. Randy has displayed his passion for R/C pylon, not just in Canada, but also in the United States and abroad. He has also been an excellent ambassador to MAAC, a gentleman whose contribution to pylon racing as the Committee Chairman will be missed.

The following was submitted by Maurice McCall 20686 and edited by yours truly:

BILL GILLESPIE

"Bill Gillespie 8660, age 92, and MAAC Hall of Fame member, was honoured at the second annual SAAMS (St. Albert Aero Modelling Society) Fun Fly and Family Picnic held on July 30, 2017. Bill joined the club in the second year of its existence and was elected as the secretary-treasurer, a position he held for over 35 years.

"Bill's interest in model aircraft started when he was five years old, building his first stand-off scale model with three sticks!

Bills interest has always been scale models, always drawing his plans and building from scratch.

"Bill has built 53 scale aircraft over his modelling career. They are all museum quality and they were flown often. He has donated and gifted most of his large gas powered aircraft. He now flies smaller electric models."

The following was submitted by Art Irwin 12371 and edited by yours truly:

REMEMBRANCE DAY

"The idea of the Remembrance Day event 'Recreate the Battle of Britain Memorial Fun Fly', originated with my brother Brian and I discussing how the flying club could honour our Canadian and Allied servicemen, both past and present. A recreation/Fun Fly of warbirds seemed the obvious thing for our club to do. I believe this is the fifth year we have done this, and it was originally a word of mouth with foam airplane being the norm as weather was unpredictable.

"Many of our original club members were veterans or had family members which were veterans. Thanks to all of them for their service and the freedom they fought for. Next year, I will request that all participants donate to the Veterans Food Bank.

"Thanks to Jim Dennis who read 'Flanders Fields' and Brian Irwin for reading the 'Pilots Prayer.' SCRCMC (Stampede City Radio

Control Model Club) provided the coffee and doughnuts. Thanks to everyone who came out." ✈



Brodie Beekman, 7, proud winner of the E-flite UMX PT-17 raffle prize at the VOH Fun Fly, donated by Great Hobbies Edmonton. (Photo: Roger Ganley)

ATLANTIQUE (B)



Régis Landry - 8512L
Directeur de zone
506.727.5225 | zd-b@maac.ca

Nous sommes déjà arrivés à la fin de la saison de vol extérieure et nous devons songer à notre prochain projet de construction en prévision de la prochaine. Pour l'instant, il faut aussi entreprendre la saison de vol intérieur!

WINGS OF WELLINGTON

Je me suis rendu au Fun-fly Oktoberfest annuel de fin de saison de Kentville (Nouvelle-Écosse) du Club Wings of Wellington. Il va sans dire que c'était probablement la meilleure journée de l'histoire de ce rassemblement de début d'octobre. Splendide journée ensoleillée et mercure d'une vingtaine de degrés Celsius sans le moindre vent d'une direction ou l'autre.

Les maquettes d'avion utilisaient la piste principale et les hélicoptères, l'autre. On retrouvait tous les types d'aéronefs, des petits appareils électriques aux avions acrobatiques à l'échelle un quart et des coucous de guerre (warbirds). Même Snoopy a effectué un vol et Andreas Ritter a ainsi soutenu l'attention des enfants pendant ce rassemblement.

Au moins 48 pilotes – surtout de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick – s'y sont inscrits. L'inscription est gratuite, tout comme la nourriture à laquelle se sont affairés les membres du Club et leurs épouses; les pilotes n'avaient



Bowen and Asher Goddard with a 1/4 scale clipped wing Cub in Kentville, NS. / Bowen and Asher Goddard avec un Cub à ailes tronquées (à l'échelle un quart) lors du rassemblement de Kentville (Nouvelle-Écosse). (Photo: Jeremy Dann)

pas faim bien longtemps. Merci aux membres du Club Wings of Wellington pour le succès rencontré. L'un des visiteurs enthousiastes était Roland Bourque, du Club de Yarmouth. Maintenant âgé de «seulement» 93 ans, il a probablement assemblé ses premières maquettes avant même la création du MAAC. Continuez ainsi, Rolly!

NOUVEAU DIRECTEUR DE ZONE

Comme vous le savez tous, c'était mon dernier mandat à titre de directeur de la zone Atlantique, un poste que je détien depuis 12 ans! Je n'ai jamais cru que je

demeurerais si longtemps au moment où j'ai déposé ma candidature... je songeais à deux ou trois ans... mais ma longévité a été bien au-delà de mes attentes.

Puisque je suis à la retraite, j'avais davantage de temps afin de visiter plusieurs évènements au sein de la zone Atlantique mais je ne pouvais me rendre à chacun en raison de la distance que cela impliquait. Grosso modo, je me suis beaucoup plu en poste et je veux remercier vous, les membres, pour l'appui important que vous m'avez témoigné.

Je ne souhaite que de bonnes choses au nouveau directeur, Cato Hansen. ✈

Google Play
for Android Tablets

iTunes
for Apple iPad

Model Aviation CANADA
July 2016, Vol. 47, No. 4
Published by Maritime Communications

Now Available for your Tablet
Search for 'Model Aviation Canada'

Get it on iTunes
GET IT ON Google Play

ATLANTIC (B)



Al Coolen, Steve Mosher, and Sandy McInnis having a serious discussion at the Oktoberfest. / Al Coolen, Steve Mosher et Sandy McInnis discutent avec beaucoup de sérieux lors de l'Oktoberfest. (Photo: Jeremy Dann)



Régis Landry - 8512L

Zone Director

506.727.5225 | zd-b@maac.ca

The end of the outdoor flying season is already here and it's time to start thinking about what is going to be the next project for the next flying season. But for now, it's also time to start the indoor activities!

WINGS OF WELLINGTON

I attended the Wings of Wellington's annual end of season's Ocktoberfest Fun Fly in Kentville, Nova Scotia. Needless to say, it was probably the best ever day for flying that they had in early October for this event. It could not be any better on a nice sunny day in the low twenty degrees with no wind from either directions.

The main runway was used by airplanes and the helicopters used the other runway. All types of aircraft from small electric to one quarter scale aerobatic aircraft, and warbirds. Even Snoopy was flown and Andreas Ritter really got the attention from the kids at the event.

At least 48 pilots, mainly from Nova Scotia and New Brunswick, registered for

the event. Registration is free and the food is free also prepared by club members and their wives who were kept very busy all day for the hungry flyers. I must say thank you to the Wings of Wellington members for another very well done event. One of the visitors at the event who did not miss a beat all day was Roland Bourque from the Yarmouth club. At the young age of 93, he probably started building model aircraft before MAAC. Keep it up, Rolly!

NEW ZONE DIRECTOR

As you all know by now, this year was my last term as the Atlantic Zone Director, a position I've held for the past 12 years!

I never thought that I would be in that position so long when I put my name up for it, because at first, I thought that I would be in maybe for only two or three years at the most, but staying in for this long is beyond my expectation.

Since I am retired, it gave me more time and being able to visit many events all across the Atlantic zone, but I still could not make them all due to the great distances required to travel. In all, I enjoyed the position very much and I want to say thank you for the very strong support that you, the members, had for me.

I wish your new Zone Director Cato Hansen all the best in his position. ✈



Steve Norman making a low pass with his Fokker Eindecker in the fog. / Steve Norman effectue une passe en rase-mottes à l'aide de son Fokker Eindecker, dans le brouillard. (Photo: Jeremy Dann)

COLOMBIE-BRITANNIQUE (C)



Roly Worsfold - 50286

Directeur de zone

250.374.4405 | zd-c@maac.ca

J'espère que tout le monde a eu la chance de se rendre et de participer à un événement, cette année. Nous devrions déjà nous pencher sur ceux de l'année prochaine; en avertissant tôt le monde, la participation sera meilleure.

Au cours de la deuxième partie de l'été, je me suis rendu à plusieurs événements : RC Scale Primer, le Western Canada Heli Fun Fly, le rassemblement High Country Big Bird, le Championnat canadien de copies volantes télécommandées, le NorthWest RC Scale Championships de Wenatchee (état du Washington) ainsi que le rassemblement commémoratif Larry Christianson Memorial. J'ai aussi l'intention de me présenter au Float-fly automnal de Shuswap Lake.

Félicitations à Rob Dover de Kamloops pour le succès qu'il a obtenu à divers rassemblements de copies volantes grâce à son PA-18 Super Cub :

Championnat canadien de copies volantes télécommandées

- High Static – 99.75 High Ave. Flight – 95.42

North West RC Scale Championships

Grand champion « expert » North West

Score unique le plus élevé en pilotage – 99 %

Expert au deuxième ralliement de copies volantes de Wenatchee.

Gagnants (zone C) au Championnat canadien de copies volantes télécommandées

- Bob Scheer, Kamloops (Spitfire – prix de la « meilleure mission »)
- ProAm/Pro
 - Don Frank, Vernon (première place) – Yak 55
 - Dean Wichmann, Kamloops (deuxième place) – Cirrus-SR22T
- ProAm/Sportsman
 - Kay Freeman, Vernon (deuxième place)
 - Walter Zarecki, Mission Ridge (quatrième place) – Twin Otter
- Équipe
 - Darren Muntak, Armstrong (deuxième place) - Cessna 310 que pilotait Mike Allman, Vernon
 - Karl Crosby, Penticton (troisième place) – Tiger Moth que



Rob Dover with his awards from the NW Championship event. / Rob Dover et son prix, lors du Championnat du Nord-ouest.

pilotait son fils Scott d'Edmonton Expert

- Rob Dover, Kamloops (première place) – PA-18 Super Cub.
- Lorne Hansen, Vernon (deuxième place) – Sopwith Camel

Pour la plupart d'entre nous, la saison de construction et de réparation est arrivée. De plus, nous pourrions nous adonner au vol intérieur ou à quelques séances – par temps ensoleillé – de vol extérieur, si possible. Je vous souhaite bien des heures de plaisir.

Au plaisir de vous voir sur la ligne de vol. ✈

Model Aviation
CANADA

Get your message out to 11,000+ members!

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

Full Page ads start from only \$700!

For more information contact:

Keith Morison 403.510.5689 or editor@ModelAviation.ca



Some of the models at the High Country Big Bird event. / Quelques-unes des maquettes au rassemblement de petits-gros High Country Big Bird

BRITISH COLUMBIA (C)



Roly Worsfold - 50286

Zone Director
250.374.4405 | zd-c@maac.ca

I hope everyone had an opportunity to attend/participate in an event, this year. We should be looking forward to next year's events; early notice helps to improve attendance.

During the latter part of the summer, I attended the RC Scale Primer, the Western Canada Heli Fun Fly, the High Country Big Bird event, the Canadian National RC Scale Championships, the NorthWest RC Scale Championships in Wenatchee, WA, and the Larry Christianson Memorial event. I also Plan on attending the Shuswap Lake 'Fall' Float Fly.

Big congratulations to Rob Dover, of Kamloops, for his success at the summer RC Scale Events with his PA-18 Super Cub.

Canadian RC Scale Championships

- High Static – 99.75 High Ave. Flight – 95.42

North West RC Scale Championships

- North West 'Expert' Grand Champion.
- Highest 'single' Flight Score – 99%

- 2nd Wenatchee Scale Rally – Expert
- Zone-C winners at the Canadian National RC Scale Championships

- Bob Scheer, Kamloops with a Spitfire – 'Best Mission Award'
- ProAm/Pro
 - First Don Frank, Vernon – Yak 55
 - Second Dean Wichmann, Kamloops – Cirrus-SR22T
- ProAm/Sportsman
 - Second Kay Freeman – Vernon
 - Fourth Walter Zarecki, Mission Ridge – Twin Otter
- Team
 - Second Darren Muntak, Armstrong - Cessna 310 piloted by Mike Allman, Vernon
 - Third Karl Crosby, Penticton – Tiger Moth piloted by his son Scott from Edmonton
- Expert
 - First Rob Dover, Kamloops – PA-18 Super Cub
 - Second Lorne Hansen, Vernon – Sopwith Camel

For most of us, the building and repair season is upon us along with indoor and winter 'sunny day' outdoor flying when we can. I wish you many hours of good times.

Until next time, I hope to see you on the flight line. ✈

COLOMBIE-BRITANNIQUE CÔTIÈRE (H)



Bill Rollins - 27460L

Directeur de zone

250-248-5545 | zd-h@maac.ca

La saison de vol a été très bonne en dépit du temps chaud et de la fumée que généraient les incendies de forêt dans l'intérieur de la Colombie-Britannique et dans l'état du Washington. Je ne suis probablement pas le seul qui a hâte que la pluie et du temps plus frais se manifestent. La pluie a cette aptitude magique de tout nettoyer; amenez-en! Heureusement, nous vivons sous un climat de tempéré de pluie ici sur la côte Ouest, si bien que la plupart d'entre nous effectuons des vols même l'hiver.

LE VICTORIA'S LARGEST LITTLE AIRSHOW

L'édition 2017 du Largest Little Airshow qu'organise la Victoria RC Modelers Society (VRCMS) a remporté un vif succès une fois de plus en récoltant plus de 24 000 \$ envers son œuvre caritative préférée, Santa's Anonymous. Chaque année, les membres du Club s'assemblent et reçoivent un coup de main de pilotes de la

Colombie-Britannique et de l'Ouest américain afin de donner vie à cet évènement sensationnel. Félicitations aux membres et participants qui appuient cette cause sans pareil. Les relations publiques qui en découlent n'ont pas de prix pour notre passe-temps. Merci. Vous trouverez de plus amples détails, vidéos et photos au lien Facebook suivant : <https://www.facebook.com/VictoriasLargestLittleAirshow/>

PLAN D'AFFAIRES DU MAAC

J'ai le plaisir de vous annoncer que le Conseil de direction du MAAC a constitué une équipe de leadership formée de notre président du Comité de la charte (Constitution) Keith Bennett et du président du MAAC Craig Ekstrand afin de diriger les travaux devant aboutir à notre plans d'affaires MAAC, que nous souhaitons depuis fort longtemps. Le processus a été long et ardu mais j'ai confiance que nous verrons le Conseil de direction s'en servir en 2018 afin d'aider à prendre toutes les décisions... au lieu d'y aller par intuition.

De ma famille à la vôtre, j'aimerais vous souhaiter un heureux temps des fêtes et une Bonne année. Au revoir pour l'instant. ✈



Dave Sullivan with his beautiful Extreme Flight Extra 300. Dave comes all the way from Sacramento, California to participate in the VRCMS "Largest Little Airshow." He is a highly skilled pilot that thrills the crowds year after year. / Dave Sullivan et son magnifique Extra 300 (d'Extreme Flight). Dave habite à Sacramento (Californie) et se rend à Victoria afin de prendre part au Largest Little Airshow du Club VRCMS. Il est extrêmement doué et sait divertir le public à chaque fois. (Photo: Bill Rollins)



Scott Davis with his "Absolutely Amazing" 1/3 Scale Balsa USA Stearman at the 2017 VRCMS "Largest Little Airshow." The model is powered by a Moki 250cc five-cylinder radial engine that powers the model effortlessly, and puts on one of the best "smoke" displays I've ever seen. Scott pilots this model through a Scale Aerobatic routine beautifully. Scott is from Salt Lake City, Utah. / Scott Davis et son merveilleux Stearman à l'échelle 1/3 (un kit de Balsa USA) au Largest Little Airshow du Club VRCMS, édition 2017. Cette maquette est mue par un Moki à cinq cylindres de 250 cc et son pilote effectue l'une des meilleures routines de fumée qu'il m'ait été donné de voir. Scott sait vraiment exécuter une routine acrobatique réaliste. Scott nous arrivait de Salt Lake City (Utah). (Photo: Bill Rollins)

BRITISH COLUMBIA COASTAL (H)



Bill Rollins - 27460L

Zone Director

250-248-5545 | zd-h@maac.ca

It's been a very good flying season despite all the hot weather and smoke from forest fires from the Interior of B.C. and Washington State. I'm probably not the only one looking forward to some rain and cooler weather. Rain has the magical ability to make everything clean and fresh again; bring it on. Fortunately, we live in a temperate rainforest here on the West Coast, so most of us enjoy flying all winter.

VICTORIA'S LARGEST LITTLE AIRSHOW

The Victoria RC Modelers Society (VRCMS) 2017 Largest Little Airshow was a huge success again and managed to raise over \$24,000 for its favorite charity, Santa's Anonymous. Every year, the VRCMS club members come together with the aid of flyers from all

over B.C. and Western USA to make this the wonderful event that it is. Congratulations to all the members and participants who support this awesome cause. The public relations that we all benefit from this event is priceless for our hobby, Thanks. Further details, videos and pictures can be found at the following Facebook website address: <https://www.facebook.com/VictoriasLargestLittleAirshow/>

MAAC BUSINESS PLAN

I'm very pleased to say that the MAAC Board of Directors has put together a leadership team comprising of our Constitution Chair Keith Bennett and MAAC President Craig Ekstrand to spearhead the completion of our long overdue MAAC Business Plan. It has been a long process but I'm confident that 2018 will see the BOD using this business plan to assist in making all decisions instead of flying by the seat of our pants.

I would like to wish from our family to yours, that you all have a wonderful Holiday Season and a Happy New Year. Bye for now. ✈

MANITOBA/NORD-OUEST ONTARIO (D)



Peter Schaffer - 44429

Directeur de zone

807.468.7507 | zd-d@maac.ca

Lorsque nous nous déplaçons à un Fun-fly, nous avons hâte de revoir de vieux amis, de faire la connaissance de nouvelles personnes et de prendre part à la journée et de profiter de notre passe-temps en bonne compagnie. Le message philosophique que nous a transmis le film Forest Gump – ‘La vie, c’est comme une boîte de chocolats : on ne sait jamais ce qu’on va obtenir’ – s’applique à ceux qui se déplacent en raison de notre passe-temps. Exemple : le Fun-fly de Gimli en 2017. On pouvait observer les CL-415 à l’échelle réelle effectuer des va-et-vient en mission; on pouvait se demander pourquoi quiconque voudrait sauter en bas d’un aéronef tout à fait fonctionnel pendant que ces téméraires flottaient vers la terre ferme sous leur voilure. C’est avec une pointe d’envie que nous observions aussi des Cadets de l’air piloter des planeurs derrière les avions remorqueurs avant de retourner à leur base terrestre.

Pour plusieurs personnes, ce déplacement offre un répit d’un mode de vie effrené en ville. Nous avons alors la chance d’admirer un aéronef arroser des champs de fèves et des monstres mécaniques se frayer un chemin dans d’immenses champs de blé. Les lève-tôt qui campaient au terrain de Gimli pouvaient se réveiller au son des cloches de vache alors que le troupeau laitier se rendait à son pâturage. Ensuite, on pouvait demeurer en extase devant le spectacle de lumière que nous offrait en soirée les cellules orangeuses qui passaient au-dessus. Il était très possible d’observer des aurores boréales... de même que des feux d’artifices (de main d’homme, bien entendu).

Lors du Model Fest de Gimli, une maquette bien originale se trouvait sur la ligne de vol. Wilf Ansell a réalisé une reproduction à l’échelle 1/9 d’un Saunders ST-28. Envergure de huit pieds (6,3 mètres), longueur de six pieds (1,8 mètre), mû par deux 46 d’E-flight et d’un contrôleur de vitesse de 90 ampères. Wilf a modifié le train d’atterrissage Hobby King afin qu’il se loge dans la maquette. Le poids prêt à voler serait d’entre 14 et 16 livres (6,3 à 7,2 kg). Les ST-28 étaient des deHavilland Herons qui avaient été modifiés à Gimli au début des années 1970.

La deuxième surprise, c’était d’apercevoir une chargeuse miniature Caterpillar 950H à l’échelle 1/4 qu’a construite artisanalement Ken Holman à l’aide surtout d’une scie à métaux, d’une perceuse à colonne, d’un étau, d’une soudeuse et d’un tour

suite à la page 90



Ken Holman with his 1/4 scale Cat 950 H loader. (Photo: Rob Gerth)



Red sunset over Gimli from the B.C. and Manitoba wildfires. (Photo: Rob Gerth)



Artist Al Siden sketched the models during the Gimli Fun Fly. (Photo: Rob Gerth)





A full-scale C-46 Curtiss Commando aircraft on the Gimli airport apron was on display during the Gimli Fun Fly. (Photo: Rob Gerth)

MANITOBA/NORTHWEST ONTARIO (D)



Peter Schaffer - 44429

Zone Director

807.468.7507 | zd-d@maac.ca

When we travel to a Fun Fly event, we all look forward in anticipation to seeing old friends, meeting new people and sharing the day and hobby with others. The philosophic message 'Life is like a box of chocolates – you don't know what you're going to get' – as made famous in the movie *Forest Gump* – applies to those who travel with our hobby. A case in point – the 2017 Gimli Fun Fly. One could watch the full-scale CL-415 water bombers coming and going on their missions, wonder why anyone would actually jump from a perfectly good aircraft as you see the dots free falling in the blue sky become the shape of people, gliding under their parachutes. It is with envy that we watch the Air Cadets piloting their sailplanes behind the tow aircraft, and gliding back to their airfield.

For many, the travel is about the break from hectic city life. It is the chance to see an aircraft spraying bean fields and monster-size farm equipment working the expansive wheat fields. Morning people who camp at the Gimli flying site might wake up hearing the music of cow bells, as the dairy herd walked to their pasture. Then, there is the evening light shows put on by the thunder cells as they glide by. Northern lights are a distinct possibility as well as man-made fireworks.

A unique 1/9th scale Saunders ST-28 aircraft, being scratch-built by Wilf Ansell was on display in the flight line, at Gimli Model Fest. The wing span is eight feet (6.3 meters), the length of the aircraft is six feet (1.8 meters), it is powered by two E-Flite 46s via a 90-amp speed controller. The Hobby King landing gear was modified by Wilf to make it fit the model. The expected all-up weight is in the

14- 16 lbs. (6.3-7.2 kilos) range. The original full-scale ST-28s were deHavilland Herons that were modified in Gimli in the early 1970s.

The second surprise was to see a ¼ scale Cat 950 H loader built by Ken Holman using mainly a power hacksaw, drill press, vise, welder and a metal lathe – no balsa. The outside appearance of the loader is based on actual measurements of the full-scale machine. The inside workings and frame design are his own design. Estimated

continued on page 90



MILIEU DE L'ONTARIO (E)



Roy Rymer - 61172L

Directeur de zone
950.685.1170 | zd-e@maac.ca

De temps à autre, les membres de la zone partagent leurs expériences avec moi afin de les transmettre dans cette chronique. Je crois que tout le monde aime entendre parler de leurs collègues de zone; pour ma part, j'apprécie être en mesure de le faire. Peut-être voudriez-vous faire parler d'un événement de club ici? Eh bien, envoyez-moi ça et je le partagerai!

Merci à Joe Fazzari d'avoir partagé ce qui suit :

«Les Burlington Radio Control Modelers ont organisé leur rassemblement estival le samedi 12 août. Cette année, le Club n'a pas seulement changé la date – histoire d'éviter le conflit qui empêchait la plupart des pilotes expérimentés de participer – mais aussi la nature même de celui-ci. Vous vous souviendrez peut-être qu'anciennement, le Club commanditait le très populaire Warbirds Over the Bay, fin juillet. Cette année, les organisateurs ont retenu les meilleures leçons des coucous de guerre et – dans un esprit typique d'ingénierie aéronautique – ont transformé l'évènement en quelque chose d'encore plus prometteur et excitant – un Flying Circus.

«Ce rassemblement a été populaire tant

du côté des pilotes en provenance de clubs du Sud ontarien que des spectateurs de la région de Burlington et d'ailleurs. La foule a eu droit à des maquettes construites de façon experte, à des démonstrations de vol absolument sensationnelles et à des souvenirs historiques, comme le A-10 Thunderbolt à l'échelle 1/5 (que certains appellent le Warhog et Poncho's Hot Dog Emporium, un clin

suite à la page 89



MIDDLE ONTARIO (E)



Roy Rymer - 61172L

Zone Director
950.685.1170 | zd-e@maac.ca

From time to time, zone members share their experiences with me for use in this column. I think everyone enjoys hearing from others in the zone; I know I certainly appreciate getting these stories to share. Maybe you'd like to have your club's event posted here? Well, send it in and I'll share it!

Thanks to Joe Fazzari for sharing the report below:

"The Burlington Radio Control Modelers held their annual summer flying event on Saturday, August 12. This year, the club not only changed the date -- to avoid a conflict which prevented most of their experienced pilots from participating -- but also the nature of the event. In the past, you may remember that the club sponsored the always successful and well attended Warbirds over the Bay in late July. This year, the event planners took what they learned from Warbirds and in typical aeronautical engineering spirit, transcended their earthly

bounds with an even more promising and exciting venue – The Flying Circus.

"This event was well attended both by pilots from various clubs in Southern Ontario and by spectators from Burlington and the surrounding area. All in attendance were treated to exceptionally crafted model aircraft, outstanding demonstrations of flying skills, and historical reminders such as the 1/5 scale A-10 Thunderbolt II, better

known as the Warhog and Poncho's Hot Dog Emporium, which was a salute to Poncho Barnes and the Happy Bottom Riding Club at Edwards Air Force Base as featured in the movie The Right Stuff.

"The weather was perfect and the Hamilton Warplane Museum B-25 even made a low-level pass in late afternoon."

Again, I wish to thank you for the great report and the stupendous pictures. ✈



Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



... à l'ordre du jour, ajoutez un sujet de
... tenant parce que ces sujets devront être
... inclus dans mon courriel que je dois être
... J'espère que vous avez passé un été for-
... midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

Advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$700!

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

**MAAC CLUBS NOW GET A
50% DISCOUNT ON 6X RATES**

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
RIC SWAPMEET '15

Great Deals on New and Used RIC Products! Great Deals from Popular Local Hobby Vendors!
Refreshments Available! Raffles for Great Prizes!

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

ADMISSION:
General:\$5
Youth 13-16:\$2
Children 12 & under:FREE
Vendor Tables:\$25

QUESTIONS AND RESERVATIONS:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905-235-6637

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays
at the Door
Vendor Payments made to:
Aurora Model Aircraft Club
525 Rosarke Place
Newmarket ON
L3Y 8S9

EMT or PYPAL also
accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

FRIDAY, APRIL 26th
OPEN 10AM - 2PM
on our Forums!

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

NORTHERN ONTARIO (F)



Kevin McGrath - 6401L
Zone Director
705.759.1670 | zd-f@maac.ca

Sadly, we must inform you of the passing of Steve Dew (MAAC 23584) on October 2017, an early member of the Soo Modellers.

Although he was very active in our zone some may not know the contribution made by Steve to our hobby/sport over the years. He was a generous man and contributed the zone trophy to improve communications between the clubs before use of the net was common. He was always available for field work and had a real touch with machinery maintenance. He served on the executive of the Soo Club, including a term as President. He was one of a very small team that did the work that resulted in the acquisition of the current Sault field and the Trillium grant that allowed us to hire the necessary contractors.

Steve also served as MAAC zone director for N Ontario, which put him on the MAAC Board of Directors, where he served as Vice President on the Executive Committee.

It truly must be said that we shall miss him greatly.

FOLLOWING IS SOME INPUT FROM LEE PREVOST, OF THE SUDBURY CLUB:

HE'S BAAACCKK!

"Hello again, I'm Lee Prevost your former SA Chairman. After relinquishing my duties as Scale Aerobatics Chairman for a few years, I'm back to hopefully re-inject some enthusiasm for scale aerobatics, and IMAC in particular, to our Canadian community.

"Of course the biggest item on our plates is the upcoming 2018 IMAC Worlds being held once again in Muncie, Indiana September 4-8. For those of you who didn't know, Canada had a team of over two dozen competitors and support staff as well as two judges at the last one! We also placed very well with a second in both Advanced and Unlimited and many in the top ten of each class.

"Next year, we hope to do even better, but we will need a lot of help, practice and funding. The team is still being assembled as we speak and if you have flown in IMAC competition and wish to apply for the team, you can contact team captains Brendan Grace and Don McLellan or myself for more info. If you wish to be a sponsor or know of a contact, let us know as well! The budget is being worked on as we speak, but as one can imagine, the costs to register, transport aircraft, rent hotels and eat for a week etc., etc., add up quickly.

"On a sadder note, we have lost two great modelers in our zone over this past summer. In addition to Steve Dew, who Kevin started this column off with, we also lost Bob Roy, who was a longtime

continued on page 91

NORD DE L'ONTARIO (F)



Kevin McGrath - 6401L
Directeur de zone
705.759.1670 | zd-f@maac.ca

C'est avec tristesse que je vous informe du décès de Steve Dew (MAAC 23584) en octobre 2017. Il était un membre de longue date des Soo Modellers. Bien qu'il ait été très actif au sein de la zone, certains d'entre vous ne savez peut-être pas quelle sorte de contributions Steve a faites envers notre passe-temps et sports

au fil des ans. Il était de nature généreuse et a offert le trophée de la zone, histoire d'améliorer la communication entre les clubs à l'ère où les courriels n'étaient pas chose commune. Il était toujours disponible pour le travail au terrain et savait manier l'équipement d'entretien comme pas un. Il a œuvré au sein de l'exécutif du Club Soo, y compris un mandat à titre de président. Il faisait partie de la petite équipe qui a fait aboutir le travail afin d'acheter l'actuel terrain du Club et afin d'obtenir la subvention de la Fondation Trillium de l'Ontario,

ce qui nous a permis de nous tourner vers des entrepreneurs pour l'aménager.

Steve a aussi été directeur de la zone Nord Ontario, ce qui lui a valu une place au sein du Conseil de direction du MAAC; il a aussi été vice-président du Comité exécutif.

On peut dire que nous allons nous ennuyer de lui... énormément.

VOICI QUELQUES COMMENTAIRES DE LA PART DE LEE PREVOST, DU CLUB DE SUDBURY :

IL EST DE RETOOOORRR!

«Bonjour une fois de plus! Je suis Lee Prevost, votre ancien président du Comité d'acrobatie de copies volantes. Après avoir cédé ma place pendant quelques années, je suis de retour afin de réinjecter un peu d'enthousiasme pour notre discipline – l'IMAC en particulier – auprès de notre communauté canadienne.

