

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



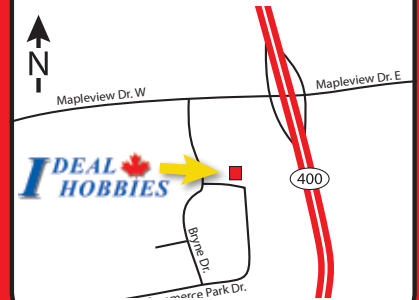
Find us on 
facebook.com/**FlyMAAC**
Like | Review | Invite

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 -



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.


Find us on



facebook.com/
FlyMAAC

Like
Recommend
Invite



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>



Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications

Publisher/Editor: Keith Morison
Translation: Jacques Des Becquets
Copy Editor: Colleen Hughes
Designer: 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



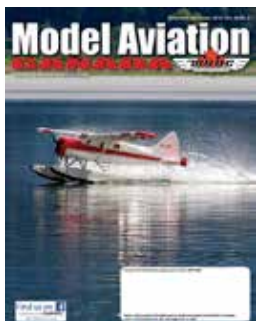
NOVEMBER-DECEMBER 2018 - VOL. 49 NO.6

TABLE DES MATIÈRES

Message du Président	4
Chronique de l'éditeur	6
Alberta (A)	8
Atlantique (B)	10
Colombie-Britannique Intérieure et Yukon (C)	12
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	15
Manitoba Nord-Ouest de l'Ontario (D)	16
Nord de l'Ontario (F)	18
Vallée de l'Outaouais (G)	20
Québec (I)	23
Saint-Laurent (J)	24
Saskatchewan (K)	26
Sud Est de l'Ontario (L)	30
Sud Ouest de l'Ontario (M)	32
Halifax Mk III	36
KORC Scouts Demo	40
Ar 234 Blitz	42
2017 Capitol Cup	48
Great Grape Gathering 2018	52
2018 Shuswap Lake Fall Classic	56
Groupe consultatif sur les assurances vol par immersion	62
Spectre radio	66
Vol circulaire	68
Vol circulaire acrobatique	70
Vol libre intérieur	72
Hydravions RC	73
Hélicoptères RC	74
Acrobatie de précision RC	76
Planeurs RC	78
Copies volantes RC	80
Copies volantes acrobatiques RC	82
Trading Post	85
Magasins de passe-temps au Canada	86
Événements à venir	87
Les lignes directrices des histoires	92
Obituaries	93

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Editor's Column	7
Alberta (A)	9
Atlantic (B)	11
British Columbia Interior and Yukon (C)	13
South West British Columbia (H)	15
Manitoba Northwestern Ontario (D)	17
Northern Ontario (F)	19
Ottawa Valley (G)	21
Quebec (I)	22
St. Lawrence (J)	25
Saskatchewan (K)	27
South-east Ontario (L)	31
South-west Ontario (M)	33
Halifax Mk III	36
KORC Scouts Demo	40
Ar 234 Blitz	42
2017 Capitol Cup	48
Great Grape Gathering 2018	52
2018 Shuswap Lake Fall Classic	56
R/C jet	61
First Person View	63
Radio Spectrum	67
Control Line	69
Control Line Precision Aerobatics	71
Free Flight Indoor	72
R/C Floatplanes	73
R/C Helicopter	75
R/C Precision Aerobatics	77
R/C Sailplane	79
R/C Scale	81
R/C Scale Aerobatics	83
Trading Post	85
Hobbyshops Canada	86
Coming Events	87
Story guidelines	91
Obituaries	93



One of the many beautiful float planes seen at the 2018 Shuswap Lake Fall Classic. Check out Les Isted's gallery starting on page 56.

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Peter Schaffer - 44429

Président

807.468.7507 | zd-d@maac.ca

Alors, à quoi s'affairent les bénévoles du MAAC? Certaines personnes veulent le savoir.

Ce rapport est la suite des thèmes que j'ai présentés précédemment. Ce que les lecteurs doivent comprendre, c'est que le MAAC dispose de ressources limitées et que conséquemment, notre groupe ne peut tout faire pour tout le monde en même temps. La liste des attentes doit être gérée par priorités.

Il importe de se souvenir et de reconnaître que les bénévoles qui travaillent fort afin de faire fonctionner le MAAC renoncent souvent à des séances de vol, à de la construction et à d'autres intérêts personnels, en plus de diminuer leur temps de famille.

Adhésion et mise en marché du MAAC

C'est un secret de polichinelle que le nombre d'adhésions au MAAC a plafonné et qu'il diminue. Le Conseil de direction reconnaît que l'approche utilisée ces dernières années ne rapporte pas.