«Bien sûr, le gros événement auquel nous nous préparons, c'est le Championnat mondial IMAC 2018 qui se déroulera encore à Muncie (Indiana) du 4 au 8 septembre. Si vous ne le saviez pas, le Canada comptait une équipe de plus de 24 concurrents et personnel d'appui (et deux juges) lors de l'édition précédente! Nous nous sommes d'ailleurs bien débrouillés au classement : deuxième place en catégories Advanced et Unlimited et plusieurs de nos pilotes ont terminé parmi les dix meilleurs.

«L'année prochaine, nous espérons faire encore mieux mais nous aurons besoin de beaucoup d'aide, de pratique et de financement. Au moment où je vous écris, nous sommes encore à assembler l'équipe et si vous avez déjà fait voler une maquette lors de concours

suite à la page 90

VALLÉE DE L'OTTAWA (G)



Christopher Malcomson - 29478

Directeur de zone
613.206.34333 | zd-g@maac.ca
facebook.com/maacsask

Un mot de notre directeur sortant « Eh bien voilà, c'est officiel : je viens de remplir mes dernières fonctions à titre de directeur de zone et je peux dire que c'était une expérience absolument incroyable. Je crois que la meilleure portion, c'était d'apprendre à connaître les membres sensationnels au sein de cette incroyable zone. Au fil des rassemblements et de mes conversations avec tout le monde – même lorsque je m'assois dans la chaise de quelqu'un d'autre – je me suis toujours senti le bienvenu. Les nombreux bénévoles m'ont facilité la tâche. Le directeur adjoint Tim Miller s'est porté volontaire, comme le reste du clan, d'ailleurs.

Merci à tous.

« À ceux qui me connaissent, j'adore piloter et me tenir avec vous, si bien que vous me verrez à bon nombre de rassemblements.

Chris Malcomson»

De la part de notre nouveau directeur de zone, Geoff Strotmann :

« Bonjour à mes collègues de la zone G! C'est un honneur de m'être fait demander de remplir ce rôle au sein de notre zone, l'une des plus grosses et actives du MAAC. Comme certains d'entre vous le savez, j'ai travaillé avec le Conseil de direction et l'exécutif du MAAC au cours des dernières huit années, tant à titre d'expert en la

matière (Subject Matter Expert (SME) en anglais) qu'à la présidence du Groupe consultatif.

« J'ai rencontré plusieurs d'entre vous au cours de l'été, à mesure que je me préparais à assumer mon rôle de directeur de zone et j'ai eu de bonnes discussions au sujet de l'avenir de notre zone. J'ai eu droit à beaucoup de commentaires et cela m'a aidé à rédiger les éléments suivants, ceux-là même sur lesquels je me concentrerai au cours des deux prochaines années :

- Équipe de leadership du MAAC : Je m'évertuerai à grandir au sein de l'équipe et à délaissier mon ancien rôle consultatif afin d'en assumer un, plus formel, de chef.
- Groupe consultatif sur les communications : Celui-ci a entamé le processus qui verra le MAAC se tourner vers les membres et ceux qui ne le sont pas encore. Ce processus sera incorporé au plan d'opération de cette année et examinera les pistes que devra explorer le MAAC à l'intention des membres et justement, de ceux qui le sont, potentiellement. Je dirigerai ce comité et nous concentrerons nos efforts sur l'amélioration de la visibilité du MAAC sous forme de plusieurs médiums ainsi qu'à l'aide des messages sur le site Web du MAAC.
- Combinaison des ressources interclubs au sein de la zone : J'ai eu la chance d'effectuer une tournée des clubs du Québec et de l'Est en compagnie d'un ancien président, voilà quelque temps. Parmi les facteurs qui ont attiré mon attention au fil des rencontres, c'est à

quel point les clubs coopèrent et qu'ils mettaient leurs ressources en commun, de sorte à améliorer la communication et à organiser des événements d'une ampleur que je n'aurais jamais crue possible. La zone G possède d'incroyables ressources et j'entretiens une vision par laquelle je peux prendre exemple sur ce qu'ont accompli les clubs de l'Est afin d'atteindre un niveau encore plus élevé.

- Experts en la matière : Comme j'ai joué ce rôle au sein de l'équipe de leadership du MAAC au cours des dernières années, je me suis aperçu de l'importance de cette ressource «dissimulée». J'aurai besoin d'aide afin d'accomplir ce que j'entrevois pour notre zone et j'ai hâte de recruter les meilleurs et plus allumés afin de donner vie à cette vision.
- Événements de zone : Compte tenu du point 4 que je viens d'expliquer, je travaille de concert avec les présidents de club au sein de notre zone afin de planifier à quels endroits – sur terre et sur l'eau, pour les maquettes à voilure fixe comme tournante, hélicoptères et multirotors – on pourrait organiser des rassemblements annuels. Ceux-ci seront pensés en fonction d'utiliser les meilleurs lieux et d'être centraux, ainsi que par la volonté de plusieurs clubs de coopérer en planification et en présentation d'événements. Je pense à deux tels événements : le Fun-fly de la zone G en 2018 et l'Assemblée générale annuelle du MAAC en 2020. Je vous offrirai d'autres détails plus tard.

suite à la page 90

Google Play
for Android Tablets

iTunes
for Apple iPad

July 2016, Vol. 47, No. 4
Model Aviation
CANADA
Published by Horizon Communications

Now Available for your Tablet
Search for 'Model Aviation Canada'

Get it on
iTunes

GET IT ON
Google Play

OTTAWA VALLEY (G)



Christopher Malcomson - 29478

Zone Director
613.206.34333 | zd-g@maac.ca
facebook.com/maacsask

From our Outgoing Zone Director: "Well it is official: by now, I have completed the last of my duties as your Zone Director and I must say that it was a great experience. I believe that the best part was getting to know the amazing members of this great zone. As I attended events and roamed around talking with everyone, sitting under their tents and in someone else's chair, I always felt welcome. The many volunteers made the job easier. Deputy Zone Director Tim Miller volunteered himself and all the rest of the Miller gang.

Thank you all.

For those of you who know me, I love to fly and hang out so you will still be seeing me at as many events as possible. - Chris Malcomson"

From our New Zone Director, Geoff Strotmann:

"Hello to my fellow Zone G modelers! I was honoured to be asked to take on this important role for our Zone which is among the largest and most active within the MAAC organisation. As some of you may be aware, I have worked with the MAAC Board and Executive for the past eight years in both Subject Matter Expert (SME) and Advisory Group Chair capacities.

"I have met with as many of you as I could over the summer as I prepared to take on the ZD role and engaged in helpful

discussions about the future direction for our Zone. The feedback has been amazing and has helped me to lay out the following focus elements for the next two years:

- MAAC Leadership team: I will focus on growing into the leadership team and changing my former consultative role to that of formal team member.
- Communications Advisory Group (CAG): The CAG has begun the process of improving MAAC's engagement of both members and non-members. The process will be incorporated into this year's operating plan and will look at where MAAC needs to focus for members and potential members. The committee is chaired by myself will focus on improving the visibility of MAAC through multiple mediums, along with the messages of MAAC contained within the website.
- Zone Inter-Club Cooperation and Resource Pooling: I had the opportunity to tour Canada's Québec and Eastern clubs with a former President, a couple of years ago. Among the things which stood out as we met with a number of clubs, was the extent to which clubs cooperated and pooled resources to put on combined communications and events which were of a size and quality which I had not thought possible. Zone G has amazing resources and I envision taking the example set by our Eastern membership to new heights.
- Subject Matter Experts (SMEs): Having played this role for the MAAC Leadership team over the past few years, I have come to recognize first-hand the importance of

this "hidden" resource. I will need help to accomplish the things I envision for our Zone and look forward to recruiting our best and brightest to realize the vision.

- Zone Events: Given element 4 above, I will be working with club presidents in our zone to plan out anchor locations for larger annual land, water, fixed wing, helicopter, and multi-rotor events. These events will be designed to take advantage of excellent facilities, central locations and the willingness of multiple clubs to cooperate in event planning and execution. Two such events are the 2018 Zone G Fun Fly and the 2020 MAAC AGM. More on these later.
- The Local Suppliers to our Hobby: With the emergence of off-shore sources of supply for hobbyists, shrinking markets, sources and margins, our local hobby suppliers are facing many challenges. Having spent much of my career and in my current role as a Professor in Supply Chain, I plan to engage with our local suppliers, in view of elements 4 and 5 above, to increase awareness of the existence, roles and benefits around local supply sources with a view towards their greater presence at -- and support -- of a few larger local events.

I look forward to serving our zone to the best of my ability and I look forward to receiving your support, both moral and physical, to grow our zone and the hobby in our area.

Many thanks, in advance, for your confidence in me. ✈

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

Model Aviation
CANADA 
Published by Morison Communications

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

QUEBEC (I)



Jean Paul Le Guilcher - 17859

Directeur de zone
418.296.8791 | zd-i@maac.ca

Bonjour à tous,

Ce ne fut pas la meilleure des saisons au niveau de la température, mais la plupart des Fun-flies s'en sont bien tirés.

Un Fun-fly avec une ambiance de fête, cette fois ci à Asbestos. Superbe région pour tous à visiter. Une piste à faire rêver bien des clubs de mon coin de pays.

Cette année par contre, le Fun-fly était de catégorie provinciale englobant tout le Québec dont la zone J. Il y avait même des visiteurs du Vermont qui nous ont emballés par leurs démonstrations!

Le président d'honneur était nul autre que le commandant Robert Piché qui, en 2001, a réussi l'atterrissage d'urgence d'un Airbus A-330 aux Açores (Portugal). Un simple vol de routine entre Toronto et Lisbonne, s'est transformé en urgence, du jamais vu dans le monde de l'aviation. Le commandant Piché et son équipage ont réussi un atterrissage exceptionnel sans moteurs, après avoir plané pendant 18 minutes! Quelque 291 passagers & 13 membres d'équipage en sont tous ressortis sains et saufs. Un exploit unique de l'aviation moderne!

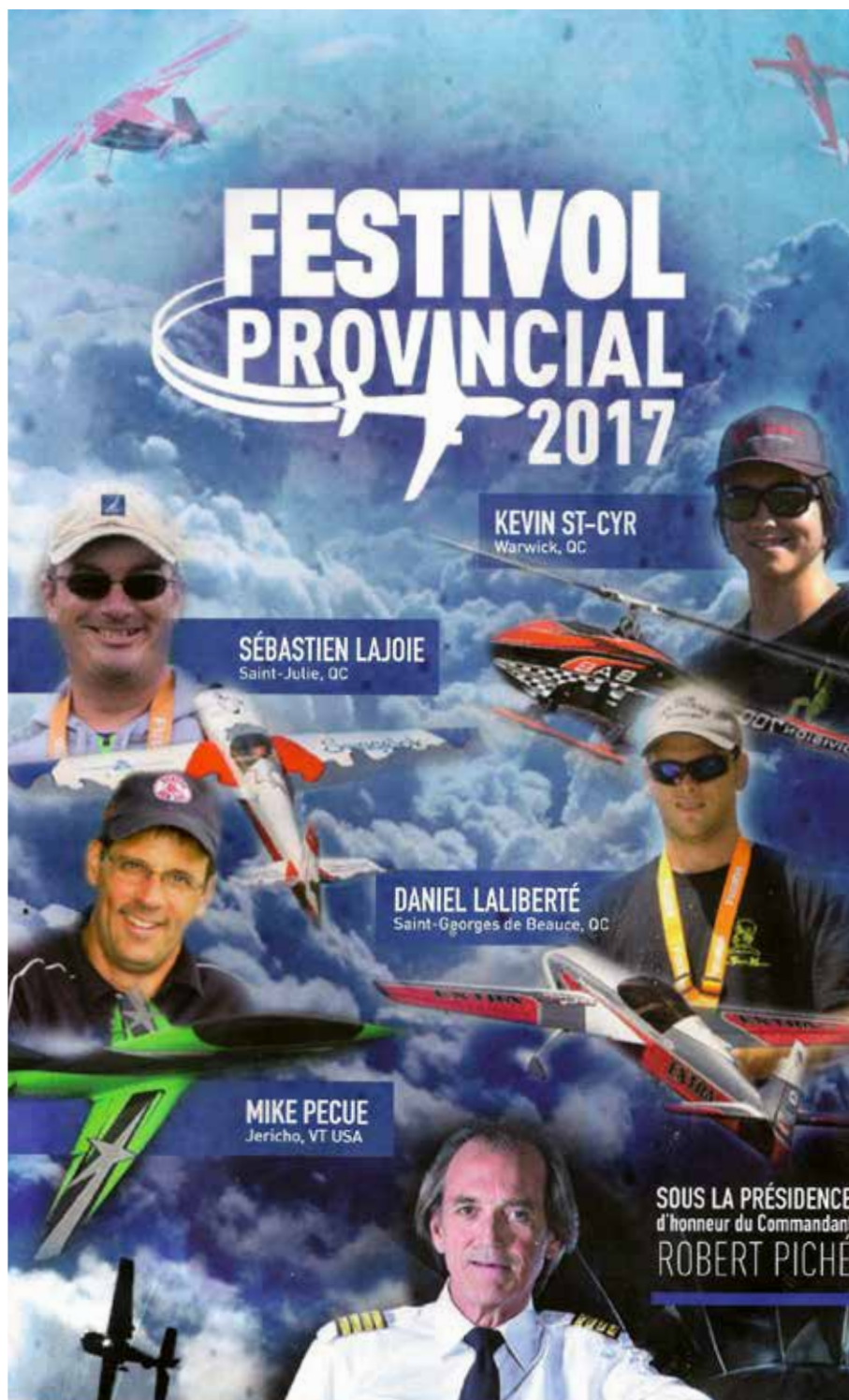
Pour ne lui avoir parlé que quelques instants, je me suis vite rendu compte de la gentillesse de cet homme et de sa passion

Nous avons eu droit à de multiples prestations dont celle de Kevin St-Cyr, jeune prodige sur hélicoptère acrobatique mais aussi sur hélico accompagné de musique. À voir absolument car à mon sens, il est de catégorie internationale.

Il y eu aussi les Sébastien Lajoie, Daniel Laliberté, Mike Pecue, qui on su divertir un public nombreux ainsi que les pilotes présents.

Félicitations à toute l'organisation : Richard Cloutier (président du Club Aéromodèles Asbestos), les bénévoles, les annonceurs maison dont Patrick, qui on su garder le public en haleine tout au long des présentations.

Au plaisir! ✈





QUÉBEC (I)



Jean Paul Le Guilcher - 17859

Zone Director
418.296.8791 | zd-i@maac.ca

Hello, everyone. It wasn't the best of seasons weather-wise but most of the Fun Flies were still held.

The Asbestos Fun Fly had a festive air about it. Wonderful region to visit. The runway was something that my neck of the woods can only dream about.

However, this year's Fun Fly was provincial in scope for all of zone J (Québec). Even visitors from Vermont thrilled us with their demonstrations!

The honorary president was none other than Commander Robert Piché, the very one who, in 2001, successfully landed an Airbus A-330 in the Açores (Portugal). What started as a routine flight between Toronto and Lisbon became an

in-flight emergency, under circumstances that were never seen in the aviation world. Piché and his crew landed their aircraft sans engines after gliding for 18 minutes! Some 291 passengers and 13 flight crew escaped unscathed. It was a modern-time unique feat!

I only got to talk to him for a few moments but I quickly realized that this man is very courteous and that he is passionate.

We were treated to multiple displays, including that of Kevin St-Cyr, a young heli acrobatic whiz and he also did very well while flying along with some music. You should check him out, he is world caliber in my book.



Also on hand were Sébastien Lajoie, Daniel Laliberté and Mike Pecue; they entertained the public and pilots alike.

Congratulations to the whole organizing team: Richard Cloutier (Club Aéromodèles Asbestos), volunteers, house announcers (including Patrick) who kept spectators on edge throughout the demonstrations.

Until we meet again! ✈



Hussein Deghayli with his DLE 61 cc powered Edge 540. / Hussein Deghayli et son Edge 540 (mû par un DLE de 61 c.c.).

SAINT-LAURENT (J)



Steve Woloz - 7877L

Directeur de zone
514.944.8241 | zd-j@maac.ca

BONNE PERFORMANCE DE LA ZONE

Au cours de la dernière année, la zone Saint-Laurent a augmenté le nombre de clubs de 26 à 32 et le nombre de ses membres de 1 104 à 1 172, une croissance de 6 %. Cela se compare très avantageusement par rapport à 3 % au sein du MAAC en général. De plus, notre zone mène celles dont le nombre de membres dépasse la marque de 1 000.

Cette augmentation peut être attribuable à la nouvelle législation de Transports Canada; mais je crois que les autres raisons pourraient être la croissance des maquettes multi-rotors et les programmes d'instruction au sein de notre zone. J'ai aussi remarqué davantage d'événements affichés au site Web du MAAC, ce qui pourrait avoir donné un coup de pouce au moral de nos membres.

Toutefois, j'ai le malheureux devoir de vous annoncer que le Club Brossair mène un difficile combat contre la Commission

de protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ). Résultat, le terrain de vol à Brossard est fermé. Les membres (Alain Dorais et Paul Adjodha en tête) redoublent d'effort de rencontres avec les élus et les fonctionnaires municipaux afin



Some of the planes at the Lachute Fun Fly. / Quelques-unes des maquettes au Fun-fly de Lachute.

de renverser les décisions de cette agence antipathique.

MISE À JOUR DES LISTES DE CLUBS

J'ai souvent remarqué, lorsque je visitais des clubs, que la liste de membres que j'imprime depuis le site Web affiche moins de membres que celle que me remettent les présidents des clubs en question. De grâce, assurez-vous d'indiquer sur votre profil personnel à quel club vous appartenez... et si vous êtes membre de plus d'un.

LE FRANÇAIS ET LA TRADUCTION

Il m'arrive fréquemment d'écrire en français au meilleur de mes connaissances lorsque j'envoie un courriel aux membres. Il arrive souvent que je doive envoyer cette communication rapidement puisque c'est urgent. Parallèlement, j'utilise rarement Google Translate parce que je crois qu'il n'est pas fidèle au jargon de la plupart des gens. Je sais pertinemment que mon français écrit renferme des erreurs – et cela peut indisposer certaines personnes – mais veuillez comprendre que ce n'est pas mon intention. Toutefois, je suis toujours disposé

suite à la page 87

ST. LAWRENCE (J)



The Fun Fly at Club Amidair. / Le Fun-fly au Club Amidair.



Steve Woloz - 7877L

Zone Director

514.944.8241 | zd-j@maac.ca

SAINT-LAWRENCE ZONE CONTINUES TO PERFORM WELL

Over the past year, the Saint-Lawrence zone has increased the number of clubs from 26 to 32 and the number of members from 1,104 to 1,172 which represents a 6% growth. This compares with 3% growth for MAAC as a whole. In addition, for all zones with total membership in excess of 1,000, the Saint-Lawrence zone leads all others.

This increase may be attributed in part to the new Transport Canada legislation; however I believe that the other principal reasons may be the significant growth of multi-rotor as well as education programs within our zone. I have also noticed a much higher number of posted events on the MAAC website and this may be attributed to a higher level of morale amongst our members.

However, I am distressed to report that the club Brossair is fighting a very difficult battle with the Commission de protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ) which has resulted in the closure of their flying field in Brossard. Led by Alain Dorais and Paul Adjodha, they are reaching out to local elected officials and municipal officers in order to overturn the negative decisions made by this most unsympathetic government agency.

UPDATING YOUR CLUB'S MEMBERSHIP ROSTER

I have frequently noticed when visiting clubs that the membership list I print out from the MAAC website shows fewer members than the list provided to me by the club Presidents. Please be sure to indicate on your personal profile which club you belong to, and if you belong to more than one.

continued on page 88



Steve Bouchard with his Extra 330SC, powered by a DLE 50cc, and Michel Benoit with his U CAN DO. / Steve Bouchard et son Extra 330 SC (mû par un DLE de 50 c.c.) et Michel Benoit et son U CAN DO.



From left: Jean Michel Lasonde, Anthony Karabian, Yannick Savey, and Jérôme. / De g. à dr. : Jean-Michel Lasonde, Anthony Karabian, Yannick Savey et Jérôme.

SUD EST (L)



James Daly - 14323L
Directeur de zone
416-709-8169 | zd-l@maac.ca

Par Michael Rogozinsky

Je termine cette rédaction pour la zone L lors de la fin de semaine de l'Action de grâce et j'espère pouvoir encore bénéficier de météo clémente afin de me livrer à une dernière séance de vol par temps chaud. Dans quelques semaines, nous présenterons l'Assemblée annuelle de zone et nous élirons un nouveau directeur de zone. Je veux remercier Jim Daly – notre directeur de zone sortant – qui a veillé à ce que notre zone ne connaisse aucun problème, histoire que tout le monde s'amuse au sein de notre passe-temps. J'ai hâte de servir auprès d'un nouveau directeur de zone et je lui offrirai (qu'il s'agisse d'un homme ou d'une femme) mon aide de tous les instants. Vraisemblablement, cette nouvelle personne en poste rédigera les chroniques de la zone.

J'ai rédigés plusieurs de ces comptes-rendus mais je n'ai reçu aucune soumission de la part des clubs, ni même une requête afin de parler de quelque chose. J'en avais conclu que les choses tournent rondement et que les modélistes s'amuse à faire voler leurs appareils. J'ai fait de mon mieux afin de présenter des histoires afin de partager mes expériences avec les autres.

Mon dernier récit – au sujet d'une démonstration de vol télécommandé à un camp de jour pour enfants à Mississauga – a engendré plusieurs commentaires positifs, à ma grande surprise. Les lecteurs étaient impressionnés de l'attitude positive



Michael Rogozinsky (blue helmet) being coached by Cory Paine, racing against Simon Hinchcliff, president of TEMAC. / Michael Rogozinsky (casque bleu) reçoit quelques conseils de Cory Paine alors qu'il se mesure à Simon Hinchcliff (président du Club TEMAC).

exprimée afin de faire la promotion de notre passe-temps. Merci aux personnes qui ont commenté.

Je recherche toujours de nouvelles façons de m'amuser en vol télécommandé et plus souvent qu'autrement, ce plaisir émane de l'interaction que j'ai avec les gens, bien plus que de simplement piloter une maquette ou d'utiliser une nouvelle pièce d'équipement.

Trois clubs de maquettes ont été invités à collaborer. On m'a invité (en fait, imploré et cajolé) afin que je sorte de ma zone de confort.

Ken Fluney, un pilote expérimenté de course autour de pylônes, organise des courses près d'Orangeville (Ontario) et invite des pilotes à participer. Je possède une maquette d'EF1 (une maquette électrique très stable mais capable de pointes de vitesse intéressantes) et je

la pilote à mon club local de façon pas compétitive du tout. Cinq autres membres de mon club ont insisté, si bien que j'ai consenti à rouler les 90 minutes jusqu'à un évènement où je m'attendais à être embarrassé de mes propres vols et à ce que mon appareil s'écrase à ma première tentative à la course.

Bien sûr, le plaisir et les rires ont débuté aussitôt que nous avons fait connaissance au petit-déjeuner, en cours de route. Une fois arrivés au club, il était évident que Ken était un gars organisé. Des pylônes, des cages de sécurité, des casques de sécurité supplémentaires et de l'équipement de pointage étaient déjà disposés, de sorte à ce que les courses allaient progresser rapidement. Les bénévoles étaient sur place, prêts à aider au moindre détail et en dépit

suite à la page 89



Eleven racers after a few hours of excitement. / Onze concurrents, après quelques heures d'excitation

SOUTH EAST (L)



James Daly #14323L

Zone Director

416-709-8169 | zd-l@maac.ca

By Michael Rogozinsky

I'm finishing up this L-zone entry on Thanksgiving Day Weekend, and I'm hoping for some good weather to enjoy perhaps the last blast of warm weather flying. In a couple of weeks, we will be holding our Annual Zone Meeting and electing a new zone director. I want to personally thank Jim Daly, our outgoing zone director, for watching over a problem-free, steady period of hobby enjoyment. I look forward to serving with a new zone director, and will offer to help him/her in any way I can. In all likelihood, upcoming L-zone reports will be written by the new zone director.

I've written several L-zone reports, but have had no submissions from clubs asking for things to be reported. My assumption has to be that things are running smoothly, and that people are just having fun flying their model airplanes. I've made an effort to produce stories here to share my experiences with others.

My last entry, about an RC flight demonstration for a Mississauga kids day camp brought in, to my surprise, much positive feedback. People were impressed with the positivity expressed in promoting our hobby. Thanks to those who commented.

I'm always looking for new ways to enjoy RC flight, and more often than not, the fun comes from the interaction with people, much more so than from flying a new model or using a new piece of equipment. A rare opportunity came up offering the collaboration and participation of three RC clubs. I was invited (more like coaxed, pushed, cajoled) to try something considerably outside of my comfort zone.

Long-time pylon racer Ken Fluney organizes races near Orangeville and invites racers from all around to participate. I have an EF1 model airplane (an electric racing model, very stable, but capable of impressive speeds) that I fly at my local club in a non-com-



Frank Van Beurden of Toronto, watching for pylon cuts, as an EF1 racer comes in for a landing. / Frank Van Beurden (de Toronto) surveille les avions qui pourraient passer sur l'intérieur des pylônes, au moment où une maquette de course EF1 s'apprête à atterrir.

petitive manner. At the insistence of five other members of my club, I agreed to the hour-and-a-half trek to what I assumed would be a very embarrassing display and crash at my first attempt at this type of event.

Of course, the fun and laughs started early as we met for breakfast along our drive. Once we arrived at the flying club, it was obvious that Ken was well organized. There were pylons, safety cages, extra safety helmets, and a good range of equipment for keeping scores and keeping the event moving quickly. There were volunteers to help with all aspects of

the event, and despite the competitive nature of the race, the more experienced flyers were wonderfully helpful.

Eleven racers participated, and the races took about three hours. Each race took only about two minutes, but we had so much fun that time seemed to pass very quickly. I also volunteered to help keeping lap counts to better understand the racing. I'm not really familiar with the racing community, but I really appreciate the help I got from Cory Paine, who spotted for me, and coached me through every race. Cory is a national champion and also

participates in U.S. racing. His friendliness and support was indicative of the hospitality felt throughout the event, and he helped me go on to come in eighth out of eleven. I didn't crash, and I went home with my plane intact. That was a bonus!

With the drive, the breakfast and lunch after, the racing, the discussion, the learning, the banter and joking, I made new friends, and had a whole day devoted to the hobby. It was really amazing and I will do it again next season.

I will be the deputy zone director for at least another

continued on page 89



Organizers and volunteers having a laugh in the control cage. / Des organisateurs et des bénévoles rigolent dans la cage de contrôle.



A young Peter Doupnik (6 years old) throwing a turbine out the window. / Le jeune Peter Doupnik (âgé de six ans) lance une maquette à turbine depuis une fenêtre.



Frank Klenk - 32001L

Directeur de zone

519.842.8242 | zd-g@maac.ca

facebook.com/groups/621624031230166

Ce mois-ci, Peter Doupnik – notre toujours articulé et éloquent directeur de zone adjoint – a préparé ce qui suit :
«Je me considère chanceux de pratiquer un tel merveilleux passe-temps. Tout cela a commencé lorsque mon père m'a acheté un planeur quand j'étais âgé de six ans. Un demi-siècle plus tard, je m'y adonne plus que jamais.

«L'autre fois, j'ai demandé à mon père âgé de plus de 80 ans ce qui rendrait son été spécial. Il m'a répondu : 'Amène-moi à quelques-uns des rassemblements de jets... sans ta mère.'

«Nous avons décidé de nous rendre au plus gros ralliement de jets au Canada, là où j'ai présenté papa à des amis de longue date. C'était gratifiant de le voir sourire tout au long de l'évènement. C'est comme si nous avions reculé dans le temps, à l'époque où nous étions concurrents à des concours.

«C'est l'un des points forts de l'année pour moi. J'espère que nous pourrions récidiver bientôt. Si vous en avez la chance, essayez cela; vous pourriez en retirer bien plus que vous le pensez.

«Cette année, j'ai tenu ma promesse de me rendre à des rassemblements au Canada et aux États-Unis. Si vous mettez en route vers le Sud, assurez-vous de vous arrêter chez les douanes canadiennes afin d'y récolter les autocollants que vous pourrez apposer sur vos avions et vos émetteurs (ainsi que la carte verte). Ce sera la preuve selon laquelle vous n'avez rien acheté de cela là-bas.

«Le Fun-fly de la zone était une fois de plus l'affaire des Sky Harbour Modelers de Goderich. C'était chouette de voir une

telles brochettes de maquettes, que ce soit des foamies, des copies volantes, des avions acrobatiques ou des jets. J'ai noué de nouvelles amitiés. C'est un bien bel endroit où faire voler des appareils.

«Le Thunderthrust Jet Rally a bénéficié de quatre jours de météo splendide. Les pilotes étaient présents en nombre record et ils ont effectué des vols tout au long de ces journées. Les spectacles de l'heure du midi ont été bien reçus de la part du public et des autres pilotes.»

C'EST À L'INTÉRIEUR QUE ÇA SE PASSE

Le temps plus frais invite les séances de vol intérieur. Nul besoin de se geler les doigts à moins qu'il s'agisse d'une occasion spéciale. La plupart des clubs disposent maintenant d'un lieu où faire voler des maquettes à l'intérieur. Mais si vous en cherchez un, d'expérience, je vous suggérerais d'approcher les autorités au conseil scolaire et non l'école proprement dite. Consultez son site Web et vérifiez ce que qui est disponible.

Jason Uberig et Gord Campbell (de London) s'affairent à coordonner des soirées de vol intérieur pour les maquettes à voilure fixe, les multirotors et le vol par immersion (First Person View ou FPV en anglais) à London. Communiquez avec eux afin de vous faire ajouter à la liste de courriels de Jason. Envoyez-moi vos comptes-rendus d'évènements, des photos ou les points les plus importants de vos réunions, de sorte à ce que j'en parle ici dans cette chronique.