La définition de la folie, c'est de répéter les mêmes gestes en espérant que les résultats différeront. Il était temps de changer la formule et de penser de façon non conventionnelle.

Les efforts de recrutement du MAAC doivent être mis en œuvre là où les gens habitent ou passent du temps : le monde numérique, particulièrement les médias sociaux. À cette fin, trois membres du MAAC passablement chevronnés sur les plans technique et des communications ont suivi une formation en médias sociaux de sorte à savoir comment véhiculer notre message sur ces plateformes de sorte à rejoindre ceux et celles qui s'intéressent à notre passe-temps. Nous sommes en train de monter des outils et de mettre en œuvre un plan d'action de médias sociaux.

DOCUMENTS DU MAAC

La gestion des documents constitue l'une de ces tâches herculéennes sans fin. Les documents actuels doivent constamment être examinés par les comités qui les ont créés en premier lieu afin de s'assurer qu'ils ne contredisent pas d'autres documents et

que l'information demeure aussi pertinente qu'actuelle.

Les documents ont un cycle de vie. Plusieurs personnes s'impliquent à la création de nouveaux documents et à l'examen de ceux qui existent.

Plusieurs documents individuels sont produits en collaboration avec plusieurs comités avant même qu'ils arrivent au Conseil de direction pour approbation et publication au site Web. L'un des projets en chantier, c'est de créer un système de suivi des documents, de leur création à l'approbation finale. Bien sûr, il arrive que des projets tardent lorsque nous essayons d'en faire aboutir plusieurs.

Mais vous, les membres, bénéficiez des efforts de ces bénévoles. Il n'y a pas si longtemps, la seule façon par laquelle un membre pouvait consulter un document, c'était de réclamer qu'il lui parvienne en format papier. Maintenant, tous les membres ont un accès immédiat à tous ces documents.

Le deuxième avantage de ces documents numériques, c'est que le lecteur peut identifier les erreurs ou les améliorations et le groupe (qui l'a créé) peut s'y pencher.

Certains ont souvent fait valoir qu'il n'y a aucune uniformité quant à l'allure et au format des premiers documents du MAAC qui étaient disponibles sur le site Web. Nous avons imaginé une image de marque pour ces documents. L'en-tête et le format se font maintenant uniformiser à mesure que de nouveaux documents sont affichés et que les documents existants sont révisés.

Il y a plusieurs avantages à utiliser le numérique en guise de médium au lieu des documents en papier. À l'étape de la mise au point – le nombre de personnes qui collaborent à sa création n'est pas restreint – la communication entre les concepteurs est immédiate; les modifications éditoriales sont faciles à apporter; le partage est facile; les coûts de production sont inexistantes; les coûts d'expéditions sont inexistantes. On peut aisément perdre ou mal classer les documents de papier. Avantage : les utilisateurs savent dorénavant que le document en ligne est actuel (c'est-à-dire en version la plus à jour). On n'en a jamais tout à fait la certitude avec ceux de papier.

L'IMPACT POSITIF SUR LES OPÉRATIONS

Les opérations du MAAC sont sans cesse en réexamen de sorte à ce que nous gagnions en souplesse et en efficacité grâce à la technologie. Ce que certaines personnes considéraient comme étant de l'équipement technologique tout neuf et de pointe il y a tout juste quelques années est maintenant passé dans le domaine de l'ordinaire, voire même de se faire supplanter par des versions améliorées.

Jadis, on considérait l'argent comme étant tangible et physique, c'est-à-dire du bétail, des coquillages, des fourrures de castor ou des billets imprimés sur lesquels se trouvaient des visages, des bâtiments et une quelconque reproduction artistique.

Les chèques et traites bancaires ont été inventés afin de réduire les problématiques opérationnelles de déplacer de grandes quantités de billets de banque. Le chèque remplaçait les billets. Mais les chèques sont devenus obsolètes après l'arrivée des outils numériques de gestion d'argent. La grande majorité des membres du MAAC mènent leurs transactions d'adhésion par carte de crédit.

Aucun organisme ne peut s'asseoir sur ses lauriers très longtemps. Se tenir à jour technologiquement, c'est devenu un emploi à temps complet. Si vous demeurez immobile, vous accuserez du retard. Si vous traînez en arrière, vous n'êtes plus pertinent. Si un organisme résiste obstinément au progrès et décide de ne pas se tenir à jour technologiquement, il tombera dans l'obscurité.

SITE WEB

Le site web actuel du MAAC a été conçu lorsque les ordinateurs conventionnels ou portables constituaient les plateformes de communication du moment. Le concept de structure active n'existait pas. Le design actif, c'est l'approche au design Web qui fait en sorte que les pages Web sont bien reproduites sur une variété de dispositifs et de dimensions de fenêtre ou d'écran.