Je souhaite un merveilleux temps des fêtes et une Bonne année à tous nos lecteurs. Salutations de la part de votre équipe du MAAC au sein de la zone Sud-ouest : Peter Doupnik, Bryan Hewitt, Bryan Mailloux, Bill Fry et moi-même. Au plaisir de vous voir dans l'aire des puits. ✨

SOUTH WEST (M)



Brad Metcalf receiving his 'Worst Shaky Knees Award' from last year's recipient Rick Bruce at the Thunderthrust Jet Rally. Marie Bruce and Bob Bennet are ensuring this was a smooth transaction. / Brad Metcalf reçoit son prix des «pires genoux» des mains du récipiendaire de l'année Rick Bruce, lors du Thunderthrust Jet Rally. Marie Bruce et Bob Bennet se sont assuré que la transaction s'est effectuée en douceur.



Frank Klenk - 32001L

Zone Director

519-550-7955 | zd-g@maac.ca

facebook.com/groups/621624031230166

This month Peter Doupnik -- our ever articulate and eloquent Deputy Zone Director -- has penned the following:

"I consider myself lucky to have such a wonderful hobby. It all started when my father bought me a glider when I was six years old. Some 50 years later, I'm still going strong.

"When I asked my 80+ year old Dad what would make the summer special for him he replied: "Take me with you to some of the jet events... without your mother." We decided to travel to the largest jet rally in Canada where I introduced Dad to some long-time friends. It was really nice to see him smile throughout the event. It's like we went back in time when we used to compete.

"It was one of the highlights of the year for me. I really hope we can do it again soon. If you get a chance, try it, you may be rewarded.

"This year, I delivered on my promise to attend events in Canada and the U.S.A. If you are going South, make sure that you stop at Canada Customs and obtain the yellow sticker and the green card for your planes and radio. This will be your proof that you did not purchase this in the U.S.A.

"The Zone Fun Fly was again hosted by the Sky Harbour Modelers in Goderich. It was nice to see a cross-section of models ranging from foamies, scale, aerobatics and jets. Many new friendships were created. This really is a great place to fly.

"The Thunderthrust Jet Rally had four days of great weather. The pilots showed up in record numbers and flew all day. The noon time shows were well received by the public and other pilots."

MOVING INDOORS

Cooler weather means indoor flying. No need to freeze the fingers, unless of course, it's a special event. Most every club has indoor venues, but if you are looking, our experience has taught us that it is best to approach the school board rather than the school when you are seeking a venue. Get on their websites and see what's available.

Jason Uberig and Gord Campbell from London have been busy arranging both fixed wing, quad and FPV flying nights in London. Contact them to get on Jason's mailing list. Send me your event reports, pictures or meeting highlights so you can be part of this column.

We wish everyone Seasons Greetings and a Happy New Year. Signed our Southwest Zone MAAC team: Peter Doupnik, Bryan Hewitt, Bryan Mailloux, Bill Fry and myself. ✈

GIMLI FUN FEST 2017

Photos by Ron Gerth







CANADA'S YURY SHVEDENKOV WINS FIC WORLDS

by **Barbara-Ann MacEachern,**
Kawartha Lakes This Week

Yury Shvedenkov took home the top spot in the FIC Class of the free flight model aircraft World Championships in Hungary

After competing in four world championships and a lifetime of passion for the science of flight, a Lindsay man has become the first Canadian since 1951 to capture the FIC World Free Flight Model Aircraft Championship.

"It was amazing," says Yury Shvedenkov.

"Somehow everything was working — the god of air modelling was with me," he adds with a smile.

Shvedenkov travelled to Hungary last month to compete in the Free Flight Model Aircraft, FIC class of the World Championships, meaning his model utilizes a small but powerful 2.5 cc engine to propel the 750 gram, carbon fibre model.

"It's enough for at least 150 m, so it's like a rocket," he explains.

After five seconds of lift, the almost 3 m wingspan unfurls and the model converts to a slow-flying glider for the timed trip back to earth.

Going back as early as five years old, Shvedenkov recalls waking up before his parents in their apartment in Russia and hammering nails into the floor and disassembling everything he could get his hands on. As a young boy the culture and lifestyle was very different, with children spending lots of time outside and most being involved in clubs outside the home.

"I was always interested in something technical, especially if it was flying," he adds, noting that by the time he was 10, he had started building model airplanes.

It is just the minute technical aspects of modelling that Shvedenkov enjoys, having to master every aspect of the construction and design.

"You put all your knowledge, all your passion and just release it," he says. "And if you've done something wrong, there will be nothing left."

Additionally, the way the competition is set up, with multiple round and fly-offs, nothing is left to chance and consistency is key.

Shvedenkov, who moved to Lindsay in 2010, has been a member of Canada's National Team for air modelling for eight years as well as the Toronto Free Flight Group. He has come a long way since his first try at the World Championship in Croatia, where he recalls finishing very poorly, but making an impression nonetheless.

"I was pretty upset, jumping on the wings, destroying them and somehow everyone remembers that," he recalls with a rueful smile.

During the 2011 World Championships in Argentina, his Canadian team of three also finished third.

Winning the cup individually in such a competitive field was the icing on the cake for the Lindsay resident, who also holds a doctorate in physics and is the head of research and development at CardioMed in Lindsay, which supported him on his journey.



Photo: Sveta Shvedenkova

"That's the best flyers you could ever meet. All of us has the best models and every chance to win," he says, adding that not only did a black cat cross his path the day of the competition, but he also crashed the model he was going to use into a river, forcing him to go with a backup.

"And somehow, it was the perfect model."

Being the first Canadian to take the championship in almost 70 years, Shvedenkov says he's proud to share his win with his team and his adoptive country of Canada.

Although he plans to, of course, try to expand his success at the next worlds as the defending champion two years from now, in the shorter term, Shvedenkov says he would love to help encourage members of the younger generation to get involved in what is unfortunately a dying sport.

"It is possible to achieve the highest possible result," he says, using himself as an example.

"Everything is doable, everything is possible if you've got passion for this."

He encourages anyone interested in learning how to get involved to contact him at yury.shvedenkov@gmail.com.

This article was re-published with permission.



2017 WORLD CHAMPIONSHIP REPORT F1C

Team

Rostislav Pechersky | Yury Shvedenkov | Tony Mathews

EQUIPMENT

Rostislav had “classic” models with fixed wing geometry, direct-drive engines (Verbitsky VE) and mechanical timers. All models were equipped with Walston retrieval systems.

Yury brought models with double-folding carbon wings, direct drive engines (Babenko B2) and electronic timers (Sidus). Models were equipped with simple beacon-type retrieval system.

Tony flew folding wing model, direct drive engine (Babenko B2) and electronic timer (Sidus). Model was equipped with simple beacon-type retrieval system.

ARRIVAL/TRAVEL

Due to an incident during our direct flight from Toronto to Budapest the aircraft was returned to Toronto and we were able to reach Hungary only one day later than it was planned. All related to our delayed arrival issues such as lost luggage (Tony), cancelled rent-a-car reservations, etc. were presented and we were at Szentes only late evening on August 4th. This situation gave us no chance to test the flying field before Budapest Cup next day.



Yury's model landed in the water canal.



Tony Mathews preparing with Jama and Eldar discussing the retrieval plans.



Rostislav waiting for the start of the competition.



Peter Allnutt ready to retrieve in the heat.



Ladislav Horak ready to wind his F1B Wakefield

BUDAPEST CUP

Generally speaking Budapest Cup was used as a good practice opportunity. Yury was flying in this contest and Rostislav was retrieving models for him. The weather was hot (about 40°C) with strong wind so models were travelling significant distances. Yury didn't max in the first 4 minute round but flew without extra loses after that. In the end the 5th place was taken.

TRAINING DAYS

Yury was training the next day and whole F1C part of the team had very productive practice day on August 7th. It has to be noted that for Tony (who is F1B flyer in the Canadian team) it was the only day to revamp his F1C knowledge and experience. He did it on highly professional level and nobody next day could say that he is a bit rusty or making launching mistakes.

World Championship

Before the beginning of the contest all team members performed test flights and were ready for the competition. The only thing is that one of Yury's models landed into a small river and its electronics were water damaged. That airplane was put aside for future home repairs.

1ST ROUND

The decision was that Rostislav flying first, Yury – second and Tony – third. With the moderate wind our team showed three perfect launches and three maximum (4 minutes) scores. From the very beginning our modelers followed slightly different tactics. Tony with his huge experience was picking up his own thermals, Rostislav wasn't that patient and was OK to launch the model into a still air, Yury decided to mitigate any possible errors in such hot and windy conditions and fully rely on air picking by Lady Horak and Tony Mathews. (Two of them are much more precise thermal picking system than any electronic device I've ever seen.)

2ND ROUND

It was the most difficult round. With the rising temperature the wind direction stabilized through all starting poles toward the parking lot and a small massive of trees. Any model last altitude above the parking lot and it was hard to have adequate time keeping for models beyond the trees. Despite these facts organizers decided to continue the contest without changing the starting line.

All Canadian models did 3 minutes, however time keepers lost Rost's and Tony's models in the air beyond the trees. As a result Rost got scored as 2min 43sec and Tony – 2min 48sec.

3RD ROUND

The weather reached over 40°C predictions. The wind direction changed from the previous round which was helpful because no matter what the organizers didn't touch the starting line on F1C day.

As it was agreed previously, now Yury was flying first in the rounds because of a clean score.

This round was with three perfect launches and three maxes.

4TH ROUND

Like in 3rd round this round was with three perfect launches and three maxes. Here as well as for all rounds the noticeable work of the Canadian team should be outlined. It was full support and help on a starting line and incredible job on retrieving models in such harsh conditions.

5TH ROUND

With the hot and windy conditions all thermals were pretty narrow. Thus models should be launched into a thermal and be able to stay within a narrow thermal in order to make 4 minute flight. Unfortunately Rost's and Tony's models were launched perfectly in thermals but lost them by the end of flights. It was 3min 17sec and 2min 47sec correspondently.

1ST FLY-OFF

29 participants were in 1st fly-off. Organizers split each fly-off in two groups. Yury was in group 1. The same tactic was used: Tony picked-up the air, Yury launched with no mistakes and 6 min max was cooked. Only two people out of 15 flyers were able to achieve 6 min flight duration.

2ND FLY-OFF

Thanks again to our Canadian retrieval team for this day. Despite exhausting weather and long flight distances the model was delivered perfectly in time.

Twelve competitors lined up for the final fly-off. The level of excitement was incredible especially with 10 or 11 models already in the air. We had time and we were waiting and waiting until Tony's "Go". It was followed by perfect launch and very dissent altitude. The model did 6min 38sec and brought Canadian team Gold at this World Championship. ✈



The back of our uniform made us popular.

F1A TECHNICAL REPORT

F1A TECHNICAL REPORT FROM THE 2017 WORLD CHAMPIONSHIP IN HUNGARY

By Jama Danier

September 2, 2017

I was a part of the Canadian team for the third time and I was very impressed with the level of cooperation from all our team members. We had a bit windy conditions and retrievals were difficult because of the terrain and the river down the wind. Overall we got our models back on time.

On F1A day I was using LDA long models as usual and it was a easy for the 3 first rounds. It did not take too much effort to max. However weather changed and became very turbulent and windy in 4th and 5th rounds. I maxed out remaining 2 rounds as well but lots of big name flyers dropped. Unfortunately Peter Allnutt has dropped 2 rounds and Leslie Farkas have dropped in 4th round and did not make it to the Fly off.

There was quite a long time breaks before a fly off.

I was ready for the fly Off. There were only 28 people in a fly off and they were divided in to 2 separate groups. It was still windy and turbulent. I started towing and felt very good and shortly after made a nice launch. My model was gliding very nicely for the first 3 minutes and flew pretty far. Then the terrain became very rough with canals

and trees on the way. My model had a good height but started getting upset and flew over the tree lines. I made 5mins 14 secs in a 6 minute fly off. I still had a chance to advance into the last fly off at that moment based on the new system. However I was out of luck and there were not enough people maxing out in the second group to make this happen. So I ended up being 13th among 115 flyers, which is my best result in World Championship so far.

I did not have a chance to use my new Flapper Model with Brian Egglestone's airfoils (Tony Mathew made a great contribution in helping me to develop this model), which is a new thing to me. This model in my opinion has a very good potential and hopefully by the next World Championship I will have them ready and flying.

The field was quite big. However there were many complains about the organization and utilization of this field. In my opinion on F1C and F1B days organizers were very unprofessional. Many people were very unhappy. On F1A day organizers moved the starting line further South which allowed us to have more space for flying. There were problems with the closing ceremony, which I don't want to discuss here.

Hopefully we will have more younger and better prepared team members in F1A in the next World Championship at Lost Hills, California! ✈

The advertisement features a central image of a model airplane in flight against a blue sky. The magazine cover behind it is titled "Model Aviation CANADA" with the M.A.C. logo. Two QR codes are overlaid on the image: one for Google Play (labeled "for Android Tablets") and one for iTunes (labeled "for Apple iPad"). At the bottom, there is a large white text overlay that reads "Now Available for your Tablet" and "Search for 'Model Aviation Canada'". In the bottom right corner, there are two logos: "Get it on iTunes" and "GET IT ON Google Play".

F1B TECHNICAL REPORT

F1B TECHNICAL REPORT

2017 WORLD CHAMPIONSHIPS – SZENTES HUNGARY

Tony Mathews

The F1B class of FAI Free Flight models (rubber powered) began on the morning of the 2nd day of the World Championships. Our 3 team members were Ladislav Horak, Tony Mathews and Jamier Danier. Cameron Ackerley was the original 3rd team member but had to cancel his flight at the last moment due to illness, so F1A flyer Jama was asked to try and fly F1B (using 2 models on loan from Ladi). A day of training with Jama before we left Canada showed that Jama was a quick learner!

The first round conditions were breezy with the flight line located just in front of a line of trees and other obstructions. The max was 4 minutes. Tony flew 1st and had a solid max which the timekeepers could only just see for 4 minutes. Several teams had flyers that had not been seen due to the close obstructions or because the timekeepers could not see the flight for 4 minutes. Before our 2nd team member could fly there was an announcement over the loudspeaker that the round was cancelled and that we would be moving the flight line. The flight line was moved a long distance upwind and to the side of the obstructions which was a good idea. However, the jury had decided to cancel the results of the 1st round and to start the competition over again. This caused a huge commotion on the field and there were multiple protests and complaints from flyers and team managers (especially any teams with full scores up to that point!). After it was decided to reduce the 1st round max to 3 minutes the competition began again. Tony flew 1st again in what was now very strong winds. Unfortunately his model did a massive prop stall and lost over ½ the normal height and did not max. Tony had lost his 2 best models in the World Cup contest earlier in the week and was forced to use a calm weather model which did not behave properly in the high winds. Ladi and Jama flew next and made solid maxes using windy weather models. Tony switched models and the entire team maxed rounds 2 through 4.

By now the temperature had climbed to over 40C and the retrieval team was working very hard and making sure that the models



Ladi Horak waiting then launching his superb 4th place flight in the 2017 World Free Flight Championships as the sun sets.

came back in time.

In round 5 Ladi flew 1st and made a good max in a very strong thermal. Jama had some technical issues with his model which required some team work to solve. When the model was finally ready Jama launched only to see the model immediately crash in front of us. Fortunately the flight was under the 20 second attempt limit and Jama could fly again. Tony helped Jama prepare the 2nd model but we were eating up time in the round. After waiting for good air Jama launched into a big thermal and made his 5th

max. Unfortunately time had run out and Tony would not be able to make his 5th flight. But we did have Ladi and Jama in the flyoff!

After a discussion, it was decided that Jama would not fly in the F1B flyoff and instead train with his F1A models. Jama had flown very well considering he had never flown F1B before and maxing out in your 1st contest with a different event is an amazing accomplishment!

Ladi prepared his models for the flyoff and we were able to get a bit of rest before the flyoff would begin later in the afternoon.



As had happened in F1C, the organizers had decided to split the flyoff into 2 groups. Splitting the flyoff was controversial but in this case worked with out any problems that I could see.

39 F1B flyers were in the flyoff (not including Jama) and Ladi was in the 2nd flyoff group.

For the 6 minute flyoff Tony and Ladi were watching the air very carefully. John Foley was on the Walkie Talkie and Leslie Farkas was sitting with the timekeepers using his Hungarian language skills to help us liaison with the timekeepers.

After several models had flown in marginal air, we were watching the French and Mongolian flyers very carefully. Tony and Ladi thought that the air looked very good and decided that it was time to fly. Ladi launched and the Mongolian and French flyers went with him. Several other models launched at this time but Ladi was by far the highest climber. His model held height and made a wonderful max. Surprisingly the other flyers that went with him did not max. I'm not sure if it was his better climb or that the timekeepers did not see the other models for the full 6 minutes.

14 from 39 had made the 6 minute maximum. Due to the location of the wind direction relative to the setting sun it was

decided to delay the start of the 8 minute flyoff until later in order to see if the visibility might improve.

During the wait an inspection of Ladi's model that he used in the 6 minute flyoff showed some minor damage to the Stabilizer which changed the airfoil in the center slightly. There was no way to know if the damage was recent, or if the model had been flown in that condition. Ladi decided to switch to his newest flyoff model with all carbon fiber skinned wings. We decided to make a test flight to make sure that the model was in optimal trim. The test flight was very good and Tony retrieved the model and Ladi prepared rubber motors for the next flyoff.

We located a "super" rubber motor that Ladi was saving for just such an occasion. When the horn went off to signal the beginning of the ten minute flyoff window Ladi began winding immediately. The super motor broke while winding so we switched to another good motor which Ladi wound successfully. As Ladi was preparing the model we saw Stefanchuk (Ukraine) and Gilad Mark (Israel) launch into solid air. We waited while other models flew but the air was cooling and degrading so it was decided to wait to see if the air would improve.

Finally Ladi was the last to fly and the air did

seem to be improving a bit. Ladi launched near the end of the round but unfortunately made his worst launch of the day! Perhaps fatigue and the extreme temperature of the day had caught up to him?

The model had a sub standard climb but was gliding very well and appeared to be holding. The model descended slowly behind some dark trees. The time was decent but not good enough for a top placing. We were surprised to find that Ladi had actually placed 4th! This would be Ladi's highest ever placing at a World Championships but we were haunted with thoughts of what could have been if only Ladi had made a normal launch. C'est la vie!

The winning model was an all carbon wing machine of 1.9 meter span almost identical to Ladi's which had been designed in Canada by Tony Mathews with airfoils by Brian Eggleston. In fact the top 4 models used Eggleston airfoils! The Canadian influence was strong at this World Champs!

I want to thank all of our retrieval team as well as John Foley and team manager Leslie Farkas. Everyone did a superb job in very difficult conditions. The next World Champs (2019) will be held in Lost Hills California which is almost a "home" field for us snow birds!

See you all in 2019! ✈

GREAT HOBBIES



When you just want to fly

Almost Ready Fly aircraft are designed to be ready for the air in an evening or two of building. BNF® and RTF require very little assembly, if any at all! We've highlighted our favorite indoor ARF and RTF aircraft here, there are many more available in store and online at greathobbies.com. When time is at a premium and flying is top priority, chose an ARF or RTF model from Great Hobbies.

TechOne Hobby
YOUR SPECIAL FRIEND

SU29 EPP ARF

Wingspan: 31.5in
Length: 33.1in
Weight: 180g-190g



TCH0701005

TechOne Hobby
YOUR SPECIAL FRIEND

Venus EPO ARF

Wingspan: 31.5
Length: 33.9
Weight: 180-195g



TCH08100R

TechOne Hobby
YOUR SPECIAL FRIEND

Sbach342 EPP ARF

Wingspan: 32.6in
Length: 38.2in
Weight: 210-250g



TCH0701006

E-flite

UMX Timber BNF

Wingspan: 27.6in
Length: 18.4in
Weight: 121g



EFLU3950

E-flite

UMX Cessna 182 BNF

Wingspan: 24in
Length: 20.3in
Weight: 4.6oz



EFLU5650

TOPWING

B-17 Micro BNF/RTF

Wingspan: 29.13in
Length: 22.05in
Weight: 146g



TWGES9910BNF - BNF
TWGES9910M2 - RTF

TOPWING

Micro F-22 RTF

Wingspan: 8.74in
Length: 12.28in
Weight: 32g



TWGF2201AM2 - White
TWGF2201BM2 - Orange
TWGF2201CM2 - Grey

hobbyzone

Micro Champ RTF

Wingspan: 22.4in
Length: 14.3in
Weight: 1.3oz



HBZ4900

E-flite

UMX Waco BL BNF

Wingspan: 550mm
Wing Area: 132sq in
Fuselage Length: 418mm



EFLU5350

E-flite

UMX Yak 54 3D BNF

Wingspan: 16.9in
Length: 19.6in
Weight: 1.3oz



EFLU3550

E-flite

UMX PT-17 BNF

Wingspan: 15.3in
Length: 12.2in
Weight: 1.7oz



EFLU3080

DROMIDA

Stinson Voyager

Wingspan: 19.5in
Length: 15in
Weight: 1.9oz



DROA0200

BLADE

Inductrix Plus RTF/BNF

Length: 100mm
Weight: 48g



BLH9600 - RTF
BLH9680 - BNF

RISE

Vusion FPV RTF

Diagonal: 120mm
Length: 165mm
Width: 165mm



RISE0207 - RTF
RISE0208 - Quad only

TECHLINE

E011 Micro RTF

Requires 3AAA batteries
5 minute average flight time
Choose from red or blue



EAC600918B - Blue
EAC600918R - Red

BLADE

Nano CP S BNF/RTF

Rotor Span: 197mm
Length: 197mm
Height: 79mm



BLH2400 - RTF
BLH2480 - BNF

BLADE

mSR S RTF/BNF

Rotor Span: 180mm
Tail Rotor: 40mm
Length: 205mm



BLH2900 - RTF
BLH2980 - BNF

BLADE

mCX2 RTF

Rotor Span: 7.5in
Length: 7.9in
Weight: 28g



EFLH2400

GREATHOBBIES.COM
1-800-839-3262

Locations in Alberta, Prince Edward Island and Ontario.
Centrally located shipping warehouse for online orders.
Serving Canada since 1984!

GREAT HOBBIES



Pride and accomplishment...

There's a special feeling that comes with building and flying an aircraft that came from a kit that you just can't buy in an ARF. It's the sense of pride and accomplishment that you built this. The maiden flight is where all your hard work and passion finally takes to the air. There's nothing else like it!

Weekend Project

Look no further than Flite Test for a weekend project! Foam board construction built with basic tools and a hot melt glue gun! Most kits are available in sizes for both outdoor and indoor fun and feature follow-along build videos on YouTube. Nearly 40 kits to choose from!

Mighty Mini Speedster



Wingspan: 20.75in - Weight: 4.05oz
FTSBK180B

Mighty Mini DR1



Wingspan: 24in - Weight: 8.8oz
FTSBK410B

Mighty Mini SE5



Wingspan: 24in - Weight: 3.9oz
FTSBK420B

Two-weekend Project

A traditional model built up with balsa and plywood. Smaller kits are ideal for indoor flying in a gym over the winter, the larger kits fly well in parks and fields. We also have a great selection of small laser cut balsa aircraft ideal for indoor and outdoor flight.

stevens aeromodel Fly Baby Biplane



Wingspan: 14.5in - Length: 12.25in
SAKFBBUM

stevens aeromodel C-180 "Say's Nuh!"



Wingspan: 21.5in - Length: 14.5in
SAKC180UM1

dumas aircraft Pietenpol Air Camper



Wingspan: 36in - Length: 24in
DUM1803

Winter Project

Balsa wood and ply aircraft kits are the answer to winter boredom! Keep your mind and your hands busy working toward your spring maiden flight. Finished with aircraft covering in your choice of colors to make it truly unique, truly yours!

SIG Kadet Mk II



Wingspan: 57.25in - Length: 44.25in
SIGRC49

GREAT PLANS Cub Kit .40-.61



Wingspan: 76.5in - Length: 48in
GPMA0963

GREAT PLANS P-51D Mustang



Wingspan: 57in - Length: 50in
GPMA0175

Building a Great Hobby

Aeromodeling has always been the passion of the folks at Great Hobbies. From the early days in a basement in Charlottetown to 4 locations across Canada, model building has been at the core. If you are a die-hard builder, we've got you covered. AAA Balsa wood, aircraft quality plywood, basswood, glues, covering, paint the list goes on. Get building something Great!

MAAC member exclusive discounts!

Spend \$50 on balsa/ply/basswood get 15% off with coupon code **MAACWOOD**
Spend \$25 on CA Glue get 15% off with coupon code **MAACGLUE**
Spend \$100 on aircraft covering get 15% off with coupon code **MAACCOVER**

GREATHOBBIES.COM
1-800-839-3262

Locations in Alberta, Prince Edward Island and Ontario.
Centrally located shipping warehouse for online orders.
Serving Canada since 1984!

Festival 2017



Daniel Laliberté showing his stuff during the noon hour demo.

Festival Provincial 2017 with its t's crossed and i's dotted!!!

The dictionary's definition of this expression is *"to pay a great deal of attention to the details of something, especially when you are trying to complete a task."*

This is precisely what the Club Aéromodèles Asbestos masterfully achieved this past summer with the organization of the Festival Provincial 2017. The entire magazine could be dedicated to the event, it still could not justly pay tribute to all the details that were put into the best Aeromodeling weekend this province has seen.

The event had been publicized by a very professional looking poster that, with its graphics alone, promised an exciting star studded show. The poster was then turned into a very nice Souvenir Program that was handed out to the spectators complete with autograph pages that they could get signed after the noon demo/show.

Although the Star Pilots like Kevin St-Cyr, Sebastien Lajoie, Daniel Laliberté and Mike Pecue were popular amongst autograph seekers it was by far the guest of honour none other than Commandant Robert Piché that stole the show, taking tons of time to talk with all the spectator and RC pilots alike adding just another touch of class to this event.

So, professional poster and program, star pilots and a National hero as a guest of honor! Are you starting to get a feeling for the level of organisation yet? Well that's nothing!!! The flying was SPECTACULAR!!! From the heart stopping helicopter flying of Kevin St-Cyr to the 3d demos of Sebastien and Dan who were constantly outdoing each other to the pure delight of the spectators and let's not forget the completely professional flying of Mike Pecue. All this made that weekend a celebration of the very best our hobby has to offer.

The MC task was shared by Patrick Roy



Every morning, the day started with the raising of the flags and the playing of the National Anthem of the two countries represented



Mike Pecue of Vermont, USA takes his Turbine powered Rebel for a perfect photo op flyby.



Over the weekend, 2000 spectators made the trek to a field near ASBESTOS QC to see this show.



Patrick Roy working the mic making sure the spectators go home well informed and enthused about our hobby.

and Jean-François Levesque, two very knowledgeable masters of ceremonies who kept the public informed throughout the weekend without ever falling in the usual traps of talking cost and crashes which can just scare the public. They instead stayed positive and highlighted the beautiful demonstrations put before us.

The first day came to a close with nothing less than an unforgettable Pig roast dinner followed by a rock concert, a beautiful night fly and finally a professional fireworks display. I would like to point out that throughout the night show the

applause of the still filled to capacity bleachers never stopped.

I tell you folks these few words do not do justice to this organisation and I would surely hate myself if I did not thank the visionary and driving force behind this event Mr. Patrick Roy who with Steve St-Cyr and a dedicated group of volunteers shone a powerful and positive light on our hobby the way we should always strive to do to assure not only the survival of the hobby but the ascension to the next level. On behalf of your fellow pilots and all who attend the event; Thank You Patrick! ✈



Mowing the lawn, Kevin St-Cyr style.

Truro Warbird Meet

Photos by Ed Dawson





Photographer Ed Dawson captured some great photos from the Miniature Aircraft Society Of Truro's Warbird Meet.

Clockwise from opposite Top:

Al Coolen's giant Topflite spitfire looks gorgeous on the flight line.

Al Coolen's ME109 cuts through the air during a flight.

Dan Marchand's P47 comes in for a slightly awkward landing.

Andreas Ritter's Yak-9 noses over on the runway.

Jon Eastman's ME109 with the flaps down on a pass of the field.

Jeremy Dann's Balsa USA 1/4 scale DR1 took home the 'Polits' Choice' award from the event. Dann says the model is a great flyer and the bright red livery grabs attention where ever it goes!



BEGINNER

Todd Davis - 26986

Committee Chair

778-436-9821 | toddapril@shaw.ca

“I’m learning to fly, but I ain’t got wings...” (JEFF LYNNE, TOM PETTY)

As a kid growing up in this great hobby, this line from the late Tom Petty song seems to ring in my head almost every time I go to the flying field to help everyone who needs it. Recently, the Beginner Committee lost one of its leaders, a man who did all he could to help everyone he could as well. RIP Milt.

At one point or another in our lives, something caused us to have an affinity to things that fly. My youngest memories include airplanes in them, and while I cannot pinpoint any one starting point, I suspect the interest stems from my father. Each of us has likely had a father figure help us learn at some point and with this thought in mind I ask that each of us steps up and reaches out to those in need.

PATHFINDERS

Another memory I have as a kid is being in an organization known as Pathfinders, www.pathfinders.org. This last year, the group had airplane modeling as one of their Focus Honor achievements. The curriculum was written in 1944 and is a bit out of date.

Last summer, I agreed to take on a special challenge and teach the Honor at the Seventh Day Adventist camp meeting held in Hope, B.C. I accepted this challenge but with one condition. I wanted to bring the material up to today’s technology.

Over the following weeks, I presented the revised material to the Honors Committee for formal approval. My family and I attended camp meeting and with the assistance of several hard working other leaders, we successfully taught nearly 30 kids and adults the Airplane Modeling Honor.

Each student experienced hands-on airplane building, flight simulator training, and all were instructed on the safe structured ways of MAAC. Each person constructed a MAAC Cub kit, available here www.maac.ca/en/store_general_products.php. I strongly recommend anyone looking to reach out to kids that they order some and take the time to build some; the time spent building hands-on will be well worth it. ✈

DÉBUTANT

Todd Davis - 26986

Chef de Comité

778-436-9821 | TODDAPRIL@SHAW.CA

«I’m learning to fly, but I ain’t got wings.» JEFF LYNNE et TOM PETTY, compositeurs de la chanson « Learning to Fly ».

Lorsque j’étais enfant et que j’ai connu ce sensationnel passe-temps, ce vers de la chanson du regretté Tom Petty aurait pu s’appliquer, et ce, encore aujourd’hui presque à chaque fois que je me rends au terrain de vol afin d’aider quelqu’un à piloter son appareil. Récemment, le Comité des débutants a perdu l’un de ses leaders, un homme qui a déployé beaucoup d’effort afin d’aider quiconque. Reposez en paix, Milt.

À un moment donné au cours de notre vie, quelque chose a déclenché une affinité pour toutes ces machines qui volent. Mes souvenirs les plus lointains incluent des avions et bien que je n’arrive pas à cibler un point de départ, je crois que mon père m’a transmis cet intérêt. Chacun d’entre nous avons probablement eu une telle figure paternelle afin de

nous apprendre les rudiments des maquettes; c’est en maintenant cette image que je demande à chacun d’entre vous de vous avancer afin d’offrir votre aide à quiconque la demandera.

ÉCLAIREURS (PATHFINDERS, EN ANGLAIS)

Autre souvenir d’enfance : mon adhésion à un regroupement qu’on appelle les Éclaireurs (Pathfinders) (www.pathfinders.org). Au cours de la dernière année, ce groupe comptait l’aéromodélisme comme l’un des accomplissements à son programme de formation des jeunes. Le programme d’études a été rédigé en 1944; donc, il est périmé.

L’été dernier, j’ai accepté de relever un défi : enseigner cet accomplissement dans le cadre d’un camp des Adventistes du Septième jour à Hope (Colombie-Britannique). J’ai accepté mais à une condition : je voulais moderniser le contenu afin d’y ajouter de la technologie moderne.

Au cours des semaines qui ont suivi, j’ai présenté mon matériel mis à jour au comité d’accomplissement afin de récolter l’appui des membres. Ma famille et moi nous sommes présentés à la réunion et grâce à un coup de main d’autres leaders, nous avons enseigné à presque 30 enfants et adultes le contenu de ce jalon d’apprentissage.

Chaque élève-pilote a construit une maquette de ses propres mains, a suivi une formation au simulateur de vol et tous ont appris quelle était la structure (de sécurité) du MAAC. Chaque participant(e) a construit un petit Cub du MAAC à partir du kit qu’on peut commander ici (www.maac.ca/en/store_general_products.php). Je recommande fortement à quiconque veut enseigner aux enfants qu’il devrait commander une quantité appréciable et prendre le temps d’en assembler. C’est du temps de pratique qui en vaut amplement la peine. ✈



One of the many kids who successfully worked for the Airplane Modelling Honor at the Seventh Day Adventist Camp in Hope, B.C. / L’un des nombreux enfants qui a suivi la formation d’études d’aéromodélisme des Éclaireurs, au camp des Adventistes du Septième jour, à Hope (Colombie-Britannique).

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

To follow up on my last column, I would like to point out how rapidly the 2.4 GHz radios we use for aeromodelling have changed. All kinds of radio transmitters are no longer made or are obsolete. As I am mostly familiar with the Spektrum line of radio, I will point out what has changed in just over 12 years. When the first 2.4 GHz radio was introduced by Spektrum in late 2005, a DX6 model, it was for only park model airplanes. Shortly afterwards, a six-channel full range radio called a DX6i, was introduced. Since then, Spektrum has introduced several models of 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 18, 20, etc. channel radios. Spektrum are now only producing 6 different models of 2.4 GHz Spread Spectrum transmitters. The fourth 2.4 GHz transmitter I purchased, is only four years old, yet it is no longer made. The features on the new radios are endless and I'm sure most of us are only using the basic features.

One of the Kamloops Model Airplane Society's newest members is Andrew Prodanik, MAAC 85685. Andy persevered in finding out the correct method to turn the SAFE feature on and off when using the new Spektrum receivers with SAFE (Flight Stabilization). Thank you Andy.

The first and most important step is to be sure to use the Binding procedure for Switching ON SAFE Select per the manual (i.e. removing the Bind Plug before binding the Transmitter to the Receiver).

You will know that SAFE Select is on when the control surfaces cycle back and forth twice with a slight pause at neutral position.

Afterwards, ensure your Dual Rates are set to 100% for Aileron, Elevator and Rudder (This is not mentioned in the manuals at all!)

Choose a switch for SAFE Select. I use Switch A (Gear Channel 5).

Hold both transmitter sticks to the inside bottom corners.

Toggle the Switch (Switch A in my case) 5 times back and forth (10 movements in total)

The control surfaces will then move, indicating that that Switch (A in my case) has been selected for SAFE designation.

Release the sticks.

Now you can fly either with SAFE on or SAFE off depending on the Switch position. (In my case, the 0 position is SAFE Select ON, the 1 position is SAFE Select OFF. ✨

SPECTER RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Histoire de poursuivre le propos de ma chronique précédente, j'aimerais illustrer à quelle vitesse les émetteurs de 2,4 GHz que nous utilisons en aéromodélisme ont changé. Plusieurs d'entre eux ne sont plus produits ou sont devenus obsolètes. Comme je connais surtout la gamme Spektrum, voici ce qui a changé en tout juste 12 ans. Lorsque Spektrum a dévoilé le premier émetteur de 2,4 GHz fin 2005 – un modèle DX6 – il ne servait qu'aux maquettes de type Park Flyer. Peu après, un émetteur de six voies à portée maximale (le DX6i) a été lancé. Depuis, Spektrum a présenté de multiples émetteurs d'entre quatre et 20 voies (channels). Maintenant, cette compagnie n'offre que six modèles. Le quatrième émetteur de 2,4 GHz que j'ai acheté ne date que de quatre ans... et déjà, la production a cessé. Les caractéristiques de ces appareils sont sans limites et je suis persuadé que la plupart d'entre nous n'utilisons que les paramètres de base.

L'un des plus récents membres de la Kamloops Model Airplane Society est Andrew Prodanik (MAAC 85685). Celui-ci s'est acharné à trouver la bonne méthode d'activer et de désactiver la fonction SAFE des nouveaux récepteurs SAFE (stabilisation de vol). Merci Andy.

La première étape – et la plus importante – consiste à s'assurer d'utiliser la bonne procédure d'appariage (binding) afin d'activer le SAFE Select conformément au manuel (c'est-à-dire de retirer la prise d'appariage afin d'appairer l'émetteur au récepteur).

Vous saurez que SAFE Select est activé lorsque les gouvernes se débattent deux fois tout en marquant une petite pause en position neutre.

Ensuite, assurez-vous de régler vos Dual Rates à 100 % aux ailerons, à l'élevateur et au gouvernail de direction. (Les manuels ne le mentionnent même pas!)

Choisissez un interrupteur de SAFE Select. J'ai moi-même recours à la « A » (voie 5, train d'atterrissage).

Ramenez les deux manettes dans les coins intérieurs inférieurs et tenez-les là.

Actionnez le commutateur (dans mon cas, la « A » du train d'atterrissage) à cinq (5) reprises (dix (10) mouvements au total).

Les gouvernes bougeront ensuite, ce qui indique que le commutateur (« A » dans mon cas) a été sélectionné en désignation SAFE.

Relâchez les manettes.

Vous pourrez maintenant piloter votre appareil en mode SAFE ou SAFE OFF, selon la position du commutateur. (Dans mon cas, la position 0 place le mode SAFE en position ON tandis que la position 1, place le mode SAFE à OFF.) ✨

Model Aviation
CANADA

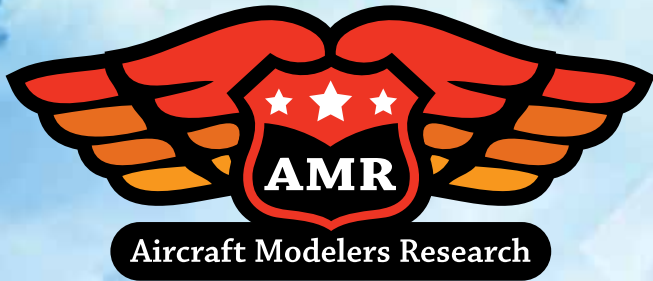
Get your message out to 11,000+ members!

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

Full Page ads start from only \$700!

For more information contact:

Keith Morison 403.510.5689 or editor@ModelAviation.ca



**COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW**



**EDGE 540V3
HAMILTON**

PILOT RC



**EDGE 540V3
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER**

PILOT RC



**EDGE 540V3
PRÉ-COMMANDE
PRE-ORDER**

PILOT RC

RC HELICOPTERS



**EDGE 540V3
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER**

PILOT RC



MAVIC PRO

DJI



RC CARS/TRUCKS

DLE 35 RA



**VISITEZ NOTRE SITE WEB /
VISIT OUR WEBSITE**

WWW.AMR-RC.COM

1-855-747-2444

2550, chemin du Lac, Longueuil, (Quebec) J4N 1G7

SAFETY

Dave Cummings - 77015
Committee Chair
davecumming9@gmail.com

Last issue, I talked about the 50% spring and summer weather conditions we encountered, hampering our flying enjoyment. I went on to forecast a favourable extended warm fall conditions prevailing through the end of November. Well... you just gotta love being right. Throughout most of Canada, we enjoyed these favourable conditions and our extended unpredictable flying season. Perhaps I'll keep up a MAAC "Pilots Almanac" editorial effort in future issues (just as long as I can get it right!), we'll see.

UPDATING DOCUMENTS

In light of our limited flying activity, several committee members buckled down to some serious work on our MAAC documents. This included a collaborative effort between Calvin Martini's FPV Committee, Jean-Guy Ouellet's Multirotor Committee and our Safety Committee. While the drafts were mostly completed in the early summer, we delayed moving forward until Transport Canada's last release on UAS regulations were published in July. Feeling confident our TC exemptions will remain in place, we decided to move this project forward to completion and final Board of Directors approval, which happened on September 28th. Soon - if not already - you'll see these documents announced on our MAAC website under "News" with quick links for your convenience.

These new and or updated documents include:

- MSD -2 Retrieval Key
- MSD -8 Use of First Person View (FPV)
- MSD-24 First Person View (FPV) Racing Rules
- MAP-04 Duties of a Spotter
- MPPD-09 Risk and Mitigations, Strategies and Considerations

Also the Glossary of Terms has been updated with many new term definitions.

You'll also see a new look for all MAAC Safety Documents (MSDs) including an updated format and header, to coincide with our MAAC Advisory Publications (MAPs) and MAAC Policy and Procedure Documents (MPPDs). Please take note the disclaimer: "This is an uncontrolled copy when printed or downloaded."

Always refer to the MAAC website for the most current information. ✈

SÉCURITÉ

Dave Cummings- 77015
Chef de Comité
davecumming9@gmail.com

Lors de ma dernière chronique, je faisais état de conditions météo de printemps et d'été à moitié-bonnes, ce qui nuisait à nos séances de vol. J'ai prédit une saison automnale plus douce, ce qui nous permettrait de faire voler nos maquettes jusqu'à la fin novembre. Eh bien... j'aime avoir raison. Dans l'ensemble du Canada, nous avons profité de telles conditions et notre saison de vol s'en est trouvée allongée. Peut-être devrais-je lancer un Almanac des pilotes du MAAC dans les prochains numéros de Model Aviation Canada? (Du moment que j'ai encore raison.) Nous verrons bien.

MISE À JOUR DE DOCUMENTS

Compte tenu de nos activités aéronautiques limitées, plusieurs membres de quelques comités ont abattu beaucoup de travail relativement à des documents du MAAC. Ceci comprenait un effort de collaboration entre le Comité FPV de Calvin Martini, le Comité des multi-rotors de Jean-Guy Ouellet et notre Comité de sécurité. Bien que les ébauches ont été complétées en grande partie en début d'été, nous avons retardé les travaux jusqu'à ce que Transports Canada dévoile son dernier communiqué sur les règlements UAS (publiés en juillet). Nous avons confiance que les exemptions de TC demeureront, aussi avons-nous décidé de compléter ce projet et de solliciter l'approbation du Conseil de direction du MAAC, ce qui s'est produit le 28 septembre. Bientôt - si ce n'est déjà fait - vous verrez ces documents affichés au site Web du MAAC sous l'onglet « Nouvelles » et vous pourrez cliquer sur des liens afin de les consulter.

Ces documents - nouveaux ou mis à jour comprennent :

- MSD -2 Clé de récupération (Retrieval Key)
- MSD -8 Utilisation du vol par immersion (Use of First Person View (FPV))
- MSD-24 Règlements de course, vol par immersion (First Person View (FPV) Racing Rules)
- MAP-04 Tâches d'un observateur (Duties of a Spotter)
- MPPD-09 Risques et atténuation, stratégies et considérations (Risk and Mitigations, Strategies and Considerations)

Aussi, le glossaire a été mis à jour afin d'offrir la définition de la nouvelle terminologie.

Vous remarquerez aussi que tous les documents de sécurité du MAAC (MAAC Safety Documents (MSDs)) ont reçu un nouveau look qui comprend un format et un en-tête modernisés, histoire de s'agencer avec nos publications. ✈

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.

Model Aviation
CANADA 

VOL CIRCULAIRE

Chris Brownhill - 3797L

Chef de Comité

416.225.1289 | cbrownhill@sympatico.ca

D'ici à ce que vous lisiez cette chronique, une autre saison de vol sera terminée et nous nous serons probablement tournés vers la construction de nouveaux projets en prévision de l'année prochaine. Là-dessus, j'adore les innovateurs qui se dépassent sans cesse et qui conçoivent de nouvelles façons de piloter des avions de vol circulaire.

Par exemple, le Torontois Jack s'est évertué tout l'été afin de faire voler sa maquette de configuration canard et il a remporté son pari après avoir repris la construction et après avoir modifié le centre de gravité à plusieurs reprises! Le pionnier Walter Musciano a conçu ce design à la fin des années 1940 mais les renseignements sur la meilleure configuration (afin de s'assurer que l'avion vole!) étaient bien rares. Finalement, il y a quelques semaines, Jack a exécuté

quelques vols avec succès et, ce faisant, il nous a impressionnés!

Dans une même veine, Doug Blackmore et Len Bourel ont une fois de plus fracassé le record d'endurance de vol circulaire le 9 septembre 2017 en exécutant une envolée de 3 heures et 28 minutes! C'est un bien long laps de temps pour un pilote qui se tient debout au milieu d'un cercle afin de faire évoluer une maquette de vol circulaire et c'est pourquoi Len Bourel a été recruté à titre de pilote. Doug Blackmore était l'ingénieur de vol en ce qu'il s'est occupé des gaz et de l'ajustement des soupapes par télécommande à l'aide d'un émetteur 2,4 GHz.

Le nouvel appareil, appelé Black Wasp, était un plus gros que celui avec lequel Doug a établi le record précédent. Il transportait la même quantité de carburant (environ un litre) dans trois réservoirs séparés (des canettes de bière modifiées) et avait recours à une trappe «bulle» innovatrice afin de prévenir le calage du moteur en raison de présence d'air dans la conduite de carburant.

Histoire d'augmenter l'efficacité du moteur, une soupape à pointe (needle valve) et une manette des gaz étaient télécommandées afin d'atteindre une endurance maximale depuis le carburant embarqué.

Quoi qu'il en soit, c'est un accomplissement absolument remarquable dont les détails sont décrits dans un article séparé.

ÉPREUVES DE COMBAT F2D

Une série d'épreuves de qualification de F2D (combat) – en prévision du prochain Championnat mondial de vol circulaire – a été disputée cet été. Les modélistes suivants ont été sélectionnés afin de constituer l'équipe :

Pat MacKenzie
Maksim Svetlakov
Yaroslav Melkinov

À des fins officielles, ces modélistes étaient tous d'excellents pilotes de combat et ils sauront bien nous représenter au Championnat mondial qui se déroulera l'été prochain en France! ✈

Google Play
for Android Tablets

iTunes
for Apple iPad

July 2018, Vol. 47, No. 4
Model Aviation
CANADA
Published by Merisue Communications

Now Available for your Tablet
Search for 'Model Aviation Canada'

Get it on
iTunes

GET IT ON
Google Play



Jack Nagao's Control Line canard, powered of O.S. LA. 15, 2.4 Ghz radio for throttle control.

CONTROL LINE

Chris Brownhill - 3797L

Committee Chair

416.225.1289 | cbrownhill@sympatico.ca

By the time you read this column, another flying season will have passed into memory, and we will probably be turning our thoughts to building some new creations for next year. On this note, I love the innovators who constantly go beyond normal practice, and develop new ways of flying Control Line airplanes.

For instance, Jack Nagao of Toronto has been struggling all summer to make his canard fly, and finally succeeded after several rebuilds, and various changes in C.G. location! The model was designed by Walter Musciano in the late 1940s, but information was scanty as to how it had to be configured for successful flight. Finally, a couple of weeks ago, Jack succeeded in

getting in a couple of successful flights, and amazed us all in the process!

On the same note, Doug Blackmore and Len Bourel succeeded in breaking the Control Line Endurance record once more on September 9, 2017, by successfully flying for 3 hours, 28 minutes! That is a long time for a single flyer to stand in the middle of the circle to fly a Control Line airplane, and that is why Len Bourel was enlisted to be the pilot part of the team. Doug Blackmore was the 'flight engineer', managing the throttle and needle valve settings remotely via 2.4 GHz radio.

The new airplane, Black Wasp, was somewhat larger than the airplane Doug used to set the old record with. It carried the same amount of fuel (about a litre) in three separate aluminum tanks (modified beer cans), and used a novel bubble trap to prevent an engine stoppage being caused by an air bubble in the fuel line. To gain more

engine efficiency, a remote controlled needle valve and throttle was employed to get the maximum endurance from the fuel load.

Anyway, it is a remarkable achievement that is described in more detail in a separate article.

F2D COMBAT TRIALS

A series of F2D Combat Trials, in preparation for the next Control Line World Championships, have been completed this summer with the following team members selected to make up the F2D team:

Pat MacKenzie

Maksim Svetlakov

Yaroslav Melkinov

For the record, the above gentlemen are all very good combat fliers, and will represent us well in the 2018 Control Line World Championships which are to be held next summer in France! ✈

ACROBATIE DE PRÉCISION DE VOL CIRCULAIRE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905.689.4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique de ce mois-ci présentera un compte-rendu des Épreuves de qualification de F2B. Cette édition a été menée conjointement lors de l'évènement Southern Ontario Control Line Championships du MAAC. Le vent était calme et seules quelques brises thermiques se sont manifestées, ce qui a parfois dérangé les pilotes.

Bill Trumble a connu des ennuis de moteur tout au long de la journée et a obtenu un over-run (perte de points d'atterrissage et de voltige). J'étais le prochain, muni de mon Shark Attack (mû par un nouveau Stalker .76). Ce moteur a rouspété, si bien que j'ai fait un premier puis un deuxième essai. Le moteur démarrait mais ne consommait pas son carburant. Ce démarrage lent a résulté en un over-run mais j'étais heureux de tenter un premier vol de concours avec mon nouvel

appareil. Pat Mackenzie pilotait un Vector électrique et a effectué un vol tout en douceur pour décrocher un pointage de 559,5. John Paris a piloté son SV 11 (mû par un Stalker .51) de façon experte au cours de la séquence acrobatique et a obtenu 555,5 points. Konstantin Bajaikine a piloté un Yatsenko Shark électrique et sans ambages, il a récolté un pointage de 572,5 points. Peter Hanson a ensuite piloté un Yatsenko Classic tant et si bien qu'il a obtenu le meilleur score de la première ronde, 582,5 points. Le dernier vol de cette première ronde était celui de Kim Doherty aux commandes d'un Nobler. Kim a exécuté toutes les séquences... mais pas dans le bon ordre... si bien qu'il a perdu des points de voltige.

Lors de la deuxième ronde, Bill Trumble a encore eu des ennuis de moteur et a inscrit un autre over-run. Grâce à beaucoup d'appui et à la batterie de Len Bourel, j'ai réussi à faire voler le gros Stalker rapidement sans déplorer un over-run; j'ai réalisé un score satisfaisant de 531,5

points. Pat Mackenzie et John Paris ont augmenté leur pointage de quelques points mais Konstantin Bajaikine – grâce à ses manœuvres basses et ses coins bien exécutés – a décroché 587 points. Peter Hanson a soudainement eu des ennuis de moteur tout juste après le décollage, ce qui l'a incité à clamer une tentative. Après une petite pause de refroidissement, Peter a fait démarrer son appareil et a réalisé un beau vol qui a impressionné les juges, suffisamment pour qu'ils lui assignent le meilleur score du concours, 590 points. Le dernier vol de la journée était celui de Kim Doherty qui, malheureusement, n'a pas réussi à récolter ses points de voltige.

Félicitations à Peter Hanson, Konstantin Bajaikine et Pat Mackenzie qui ont obtenu leur place au sein de l'équipe 2018 de F2B afin de se mesurer aux autres à Landres (France) en juillet. C'était aussi une autre victoire pour Peter, qui a une fois de plus récolté le trophée commémoratif Rob Kolarik! ✨



The contestants in the F2B Team Trials and the 2017 Southern Ontario Control Line Championships. / Les concurrents lors des Épreuves de qualification 2017 d'équipe de F2B, lors du Championnat Southern Control Line Championships.



Peter Hanson launching Konstantin Bajaikine's electric Yatsenko Shark. / Peter Hanson lance le Yatsenko Shark électrique de Konstantin Bajaikine.

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905.689.4283 | stunguy@sympatico.ca

This month's column will feature a report on the F2B Team Trials. This edition of the Trials was conducted in conjunction with the Southern Ontario Control Line Championships MAAC Stunt event. Wind conditions could best be described as still with only the slightest of thermally generated breezes popping in and out, causing the pilots some grief.

Bill Trumble suffered engine issues all day and got an over-run with loss of landing and pattern points. I was up next with my new Stalker .76-powered Shark Attack. A balky engine caused an attempt to be taken and on the second attempt, the engine would fire but not run. A slow start meant an over-run but I was happy to put the plane through its first-ever contest flight. Pat Mackenzie flying an electric Vector put in a smooth flight and posted a score of 559.5. John Paris took to the air next skillfully piloting his Stalker .51-powered SV 11 through the pattern and landing with a score of 555.5. Konstantin Bajaikine flying an electric Yatsenko Shark quietly earned a score

of 572.5. Peter Hanson was up next with a Yatsenko Classic and powered through the sky with a round 1 leading 582.5. Last flight of round one was put up by Kim Doherty flying a Nobler. Kim got in all the tricks but not in prescribed order so suffered the loss of pattern points.

Second round and Bill Trumble continued to have engine issues and again suffered an over-run. With loads of support and Len Bourel's battery, I was able to get the big Stalker going quickly and without an over-run scored a satisfying 531.5. Pat Mackenzie and John Paris each raised their scores by a few points but Konstantin Bajaikine, who with more consistent bottoms and very crisp corners, posted a 587. Peter Hanson encountered an unexpected engine issue just after take-off which resulted in calling an attempt. After a short cooling down break, Peter fired the Yatsenko up and burned in a very smooth flight that impressed the judges to the tune of a contest high score of 590. Final flight of the day went to Kim Doherty who, unfortunately, again was unable to secure pattern points.

Congratulations to Peter Hanson, Konstantin Bajaikine and Pat Mackenzie on gaining spots on the 2018 F2B Team scheduled to compete in Landres (France) next July. This was also a repeat win of the Rob Kolarik Memorial Trophy for Peter! ✈

FREE FLIGHT INDOOR

John Marett - 651L

Committee Chair

905.985.4458 | marettindoor@netzero.com

On Labour Day weekend, Dmytro (Dima) Silin and I flew at Lakehurst, New Jersey, in the hangar in which the Hindenburg was once housed. This hangar is 800' long, 240' wide and 180' high and because it is so old, it has many areas open to outside air. Heating from the sun on the sides can move models into the open wall structure containing multi-level catwalks, some now unsafe. At the southeasterly end of the building on the northerly side was a mock aircraft carrier deck about 80' wide and 380' long raised 10' above the floor. Almost all the way down the southerly wall were storage racks with materials up to 12' high, while various other goods, structures and a few vehicles were in the westerly end on the north side. The massive doors faced about northwest with a visible gap almost 6 inches wide allowing drift end to end.

This event, sponsored by the East Coast Indoor Modelers was a record trials and practice for the F1D World Championships at West Baden, Indiana, in 2018. This building is the perfect place to prepare for tough conditions. Here, it is almost impossible to fly without steering, so the flyers must not only be good, but fearless, and absolute experts with the balloons. While most U.S. practice flying was done with partial motors from the deck, any record attempts were made from small areas at floor level. When I arrived Saturday morning, Dima had already set up in a central floor spot just off the deck and next to some racks sporting a big Canadian flag. It would

be like flying in a huge supermarket with higher, wider aisles.

We were told that the air was bad in the mornings, improved after noon and best after 4 p.m. when cooling begins and the air starts rising to escape through the holes in the roof, which leaked during a heavy rain on Sunday. Being only about 25' above sea level, the air was heavy, especially below about 10', and above that, was moving in different directions at different levels.

On Saturday, we traded records in A6 and 35 cm and Dima also made a 10ma Electric mark. Next day, after a bit of practice with his huge Unlimited Stick Model, Dima tried for that record. The model had a 53.5" (flat) wire-braced wing, with a 21.5-inch propeller and weighed 1.6 grams. His second attempt was near the roof, but bad air pushed his model towards the south wall several times and he had to steer it back out, ending up short of his goal at 37:42. I was impressed with Dima's enthusiasm, skill, patience, and obvious experience. About the same time, we noticed an F1D model way up in the rafters at the east end, just off the carrier deck. This flight by Brett Sanborn, twice second in the World Championships, turned out to be a new F1D world record at 32:09.

I was told this was the club's biggest turn-out ever, with three flyers coming in from California, and all the 2018 U.S. team members were in attendance along with the current and some prior World Champions.

Credit goes to Dima who made the request, and sincere thanks to Horace Hagan who handled all the special arrangements to get us the clearance for a site unavailable to Canadians since 9/11. And thank you, Department of Defense, and Lakehurst Naval Base for this rare opportunity. ✈

VOL LIBRE INTÉRIEUR

John Marett - 651L

Chef de Comité

905.985.4458 | marettindoor@netzero.com

Au cours de la fin de semaine de la Fête du travail, Dmytro (Dima) Silin et moi avons fait voler nos maquettes à Lakehurst (New Jersey) dans le hangar même où a déjà été hébergé le dirigeable Hindenburg. Ce hangar a une longueur de 800 pieds, est large de 240, s'élève sur 180 et puisqu'il est si vieux, certaines parois sont à découvert. La chaleur du soleil sur les flancs fait en sorte que les maquettes soient poussées vers des structures comprenant des passerelles à niveaux multiples, dont certaines ne sont plus sécuritaires. À l'extrémité sud, une maquette de porte-avions avait été aménagée (80 pieds par 380 et soulevée d'une dizaine de pieds au-dessus du sol). Sur la presque entière longueur du mur sud, des étages d'entreposage étaient disposés sur une hauteur atteignant les 12 pieds. D'autres matériaux, structures et quelques véhicules étaient aussi disposés ailleurs. Les portes massives faisaient face (approximativement) au nord-ouest et on apercevait nettement une brèche de six pouce entre les panneaux, ce qui provoquait du déplacement d'air intérieur d'un bout à l'autre.

Cet événement – commandité par les East Coast Indoor

Modelers – était une épreuve de qualification de record et une pratique en prévision du Championnat mondial de F1D à West Baden (Indiana) en 2018. Ce bâtiment était l'endroit idéal pour se préparer à faire voler des maquettes en des conditions difficiles. Ici, il est quasi-impossible de faire évoluer de telles maquettes sans les diriger (au moyen de perches ou autres); les modélistes doivent non seulement être bons mais aussi sans peur... et des experts au maniement des ballons (qui tassent les maquettes pour leur donner une nouvelle trajectoire). Les vols de pratique s'effectuaient depuis la surface du «porte-avions» à l'aide d'une motorisation partielle, mais les tentatives de record étaient entamées depuis de petits secteurs identifiés sur le plancher. Lorsque je suis arrivé le samedi matin, Dima s'était déjà installé au centre du plancher près de supports sur lesquels il avait accroché un grand drapeau canadien. Pensez à une séance de vol dans un vaste supermarché aux allées plus élevées et plus larges.

On nous a dit que l'air était mauvais en matinée et que les conditions s'amélioraient après l'heure du midi et qu'elles étaient optimales après 16 h lorsque débute le refroidissement extérieur et que l'air à l'intérieur s'échappe par les brèches du toit... un toit qui coulait évidemment pendant une averse, le dimanche. Puisque le hangar se trouve tout juste à 25 pieds au-dessus du niveau de la

suite à la page 88



Above: Hangar #1, Lakehurst, NJ.

En haut : Le hangar 1 de Lakehurst (New Jersey).

Right: Dmytro Silin's FiD model climbs out towards a very inviting ceiling structure. Note the 'steering balloon' in the background.

À droite : La maquette FiD de Dmytro Silin s'élève dangereusement près de la structure du toit. Notez le ballon (afin de diriger les maquettes) à l'arrière.

Far Right: Steve Brown, twice World Champion, prepares his model on the carrier deck in the hangar.

Extrême droite : Steve Brown (double champion du monde) prépare sa maquette sur la surface du "porte-avions" dans le hangar.

Below: The storage racks and the gap in the north doors are a couple of the challenges that come with the 180' ceiling of the Lakehurst site.

En bas : Les étagères de remisage et la brèche des portes du nord constituaient deux des défis qui accompagnent le toit de 180 pieds au hangar de Lakehurst.



Morison
COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

Advertising is available for as low as \$125 per issue. Full Page ads start from only \$700!

**ADVERTISE YOUR EVENTS
IN
MAAC CLUBS NOW GET A
50% DISCOUNT ON 6X RATES**

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
R/C SWAPMEET '15
Great Deals on New and Used R/C Products! Great Deals from Popular Local Hobby Vendors!
Refreshments Available! Raffles for Great Prizes!

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

ADMISSION:
General:\$5
Youth 13-16:\$2
Children 12 & under:FREE
Vendor Tables:\$25

QUESTIONS AND RESERVATIONS:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905-235-6637

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays at the Door
Vendor Payments made to:
Aurora Model Aircraft Club
525 Rourke Place
Newmarket ON
L3Y 8S9

EMT or PAYPAL also accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

FRIDAY, APRIL 26th
OPEN 10AM - 2PM
Join on our **Forums!**

for more information contact:

*Keith Morison
403-510-5689*

editor@ModelAviation.ca

GIANT SCALE

Paul Chitty - 41698

Committee Chair

519.330-6611 | pchitty@cogeco.ca

Well flying season is over for another year, the weather was a little less than spectacular with some events being partially washed out.