Nous sommes en train de rebâtir notre système actuel de sorte à ce qu'il fonctionne tout aussi bien sur les diverses dimensions d'écran que sur tous les types de tablettes et de téléphones intelligents.

À suivre... ✈

PRESIDENT'S MESSAGE



Peter Schaffer - 44429
President
807.468.7507 | zd-d@maac.ca

So, what have the MAAC volunteers been up to? Inquiring minds want to know what is happening inside MAAC.

This report is an extension of the themes that were introduced in the previous President's report. The underlying concept that the reader must be aware of, is the fact that MAAC has limited resources, and thus cannot do everything, for everyone, at the same time. Thus, the list of expectations must be worked at in priority order.

It is important to remember and recognize that the volunteers who are working hard to keep our organization functioning, are giving up their flying, building and other personal interests and family time to do what they can to make things happen.

MAAC membership and marketing

It is no secret to anyone that the MAAC membership numbers have flatlined and, in fact, are slowly declining. There is a recognition by the Board of Directors that the approach that we have been using to increase membership, is no longer paying the dividends that is required.

The definition of insanity is doing the same thing over and over while expecting a different outcome. It was time to switch from what we were doing, to doing something different. It was time to think outside the box.

MAAC's recruitment efforts must take place where people reside or spend their time, which is the digital world, particularly on social media. To that end, three technically and communication savvy MAAC members were sent on a social media training course, in how to get our message out on those platforms, to those interested in the hobby. We are in the process of building those tools and getting a social media plan into action.

MAAC DOCUMENTS

Document management is one of those big elephants (tasks) that will never end. Existing documents must be constantly reviewed by the committees that the document originated from, to ensure that they are not in conflict with other documents, and that the information is

both relevant and current. Documents do have a life cycle. Many folks are involved in both new document generation and existing document review.

Many individual documents are produced as a joint effort of multiple committees, before they reach the Board of Directors for the document's approval for publishing on the website. One of the projects on the to-do list is to institute a document development tracking system from conception to final approval. Things do fall off the plate when one is juggling too many items.

But the efforts of these volunteers have brought some real benefits to you, the member. There was a time, not all that long ago, that the only way a member could see a document was to request that it be sent to them in paper format. Now, every member has immediate access to all the documents.

The second advantage to the digital documents is that errors or improvements to the documents can be identified by the reader and reconsidered by the group that owns the document.

It has been pointed out a number of times that there was no consistency in the look and format of the early MAAC documents that are on the website. A "brand" look has been developed for the documents. The document header and the format are being standardized as new documents are put up and existing documents are revised.

The advantages of using the digital medium, rather than using paper documents, are numerous right from document conception, to being accessed by the user. At the development stage – the number of people collaborating on a document is not restricted, communication between developers is immediate, editorial changes are easy to do, it's easy to share, production costs are nil, shipping costs are nil. Paper documents can be lost or misfiled. The advantage for the users is that they know that the online document is current. You can never be sure with paper.

POSITIVE IMPACT OF TECHNOLOGY ON MAAC OPERATIONS

MAAC operations are continually being streamlined, in order that we become more nimble, effective, and efficient through the use of technology. What some folks thought was new and leading hardware and

software technology, just a few years ago, is either a normal tool in use today, or in the process of being eclipsed by the new and improved versions.

There was once a time when money was thought of, or actually was a physical thing i.e. cattle, a string of shells, beaver pelts or printed pieces of paper with pictures of folks on one side and a building or artwork on the other side.

Cheques and bank drafts were invented in order to reduce the operational issues of moving large amounts of paper money around. The cheque was a stand-in for physical printed bank notes or money. But cheques have basically become obsolete after the introduction of digital money tools. The vast majority of MAAC's membership transactions are done on credit card.

No organization can stand on its digital laurels, for very long. Staying technologically relevant is a full-time job. If you are standing still, you are actually falling behind. If you fall behind, you become irrelevant. If an organization continues to resist progress and decides not to keep up with technology, they are likely to fade away into obscurity.

MAAC WEBSITE

The current MAAC website was developed when desktop and laptop computers were the communication platforms of the day. The concept of a 'responsive' structure did not exist at the time. Responsive design is an approach to web design that makes web pages render well on a variety of devices and window or screen sizes.

We are in the process of rebuilding our current system so that it works equally well on different monitor screen sizes, on all tablet types and on all smart phones.