Giant Scale events were few and far between. My own event, SOGS, was a little disappointing with pilot registrations way down over last year and very few spectators, I have no idea how much was raised for Mac Kids but I'm guessing close to a couple of thousand dollars. I won't be running SOGS next year; I'm going to just attend events next year and relax and enjoy them. I believe that Kingston was a success again but I received no feedback to get out to the group.

The Kitchener Flying Dutchman event was, as usual, a great success and this year, there were so many large aircraft there it could have been mistaken for a Giant Scale event. Well done guys, keep it up.

Over the time that I have been Giant Scale Chair, I have begged and pleaded for feedback from the committee and Giant Scale flyers with little to no success. People do not want to just read about my adventures or misadventures as it becomes very boring. With that in mind, I would suggest that Giant Scale be amalgamated with Scale and will put this forward as resolution at the Zone meeting. If anybody would like to wade in on this subject, please contact your zone directors. I believe that there is insufficient interest in continuing a Giant Scale interest group but there is a lot scale activity taking place.

I am also a member of the Safety Committee which, at this time with all of the new regulations regarding UAVs coming from Transport Canada, said committee has a particularly heavy workload, drafting new MAAC regulations to protect MAAC members.

With all of this playing in my mind, I will be tendering my resignation at the zone meeting which, of course, will have been held and gone by the time you read this. So if anybody wishes to step up and be Chair of Giant Scale, please contact your zone director. ✈

PETITS-GROS

Paul Chitty

Chef de Comité

519.330-6611 | pchitty@cogeco.ca

Eh bien, la saison de vol vient de se terminer, la météo a été moins que spectaculaire et certains rassemblements ont été contremandés.

Ceux de petits-gros (Giant Scale) ont été peu nombreux. Le mien, SOGS, était décevant avec beaucoup moins d'inscriptions par rapport à l'année dernière et beaucoup moins de spectateurs. Je n'ai aucune idée quant à la somme amassée au profit de Mac Kids mais je crois qu'il s'agirait d'une couple de milliers de dollars. Je ne dirigerai pas ce rassemblement, l'année prochaine; je participerai plutôt à des événements et je m'amuserai. Je crois que Kingston a encore remporté du succès mais je n'ai reçu aucun commentaire de la part de ce groupe.

Celui des Kitchener Flying Dutchmen était, comme d'habitude, un succès. Il y avait tant de gros appareils qu'on aurait cru que c'était un rassemblement de petits-gros. Bravo les gars, continuez.

Depuis que je dirige ce comité, j'ai insisté à plusieurs reprises afin de recevoir des nouvelles, avec très peu de succès. Les gens ne veulent pas tout juste lire mes aventures ou mésaventures; ça peut devenir plate. Je vais suggérer que ce comité soit amalgamé à celui des copies volantes et j'en ferai une résolution lors de la réunion de zone. Si quelqu'un veut me faire part de ses commentaires, communiquez avec votre directeur de zone respectif. Je crois que l'intérêt n'y est pas et qu'il est inutile de faire vivre un groupe pour les petits-gros... mais il y a beaucoup d'activité de copies volantes.

Je suis aussi membre du Comité de la sécurité qui, compte tenu des nombreux nouveaux règlements sur les véhicules aériens non habités (Unmanned Aerial Vehicles ou UAV, en anglais) en

provenance de Transports Canada, ce comité a tout une charge de travail, occupé qu'il est à rédiger de la nouvelle réglementation afin de protéger les membres du MAAC.

Ce contexte en tête, je remettrai ma démission lors de la réunion de zone, celle-là même qui se sera déjà déroulée au moment où vous lirez ces lignes. Si quelqu'un veut s'impliquer en acceptant la direction du Comité des petits-gros, communiquez avec votre directeur de zone. ✈



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.

FPV (VOLE EN IMMERSION)

Calvin Martini - 40498

Chef de Comité

506.386-5247 | rotary65@gmail.com

ORGANISTEUR DE COURSE FPV : MON EXPÉRIENCE

Vous pouvez attendre que quelqu'un organise une course de drones de vol par immersion (First Person View ou FPV, en anglais) dans votre région ou encore... vous vous en chargez vous-même. Si vous décidez d'attendre, il pourrait s'écouler beaucoup de temps. Tel était le choix auquel j'étais confronté, plus tôt cette année. En mars, avant même que n'ait fondu la neige ici au Nouveau-Brunswick, j'ai décidé que j'avais attendu suffisamment longtemps et que s'il devait y avoir de la course, il fallait que je mette ça en branle.

Pour moi, la première étape consistait à décider à quelle ligue de course je pouvais m'inscrire. Celle-ci offre une structure et de l'appui afin de disputer des courses, des épreuves de qualification et des championnats... de quoi fournir une voie et des objectifs à des pilotes de maquettes de course. En fait, nul besoin de s'affilier à une ligue; vous pouvez disputer des courses au niveau du club et vos pilotes sont tout à fait libres de disputer des courses dans des ligues. Toutefois, une ligue peut offrir de l'appui et une structure afin d'enrichir l'expérience. Comprenez bien : les ligues sont en compétition contre les autres, alors ne vous attendez pas à ce que votre chapitre soit associé à plus d'une d'entre elles. Au Canada, nous pouvons choisir entre FPV Canada (entité canadienne) ou MultiGP (basée aux États-Unis). J'ai choisi MultiGP... mais décidez de ce qui vous convient le mieux (et à vos concurrents).

La prochaine étape consistait à trouver un lieu où disputer les courses. Éventuellement, j'espère les offrir en des lieux publics ou bien des spectateurs pourront y assister, mais cela requiert beaucoup de planification et d'organisation à long terme. Ce projet attendra. Pour commencer, j'ai approché mon club local du MAAC et nous avons trouvé une solution grâce à laquelle un secteur a été réservé à titre de parcours de course FPV. Cette approche a fonctionné parce que le club en question n'est pas trop gros et qu'il est facile de coordonner la sécurité entre les adeptes du vol traditionnel sur la piste d'atterrissage et les courses de drones sur la piste aménagée à cet effet. Bénéfice pour le club : de nouveaux membres se sont manifestés et les vols ont augmenté au terrain.

Ensuite, il me fallait fixer la date de ma première course, obtenir le parrainage du MAAC, faire la promotion de la course à l'aide d'une page Facebook et d'un site Web, inscrire les pilotes intéressés, choisir un format et des règlements de course, décider de la configuration de la piste et construire les obstacles. Dans mon cas, j'ai acheté six fanions de 12 pieds sur eBay et j'ai assemblé plusieurs obstacles de PVC et en nouilles de piscine que j'ai assemblées sans que cela soit onéreux. La journée même, j'ai dû arriver deux heures à l'avance afin de disposer le parcours et mon équipement en appui.

Lors de ma première course, j'ai accueilli cinq pilotes, y compris moi-même. Avant celle-ci, nous devons régler quelques trucs techniques et nous assurer que tout le monde pouvait piloter en même temps sans souffrir d'interférence. J'ai ensuite offert un briefing de sécurité (une étape importante). Nous avons disputé dix courses et tout le monde s'est bien amusé; à ce stade-ci, nous



préférons le plaisir à la compétition.

J'ai organisé six courses mensuelles, au cours de la saison 2017. J'ai dû en déplacer en raison du mauvais temps et nous avons même couronné entre des averses! En cours de route, j'ai ajouté un système de chronométrage de ma propre construction de même qu'un logiciel de gestion de course. J'ai aussi offert un atelier de drones à ma bibliothèque publique et j'ai lancé un club de drones à l'école secondaire.

Devenir organisateur de courses FPV, c'est beaucoup de travail... mais l'excitation de la course en vaut amplement la peine! ✨

FPV (FIRST PERSON VIEW)

Calvin Martini - 40498
Committee Chair
506.386-5247 | rotary65@gmail.com

MY EXPERIENCES AS AN FPV DRONE RACE ORGANIZER

You can either wait around for someone to organize FPV drone racing in your area, or do it yourself. If you decide to wait, it could be a very long time. This was the choice that I faced early this year. In March, before the snow had even melted in New Brunswick, I decided that I had waited long enough and that if there was going to be any racing, I was going to have to make it happen.

For me, the first step was to decide on a racing league to affiliate with. The league provides the structure and support to hold races, qualifiers and championships which provide a path and goals for racing pilots. Actually, it's not necessary to affiliate with a league; you can race as a club and your pilots are free to race in leagues as well. However, a league can provide support and structure to enhance the experience. Understand that leagues are in competition with each other, so don't expect your chapter to be associated with more than one. In Canada, we have FPV Canada (Canadian) and MultiGP (U.S.-based). I ended up going with MultiGP, but do whatever is right for you and your racers.

The next step was to find a place to hold races. I envision eventually holding race events in public venues with lots of spectators, but this requires much more advanced safety planning and organization, so that will need to wait. To start, I approached my local MAAC club and we found a solution that would provide a dedicated area for the FPV racing track. This approach works because it's not a particularly large club and it's easy to coordinate safety between the traditional flying on the airstrip and drone racing on the track. The benefit to the club has been some new members and having more flying activity at the field.

After that, I needed to set the date for my first race, obtain my MAAC sanction, promote the race through a Facebook page and website, sign up pilots, choose a race format and rules, decide on a track layout, and build the gates. In my case, I went with six 12' flags that I bought on eBay and

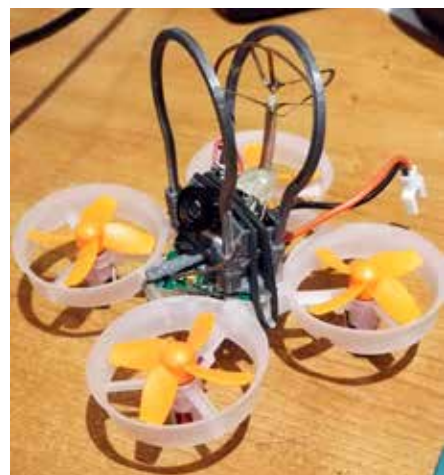


several PVC and pool noodle gates that I put together easily and inexpensively. On the day, I needed to arrive two hours early to set up the track and all my support equipment.

My first race had five pilots, including me. Before the race, we needed to work out technical issues and make sure that everyone could fly together without interference. I also performed a safety briefing, an important step. We ran ten races that day and everyone said it was a blast; at this stage, it is more about the fun than the competition.

I've run six monthly races this season. I've had to reschedule due to weather and we've even raced between rain showers! Along the way, I've added a timing system that I built as well as a race management software. I've also run a public drone workshop at my public library and have started a high school drone club.

Being an FPV race organizer is a lot of work, but the excitement of the racing is worth it! ✈️





R/C FLOATPLANES

Paul Neely - 73841

Committee Chair

519.641.4045 | pneely@rogers.com

First off the Floatplane Committee would like to wish everyone a Merry Christmas and a safe and Happy New Year. Looking back over the past year, it has been a year with not the greatest weather; the wind and rain has been up and down all summer .

Walter Reynolds, from Alberta, sent in the following report:

“The annual Riverside Flyers Float Fly at Canim Lake was shortened due to smoke from area fires. Sorry, only a photo of the smoke – the sun is in the photo behind the smoke!”

On the plus side, the guys out in British Columbia had a great event. The Shuswap Float Fly was a well-attended event.

Another great event worth attending is down in the Niagara area at the Biedas float fly field. I hope to get to this one, next year. My friend Jim Prowse was there. Thanks Jim for the photos. Also, if you want to go to the U.S.A., there is a good Float Fly in Britton, Michigan which takes place in early September. ✈



HYDRAVIONS RC

Paul Neely - 73841

Chef de Comité

519.641.4045 | pneely@rogers.com

En premier lieu, le Comité des hydravions voudrait souhaiter un Joyeux Noël à tout le monde, ainsi qu'une Bonne année. Si on jette un coup d'œil à l'année qui vient de s'écouler, la météo ne nous a pas gâtés; le vent et la pluie ont souvent dérangé les vols au cours de l'été.

L'Albertain Walter Reynold nous a envoyé ceci :

« Le Float-fly annuel des Riverside Flyers à Canim Lake a été écourté en raison de la fumée qui s'est déplacée dans le secteur, compte tenu des incendies de forêt. Sur la photo, le soleil se trouve derrière cette photo. Désolé de n'avoir pu soumettre autre chose. »

Dans un autre ordre d'idées, les gars de la Colombie-Britannique ont eu droit à un bien bon évènement. Le Float-fly de Shuswap a accueilli beaucoup de participants.

Un autre qui vaut la peine qu'on s'y rende dans la région du Niagara, c'est celui des installations de Biedas. J'espère m'y rendre, l'année prochaine. Mon ami Jim Prowse était là; merci pour les photos. Aussi, si vous voulez vous rendre aux États-Unis, le Float-fly de Britton (Michigan) en vaut la peine, début septembre. ✈



Mike Jantke doing a maiden flight on his brand new Thunder Tiger Raptor E700 while under the lights. / Mike Jantke effectue le vol inaugural de son nouveau Raptor E700 (de Thunder Tiger) sous les feux des projecteurs. (Photo: Colin Broughton)

R/C HELICOPTER

Darren Wiens - 79825

Committee Chair

604.354.4471 | rchelidarren@gmail.com

As of the day I write this, the last Helicopter Fun Fly, in B.C., has just finished. This summer has been an interesting year for those of us in B.C. With numerous large forest fires burning all across the province, very hot temperatures and extremely dry weather, it was tough for people to hold or attend any Fun Flies this summer. Having said that, we still had a great season.

The Mission Wings RC Helicopter Fun Fly is a small one-day event that was a hot and sunny day and is a great event to start out with. We had a small but excellent turn-out and even had some guys who chose this to be their first ever helicopter Fun Fly.

The Western Canada RC Helicopter Fun Fly in Kamloops B.C. was next. Unfortunately, due to heavy smoke from the fires, a number of people decided not to come out, so it was a much lower attendance than last year. However, the organizers made the best of it and we all had a fantastic time.

The last one of the season was the Fraser Valley Helicopter Smackdown in Langley. After months with no rain anywhere, the first day of this Fun Fly was very nearly rained out. Those of us who attended made the best of it, waited it out, and the rain eventually stopped. In the end, we all got lots of flying in and had a fantastic time.

So how did your Fun Fly go? Were they well attended? I'd love to hear about any events in your area. I've said this before but I believe it's worth being said again. The people who organize the Fun Flies work hard to put on a great event that people can enjoy. I really do believe it's worth your time to attend them and I'm sure that you'll be glad you did. ✨

HÉLICOPTÈRES RC

Darren Wiens - 79825

Chef de Comité

604.354.4471 | rchelidarren@gmail.com

Au moment d'écrire ceci, nous venons de clore le dernier Rassemblement Fly-in d'hélicoptères en Colombie-Britannique. L'été a été intéressant chez nous. Nous avons composé avec de nombreux incendies de forêt partout en province. Le temps était très chaud et sec. Il était difficile d'organiser un Fun-fly – ou même de s'y rendre – mais somme toute, nous avons passé une belle saison.

Le Fun-fly d'hélicoptères du Club Mission Wings est un rassemblement d'un jour par temps chaud et ensoleillé... un bien beau rassemblement. La participation a été modeste mais excellente; certains pilotes ont même choisi cette destination en guise de leur premier Fun-fly pour hélicoptères.

Le Western Canada RC Helicopter Fun Fly de Kamloops était le suivant. Malheureusement, en raison de fumée prononcée provenant des incendies de forêt, plusieurs personnes ont décidé de ne pas se déplacer, si bien que les pilotes étaient moins nombreux que l'année dernière. Toutefois, les organisateurs ont fait contre mauvaise fortune bon cœur et nous nous sommes tous amusés.

Le dernier rassemblement de la saison était le Fraser Valley Helicopter Smackdown de Langley. Malgré le fait que nous n'ayons pas eu de pluie pendant plusieurs mois, celle-ci s'est invitée cette fois, tant et si bien que le Fun-fly a presque été contremandé. Nous les participants nous sommes débrouillés, nous avons attendu et la pluie a éventuellement cessé. En bout de ligne, nous avons effectué bien des vols et nous avons eu du plaisir.

Alors, comment s'est déroulé notre Fun-fly?

Les participants étaient-ils nombreux? J'aimerais entendre parler de ceux dans votre secteur. Je l'ai dit auparavant et je le répète : les organisateurs des Fun-flies travaillent d'arrache-pied afin de présenter quelque chose de vraiment bien, pour le plaisir des participants. Je crois fermement que cela vaut la peine d'y assister et je crois tout aussi fermement que vous serez content d'y être allé. ✨



Colin Broughton kneeling beside his MSH Protos 700 after he crashed at the Western Canada RC Helicopter Fun Fly. / Colin Broughton s'agenouille à côté de son MSH Protos 700 après son écrasement lors du Western Canada RC Helicopter Fun Fly. (Photo: Colin Broughton)

VOL INTÉRIEUR TÉLÉCOMMANDÉ

Jason Uberig - 32586

Chef de Comité

519.472-7305 | jason@uberig.ca

Éh bien, la saison de vol intérieur est une fois de plus arrivée. En fait, d'ici à ce que ce numéro de Model Aviation Canada vous parvienne, celle-ci sera bien entamée. Ici à London (Ontario), nous avons commencé à faire voler nos maquettes le vendredi soir depuis la mi-septembre.

VOL FPV INTÉRIEUR

Cette saison, nous offrons une deuxième soirée en cours de semaine (à une école différente en raison de la disponibilité) uniquement pour les multi-rotors et pour le vol par immersion (First Person View ou FPV en anglais). La participation a été très bonne au cours de notre première soirée. Dix pilotes et un invité se sont présentés. Nous nous sommes beaucoup amusés et les participants ont noté qu'ils avaient davantage piloté en une soirée que tout au long de l'été. Succès sur toute la ligne. Gros bénéfice : nous pouvons installer des obstacles sur le plancher sans que les maquettes à voilure fixe soient importunées.

Si jamais vous vous retrouvez dans le coin de London, consultez le site Web pour en lire les détails et venez faire un tour! Voici le site Web : <http://lirc.ca/location-and-dates/>.

COMPTE-RENDU DE LA PART DE SANDY MCINNIS (NOUVELLE-ÉCOSSE) :

Le vol intérieur renaît de ses cendres! Le terrain de soccer intérieur de Kentville nous a ouvert les portes une fois de plus pour l'hiver. Chaque mercredi après-midi (entre 13 h et 16 h), nous pouvons faire voler nos maquettes pour 10 \$ par pilote. Une aubaine! Le terrain de gazon artificiel convient bien aux atterrissages verticaux un peu trop durs mais les petites roues ne font pas nécessairement l'affaire lors d'atterrissages conventionnels sur trois roues. Malheureusement, les maquettes de compétition ne se débrouillent pas mieux sur ce matériau.

Entre les vols, nous sommes assis et rêvons de maquettes de vol F3P qui pèsent 60 ou 70 grammes. Mais puisque nous ne



tenons pas à la compétition ici en Nouvelle-Écosse, nous pilotons plusieurs Cliks et autres foamies durables. Cette année, les Sopwith Camels s'ajouteront aux Fokkers. Les maquettes des fabricants Parkzone et Flyzone sont bien représentées ici.

Lors de la journée inaugurale, six pilotes étaient présents mais à mesure que le temps devient plus froid, le nombre de modélistes pourrait atteindre la quinzaine. Si vous passez dans le coin, consultez nos coordonnées et venez faire voler vos appareils... les visiteurs sont toujours les bienvenus. ✈



R/C INDOOR

Jason Uberig - 32586

Committee Chair

519.472-7305 | jason@uberig.ca

Well, indoor season is upon us again. Actually, by the time this issue comes out, the season will be well on its way. Here in London (Ontario), we started flying our Friday nights in mid-September.

INDOOR FPV

This season, we have actually opened a second night of the week (different school due to availabilities) for quads / FPV only. We had a great turnout for our first night. Ten pilots and a guest/visitor checking it out. We had lots of fun and people were commenting they'd flown more in one night than the entire summer. The night was a definite success. A huge benefit now is that we can set up gates all over the floor without the worry of interfering with fixed-wing indoor flying.

If you're ever in the London area, check out the website for dates/times and drop on in! Here's the website: <http://lirc.ca/location-and-dates/>.



REPORT FROM SANDY MCINNIS (NOVA SCOTIA):

Indoor is alive again! The Kentville Indoor soccer field has opened its doors to us for another winter of flying. Every Wednesday afternoon from 1 – 4 p.m., \$10.00 per person, what a deal! The simulated grass field is super easy on those hard vertical "landings", but small wheels fare not so well in classic three-point landings. Unfortunately, fragile competition planes have a tough time on the turf.

Between flights, we sit and lie and dream

about the F3P planes built to 60 and 70 grams, but since we are not competition-oriented here in Nova Scotia, there is a plethora of Clikis and other more durable foamies. Last year's Fokkers will be joined this year by some Camels. Parkzone and Flyzone are well represented as well.

Opening day found six fliers, but as the weather deteriorates, that number can easily climb to the mid-teens. If you happen to be in the area, look us up and come fly... visitors are always welcome. ✈



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.

Model Aviation
CANADA

AVION À RÉACTION RC



Alan Blore - 21353

Chef de Comité

403.730.9860 | abllore@shaw.ca

Bonjour tout le monde.
Cette chronique sera courte et elle comprend un compte-rendu d'un véritable spectacle aérien auquel se sont rendus deux amateurs de jets de la région de Calgary, à l'aéroport de Springbank. Celui-ci est situé à l'ouest de Calgary sur l'autoroute transcanadienne (en route vers Banff) et il constitue le cœur de la communauté de l'aviation générale. Je me suis déjà rendu à ce spectacle aérien et la vue est imprenable : à l'ouest des foothills du sud de la province et sur la crête est des montagnes Rocheuses.

Bob White nous a offert cette description et quelques photos :

«Le spectacle aérien Wings Over Springbank a eu lieu les 29 et 30 juillet 2017 et deux membres de Calgary y ont pris part en organisant une exposition statique. Andrew Pohlmann et Bob White ont apporté une sélection de jets afin que le public y jette un coup d'œil : un gigantesque Hawk 100, un gros F-18, un plus petit F-16, un Boomer XL, un Skymaster, un MB-339, et un Jet Legend T-45. Ils ont tous été très populaires.

« Tout au long de la fin de semaine, le public a posé bien des questions et les deux représentants y ont répondu et ont partagé des histoires. La réponse tant du comité que du public était excellente et une petite foule était sans cesse assemblée autour de notre petite exposition. On nous a déjà invités à la prochaine édition (dans deux ans), si bien que nous espérons présenter encore plus de maquettes. » ✈

Model Aviation
CANADA

Get your message out to 11,000+ members!

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

Full Page ads start from only \$700!

For more information contact:

Keith Morison 403.510.5689 or editor@ModelAviation.ca

R/C JETS

Alan Blore - 21353

Committee Chair

403.730.9860 | ablore@shaw.ca

Hi everyone. I have a short column this time which includes a full-size airshow that two local Calgary turbine pilots attended at the Springbank Airport. The airport is located west of Calgary on the Trans-Canada Highway on the way to Banff, and is the heart of Calgary's general aviation community. I have attended this airshow myself and it has beautiful back drop to the west of Southern Alberta's foothills and the east ridge of the Rocky Mountains.

Bob White fills us in with a short description and a few pictures:

"The Wings Over Springbank Airshow was held July 29 and 30, 2017 and a couple of members from Calgary participated with a small static display. Andrew Pohlmann and Bob White brought a selection of jets out for the public to view: a huge Hawk 100, a large F-18, a smaller F-16, a Boomer XL, a Skymaster, an MB-339, and a Jet Legend T-45. All were a huge hit.

"Throughout the weekend, lots of questions were asked and answered as well as many stories shared. The response from the airshow committee and the public was excellent over the two days with small crowds around the display throughout the day. The invite to return in two years has already been mentioned, so we hope to make the next display even bigger." ✈



Harry Ells

Chef de Comité

905.342.2128 | harryells@gmail.com

Comme plusieurs d'entre vous le savez, le design des séquences de F3A a changé voilà quelques années; les séquences P requièrent davantage de géométrie précise mais elles ne sont pas si difficiles à exécuter. Les séquences F sont à l'opposé : elles sont devenues plus difficiles. On retrouve aussi une séquence AA – une version plus facile de P – mais son niveau de difficulté ressemble à la séquence avancée du MAAC.

Au Canada, nous comptons plusieurs niveaux (catégories) de difficulté, ce qui n'est pas typique du reste du monde. Par exemple, je crois personnellement que la séquence Masters actuelle est redondante et que son niveau de difficulté est le même ou légèrement plus difficile que la séquence P. Le Comité d'acrobatie de précision examinera ces séquences actuelles au cours de l'hiver. Si quelqu'un a des commentaires ou des idées sur la façon de modifier nos séquences du MAAC, veuillez communiquer avec vos représentants de zone ou avec moi-même.

JUGER LA SÉQUENCE P19

J'aimerais jeter un coup d'œil au travail de juge ou de pilotage de la séquence P19 en votre compagnie. Je vais insister sur les diminutions de tâches les plus possibles.

(N.D.L.R. : Compte tenu de la complexité du vocabulaire d'acrobatie et du fait que la plupart des concurrents consultent les séquences dans la langue de Shakespeare, la rédaction/traduction est d'avis qu'il vaut mieux ne pas chercher à modifier les descriptions suivantes.)

P-19.01 Triangle loop with 1/2 roll, consecutive two 1/4 rolls, consecutive two 1/4 roll, 1/2 roll

From upright, perform a 1/2 roll in the centre, push through a 3/8 loop into a 45° upline, perform consecutively two 1/4 rolls, pull through 1/4 loop into a 45° downline, perform consecutively two 1/4 rolls, push through a 3/8 loop, perform a 1/2 roll in the centre, exit upright.

Cette manœuvre est assez simple. Je m'attends à ce que l'erreur la plus répandue, ce sera la dimension et le centre du rayon

supérieur.

P-19.02 Figure Et with consecutive two 1/2 rolls in opposite directions, consecutive four 1/8 rolls

From upright, pull through a 1/8 loop into a 45° upline, perform consecutively two 1/2 rolls in opposite directions pull through a 5/8 loop into a vertical downline, perform consecutively four 1/8 rolls, pull through a 1/4 loop, exit upright.

Encore une fois, cette manœuvre est assez simple. Parce qu'on y retrouve trois loopings en portions différentes, on ne peut les exécuter avec le même rayon. En passant, « figure Et » n'est pas une coquille; cela s'écrit bel et bien comme ça.

P-19.03 Cuban 8 with snap-roll, snap-roll

From upright, pull through a 5/8 loop into a 45° downline, perform a snap-roll, push through a 3/4 loop into a 45° downline, perform a snap-roll pull through a 1/8 loop, exit upright.

Cette portion remplace les tonneaux par des tonneaux déclenchés (snap rolls). Gardez un œil sur la dimension de votre entrée et sur votre rayon de sortie.

P-19.04 Half square loop with 1/2 roll

From upright, pull through a 1/4 loop into a vertical upline, perform a 1/2 roll, push through a 1/4 loop, exit upright.

Rien de neuf, ici. Gardez un œil sur la dimension du rayon supérieur.

P-19.05 Reverse Cobra Roll with roll, consecutive two 1/4 rolls

From upright, push through a 1/8 loop into a 45° downline, perform a roll, pull through a 1/4 loop into a 45° upline, perform consecutively two 1/4 rolls, pull through a 1/8 loop, exit inverted.

Assez simple, mais souvent la dimension du dernier rayon est plus petite.

P-19.06 Inverted Spin with two turns

From inverted, perform an inverted spin with two turns, perform a vertical downline, pull through a 1/4 loop, exit upright.

Ce devrait être assez simple.

P-19.07 Figure 9 with 1/2 roll

From upright, pull through a 1/4 loop into a vertical upline, perform a 1/2 roll, push through a 3/4 loop, exit inverted.

Voici quelque chose d'intéressant. Le centre d'une manœuvre est le centre de la manœuvre. L'entière largeur de la manœuvre est la largeur du diamètre supérieur du 9. Pour exécuter tous les rayons de la même dimension, il vous

faudra cabrer votre maquette vers le haut, dans le rayon vertical à la ligne centrale.

P-19.08 Push-Push-Push Humpy-Bump with consecutive two 1/4 rolls, consecutive two 1/2 rolls in opposite directions (Option: with 1/4 roll, consecutive 1/2 roll, 1/4 roll in opposite directions)

From inverted, push through a 1/4 loop into a vertical upline, perform consecutively two 1/4 rolls, push through a 1/2 loop into a vertical downline, perform consecutively two 1/2 rolls, in opposite directions, push through a 1/4 loop, exit inverted. Option: From inverted, push through a 1/4 loop into a vertical upline, perform a 1/4 roll, push through a 1/2 loop into a vertical downline, perform consecutively a 1/2 roll, 1/4 roll in opposite directions, push through a 1/4 loop, exit inverted.

Une fois de plus, assez simple. Vous devrez toutefois surveiller, lors du humpty-bump, l'exécution du demi-rayon supérieur, de façon à ce qu'il débute et qu'il se termine à la même altitude.

P-19.09 Stall Turn with roll, consecutive three 1/4 rolls, 3/4 roll

From Inverted, perform a roll, push through a 1/4 loop into a vertical upline, perform consecutively three 1/4 rolls, perform a stall turn into a vertical downline, perform a 3/4 roll, push through a 1/4 loop, exit inverted.

Une fois de plus, le centre d'une manœuvre est le centre de la manœuvre. Cette manœuvre débute avec le tonneau (roll) et se termine au dernier rayon, si bien que vous ne saurez pas où se trouve le centre jusqu'à ce que vous ayez terminé la manœuvre. Tous les tonneaux doivent être centrés sur une ligne (imaginaire); donc, il doit y avoir une ligne entre le tonneau et le début du premier rayon vertical. Cette ligne ne doit pas être plus longue que la ligne entre la manœuvre précédente et le tonneau.

P-19.10 Half Reverse Cuban 8 with roll

From inverted, push through a 1/8 loop into a 45° upline, perform a roll, pull through a 5/8 loop, exit upright.

Rien de neuf ici.

P-19.11 Knife-Edge flight with 1 1/4 roll, 1 1/4 roll

From upright, perform a 1 1/4 roll, perform a knife-edge flight, perform a 1 1/4 roll exit upright.

Rien de neuf ici non plus.

suite à la page 80

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells

Committee Chair

905.342.2128 | harryells@gmail.com

As many of you may know, the design of F3A schedules changed a few years ago with P schedules requiring more accurate geometry but still not that difficult to fly. F schedules have gone in the opposite direction, becoming much more difficult. There is also an AA schedule which is an easier version of P, but is similar to the MAAC advanced schedule in difficulty.

In Canada, we have many levels (classes) of difficulty, which is not typical in the rest of the world. The current Masters schedule, for example, I feel is redundant as its difficulty is about the same or slightly harder than the P schedule. The Precision Aerobatics Committee will be looking at the current schedules this winter. If anyone has any comments or ideas on changing our MAAC schedules, please contact your zone representatives or myself.

JUDGING THE P19 SCHEDULE

I would like to take a look at judging or flying P19 schedule with you, by highlighting the most likely downgrades.

P-19.01 Triangle loop with 1/2 roll, consecutive two 1/4 rolls, consecutive two 1/4 roll, 1/2 roll

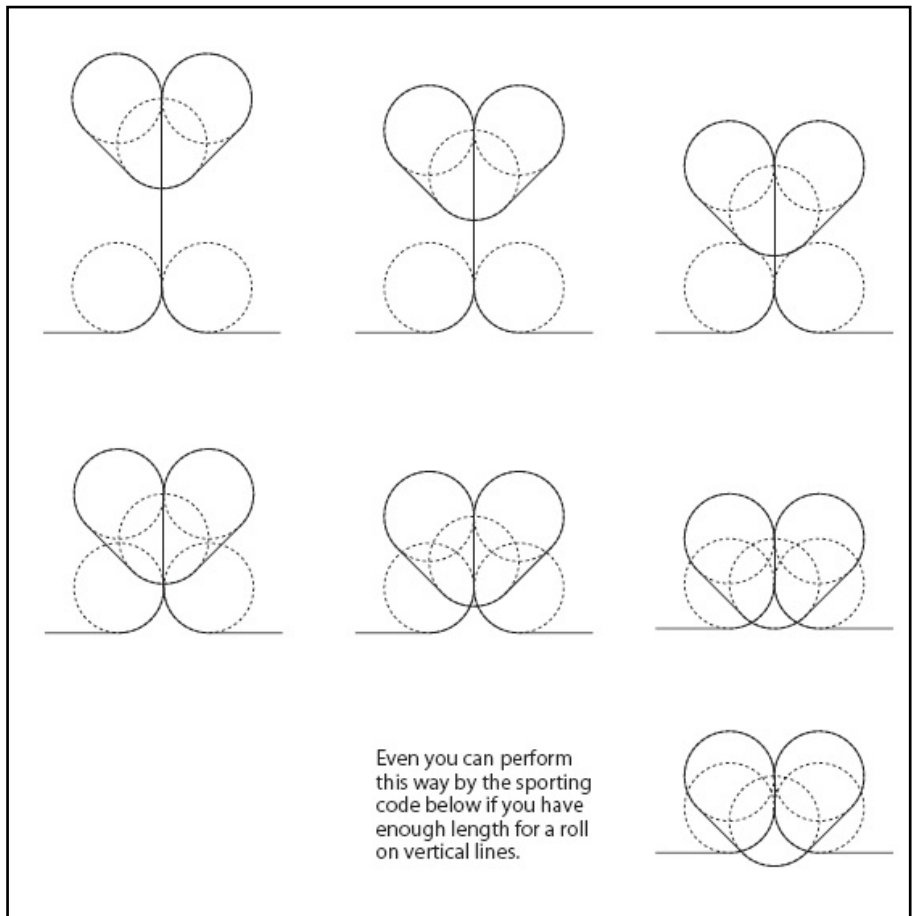
From upright, perform a 1/2 roll in the centre, push through a 3/8 loop into a 45° upline, perform consecutively two 1/4 rolls, pull through 1/4 loop into a 45° downline, perform consecutively two 1/4 rolls, push through a 3/8 loop, perform a 1/2 roll in the centre, exit upright.

This manoeuvre is pretty straightforward, I expect the most common mistake will be the size and centre of the top radius.

P-19.02 Figure Et with consecutive two 1/2 rolls in opposite directions, consecutive four 1/8 rolls

From upright, pull through a 1/8 loop into a 45° upline, perform consecutively two 1/2 rolls in opposite directions pull through a 5/8 loop into a vertical downline, perform consecutively four 1/8 rolls, pull through a 1/4 loop, exit upright.

Again, this manoeuvre is pretty straightforward. Because there are three different part loops, they may not flown with the same radius.



Double Key manoeuvre options / Options de la manoeuvre double key.

(note: Figure Et is correct)

P-19.03 Cuban 8 with snap-roll, snap-roll

From upright, pull through a 5/8 loop into a 45° downline, perform a snap-roll, push through a 3/4 loop into a 45° downline, perform a snap-roll pull through a 1/8 loop, exit upright.

This replaces rolls with snap rolls. Keep an eye on the size of the entry and exit radius.

P-19.04 Half square loop with 1/2 roll

From upright, pull through a 1/4 loop into a vertical upline, perform a 1/2 roll, push through a 1/4 loop, exit upright.

Nothing new here. Keep an eye on the size of the top radius.

P-19.05 Reverse Cobra Roll with roll, consecutive two 1/4 rolls

From upright, push through a 1/8 loop into a 45° downline, perform a roll, pull through a 1/4 loop into a 45° upline, perform consecutively two 1/4 rolls, pull through a 1/8 loop, exit inverted.

This is fairly straightforward, but often

the last radius size is often smaller.

P-19.06 Inverted Spin with two turns

From inverted, perform an inverted spin with two turns, perform a vertical downline, pull through a 1/4 loop, exit upright. Should be straightforward.

P-19.07 Figure 9 with 1/2 roll

From upright, pull through a 1/4 loop into a vertical upline, perform a 1/2 roll, push through a 3/4 loop, exit inverted.

Now it is getting interesting. The centre of a manoeuvre is the centre of the manoeuvre. The full width of the manoeuvre is the width of the top diameter of the 9. To make all the radiuses the same size, you would pull up into the vertical radius at the centre line.

P-19.08 Push-Push-Push Humpy-Bump with consecutive two 1/4 rolls, consecutive two 1/2 rolls in opposite directions (Option: with 1/4 roll, consecutive 1/2 roll, 1/4 roll in opposite directions)

continued on page 81



The final Quickie 500 race of the CPPRA district was held at Medicine Hat, AB. / La dernière course de Quickie 500 du district de la CPPRA a été disputée à Medicine Hat (Alberta)
(Photo: Al Kramer)

Randy Smith - 13141

Chef de Comité

403.474-0708 | pylon.guy@shaw.ca

Le vent plus frais de l'automne a remplacé les chaudes journées estivales que nous avons connues sur les parcours de pylônes. Une autre saison de course est passée à l'histoire.

Je crois que cela fait plus de 15 ans que j'œuvre à titre de président du Comité des courses autour de pylônes. Il est temps de céder la place à du nouveau leadership afin de traiter des enjeux au sein du MAAC. J'ai averti notre organisme que je n'occuperai plus ce poste après 2017. Si cela intéresse quelqu'un, avisez-en le MAAC et votre directeur de zone.

DU NOUVEAU SANG

Cet été, un de nos pilotes vétérans a pris sous son aile deux nouveaux venus et leur a présenté l'univers de la course autour de pylônes. Harold Sattler (Meota, Saskatchewan) a rajeuni le club une fois de plus près de North Battleford. Dave Eaton et Chris Metlewsky se sont intéressés aux avions rapides de Harold au terrain de vol local et Harold les a encouragés à tenter l'expérience. En peu de temps, Dave s'est doté d'un Kaze (catégorie Quickie 500) de H&M Racing. En l'espace de quelques séances de pratique, Dave était prêt à livrer combat lors des courses de l'été au Hub City Radio Control Club de Saskatoon (fin août).

Chris a agi à titre d'observateur pour Dave lors de sa première compétition. Le tandem n'a pas terminé en dernière place, tous deux se sont follement amusés et il n'y a pas eu de casse... trois

casés cochés! Dave a rapporté qu'il était très nerveux mais tous les concurrents l'ont encouragé et lui ont prodigué des conseils afin d'améliorer sa performance.

Dave et Chris seront de retour la saison prochaine et je suis persuadé qu'ils sèmeront la terreur. Bienvenue, Dave et Chris, à notre merveilleux sport!

RÉSULTATS DE SAISON

La Canadian Prairie Pylon Racing Association a complété sa dernière course de la saison à Medicine Hat (Alberta). Le Club Medicine Hat RC'ers a été l'hôte d'un concours de deux jours de catégorie Quickie 500. Merci à Al Kramer et au Club. Les membres ont effectué tout un travail et ont agi à titre de juges non loin des pylônes. Un merci particulier est de mise envers Mike Saucier et Ed Coddling pour le travail accompli sous le soleil torride tout au long des deux jours.

Cette année, le circuit a consisté d'Edmonton, Calgary, Saskatoon et Medicine Hat. Les pilotes ont accumulé des points selon le classement de fin de course après chaque concours (épreuves Quickie 500 et Q40). Les gagnants de trophées vont comme suit :

Quickie 500

1. Hank Kauffmann, Calgary
2. Ted Ellefson, Calgary
3. Kevin Umbach, Edmonton

Q40

1. Roy Andrassy, Calgary
2. Jeff Martin, Saskatoon
3. Henry Redekop, Murray Lake, SK

suite à la page 89

R/C PYLON

Randy Smith - 13141

Committee Chair
403.474-0708 | pylon.guy@shaw.ca

The cool winds of autumn have replaced the blazing hot days we had on the pylon race course, this summer. Another season of racing is the books.

I think it has been over 15 years that I have been serving as Pylon Committee Chairman. The time has come for new leadership for pylon issues in MAAC. I have given MAAC my notice that I will not serve in this position after 2017. If anyone is interested in the position of pylon Chairman, please notify MAAC and your Zone Director.

NEW PYLON BLOOD

This summer, one of our veteran pylon racers took two new guys under his wing and brought them into our pylon world. Harold Sattler, of Meota, SK, has rejuvenated the club near North Battleford again. Dave Eaton and Chris Metlewsky took an interest in Harold's fast pylon planes at the local field and Harold encouraged them to give pylon a try. It wasn't long before Dave had himself a Kaze Quickie 500 racer from H&M Racing. Within a few practice sessions, Dave was ready to compete at the summer pylon races held at the Hub City Radio Control Club in Saskatoon in late August.

Chris called for Dave in his first pylon competition. They didn't come in last, they had a great time, and they didn't wreck anything... three check marks! Dave reported that he was incredibly nervous but all the fellow pylon racers gave him encouragement and tips for improving his race course.

Dave and Chris will be back next season and I'm sure there will be some @ss kicking for sure. Welcome Dave and Chris to our great sport of RC pylon racing.

CPPRA SEASON RESULTS

The Canadian Prairie Pylon Racing Association finished up its last race of the season in Medicine Hat, AB. The Medicine Hat RC'ers hosted a two-day Quickie 500 contest. Many thanks to Al Kramer and the Medicine Hat Club. The club did a great job of hosting the event and judging the pylons for us. A special thanks to Mike Saucier and Ed Coddling for performing the duties of Starter out in the blazing hot sun for two days.

The circuit this year consisted of Edmonton, Calgary, Saskatoon and Medicine Hat. Pilots collected points based on finish placing at each contest for both the Quickie 500 event and for Q40. The season trophy winners were as follows:

Quickie 500

1. Hank Kauffmann, Calgary
2. Ted Ellefson, Calgary
3. Kevin Umbach, Edmonton

Q40

1. Roy Andrassy, Calgary
2. Jeff Martin, Saskatoon
3. Henry Redekop, Murray Lake, SK

The grand champion for combined best performance in both Quickie 500 and Q40 was Roy Andrassy.



Rookies Dave Eaton and Chris Metlewsky return to the pit area after one of their first pylon races in the CPPRA racing district held in Saskatoon. / Les nouveaux venus Dave Eaton et Chris Metlewsky reviennent à l'aire des puits après l'une des courses du district de la CPPRA, à Saskatoon. (Photo by Kevin Bates, Saskatoon)

NEW SAFETY RULING

During the year-end meeting of the Canadian Pylon Racing Association held on Saturday evening of the Medicine Hat races, the organization asked MAAC and the Pylon Committee to adopt a new safety measure during pylon races. MAAC will now align with the AMA in their safety practice of requiring pilots, callers, and any other personnel present inside the race course to wear an industry-approved helmet while racing or practicing for a race during a MAAC-sanctioned racing event. This rule will be added to the RC Pylon rules. As my last official act in the position, I will create a brief rules document that we can all refer to. The rule reads as follows:

Every person going onto the race course or between the designated sideline and the race course, shall properly wear a helmet approved by CSA, OSHA, DOT, ANSI, SNELL, NOCSAE or other recognized organization that certifies safety equipment.

F3D WORLD CHAMPIONSHIPS

Roy Andrassy, Patrik Samek and Hank Kauffmann represented Canada and MAAC at the 2017 F3D World Championships of RC pylon racing held at Dala Jarna, Sweden. Our Canadian team was doing quite well until the weather made a rapid turn to the humid side. This is one of many factors that can affect how the racing engine performs. Roy and Patrik had some troubles adapting to changing conditions. At the end of the competition, Patrik finished 36th and Roy finished 39th out of 46 competitors. Hank was the caller for both Roy and Patrik. A full F3D team report will be forth coming in a future issue.

That's it for the fall column of RC Pylon. Remember, if you would like to serve MAAC as Pylon Committee Chairman or if you have any questions about the position, please give me a call. ✈

PLANEUR RC

Cato Hansen

Chef de Comité
chansen@nbnnet.ca

Voici quelques photos et un compte-rendu de la part de Lyle Jeakins, le photographe officiel du Southern Ontario Glider Group Inc. (SOGGI):

«Nous faisons voler nos planeurs depuis des gazonnières ici dans le sud de l'Ontario et nous sommes chanceux de pouvoir utiliser un tel terrain qui est relativement rapproché, surtout qu'il se trouve à l'intérieur de la zone de contrôle de l'aéroport de Hamilton!

«Au début juin 2017, notre club a lancé des concours internes de la League of Silent Flight (LSF); les formats privilégiés sont le largage depuis un filin et l'ALES à l'aide de planeurs électriques. Malheureusement, comme la météo de juin, juillet et août a été pourrie, plusieurs concours ont été reportés ou carrément annulés.

«En septembre, nous avons connu de meilleures conditions météo et nous venons de présenter notre concours hebdomadaire LSF de largage par filin sous le soleil torride et malgré un vent prononcé. Malheureusement, la participation hebdomadaire a été faible. Cette fois, nous n'avions que quatre pilotes. Malgré cela, nous en avons profité. Je crois que pour la plupart des membres, le mot 'concours' les effraie. Ils ne se rendent pas compte qu'il s'agit vraiment d'un concours contre soi-même et que, si vous avez défini vos objectifs, vous pouvez vous améliorer à titre de pilote.»

Je vous offre aussi un autre compte-rendu, cette fois de la part d'un tout nouvel adepte du vol de pente lors du Lawrencetown Slope Fest, le 23 septembre. Mike Sebastien pilote des maquettes depuis très très longtemps mais n'avait jamais essayé le vol de pente jusqu'à maintenant. Il nous rapporte le tout, en ses propres mots :

«C'était ma première expérience au vol de pente et je ne savais guère à quoi m'attendre. L'emplacement de vol est fantastique puisqu'il s'agit d'une falaise qui donne sur l'océan Atlantique.

«Je suis arrivé muni d'un Mystique et d'un Allusive (tous deux d'E-flite). Le Mystique est un planeur fantastique et il est doté d'un moteur électrique; si je me retrouvais en



Adam Maas launching his gorgeous Sagitta. / Adam Maas lance son magnifique Sagitta. (Photo Lyle Jeakins)

fâcheuse posture, je savais que je pouvais m'en sortir. J'ai lancé cet appareil par faible brise et il s'est bien débrouillé – je n'ai eu à allumer le moteur qu'à quelques reprises afin de prendre de l'altitude – et j'ai pu explorer tout le secteur, à la recherche d'ascendances. J'ai actionné les volets en mode reflex à environ 5 degrés mais cela a compliqué mes manœuvres.

«Après un vol de 20 minutes par vent léger, j'ai guidé mon avion vers l'atterrissage. J'ai ensuite lancé l'Allusive et puisqu'il s'agit d'un planeur de course, il n'a pas fait très bonne figure parce qu'il nécessitait davantage de vent. Vers 16h30,

la brise marine s'est levée; maintenant, je m'amuse. Le comportement linéaire du vent m'a émerveillé et les planeurs s'en régalaient, pour ainsi dire. Je ne pouvais pas commettre d'impair en pilotant le Mystique : il s'accrochait à la bande de vent et se promenait de long en large de la falaise, tout cela pendant 45 minutes. L'Allure a pris la voie des airs et je me suis bidonné : acrobatie, passes à haute vitesse, vol lent... j'ai exploré toutes les plages de vol à l'aide de ce planeur et c'était enlevé.

«Lorsque la brise du large s'est levée, je n'ai pas eu besoin du moteur dans l'une ou

suite à la page 89

R/C SAILPLANE

Cato Hansen

Committee Chair
chansen@nbnet.nb.ca

Here are a couple of pictures and a few words from Lyle Jeakins, the official photographer of the Southern Ontario Glider Group Inc. SOGGI:

"We fly off of sod farms here in Southern Ontario, and we are indeed lucky to have the use of such a field relatively nearby, especially because it's inside the Hamilton Airport control zone!

"Our club initiated weekly, in-house, LSF contests beginning in June of this year, alternating between line launch and electric ALES. Unfortunately, the weather for June, July and August was the pits, with a number of the contests either postponed or canceled outright.

"For September, we have experienced much nicer conditions and we just had our weekly LSF line launch contest with nice sunny, windy and hot. Unfortunately, the turn-out for these weekly "contests" has been poor. This time around, we only had four pilots. Despite the low turn-out, a good time was had. I think that for most of the members, the word 'contest' scares them off. They don't seem to realize that it's really a contest against yourself, and having defined goals, can make you a better pilot."

We also have another report from a first-time "sloper" at the Lawrencetown Slope Fest this September 23. Mike Sebastien has been flying model airplanes for a loooooong time but never tried the slope soaring. Here are Mike's own words:

"This was my first experience sloping and I really didn't know what to expect. The site is great as it is a cliff right on the Atlantic ocean.

"I came armed with an E-flite Mystique and E-flite Allusive. The Mystique is great glider and it has an electric motor, so if I got into trouble, I knew I could bail out. Off it went into the light wind and it did okay, just had to use the motor a couple of times to gain altitude, but I was able to explore the entire area for lift. I tried reflexing the flaps to about 5 degrees but that just confused things.

"After 20 minutes of flying in the light air, it came in for landing. Next I put the Allusive up, and as it's a speed glider, it really didn't do well as it needed more wind. About 4:30 p.m., the sea breeze came up and now



Andy Meysner launching his Dreia design "Bubble Dancer" as Adam Maas looks on. / Andy Meysner lance son Bubble Dancer (un design de Dreia) sous le regard d'Adam Maas. (Photo Lyle Jeakins)

I was having fun, I was simply amazed at how smooth the air was and the gliders just loved it. Flying the Mystique, I couldn't do anything wrong: it just hung in there going back and forth for a good 45-minute flight. The Allusive went up next and now I was having fun: aerobatics, high speed passes, slow flight... I explored it all with this glider, it was a blast.

"When the sea breeze came up, I didn't have to use the motors in either machine for the entire flights. At 7:00 that evening, I was

done and needed a beer. Lessons learned, bring a chair, bug spray and extra TX battery. The Allusive doesn't have flaps or spoilers and that would have helped on landings. What I did was come in on low on approach for a landing and used the motor to extend the glide to the landing area.

"What a great experience made better by excellent gliders and the Great Halifax Gang. Now, I have to find a slope site in the Moncton area." ✨



Two old classics... a Sophisticated Lady and a Sig Riser. / Deux planeurs classiques : un Sophisticated Lady (empennage en T, de Carl Goldberg) et un Riser (de Sig).

RC MARQUETTE

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780.220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

La saison de construction est entamée! Edmonton a reçu sa première averse de neige ce 1er octobre! C'est un peu tôt et j'ai été surpris. Habituellement, j'aime pouvoir «hiverner» mes maquettes avant qu'il ne fasse trop froid. C'est le moment propice afin de jeter un coup d'œil à chacune et de l'inspecter soigneusement avant le remise. Je vérifie la cellule (airframe), les gouvernes, le système d'alimentation en carburant et le moteur et enfin, les composantes électroniques. Si des réparations sont requises, je les note sur un bout de papier que j'attache à l'avion et je procède à ces réparations pendant l'hiver.

L'hiver, c'est aussi un bon moment pour ajouter des détails à cette copie volante! Je travaillerai sur mon Fokker III à l'échelle un tiers en y ajoutant un faux moteur Oberursel 90 (des produits Zirolì) et une allure «usée» par les éléments. Comme le dit sans cesse Dave Platt (Mr. Scale), on ne termine jamais une copie volante... on arrête tout bonnement de travailler dessus. Autre bonne maxime de Platt : le modélisme de compétition pour copies volantes, c'est de reproduire et non d'authentifier.

Vous n'avez aucunement besoin de vous préparer à une compétition pour posséder une belle copie volante, mais il vous faut un sujet à l'échelle réelle à reproduire. Trouvez ce sujet passionnant et effectuez de la recherche. Trouvez de quoi l'air ou avait l'air cet appareil lorsqu'il était utilisé. Sale? Taché d'huile? Le recouvrement de toile ou de métal comportait-il des pièces (réparations)? Vous seriez étonné de ce que vous pouvez ajouter à une maquette, peu importe si elle est de construction artisanale, à partir d'un kit ou même un appareil presque prêt à voler (Almost Ready to Fly, en anglais).

Projets d'hiver

Voici venu le temps de sortir votre projet d'hiver et de vous mettre à la construction!

J'entame la construction d'un bombardier allemand Gotha à l'échelle un quart grâce à un jeu de plans de Cleveland Model Plans. Lorsque complété, cet appareil aura une envergure de tout juste moins de 21



pieds... Je terminerai aussi un Fokker DVIII à l'échelle un tiers (design de Ron Weiss) mû par un Zenoah G-62. Ce moteur sera doté d'un réducteur Mick Reeves qui me permettra d'utiliser une hélice 30x10 qui tournera à 4 500 tours/minute! Laissez-moi savoir sur quoi vous travaillerez cet hiver!

Travaux du Comité

Le MAAC a demandé au Comité des copies volantes de définir son rôle et de créer un énoncé de mission. Comme je suis nouvellement arrivé en poste,

cela m'a fait songer à ce que veulent les membres de la part du Comité des copies volantes? Voulez-vous lire les détails d'une construction et des conseils de fabrication? Voulez-vous que nous insistions sur la compétition et sur les détails de la façon d'y participer et comment réussir? Si vous avez des suggestions, faites-les moi savoir en m'écrivant au crosby.scott@rocketmail.com!

Passez un temps des fêtes tout en sécurité et Bonne année! ✨

R/C SCALE

Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780.220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Building season has started! Edmonton received its first snow fall on October 1st! It's a little early this year and has caught me offguard. I usually like to have the models I'm flying "winterized" as I call it, before it gets really cold. This is a good time to go over your model and give it a good inspection before you put it away for the winter. I go through the airframe, control surfaces, engine/fuel system and then finally the electronics. If any repairs are needed, I write them down on a piece of paper, and attach it to the model in question and complete the repairs over the coming winter months.

Winter is also a good time to add that scale detail that you have always wanted to do! I will be finishing my 1/3 Fokker EII with a Zirol dummy Oberursel 90 engine and much needed "weathering" As 'Mr. Scale' Dave Platt always says, you never finish a scale model, you just stop working on it. Another good Platt law is that competitive scale modeling is about replication, not authentication.

Now you don't need to be competing to have a great scale model but what you do need is an actual full-size subject to replicate. Find a great scale subject and then research it. Find out what the aircraft looks/looked like in actual operation. Dirty? Oil stained? Covering or metal surface has some patches? You will be amazed at what you can add to a model regardless if it is scratch-built, kit built or an ARF.

WINTER PROJECTS

It is time to dig out, dust off, and get at your winter projects!

I am starting to build a 1/4 scale Gotha bomber from Cleveland Model Plans. When complete, it will have a wingspan of just under 21 feet..... I will also be finishing a Ron Weiss 1/3 Fokker DVIII with a Zenoah G-62. The G-62 will have a Mick Reeves gear reduction unit that will allow me to use a 30x10 prop at 4,500rpm! Let me know what you are working on this winter!

COMMITTEE WORK

The Scale Committee has been asked



by MAAC to define our role and create a committee mission statement. As I am rather new to this position, the question has really got me thinking lately about what the MAAC membership wants from the Scale Committee? Would you like to see more scale builds and how-to tips? Would you like us to focus on scale competition and have more information on how you can participate and be successful in scale competitions? If you have any suggestions, please let me know at crosby.scott@rocketmail.com!

Have a safe and wonderful Holiday season and Happy New Year! ✈



MULTI-ROTOR

Jean-Guy Ouellet

Committee Chair

450.663-9476 | Deltasigma@videotron.ca

“ROTORS” PROGRAM

For a long time, the Multi-Rotor (drone) Committee has been working on coming up with a training and evaluation program for multi-rotor pilots. The Committee's goal is to supply tools which would ensure that pilots are trained in a uniform format but foremost, that they know the rules pertaining to use and safety. Since many pilots use their aircraft outside of MAAC-sanctioned fields, they must know the rules which Transport Canada applies.

This program will focus on training and knowledge as opposed to flying skills since today's multi-rotors have evolved so much. In many cases, “control” is the operative word, more so than “piloting”.

To ensure that multi-rotor pilots get broader acceptance within traditional clubs, we will supply a series of simple tests in order to evaluate a pilot's skills in controlling the craft. Any club member will be in a position to ask for these tests so as to evaluate a multi-rotor pilot's basic skills.

In addition to beginner, intermediate and advanced levels, we will integrate specific qualifications for FPV flying, planned flight, precision and aerobatic flight, etc.

We hope to beta-test this program by the end of 2017 in order to have it operational by the beginning of 2018.

If you are interested in helping to implement this program, please contact the Multi-Rotor Committee. ✈

MULTI-ROTOR

Jean-Guy Ouellet

Chef de Comité

450.663-9476 | Deltasigma@videotron.ca

PROGRAMME DES «ROTORS»

Depuis longtemps, le comité multirotor (drone) travaille à élaborer un programme de formation et d'évaluation des pilotes de multirotors. L'objectif du comité est de fournir des outils afin de s'assurer que les pilotes soient formés de façon uniforme mais surtout qu'ils connaissent bien les règles d'utilisation et de sécurité. D'autant plus que plusieurs pilotes utilisent leurs appareils en dehors des terrains homologués du MAAC; ils doivent bien connaître les règles en vigueur de Transports Canada.

Ce programme mettra l'accent sur la formation et les connaissances plutôt que sur les aptitudes de pilotage puisque les appareils d'aujourd'hui ont énormément évolué. Nous parlons plus de «contrôle» que de «pilotage» dans bien des cas.

Afin d'aider à l'acceptation des pilotes de multirotors au sein des clubs traditionnels, nous allons fournir une série de tests simples afin d'évaluer les aptitudes de contrôle de l'appareil. N'importe quel membre du club pourra demander ces tests afin qu'il puisse valider les compétences de bases d'un pilote de multirotor (drone).

En plus des niveaux débutant, intermédiaires et avancé, nous allons aussi intégrer des qualifications spécifiques pour du pilotage en vol par immersion (First Person View ou FPV, en anglais), vol planifié, précision/acrobatie, etc.

Nous prévoyons mettre ce programme à l'essai d'ici la fin 2017 afin qu'il soit opérationnel en début 2018.

Si vous êtes intéressé à participer à la mise en oeuvre de ce programme, veuillez communiquer avec le comité multirotor. ✈

Acrobatie de Precision RC

suite de la page 80

P-19.12 Immelman Turn with ½ roll

From upright, pull through a ½ loop, perform a ½ roll, exit upright

Ici non plus.

P-19.13 Loop with two 1/2 rolls integrated

From upright, push through a loop while integrating a ½ roll in the first 90° and another ½ roll in the last 90°, exit upright.

Assurez-vous que votre avion se trouve sur un knife edge lors des premiers 45 degrés au-delà du centre et lors des derniers 45 degrés. De même, le demi-tonneau doit se terminer aux premiers 90 degrés du looping.

P-19.14 Half Square Loop on Corner with ½ roll

From upright, push through a 1/8 loop into a 45° downline, push through a ¼ loop into a 45° downline, perform a ½ roll, pull through a 1/8 loop, exit upright.

Rien de neuf ici.

P-19.15 Double Key with roll, ½ roll, ½ roll, roll

From upright, pull through a ¼ loop into a vertical upline, perform a roll, pull through a 5/8 loop into a 45° downline, perform a ½ roll, push through a 1/4 loop into a 45° upline, perform a ½ roll, pull through a 5/8 loop into a vertical downline, perform a roll, pull through a ¼ loop, exit upright.

Compte tenu de la façon dont elle est décrite, cette manœuvre peut être exécutée de plusieurs façons (on voit une photo qui montre plusieurs de ces façons). Je crois qu'une dimension uniforme du rayon est un must, sans quoi la géométrie ne sera pas correcte. Surveillez le premier rayon qui pourrait devenir elliptique tandis que vous cherchez le centre.

P-19.16 Half Cuban 8 with consecutive

two ¼ rolls

From upright, pull through a 5/8 loop into a 45° downline, perform consecutively two ¼ rolls, exit upright.

Rien de nouveau ici non plus.

P-19.17 Square Loop with, ½ roll, ½ roll, ½ roll, ½ roll

From upright perform a square loop while performing a ½ roll in each one leg, exit upright.