To be continued... ✨

Keith Morison - 24909L

Editor

403.510.5689 | editor@modelaviationl.ca

Les lecteurs de longue date de la revue Model Aviation Canada auront, je l'espère, remarqué que nous libérons davantage d'espace pour des articles «intéressants». J'en suis à ma 19^e année à titre d'éditeur pour le compte de notre association et PLUSIEURS changements ont été apportés à la revue au fil des années mais ce qui m'excite la plus, c'est le changement de cap en matière de contenu.

Model Aviation Canada est passée d'une publication surtout en noir et blanc, imprimée sur du papier journal, à une revue tout en couleurs qui est reproduite sur du papier glacé. Ces modifications ont été rendues possibles grâce à des économies et nouvelles technologies dans le domaine de l'imprimerie, ce qui a réduit le coût de publication. La beauté dans tout ça, c'est que nous pouvons présenter nos profils et articles de la meilleure façon possible.

Bien sûr, histoire d'utiliser le plus efficacement possible l'espace disponible, nous avons besoin de témoignages en provenance des membres. Nous constatons de certains contribuent régulièrement mais à mesure que nous apportons les changements, nous aurons besoin de davantage de contenu et de variété.

Nous recherchons toujours des reportages et des photos en provenance de vos événements. Idéalement, ceux-ci mettront en vedette la variété et la qualité des maquettes, des membres, ainsi que ce qui est sensationnel au sein de notre passe-temps.

CÉLÉBRONS NOS MEMBRES

Ce que j'aimerais voir en plus grand nombre, ce sont des reportages qui examinent plus profondément qui nous sommes et pourquoi nous nous adonnons à nos activités. Nous connaissons probablement tous quelqu'un qui est l'expert local reconnu ou quelqu'un qui est toujours prêt à donner un coup de main. Nous devons reconnaître et célébrer ces personnes tandis qu'ils sont encore parmi nous, de sorte à ce qu'ils apprennent que nous les apprécions!

Cela peut s'avérer difficile puisque ces gens-là vous diront presque inlassablement

qu'ils n'ont rien d'intéressant... mais c'est pourtant presque toujours le cas. Ce que nous voulons savoir, c'est ce qui les attire vers notre passe-temps, pourquoi ils construisent ou pilotent telle ou telle maquette et pourquoi ils continuent de s'y adonner.

DERRIÈRE LES MAQUETTES

Les galeries de photos prises lors d'un événement offriront des angles des meilleures et plus belles maquettes au terrain de vol, ce jour-là... et certaines sont époustouflantes!

N'importe qui aime admirer une maquette bien construite, surtout celles dont le constructeur n'a pas lésiné sur les détails. Si quelqu'un possède une maquette particulièrement réussie, essayez de les convaincre de nous envoyer une vaste collection de photos détaillées, de même que l'historique de ce projet de construction. Souvent, les modélistes choisissent un projet pour des raisons personnelles et c'est ce qui ajoute du panache au reportage.

Nous n'avons pas besoin d'y retrouver beaucoup de mots pour de tels profils, mais c'est utile qu'on nous explique des techniques de construction ou de finition particulières.

ARTICLES DE CONSTRUCTION

Eh oui, vous avez bien lu... nous aimerions beaucoup offrir des articles de construction dans les pages de la revue. On parle souvent des maquettes presque prêtes à voler (les ARF), surtout celles en mousse, qui ont inondé notre passe-temps. Les tendances que l'on remarque, c'est un regain d'intérêt pour la construction de maquettes; n'oublions pas que c'est là une très longue tradition de notre mouvement.

Je suis l'un de ces modélistes qui s'est lancé à l'aide d'une première maquette à bâtonnets et d'un jeu de plans, bien que les nervures (ribs) et cloisons de fuselage aient été prédécoupées. On ressent une connexion avec la maquette et une compréhension de leur structure lorsque vous fabriquez et assemblez les pièces. Vous comprendrez aussi comment effectuer une réparation de fortune si vous savez comment votre maquette est assemblée «sous la peau».

J'ai constaté que bien des modélistes

rappellent de la construction sur Facebook et par le biais d'autres médias. Pourquoi ne pas partager des projets intéressants auprès des membres?

Ce genre de reportage nécessite des mots afin d'expliquer le contexte mais nous n'aurons probablement pas d'espace pour faire un compte-rendu, étape par étape. La clé, c'est de nous expliquer votre motivation pour votre projet de construction pour ensuite cibler des techniques de construction inusitées.