Gardez un œil sur le rayon, qui doit être de dimension égale, ainsi que la façon dont votre avion centre les tonneaux.

Tous les critères standard de jugement de la FAI – que nous utilisons dans toutes nos catégories – s'appliquent.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi.

D'ici la prochaine chronique, gardez les ailes horizontales. ✈

MILTON BARSKY - 5380L

October 3, 1935 - September 5, 2017

Back in the sixties, Milt started the Scarborough Model Aircraft Klub, more affectionately known as "SMAK". Many of you fellow members will recognize his name as it appears in Model Aviation Canada. Milt has been the Youth and Beginner Chairman for many years. He has also been published in other publications in the U.S. over the years.

Milt has been involved with promoting our hobby to the younger and older generations since those early sixties. I'm very happy to say that I was one of those young beginners.

He started by selling model kits and accessories from a store in Scarborough On. known as "Birk's Smoke And Gift" that was run by him and his father. Free flight and



control line was what we did and Milt was always there to help and encourage us in the pursuit of this great hobby. Many of us were not yet able to drive so Milt and some older members would arrange rides to and from the flying sites. He would also arrange competitions with other clubs.

In much more recent years, he still continued to promote the hobby to the younger set by organizing builders groups in local schools and libraries where he, assisted by some other members of the Keswick Model Aircraft Club would teach the children the basics of building and flying small foam gliders. The kids had a ball. In fact we all did.

Milt was starting to learn to fly R/C and it was my honor and privilege to help him with that and give a little back to the guy who got me and so many others started in this hobby.

Many thanks, Milt from all of us who have benefitted from your help and encouragement over the years. We will miss you.

- Bill Lang MAAC# 5377 L

R/C Precision Aerobatics

From inverted, push through a $\frac{1}{4}$ loop into a vertical upline, perform consecutively two $\frac{1}{4}$ rolls, push through a $\frac{1}{2}$ loop into a vertical downline, perform consecutively two $\frac{1}{2}$ rolls, in opposite directions, push through a $\frac{1}{4}$ loop, exit inverted. Option: From inverted, push through a $\frac{1}{4}$ loop into a vertical upline, perform a $\frac{1}{4}$ roll, push through a $\frac{1}{2}$ loop into a vertical downline, perform consecutively a $\frac{1}{2}$ roll, $\frac{1}{4}$ roll in opposite directions, push through a $\frac{1}{4}$ loop, exit inverted.

Again straightforward. One thing to look for in any humpty-bump is that the top $\frac{1}{2}$ loop radius starts and stops at the same height.

P-19.09 Stall Turn with roll, consecutive three $\frac{1}{4}$ rolls, $\frac{3}{4}$ roll

From Inverted, perform a roll, push through a $\frac{1}{4}$ loop into a vertical upline, perform consecutively three $\frac{1}{4}$ rolls, perform a stall turn into a vertical downline, perform a $\frac{3}{4}$ roll, push through a $\frac{1}{4}$ loop, exit inverted.

Once again the centre of the manoeuvre is the centre of the manoeuvre. The manoeuvre starts with the roll and ends with the last radius, so you do not know where centre is until it is completed. All rolls must be centered on a line so there must be a line between the roll and start of first vertical radius. This line must not be longer than the line between the previous manoeuvre and the roll.

P-19.10 Half Reverse Cuban 8 with roll

From inverted, push through a $\frac{1}{8}$ loop into a 45° upline, perform a roll, pull through a $\frac{5}{8}$ loop, exit upright.

Nothing new here.

P-19.11 Knife-Edge flight with 1 $\frac{1}{4}$ roll, 1 $\frac{1}{4}$ roll

From upright, perform a 1 $\frac{1}{4}$ roll, perform a knife-edge flight, perform a 1 $\frac{1}{4}$ roll exit upright.

Or here.

P-19.12 Immelman Turn with $\frac{1}{2}$ roll

From upright, pull through a $\frac{1}{2}$ loop, perform a $\frac{1}{2}$ roll, exit upright.

Or here.

P-19.13 Loop with two $\frac{1}{2}$ rolls integrated

From upright, push through a loop while integrating a $\frac{1}{2}$ roll in the first 90° and another $\frac{1}{2}$ roll in the last 90° , exit upright.

Look for the plane to be on knife edge at the first 45 degrees past centre and at the last 45 degrees. As well, the $\frac{1}{2}$ roll must finish at the first 90 degrees of the loop.

P-19.14 Half Square Loop on Corner with $\frac{1}{2}$ roll

From upright, push through a $\frac{1}{8}$ loop into a 45° downline, push through a $\frac{1}{4}$ loop into a 45° downline, perform a $\frac{1}{2}$ roll, pull through a $\frac{1}{8}$ loop, exit upright.

Nothing new here.

P-19.15 Double Key with roll, $\frac{1}{2}$ roll, $\frac{1}{2}$ roll, roll

from page 73

From upright, pull through a $\frac{1}{4}$ loop into a vertical upline, perform a roll, pull through a $\frac{5}{8}$ loop into a 45° downline, perform a $\frac{1}{2}$ roll, push through a $\frac{1}{4}$ loop into a 45° upline, perform a $\frac{1}{2}$ roll, pull through a $\frac{5}{8}$ loop into a vertical downline, perform a roll, pull through a $\frac{1}{4}$ loop, exit upright.

Because of the wording, this manoeuvre can be flown in many different ways, there is a picture showing several of them. I think a consistent radius size is a must or the geometry gets off. Watch for the first radius becoming elliptical searching for centre.

P-19.16 Half Cuban 8 with consecutive two $\frac{1}{4}$ rolls

From upright, pull through a $\frac{5}{8}$ loop into a 45° downline, perform consecutively two $\frac{1}{4}$ rolls, exit upright.

Nothing new here as well.

P-19.17 Square Loop with, $\frac{1}{2}$ roll, $\frac{1}{2}$ roll, $\frac{1}{2}$ roll, $\frac{1}{2}$ roll

From upright perform a square loop while performing a $\frac{1}{2}$ roll in each one leg, exit upright.

Keep an eye on radius being of equal size and centering of rolls.

All the standard FAI judging criteria that we use for all our classes apply.

If you have any questions please do not hesitate to contact me.

Until next time, keep the wings level. ✨

Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1
Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. 905.632.4479 cchomos@hotmail.com

FOR SALE: Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call: 905.933.3461 or email:manmech@bell.net (5/12)

WANTED: Engines, and tether or push cars for private collection. Anything from the 1970's and earlier, glow, diesel, ignition, engine parts, boxes, displays etc. Especially looking to buy the Canadian built Ajax, Canuck, Banshee, Drimmie, Fitzpatrick, Hurricane, Merlin, Monarch, Queen Bee, Ram and Cox engines. Send list to Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (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. 519.550.7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

WANTED: Keil Kraft Halo plan with parts sheet. Will consider complete unbuilt kit. E-mail Dave: martha.owen@outlook.com

WANTED: Frank Loates Stick plan, photos. Unpublished rubber model, circa 1940, in Toronto. E-mail Dave: martha.owen@outlook.com

FOR SALE: 2 lite hawk. 3 channel helicopters, 1 lite hawk XL helicopter, 1 sky force metal series 3,5 channel series with built in gyroscope, 1sky force mini helicopter, 1 champ r/c plane with instruction book. All are in excellent condition. Contact Shirley at 705 673 4299 (Sudbury, ON) (11/17)

FOR SALE: OS160FX Completely rebuilt. Original muffler, never used. Comes with Pitts muffler, engine mount. Asking \$250. 1 Supertigre G2300 MKII New in box, never

run. Asking \$200. 1 Great Planes .60 size sport float kit (41" long), still in box. Asking \$80. Will ship within Canada. Call Claude 403-345-3224 or cc.latulippe@yahoo.com (Coledale, AB)(11/17)

WANTED: TURBOPLANE Model V.T.O.L. Spinning disc saucer from 1980s, any condition, call 705-242-8772 or email adc101@live.ca (11/17)

WANTED: G-Mark .03 RC model engine. Call Warren at 403-527-0569 or email wsmguitars@shaw.ca (11/17)

WANTED: A couple of engines. I'm looking for a couple of either 60 series nitro engines or 15 size gas for my twin engine Catalina. Must be in good working order. patlhennessey@gmail.com (11/17)

FOR SALE: YAK-55, Length 65 inches, Wingspan 72 inches, Weight Approximately 10 to 11 pounds, Comes with DLA 35 engine with electronic ignition, Hitec 5685M Ultra torque servoes, Wing covers, Have not flown it in over a year. No time. Asking \$550. Please call (416) 565 9567 or email wan2fly991@hotmail.com will send foto's Anthony (11/17)

FOR SALE: Nexstar Trainer OS engine, Futaba tx, rx and charger. includes Hanger9 starter, excellent shape \$225, wearmore@icloud.com, 705.205.4181 (11/17)

FOR SALE: Two F3A Pattern planes c/w electric motors and speed controllers. As new condition, low hours, some batteries included. Bob (705) 292-6001. (Ennismore, ON) (09/17)

FOR SALE: Byron Originals ¼ Scale Ryan STA c/w Supertigre 3000. 90" Wingspan, 5 CH w/flaps NIB \$950. 519.869.4773 (ON) (09/17)

WANTED: Aeroworks checkmate biplane, flying or in the box. roland3933@live.com 780.910.8310 (09/17)

WANTED: I need information about installation and running of CO2 Modela motors. Contact Douglas at (613)475-0744 or douglask.ogle@yahoo.ca (09/17)

FOR SALE: LED cables, navigation light controllers, ignition cutoff switches, lost aircraft beacons, custom electronics and machining. www.locus-engineering.com, contact eng@locus-engineering.com (09/17)

WANTED: Futaba T6EX transmitter, new or used(working). Contact blonkez@yahoo.ca or 780-672-7692. (07/17)

FOR SALE: Ace R/C Pulse Commander. Transmitter, Receiver, Actuators and Owner's Manual in original box. Needs batteries. \$25 keith_jones@shaw.ca. 604-535-3901. (05/17)

FOR SALE: Duratrax DTXP4100 Intellipeak Pulse Charger. NiCd or NiMH batteries. AC or DC input Hardly ever used in original box. \$25.00. keith_jones@shaw.ca. 604-535-3901.

FOR SALE: ZDZ 90RV-J 92cc motor with Bisson Pitts muffler, optical ignition switch, battery and prop drill guide. \$650, shipped. Frank. vonjaerschky@gmail.com, 250-218-3802 (05/17)

WANTED: Working Futaba FP-R 127DF receiver. 925 Kerwin Rd Kanata ON K2K 1X7 613 769 0298 (03/17)

WANTED/FOR SALE: Looking for an experienced modeler to do the sanding/priming on the fiberglass finish on a 84" span Wing B-25 bomber. It is highly detailed with gear doors, lights, cockpits and two Saito .82 four strokes. Also, would consider selling outright. pdeguire@yahoo.com (03/17)

FOR SALE: 30% Tiger Moth Canadian version. 38cc zenoh with 1hr time, all servos, moved no room to keep it, pictures are available \$650. grahn@wightman.ca (Hanover, ON) (01/17)

FOR SALE: Engines, NIB: ST2000 \$100; ST3000 \$150; ST4500 \$200; ST60CC TWIN \$200. Shipping Extra. fawcett@telus.net (01/17)

FOR SALE: 3 great flying pattern planes for .60 Engine and 1 P-51D with os 50 FSR engine sold separately and starting at \$395. Contact: Claude at claudes1256@gmail.com OR 514.685.0638 for details and photos. (01/17)

FOR SALE: DA 85 Engine, new, never run; includes ign. battery and two props. \$800. David 204.255.6652 or email blcdlc@mymts.net

WANTED: Art Tech's 25" PNP Fokker DR1. TimEckens@gmail.com (Thunder Bay)(11/16)

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 866.248.0352
cellardwellerhobby.com

GREAT HOBBIES

171 Buchanan Drive
Charlottetown, PE 90.569.3262
5144 - 75 Street
Edmonton, AB 780.466.3388
140 Trainyards Drive
Ottawa, ON 613.244.2701
3035 Argenta Road, Unit 3
Mississauga, ON 905.824.8228
greathobbies.com 800.839.3262

HOBBY WHOLESALE

6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts
Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC
Lots more in store.
www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

PM Hobbycraft
2020j 32 Ave. NE. 403-291-2733
Calgary, AB 877-764-6229
PMHobbycraft.ca

SAVE 5% online by using coupon code "MAAC"



780-477-0101 • HobbyAlley.com
North 12451-97 Street • West 9962-170 Street
Edmonton, Alberta



Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON
1-705-725-9965 1-705-725-6289
Phone Fax
1-800-799-2484
Toll Free Order Line

idealhobbies.com



699 Gardiners Rd
Kingston, ON K7M 3Y4
toll free 866-389-4878
www.leadingedgehobbies.com
Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!

We are at the corner
of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

The best quality!

Paramodels-RC

Specializing in Paragliders, Paramotors
and Drones rescue kits

http://en.paramodels-rc.com
infos@paramodels-rc.com

Paramodels.rc
(514) 677-4034





Parker Model Ltd

Specializing in
electric airplanes and helicopters
Wholesale to hobby shops only

parkermodel@rogers.com
parkermodel.com

Suite 296, 701 Rossland Rd, E.,
Whitby, ON L1N 9K3

ZURICH

EXTREME GLARE SUNGLASSES



www.ajsalesandservice.ca
Email: sales@ajsalesandservice.ca
Ph: 905-567-6096

Hobby Shops
Canada Ads

ONLY

\$225/year single, \$425/year double

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

	6x	3x
1 pg	\$700	\$925
1/2 pg	\$360	\$490
1/3 pg	\$235	\$310
1/4 pg	\$185	\$230

COMING EVENTS

ALBERTA - A

NOVEMBER 11, 2017 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Battle of Britain Fun-fly | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRCMC | Annual SCRCMC Veteran's Food Bank Fund Raiser. Join us recreate the Battle of Britain again (warbirds only). Tim's doughnuts and coffee at 9:30. Short service at 11 AM followed by pilots meeting and flying. All pilots required to fly the same circuit dependent on wind direction and have a spotter. Guests welcome. Please bring a food item(s) or donate cash to the Veteran's. If it's not flying weather on the 11th, come and join us in the clubhouse. Art Irwin irwina@telus.net | 2017-791 | <http://www.scrmc.ca>

JANUARY 01, 2018 - MONDAY | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | MAIN FIELD | Jan 1/ Monday/ 1 day/ Annual Polar Fun fly/ Rocky Barnstormers R/C Club/ Main field/ Noon - 4 pm regardless of weather. Field is cleared of snow. Heated club house. Coffee and sweets provided. MAAC rules apply and proof of valid MAAC membership is required. Contact Peter 403-845-6271 or

Bill 403-844-4203 | 2018

ATLANTIC - B

OCTOBER 21, 2017 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Season closing | ST JOHN'S R/C FLYERS | WITLESS BAY LINE | Rain date October 22nd. Lunch will be served. | 2017-514 | <http://www.sjrccf.ca>

BRITISH COLUMBIA - C

NOVEMBER 04, 2017 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Kamloops RC Airplane Swap Shop | HIGH COUNTRY FLYERS | Kamloops Indian Band - Pow Wow Grounds | Swap Shop in Kamloops, come and enjoy a day of swapping and Shopping for RC goods. November 4, 2017 opens at 09:00 and closes at 1:30 PM. Location at the Kamloops Indian Band - Moccasin Gym. Lunch will be available. | 2017-650 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

MARCH 17, 2018 - SATURDAY | Display | 1 Day | Mall Show | DIAMOND ACES

R/C FLYING CLUB | Clearspring Centre | Diamond Aces RC Flying Club Inc will be welcoming spring again with our annual Mall Show March 17, 2018 at the Clearspring Centre, Steinbach. This is a time to say "Goodbye Winter", show off our winter building projects, and boast about the exploits of our experienced planes. Diamond Aces pilots will be available to chat with you and answer questions. If you have a plane of interest to display, bring it along and join the fun. Please bring a card bearing your name and airplane details to include in the display. | 2018-07 | <http://www.diamondacesrc.ca>

MAY 18, 2018 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | CAMP & FLY Season Opener | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB | Gimli Model Fest airfield | CAMP & FLY season opener at the magnificent Gimli r/c field, (weather permitting) IT'S THE May long weekend, hurray!! Huge 500' x 350' grass runway. Check the IRCMC Facebook group page for updates <https://www.facebook.com/groups/ircmc/> Un-serviced camping at the flying field, or stay in Gimli, motel, B&B, rent a cabin on the lake or do a day trip, just do-it! No prizes, no contests, no impound, no hassle, just show up and fly and hang

1-877-PMHOBBY (764-6229) www.pmhobbycraft.ca

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

Your Best Source for
The latest In R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 293-2733

news, events, contests - Join Us

out with fellow pilots. A weekend of ground pounding, worm burning flying! Campfire at night. Over-night airplane storage in the container. Bring your own grub, Subway, Tim Hortons etc. in Gimli, seven minutes from the field. Porta-potties on site. Quiet inverter type generators recommended. GIMLI - YOUR SUMMER R/C VACATION DESTINATION! Google Gimli Manitoba! Open to all MAAC or AMA members, must have MAAC or AMA insurance. Fee: free with your \$30.00 annual Interlake Radio Control Club membership, memberships taken on site. Direct camp & fly inquiries to: Dan at mikecamrc@gmail.com, Keith at keithdirvine57@gmail.com, Ken at kenkalyuk@gmail.com | 2018-02 | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

JUNE 29, 2018 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | CANADA DAY FLYIN & CAMPOUT | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB | Gimli Model Fest airfield | CANADA DAY FLYIN & CAMPOUT at the fantastic Gimli r/c field, hosted by the Interlake Radio Control Model Club! GIMLI - YOUR SUMMER R/C VACATION DESTINATION on beautiful Lake Winnipeg! Google Gimli Manitoba! Check the IRCMC Facebook group page for updates <https://www.facebook.com/groups/ircmc/> Un-serviced camping at the flying field, or stay in Gimli, motel, B&B, rent a cabin on the lake or make a day trip. Bring your own grub, Subway, Tim Hortons etc. in Gimli seven minutes from the field. Porta potties on site. Quiet inverter type generators recommended. No prizes, no impound, no hassle, just show up and fly and hang out with fellow pilots. Over-night airplane storage in the container. Open to all MAAC or AMA members, must have MAAC or AMA insurance. Come earlier - stay later ok! Send the wife and kids to the huge beach! Canada Day celebrations and fireworks in town. Fee: free with your \$30.00 annual Interlake Radio Control Club membership, memberships taken on site. Direct camp & fly inquiries to: Dan at mikecamrc@gmail.com, Keith at keithdirvine57@gmail.com, Ken at kenkalyuk@gmail.com | 2018-05 | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

AUGUST 03, 2018 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | August Long Weekend Camp & Fly | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB | Gimli Model Fest airfield | Interlake Radio Control Model Club August Long Weekend CAMP & FLY at the awesome Gimli r/c field, No prizes, no contests, no impound, no hassle, just show up and fly and hang out with fellow pilots. GIMLI - YOUR SUMMER R/C VACATION DESTINATION! Google Gimli Manitoba! Check the IRCMC Facebook group page for updates <https://www.facebook.com/groups/ircmc/> Un-serviced camping at the flying field, or

stay in Gimli, motel, B&B, rent a cabin on the lake or do a day trip. Bring your own grub, Subway, Tim Hortons etc. in town. Porta potties on site. Quiet inverter type generators recommended. A weekend of ground pounding, worm burning flying! Great flying tune-up for GMF. Campfire at night. Over-night airplane storage in the container storage. Open to all MAAC or AMA members, must have MAAC or AMA insurance. Fee: free with your \$30.00 annual Interlake Radio Control Club membership, memberships taken on site. Direct camp & fly inquiries to: Dan at mikecamrc@gmail.com, Keith at keithdirvine57@gmail.com, Ken at kenkalyuk@gmail.com | 2018-03 | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

AUGUST 25, 2018 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | 2018 Fun Fly | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | Diamond Aces RC Flying Club Inc | The Diamond Aces RC Flying Club Inc annual Fun Fly will be Aug 25, 2018. If you want to fly, proof of MAAC Membership must be presented. There are no rain dates, or fees. There will be a pilot draw. A food vendor will be on site over the noon hour. There are also many restaurants and fast food establishments nearby. Our motto is "Fly Safe - Have Fun". Come fly with us, meet other RC enthusiasts and enjoy our great hobby. | 2018 -08 | <http://www.diamondacesrc.ca>

AUGUST 31, 2018 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | FALL LONG WEEKEND FLY-IN & CAMP-OUT | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB | Gimli Model Fest airfield | FALL FLY & CAMP - September Long Weekend at the magnificent Gimli r/c field hosted by IRCMC. Weather Permitting! Check the IRCMC Facebook group page for field & Wx updates <https://www.facebook.com/groups/ircmc/> No prizes, no contests, no impound, no hassle, just show up and fly and hang out with fellow pilots. A long weekend of ground pounding, worm burning flying! Un-serviced camping at the flying field, or stay in Gimli, motel, B&B or rent a cabin on the lake or do a day trip. Bring your own grub, Subway, Tim Hortons etc. in town. Porta potties on site. Quiet inverter type generators recommended Campfire at night. Over-night airplane storage in the container storage. Open to all MAAC or AMA members, must have MAAC or AMA insurance. Come earlier - stay later ok! Fee: free with your \$30.00 annual Interlake Radio Control Club membership, memberships taken on site. Direct camp & fly inquiries to: Dan at mikecamrc@gmail.com, Keith at keithdirvine57@gmail.com, Ken at kenkalyuk@gmail.com | 2018-04 | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

MIDDLE - E

NO LISTINGS

NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

OTTAWA VALLEY - G

OCTOBER 22, 2017 - SUNDAY |

Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone meeting | OTTAWA VALLEY ZONE | Aviation Museum | Join us for the Annual Zone G meeting at the Aviation Museum in Ottawa. Registration starts at 10:30 a.m. There will be how to seminars in the morning and a chance to look around the museum. Lunch will be available to purchase and the meeting will start at 1:00 p.m. | 2017-770 |

BC COASTAL - H

OCTOBER 22, 2017 - SUNDAY |

Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | BC Coastal Annual Zone Meeting / Swap Meet | BC COASTAL ZONE | 6306-152nd Street Surrey, B.C. | B.C. Coastal Annual Zone Meeting / Swap Meet This year we will be running the Zone Swap Meet before the Annual Zone Meeting (AZM.) The Hall will be open at 9:00 AM for the Swap Meet, which will run until 12:30 PM. There will be no Swap Meet Activity going on during the Annual Zone Meeting! If you do not wish to stay for the meeting you must remove your items before 12:30 PM. There will be "NO" Swap Meet after the meeting! There is no charge for tables for this event, all I ask is that everyone help with the table and chair setup before the Swap Meet and AZM and to help put everything away and cleanup afterwards. The 2017 BC Coastal (H) Annual Zone Meeting will be held at the Sullivan Hall on Sunday October 22, 2017 at 1:00 PM Sharp. Registration for the AZM will start at 12:00 Noon and close at approximately 12:55 PM. If you have proxies please give them to the guys registering you in as early as possible. The Sullivan Hall is located at 6306-152nd Street Surrey, B.C. As usual Coffee and

QUEBEC - I

NOVEMBER 19, 2017 - SUNDAY |

Fun Fly | 1 Day | VOL INTÉRIEUR | CLUB AIR MODELISTE | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Vol intérieur à la Polyvalente de L'Ancienne-Lorette au 1801, rue Notre-Dame. | 2017-792 | <http://www.>

clubairmodeliste.com

DECEMBER 17, 2017 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | VOL INTÉRIEUR | CLUB AIR MODELISTE | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Vol intérieur à la Polyvalente de L'Ancienne-Lorette au 1801, rue Notre-Dame. | 2017-793 | <http://www.clubairmodeliste.com>

JANUARY 14, 2018 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | VOL INTÉRIEUR | CLUB AIR MODELISTE | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Vol intérieur à la Polyvalente de L'Ancienne-Lorette au 1801, rue Notre-Dame. | 2018-09 | <http://www.clubairmodeliste.com>

FEBRUARY 11, 2018 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | VOL INTÉRIEUR | CLUB AIR MODELISTE | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Vol intérieur à la Polyvalente de L'Ancienne-Lorette au 1801, rue Notre-Dame. | 2018-10 | <http://www.clubairmodeliste.com>

MARCH 11, 2018 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | VOL INTÉRIEUR | CLUB AIR MODELISTE | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Vol intérieur à la Polyvalente de L'Ancienne-Lorette au 1801, rue Notre-Dame. | 2018-11 | <http://www.clubairmodeliste.com>

ST LAWRENCE - J

OCTOBER 28, 2017 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | ST LAWRENCE ZONE ANNUAL ZONE MEETING | ST LAWRENCE ZONE | COTE ST LUC AQUATIC CENTRE 5794 PARKHAVEN Côte-Saint-Luc, QC H4W 0A4 | VERSION FRANCAIS A SUIVRE Annual Zone Meeting , Saturday October 28/17 This years Annual Zone meeting will take place Saturday, October 28, 2017 at the Cote St Luc Aquatic Centre located at 5794 Avenue Parkhaven, Côte-Saint-Luc, QC H4W 0A4. Sponsorship As is years' previous we will be looking for support via donation of prizes from our corporate sponsors and hobby shops. We wish to thank the following establishments that supported us in 2016: Bisson Custom Mufflers; Hobbyville; Teds Hobby Shop ; Teleguide Sherbrooke; Zone Hobbies; A M R ; Great Hobbies; Icare Sailplanes; TBRC Wings; Robert Tremblay; Jack Rothenberg; Steve Woloz; Interested providers are always welcome. Please communicate directly with Steve Woloz (s.woloz@gmail.com) Committee Membership In relation to committee membership; please be advised that all volunteers are welcome and to join a committee , one merely needs to place their name on the Committee Member form which will be located at the

registration table on entering. However; should you wish to be a committee head you need to fill in a form with your CV and background indicating your intention with a seconder and then that will be forwarded to the MAAC office for voting at the MAAC annual general meeting in the spring of 2018. MAAC Bursary We wish to remind all that there is a \$ 5000 MAAC bursary for MAAC junior persons enrolled in a college educational program relating to aviation. Should you wish to be a candidate you need to fill in a form with your CV and background indicating your reasons for seeking the scholarship . For more information please contact the MAAC office. All junior MAAC members are encouraged and invited to submit in writing. Recommendations and Resolutions Recommendations and Resolutions as it relates to the MAAC Policy and operating guidelines. Please put your thoughts in writing and email to the Zone director zd-j@maac.ca and also the MAAC office . Bring them to the AZM to explain and have approved. Awards :Wing Certificates ; Leader Member Nominations ; Zone Director Election We are always pleased to award wing certificates to persons who have successfully completed structured learn to fly programs at your clubs. It is the responsibility of each club to submit an orderly list to the zone director on an excel spreadsheet at least one month before the AZM (deadline September 30, 2017). The list needs to clearly indicate the students name; MAAC # and the accomplishment and also show the instructors name and MAAC #. We encourage all clubs to submit nominations of persons who have demonstrated outstanding examples of leadership on behalf of MAAC within and beyond their own clubs. Appropriate forms must be submitted at the AZM to be presented for nomination. This year will be an election year for zone director. Interested persons must submit their candidacy in writing 30 days prior to the AZM to both the existing zone director and also the MAAC office Tech Info Seminars We will once again be holding TECH info seminars. The planned subjects are as follows: 9:30 to 10:00 AM Transport Canada Update: Speaker to be announced 10:15 AM to 10:45 AM : Picking up the Splinters : Speaker : Jack Rothenberg 11:00 AM to 11:45 AM: Guide To Selecting Your Key Components For An Electric Airplane : Speaker to be announced SWAP SHOP Due to prior year's success , we will once again be holding a swap shop open to all MAAC members and the public. Interested MAAC persons wishing to reserve a table should contact in advance Gabor Botka (teckbot@gmail.com) | 2017-537 |

SASKATCHEAWN - K

NO LISTINGS

SOUTH EAST - L

OCTOBER 22, 2017 - SUNDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | 2017 SE Zone L Annual Zone Meeting | SOUTH EAST ONTARIO ZONE | Radisson Hotel Toronto East | The 2017 SE Zone L Annual Zone Meeting will be held on Sunday October 22, 2017 . The meeting will be Hosted by RADIO CONTROL FLYING CLUB OF TORONTO INC. Location: Radisson Hotel Toronto East 55 Hallcrown Place Toronto ON M2J 4R1 Registration: 12:00PM - 1:00PM Light Lunch: 12:00PM - 1:00PM AZM Meeting: 1:00 PM - 4:00PM This year is the election year for the Zone Directors position. I am not running for Zone Director and we have no nominations at this time. Nominations must be submitted by 22 September 2017. If you have someone in mind you need a Nominator and a Seconder to nominate someone. If you wish to run please have someone nominate and second you. Please send all nominations to zd-l@maac.ca If you have Proxy Votes have them completely filled out and signed and register them when you are registering yourself This is the Agenda for the meeting 1. Call to Order 2. Opening Remarks 3. Establishing a Quorum (___ members and/ or Proxies required) 4. Acceptance of the Agenda 5. Approval of 2016 AZM Minutes: (Any business arising from 2016 Minutes) 6. Zone Report 7. Committee Nominations 8. Recommendations 9. Resolutions 10. Nominations for MAAC Awards 11. Nomination of Leader Members 12. New Business 13. Election for Zone Director (There are no current nominations) 14. Closing Statements 15. Call for Motion to Adjourn I Hope to see as many people as can attend especially with this being a ZD Election Year. Kindest Regards, Jim Daly 14323L SE Zone Director | 2017-758 |

NOVEMBER 03, 2017 - FRIDAY | Team Trials | 1 Day | TEAM & RECORD TRIALS | MARKHAM INDOOR FLYERS | BILL CROTHERS SECONDARY SCHOOL 44 MAIN ST. UNIONVILLE, ON | 2017-795 |

NOVEMBER 05, 2017 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | HUCK IT'S COLD 4.0 | 6TH DIVISION FLYERS CLUB INC. O/A ORILLIA AERO MODELLERS | FIELD - 2734 CAMBRIAN RD SEVERN TOWNSHIP | 2017-794 | <http://www.6thdivisionflyers.com/>

NOVEMBER 10, 2017 - FRIDAY | Team Trials | 1 Day | TEAM & RECORD TRIALS

| MARKHAM INDOOR FLYERS | BILL CROTHERS SECONDARY SCHOOL 44 MAIN ST. UNIONVILLE, ON | 2017-796 |

NOVEMBER 11, 2017 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | W.A.M Remembrance Day Tribute day. | WHITBY AERO MODELLERS | CENTRAL ONTARIO CONSERVATION AUTHORITY | Join the W.A.M for their annual Remembrance Day Tribute flights. No fees! Just be a MAAC Member and bring suitable (ideally a Warbird) plane to fly! Pizza available for very reasonable prices. Casual events high-lighted by a moment of silence followed immediately by a massed take-off and fly past. Dogfights have been known to break out afterwards.... | 2017-485 | <http://www.whitbyaeromodellers.com>

NOVEMBER 18, 2017 - SATURDAY | Competition | 1 Day | 6th annual F3P ECC | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | The 5th Annual F3P ECC will be held Saturday November 18, 2016, at the Cobourg Community Center, 750 D'Arcy Street. We are aiming for 6 rounds for all classes All 3 F3P classes will be flown. The entry fee is \$35.00 for juniors \$20.00. Practice starts at 9 am. Contest will run from Noon to 6 pm. There will be practice and instruction on Friday November 11, from

7pm to 10pm. For more information Please check here: <http://xavier.mouraux.com/indoor/eastern-canada-f3p.html> | 2017-436 |

FEBRUARY 18, 2018 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | 8th Annual Swap Meet | 6TH DIVISION FLYERS CLUB INC. O/A ORILLIA AERO MODELLERS | Odas Park | Orillia Aero Modelers 8th Annual RC Swap Meet At Odas Park, 4500 Fairground road, Orillia, Ontario. Sunday February 18, 2018 Admission \$5.00 women and kids under 12 are admitted free. Doors open 10:00am-2:00pm. Food is available, raffles and door prizes. To book vendor tables \$15.00 call Henry at 705-330-2611 or Jim at 705-325-7627 Vender set-up fro 8:00am-10:00am This is our 8th year and growing so book your tables early to not be disappointed. | 2018-06 | <http://www.6thdivisionflyers.com/>

SOUTH WEST - M

OCTOBER 21, 2017 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone Meeting for Southwest | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | Fanshawe College Aviation Centre | We have a new location for our Annual Zone Meeting. The Zone Meeting will be at the "Norton Wolf School of Aviation Technology" Fanshawe College

located at the London International Airport in the old Jazz hangar. This is just off to the right of the main terminal. The date is October 21, 10 am will be sign in with the meeting starting at 11:00 am sharp. We will be discussing the MAAC Bursary which is \$5000.00. Do you know a MAAC member that qualifies for this? I'd love to submit their name to the committee for consideration. We will also discuss Hall of Fame, Leader, Lifetime Achievement and Pioneer so please bring along your completed paperwork. We always need volunteers, consider to volunteer as a chairman of a committee or be a committee member. We will be voting for a Deputy Zone Director. Peter Doupnik has thrown his hat in the ring for this. By the way, breakfast is still on before the meeting at a restaurant to be announced. Stephen Patterson is the Chair of the "Norton Wolf School of Aviation Technology" Fanshawe College. He toured us through the facility last year and all I can say is wow! The class rooms, the shop, the equipment, the aircraft > a Boeing 727, Hawker HS125 corporate jets, the extensive list of programs, this is just the tip of the iceberg by the way, are all top shelf. For more information <https://www.fanshawec.ca/programs-and-courses/academic-schools/school-aviation-technology> | 2017-769 |

Saint-Laurent

suite de la page 30

à ce que les insatisfaits offrent leurs services afin de produire une traduction plus raisonnable.

NOUVEAU PHOTOJOURNALISTE ET PAGE FACEBOOK

par Réjean Harvey

«Il nous fait plaisir de vous rapporter que plusieurs clubs alimentent déjà activement une page Facebook et qu'ils recherchent une façon de rejoindre tous les clubs et les membres de sorte à partager des photos, des vidéos et des événements. Nous espérons que notre page Facebook deviendra une référence essentielle en ce qui a trait à toutes les activités au sein de la zone. C'est pourquoi nous avons lancé un groupe officiel Facebook au sein de la zone Saint-Laurent. Nous demandons aux membres des clubs qui ont une présence sur Facebook de s'inscrire afin de partager vos photos, vidéos, annonces et événements.

«Nous avons hâte de partager le merveilleux univers des maquettes. Voici le lien afin de s'inscrire au groupe : <http://www.facebook.com/groups/MAAC.Zone./>»

ARTICLES TECHNIQUES

Nous invitons les personnes qui veulent partager des renseignements sur de nouveaux produits, conseils techniques, etc. de soumettre cette information à l'aide de votre nouveau journal photo / bulletin de la zone.

ASSEMBLÉE DE ZONE SAINT-LAURENT : 28 OCTOBRE 2017

Au moment où cette chronique paraîtra, notre Assemblée annuelle de zone aura eu lieu, le samedi 28 octobre 2017.

COMMANDITE

Au moment de rédiger cette chronique, nous avons confirmé un certain nombre de commandites en prévision de l'Assemblée annuelle : Bisson Custom Mufflers, FPV Canada, Zone Hobbies, Great Hobbies, Icare Sailplanes, Jack Rothenberg et Steve Woloz. Nous reconnaitrons les commanditaires qui s'ajoutent lors du prochain numéro de Model Aviation Canada.

CÔTE SAINT-LUC MENS CLUB : PROGRAMME D'APPRENTISSAGE DU PILOTAGE

Grâce à l'initiative de David Haltrecht, le Côte Saint-Luc Mens Club a commandité un troisième programme d'apprentissage du pilotage; neuf apprenti-pilotes sont devenus des membres du MAAC. Celui-ci vise à montrer aux nouveaux venus comment piloter une maquette multi-rotor. Tous les élèves s'amusez follement en apprenant à faire du surplace, à voler en franchissant des obstacles, tant par mode ligne de vue (Line of Sight) que par vol par immersion (First Person View).

MISE À JOUR DE TRANSPORTS CANADA

Grâce aux efforts soutenus de votre équipe du MAAC – que dirige l'ancien président Rodger Williams – les membres du MAAC peuvent toujours profiter de l'exemption aux règlements de Transports Canada. Le gros bon sens et un bon jugement, ce sont des prérequis afin que nos maquettes d'aéronefs ne posent aucun danger à la sécurité des aéronefs à l'échelle réelle, aux bâtiments ou aux spectateurs. Si vous voulez voir les plus récents bulletins là-dessus, rendez-vous au site Web du MAAC (Airspace Requirements for Remote Control Pilots) et cliquez sur l'un des liens de cette section. ✨

Vol Libre Intérieur

mer, l'air était lourd, surtout sous la barre des dix pieds; en haut de ça, il se déplaçait dans toutes sortes de directions à toutes sortes d'altitudes.

Le samedi, Dima et moi nous sommes échangé des records en catégories A6 et 35 cm; Dima a établi un jalon en roma électrique. Le lendemain, après un peu de pratique à l'aide de cette grosse maquette Stick Unlimited, Dima a effectué une tentative de record. La maquette était dotée d'ailes d'une envergure (à plat) de 53,5 pouces (soutenues par des haubans), d'une hélice de 21,5 pouces et pesait 1,6 gramme. Son deuxième vol l'a élevée presque jusqu'au toit mais l'air adverse l'a déplacée vers le mur sud à plusieurs reprises. Dima a dû modifier sa trajectoire. L'avion n'est pas demeuré en l'air suffisamment longtemps pour atteindre l'objectif de 37 :42. L'enthousiasme, le talent, la patience et l'expérience manifeste de Dima m'ont impressionné. Au même moment, nous avons remarqué qu'une maquette FiD se trouvait dans les montants de toit à l'extrémité est,

suite de la page 60

non loin de la surface du «porte-avions». Brett Sanborn – bon deuxième à deux reprises lors de championnats mondiaux précédents – avait lancé son appareil qui a réalisé un chrono de 32:09... Un nouveau record mondial de FiD.

On m'a laissé savoir que cette participation était la meilleure du club. Trois modélistes s'étaient déplacés depuis la Californie et tous les membres de l'équipe américaine en prévision de 2018 étaient de la partie; même des champions mondiaux (actuels et anciens) étaient là.

Tout le crédit revient à Dima puisqu'il a logé la demande (de tenir le concours sur place) et un merci sincère à Horace Hagan qui a vu aux détails d'approbation de sorte à ce que les Canadiens puissent s'y rendre pour la première fois depuis les événements de septembre 2001 (attentats terroristes sur New York, Washington et Philadelphie) Merci au Département de la Défense américain ainsi qu'à la base navale de Lakehurst de nous avoir offert cette rare occasion. ✈

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

Full Page ads start from only \$700!

For more information contact:

Keith Morison
403.510.5689
or
editor@ModelAviation.ca

St. Lawrence

from page 31

FRENCH LANGUAGE AND DOCUMENT TRANSLATION

Frequently when sending out e-mails to members I write in French to the best of my ability. I often send the message out immediately, since in most cases timeliness is paramount. As well, I rarely use Google Translate since I believe that it is not in keeping with the jargon most speak. I am aware that my French may contain errors, which may annoy certain persons, but please realize that this is not intended. However, I am always receptive to the possibility that any dissatisfied persons is welcome to volunteer their time and effort by providing a more reasonable translation.

NEW PHOTO JOURNALIST AND FACEBOOK PAGE

by Réjean Harvey

"We are pleased to report that several clubs already have an active Facebook page and are looking for a way to reach all clubs and members so we can share photos, videos and events. We are hoping that our Facebook page can become an essential reference for all activities in the Zone. That's why we have launched an official Facebook Group for the Saint-Lawrence Zone. We ask all the members of the clubs

present on Facebook to come register and share your photos, videos, announcements and events.

We look forward to sharing the wonderful world of model aircraft. Here is the URL to join the group: <http://www.facebook.com/groups/MAAC.Zone.1/>."

TECH INFO ARTICLES

We invite and encourage all persons who wish to share information on new products, Tech Tips etc. to submit this information using your new photo journal / zone newsletter.

AZM ZONE SAINT-LAURENT: OCTOBER 28, 2017

By the time this article will be published, our AZM will have taken place on Saturday, October 28, 2017.

SPONSORSHIP

As of the writing of this column, we have confirmed corporate sponsorship from our corporate sponsors and hobby shops which includes: Bisson Custom Mufflers, FPV Canada, Zone Hobbies, Great Hobbies, Icare Sailplanes, Jack Rothenberg and Steve Woloz. Additional donors will be recognized in the next publication of Model Aviation Canada.

CÔTE SAINT-LUC MENS CLUB: LEARN TO FLY PROGRAM

Thanks to the initiative of David Haltrecht, the Côte Saint-Luc Mens Club has sponsored a third Learn to Fly Program resulting in nine new MAAC members signing up. The program is based on teaching newbies how to fly multi-rotor aircraft. All the students are having a blast learning to pilot from hovering to flying through obstacle courses both in LOS (line of sight) or FPV (First Person View) modes.

TRANSPORT CANADA (TC) UPDATE

Thanks to the ongoing efforts of your MAAC team, led by Rodger Williams, MAAC members will continue to enjoy exemption from Transport Canada's regulations. Common sense and good judgment are always required so that the operation of our model aircraft does not in any way pose a safety hazard to the operation of full-size aircraft, buildings, or bystanders. To see the full and latest news bulletins on this subject, we invite you to visit the MAAC webpage, Airspace Requirements for Remote Control Pilots and then click on any of the hyperlinks in that section. ✈

de la nature compétitive de la course, les pilotes expérimentés n'ont pas lésiné sur l'aide qu'ils offraient.

Quelque 11 concurrents ont pris part aux épreuves et les courses ont duré environ trois heures. Chaque course ne durait que deux minutes mais nous nous sommes tellement amusés que le temps a passé bien plus vite. Je me suis aussi porté volontaire afin de compter les tours, histoire de mieux comprendre le déroulement des courses. Je ne connais pas la communauté des pilotes de course mais j'apprécie énormément l'aide que j'ai reçue de la part de Cory Paine – mon observateur (caller) – et il m'a prodigué quantité de conseils pendant chacune de mes courses. Cory est un champion national qui participe aussi aux épreuves aux États-Unis. Son côté amical et son appui sont à l'image de l'hospitalité que j'ai reçue tout au long et il m'a aidé à terminer huitième (sur onze). Mon avion ne s'est même pas écrasé et je l'ai rapporté à la maison, intact. Bon!

Grâce à mon aller-retour, le petit-déjeuner et le repas plus tard, la course,

la discussion, l'apprentissage, la conversation à bâtons rompus et les plaisanteries, je me suis fait de nouveaux amis et j'ai consacré une journée entière à notre passe-temps. C'était fantastique et je récidiverai la saison prochaine.

Je serai directeur adjoint de zone pour au moins une autre année. Si quelqu'un veut me faire part d'évènements ou qu'ils veulent qu'une activité soit mentionnée dans cette chronique – ou mieux, on veut m'inviter – sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec moi au m.rogozinsky@rogers.com.

Qu'à cela ne tienne, j'imagine que cette chronique sera publiée vers la fin novembre, au moment où nous serons en train de faire voler des maquettes de vol intérieur, en train de voler sur skis, et/ou en train de construire quelque chose pour la saison prochaine. Je vous souhaite un magnifique temps des fêtes et une Bonne année. ✨

Southeast

from page 33

year. If anyone has any events or activities they want mentioned in this column, or better yet, they want to invite me to, feel free to contact me at m.rogozinsky@rogers.com.

Anyway, I'm guessing this article will be

out sometime in late November or so, and we will either be flying indoors, preparing for flying off snow, and/or building something for next season. I wish you all a terrific Holiday season and a Happy New Year. ✨

Milieu De L'Ontario

suite de la page 22

Bottom Riding Club de la base aérienne d'Edwards, ce qu'on voit dans le film *The Right Stuff*).

«La météo était parfaite et même le B-25 Mitchell du Hamilton Warplane Museum a effectué une passe à basse altitude, en fin d'après-midi.»

Une fois de plus, je vous remercie du bon compte-rendu et des photos à couper le souffle. ✨

Planeur RC

suite de la page 76

l'autre des machines tout au long de leur vol respectif. À 19 h, j'étais soufflé moi-même et j'avais besoin d'une bière. Ce que je retiens : il faut apporter une chaise, de l'antimoustique et une batterie de rechange pour l'émetteur. L'Allusive n'est pas doté de volets ou de spoilers, ce qui aurait aidé au moment de l'atterrissage. Ma technique : je suis arrivé plus bas en approche et j'ai utilisé le moteur afin de prolonger le vol plané jusqu'à l'aire d'atterrissage.

«Quelle magnifique expérience j'ai eue, et c'était agrémenté par d'excellents planeurs et la joyeuse bande d'Halifax. Maintenant, je vais devoir me trouver un emplacement de vol de pente dans le secteur de Moncton.» ✨

R/C Pylône

suite de la page 74

Le grand champion (performance combinée) en Quickie 500 et en Q40 était Roy Andrassy.

NOUVELLE LÉGISLATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Lors de la réunion de fin d'année de la Canadian Pylon Racing Association le samedi soir des courses à Medicine Hat, l'organisme a demandé au MAAC et au Comité de course autour de pylônes d'adopter une nouvelle mesure de sécurité pendant ces courses. Le MAAC alignera maintenant sa pratique sécuritaire avec celle de l'AMA américaine : les pilotes, observateurs (callers) et autres bénévoles présents sur le parcours devront porter un casque industriel approuvé pendant les courses ou pendant les pratiques pendant tout évènement approuvé par le MAAC. Ce règlement sera ajouté à ceux des courses autour de pylônes. En guise de dernier geste pendant que j'occupe ce poste, je créerai un petit document de règlements que nous pourrions tous consulter. Le règlement se lira ainsi :

Quiconque se dirigeant sur le parcours ou entre la ligne de puits désignée et le parcours devra porter convenablement un casque approuvé de la CSA, l'OSHA, le DOT, l'ANSI, le SNELL, le NOCSAE ou tout autre organisme qui approuve l'équipement de sécurité. (traduction libérale)

CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3D

Roy Andrassy, Patrick Samek et Hank Kauffmann ont représenté le Canada et le MAAC lors du Championnat mondial 2017 de F3D disputé à Dala Jarna (Suède). Notre équipe canadienne se débrouillait fort bien jusqu'à ce que la météo devienne très humide. C'est là l'un des facteurs qui peut affecter le rendement d'un moteur de course. Roy et Patrik ont eu des difficultés à s'adapter aux conditions qui changeaient. En fin de concours, Patrik a terminé au 36e rang et Roy au 39e, sur une liste de 46 concurrents. Hank a agi à titre d'observateur pour ses deux compatriotes. Un rapport complet suivra dans une prochaine chronique.

C'est tout pour la chronique automnale. Rappelez-vous que si vous voulez vous dévouer auprès du MAAC à titre de président de ce comité ou que si vous avez quelque question que ce soit, donnez-moi un coup de fil. ✨

à métal – pas de balsa. L'apparence extérieure se base sur les dimensions de l'appareil à l'échelle réelle. Le rouage interne et la conception du châssis proviennent de Ken en personne. Cette œuvre a nécessité environ 1 500 heures de travail sur une période de deux ans. Autres spécifications : poids de 650 livres (294 kg), longueur de 75 pouces (190 cm), largeur hors-pneus de 27 pouces (68 cm), hauteur jusqu'au sommet de la cabine de 34,5 pouces (87 cm), largeur de la pelle à 27,8 pouces (70 cm); celle-ci peut contenir 1,7 pied cube ou environ 180 livres (81 kg) de gravois. La vitesse (à pas de marche) se situe aux environs de 3 milles à l'heure (4,8 km/h), son rayon de braquage est de 6,1 pieds (1,8 m) tandis qu'un émetteur Futaba fait démarrer à distance le moteur Honda de 5,5 chevaux et contrôle les paramètres de buse (choke) et des gaz. Un alternateur embarqué de 7 ampères recharge continuellement la batterie de 12 ampères/heure. Un régulateur de voltage alimente le récepteur et les servos tandis qu'un deuxième alimente l'éclairage aux DEL. Le système hydraulique embarqué, lui, contient 7 litres de liquide servant à actionner la pelle et la servodirectio, de même qu'à entraîner chaque roue (un moteur hydraulique Char-Lynn à quatre boulons est positionné derrière chaque jante et est boulonné au châssis). La penture centrale effectue une rotation dans toutes les directions afin que les pneus s'agrippent au sol, même en terrain accidenté. Ce modèle est même dotée d'une sonnerie de recul (à volume ajustable)!

Troisième volet digne de mention au cours de ce voyage, c'était l'occasion d'admirer un C-46 Curtiss Commando à l'échelle réelle sur le tarmac de l'aérodrome de Gimli. Il se fait faisait préparer en prévision du vol vers son nouveau propriétaire, un exploitant en Alaska. Un seul tel appareil demeure au Canada. À côté, on retrouvait un Piper Pawnee d'épandage agricole muni de buses Micron Air.

Voici une autre chouette idée de Fun-fly. Les organisateurs du rassemblement de Gimli ont fait venir Al Siden, caricaturiste et portraitiste afin qu'il passe un après-midi entier sous un chapiteau à dessiner les modélistes et leurs avions. Ce dernier pouvait exécuter un sketch de quelqu'un plus rapidement que lorsque je dessine un bonhomme allumette à l'aide d'une règle. Sa venue a été fort bien reçue.

Allez hop, déballez les chocolats – prenez le temps de voyager afin de vous déplacer à autant de rassemblements Fun-flies que possible. C'est du temps bien investi. ✨

- Les marchands locaux de notre passe-temps : Comme les sources extérieures (étrangères) d'approvisionnement ont foisonné, nos fournisseurs locaux de produits de passe-temps ont plusieurs défis à relever, dont un marché diminué, leurs sources d'approvisionnement et les marges de profit. J'ai passé le gros de ma carrière – et je remplis actuellement ce rôle – à titre de professeur en gestion de l'approvisionnement. J'ai l'intention de faire appel à nos fournisseurs locaux – compte tenu des éléments 4 et 5 – afin d'accroître la sensibilisation à l'existence, le rôle et les bénéfices qu'offrent nos détaillants locaux, histoire d'augmenter leur présence – et leur appui – à plusieurs rassemblements locaux d'envergure. J'ai hâte de servir la zone au meilleur de mes aptitudes et j'ai hâte de recevoir votre appui (moral et physique) afin de faire croître notre zone et notre passe-temps.

Merci à l'avance pour la confiance que vous me témoignez. » ✨

build time 1,500 hours over two years. Some of the specs of the model are – machine weight 650 lbs (294 kilos), length 75 inches (190 cm), width outside of the tires 27 inches (68 cm), height to top of cab 34.5 inches (87 cm), the bucket is 27.8 inches (70 cm) wide and holds 1.7 cubic feet or approximately 180 lbs (81 kilos) of gravel, walking speed is 3 mph (4.8 kph), turning radius is 6 feet (1.8 m). A Futaba remotely starts the 5.5 hp. Honda engine and controls the choke and throttle settings, a onboard 7-amp alternator keeps a 12-amp hour battery charged, one voltage regulator supplies the receiver and servos and the second one supplies the LED lights, the onboard hydraulic system holds 7 litres of hydraulic fluid which is used to move the bucket and steering, as well as drive each wheel which has a Char-Lynn 4 bolt hydraulic motor positioned directly inside each rim and bolted to the frame. The center hinge rotates in all directions to keep all four tires on the ground in rough terrain. The model is complete with a backup beeper that even has adjustable volume!

The third thing of note on this trip was the opportunity to see a full-scale C-46 Curtis Commando aircraft on the Gimli airport apron, being prepared for delivery to a new owner in Alaska. There is only one operating C-46 in Canada. A Pawnee C Ag aircraft, equipped with Micron Air nozzles was parked beside it.

Here is another nifty idea for a Fun Fly. The Gimli event organizers arranged for Caricature & Portrait artist Al Siden to spend an afternoon under the big tent drawing people and their airplanes. He could draw a person faster than I could draw a stickman with a ruler. This addition to the activities was well received by everyone.

Unwrap the chocolates -- make the time and travel to as many Fun Fly events that you can do. It is time well spent. ✨

IMAC et que vous aimeriez faire une demande afin de devenir membre de l'équipe, vous pouvez communiquer avec les capitaines d'équipe Brendan Grace et Don McLellan – ou avec moi – afin d'obtenir davantage de renseignements. Si vous voulez devenir commanditaire ou que vous connaissez quelqu'un qui voudrait l'être, faites-en nous part aussi! Nous plançons présentement sur le

budget mais vous vous en douterez, ça s'additionne vite, les coûts d'inscription, de transport, d'hôtel et de bouffe pour une semaine.

« e me dois malheureusement de souligner le décès de deux modélistes extraordinaires au sein de la zone, au cours de l'été. En plus d'avoir perdu Steve Dew (dont parlait Kevin), nous déplorons aussi le départ de Bob Roy, un membre de

longue date du Sudbury Model Aircraft Club, que nous aimions beaucoup grâce à son humour, son côté affable et son amour des enfants, des chiens... et du Club de hockey Canadien. Il avait déjà été très impliqué en développement de ce sport au Canada et avait même agi à titre de dépisteur pour le Canadien. Ses histoires de hockey demeurent légendaires.» ✨

Alberta

suite de la page 12

«Bill a construit 53 copies volantes au cours de sa carrière. Toutes sont de qualité muséale et il les faisait souvent voler. Il a fait don de la plupart de ses grosses maquettes à essence. Il pilote maintenant de plus petites maquettes électriques.»

Art Irwin (MAAC 12371) a soumis ce qui suit (encore ici, j'en ai édité le contenu) :

JOUR DU SOUVENIR

«L'idée de préparer un évènement afin de créer un Fun-fly qui saurait recréer la Bataille d'Angleterre tire son origine d'une discussion que mon frère Brian et moi avons eue sur la façon par laquelle le club devrait honorer nos soldats canadiens et alliés du passé comme du présent. Il devenait évident que c'est ce que notre club devait faire : une récréation et Fun-fly de coucous de guerre (warbirds). Je crois que nous en sommes rendus à notre cinquième année. C'est drôle de penser que nous avons lancé le tout à l'aide du bouche à oreille et de maquettes de mousse. Nous ne pouvions faire autrement puisque la norme, c'était que la météo était imprévisible.

«Plusieurs de nos membres originaux étaient des vétérans ou comptaient des proches qui l'avaient été. Merci à eux pour le service ainsi que pour la liberté pour laquelle ils ont combattu. L'année prochaine, je demanderai à tous les participants de faire un don à la Banque alimentaire des vétérans.

«Merci à Jim Dennis qui a lu Dans les champs des Flandres (de John McCrae) et à Brian Irwin qui a lu la Prière des pilotes. Le Stampede City Radio Control Model Club (SCRMC) a offert le café et les beignes. Merci à tout le monde qui s'est déplacé.» ✈

Northern Ontario

from page 91

member of the Sudbury Model Aircraft Club who was much loved for his humour, gentle manner and love of kids, dogs and his beloved Habs. He was very involved with developmental hockey in Canada and even scouted for the Canadians and his hockey stories are legendary." ✈



Join Because You Want To!

Over 11,000 Members

Over 800 Events

Nearly 400 Clubs

Transport Canada Representation

Industry Canada Representation



New Members Join us here:

<https://secure.maac.ca/members/en/join.php>



Existing Members Renew here:

<https://secure.maac.ca/members/en?msg=renew>



Check out MAAC products at:

<https://www.maac.ca/en/store.php>



THE LAST PAGE



Above: David Janashvili with his incredibly beautiful and realistic 140 inch wingspan 40% clipped wing cub . It is powered by a 3w 106 cc twin cylinder engine!

Left: Asif Ali Akbar with his Midwest Models Pitts Stinker powered by a Moki 1.80. It swings APC 18 x 8 prop and model is a joy to fly.

Bottom Left: Michel Gravel with his new scratch build spitfire MKIX. The model is balsa covered with fibreglass and latex paint, powered by DLE 20CC engine.

Below: What's a fun-fly without a BBQ, like this one at the Club Amidair fun-fly that kept the pilots fed and watered!

Opposite Top: Guy Laforte's 68" span B25 Mitchell powered by twin 40s with 3blade props. Flying weight is approximatyely 10 lbs.

Opposite Bottom Left: Johnny Abraham with his 84" span P 40, powered by a DLE 55cc engine.

Opposite Bottom Right: Junior member Etienne Philip, with his Edge 540, is an excelent pilot and is a great example of youth in our hobby!





GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

E-flite UMX Aero Commander BNF

- Twin-motor performance
- Scale authenticity
- 180-size, 3000Kv
- With AS3X® technology



Wingspan: 28.15in · Length: 20.15in · Weight: 5.1-5.6oz
EFLU5850 — UMX Aero Commander BNF Basic

GREAT PLANES Giant Big Stik 50cc XL ARF

- Prebuilt using high-strength wood, fiberglass, carbon-fiber and aluminum.
- 8-foot wingspan



Wingspan: 96.5in · Length: 85in · Weight: 18 - 21lbs
GPM1225 — Giant Big Stik XL ARF 55-61cc Gas/Electric

GREAT PLANES Bird of Time 3-Meter ARF

- Convenient EP power.
- 3-piece wing
- Wood and fiberglass construction.



Wingspan: 118in · Wing Loading: 10oz/sq ft · Length: 49in
GPM1053 — Bird of Time 3-Meter Sailplane EP ARF

E-flite Carbon Cub S+ 1.3m BNF/RTF

- Exclusive SAFE® Plus GPS-Enabled Drone Technology
- AutoLand, Holding Pattern and Virtual Fence functions



Wingspan: 51.0in · Length: 34in · Weight: 36.1 - 37.9oz
HBZ3200 — Carbon Cub S+ 1.3m RTF w/DXe/SAFE/GPS
HBZ3250 — Carbon Cub S+ 1.3m BNF w/SAFE/GPS

GREAT PLANES PT-19 Sport Scale ARF

- For .46 glow or brushless power
- Fast, easy assembly to get you in the air faster
- Excellent sport flier



Wingspan: 56.5in · Length: 46.2in · Weight: 80 - 88oz
GPM1212 — PT-19 Sport Scale .46/EP ARF

OS FSa-56II 4-Stroke

- Tighter tolerances and updated engineering reduce maintenance and ease set-up.
- Versatile F-4040 silencer
- Mounts in same space as FS-56a



Displacement: 0.569cu in · Weight: 13.9oz
OSMFS5611 — FSa-56II 4-Stroke /F-4040 Silencer

TECHLINE Wizard X220S ARF

- High torque 2206 motors
- Hyper aggressive tri blade props
- 5s capable 30a 4n1 ESC unit



Rotor Span: 220mm · Motor (included): 2206 2300kv
EAC657277 — w/Omnibus F4/72Ch/VTX/30A Dshot ESC

TECHLINE Lizard 95 ARF

- Extremely light and more powerful
- Adjustable camera angle
- Available for DSM2/X & FrSky TX



Length: 115mm · Weight: 66g without battery
EAC594919FRS — Lizard95 ARF 48CH VTX Frsky
EAC594919DSM — Lizard95 ARF 48CH VTX DSM2/X

OS FSa-72II 4-Stroke

- Tighter tolerances and updated engineering reduce maintenance and ease set-up.
- Mounts in the same space as FS-72a
- Versatile F-5030 Silencer



Engine Displacement: 0.719cu in · Weight: 18.6oz
OSMFS7211 — FSa-72II 4-Stroke /F-5030 Silencer



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will **beat it by 10% of the difference.** See web site for details.



FREE SHIPPING PROGRAM*

SEE WEB FOR DETAILS

*Canadian addresses only, minimum order required. Oversize & Insurance fees are extra, some restrictions apply.

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

COME VISIT!

We have four retail locations to serve you!



Charlottetown, PE
171 Buchanan Drive
ph 902 569 3262

Edmonton, AB
5144 - 75th Street
ph 780 466 3388

Mississauga, ON
3035 Argentia Road
ph 905 824 8228

Ottawa, ON
140 Train Yards Drive
ph 613 244 2701