ESSAIS DE PRODUITS

Si vous êtes quelqu'un qui aime beaucoup acheter des maquettes et que vous voulez soumettre un compte-rendu honnête de ces produits à l'essai, nous aimerions lire ça. Je n'ai jamais été friand de présenter de telles chroniques parce qu'elles visent souvent à plaire à un annonceur; je crois plutôt qu'il importe de donner franchement son opinion tout en demeurant juste et équilibré quant aux critiques.

Les essais, même des maquettes ARF, devraient être concis tout en traitant des paramètres de base (qualité, instructions claires, vos impressions en cours de construction et surtout, comment la maquette se comporte).

Comme tout article, il est important de bien sélectionner les photos. Il se pourrait fort bien que je ne me serve pas de chacune, mais cela me donnera un coup de main si votre sélection raconte votre expérience.

QUALITÉ DES PHOTOS

Je dois vous entretenir de quelques détails entourant les photos.

En premier lieu, ne soumettez pas des photos par-dessus lesquelles vous avez disposé vos vignettes ou du texte. Cela limitera la façon dont je peux m'en servir.

En deuxième lieu, veuillez m'envoyer des images de la plus résolution possible. Cela pourrait signifier que vous n'enverrez qu'un ou deux fichiers par courriel, ou encore, d'utiliser un système de transfert tel Dropbox. Disons tout juste que meilleure est votre résolution, le plus de choses que je pourrai faire avec votre ou vos photo(s). Soyez avertis : certains programmes de courriel ou des téléphones cellulaires réduiront la taille de votre fichier afin de transmettre vos données plus rapidement.

suite à la page 34

Keith Morison - 24909L

Editor

403.510.5689 | editor@modelaviationl.ca

Long-time readers of Model Aviation Canada Magazine will hopefully have noticed we are making more room for 'interesting' articles. I'm in my 19th year as publisher for the Association, and there have been a LOT of changes in the magazine over the years, but the change in direction for content is the most exciting for me.

MAC Mag has grown from being a mostly black and white publication that was printed on newsprint, to a full colour magazine on glossy paper. These changes have largely come through efficiencies in printing costs and changes in printing technology that have brought the cost down on the better printing techniques. The beauty of this is that we can now showcase our stories the way they should be.

Of course, to make the most of this space, we need stories sent in from the members. We do see regular contributions, but as we continue making changes, we will need more content, and more variety.

We will always look for reports and photo galleries from your events. Ideally, these will show off the variety and quality of models, and members, that make this hobby what it is.

CELEBRATE OUR MEMBERS

What I would like to see more of, are stories that dig a bit deeper into who we are and why we do what we do. We probably all know someone who is the local expert, or someone who is always around and helping out. We need to celebrate these people while they are around to know they are appreciated!

This can be tough, since these guys will almost always claim there is nothing interesting about them... but there almost always is. What we want to know about is, what attracted people to the hobby, why they build or fly what they do, and what keeps them involved.

SHOW US BEHIND THE MODELS

Event photo galleries regularly show off the best and most beautiful models on the field that day... and some of them are absolutely stunning!

Everyone likes to look at well-built

models, particularly those with stunning attention to detail. If someone has a particularly nice model, convince them to send us a broad collection of detailed photos along with the story behind the build. More often than not, modellers choose a project for some personal reasons that really round out the story.

We don't need a lot of words for model features, but explanations of unique building or finishing techniques are always welcome.

BUILD ARTICLES

Yup, you read right... we'd love to run some build articles in the magazine. There is a lot of talk that ARF models, particularly foam ones, have taken over the hobby. The trends do point to a resurgence of model building, and we can't forget that this is a large part of our 'tradition.'

I'm one of those modelers who started off building my first model from sticks of wood and a plan, albeit with largely die-cut parts for wing ribs and fuse formers. There is a connection to the model, and an understanding of what they are about when you make the pieces and put them together. You also understand how to field repair them if you know what is 'under the skin.'

I see lots of building going on through Facebook posts and other media, so why not share particularly interesting projects with the rest of the members?

This sort of story really does need a few words to explain what is going on, but we won't likely have room for a step-by-step instructions. The key thing for these stories would, again, be a look at the motivation for the build, and then focus on any unique build techniques.

PRODUCT REVIEWS

If you're someone who tends to be on the leading edge of buying models and want to start submitting your honest reviews of them, we'd like to see them. I've never been a fan of running reviews that are clearly written to please an advertiser, and I think it is more important to tell it like it is, while staying fair and balanced.

Reviews, even of ARF models, should be concise, but cover the basics of quality, clarity of instructions, 'build' impressions and most importantly, how the model performs.

As with any article, a good selection of photos is important. I may not use them all

but having them to be able to tell the story well can only help.

PHOTO QUALITY

There are a couple of things that need to be said about photos.

First, please do not submit photos that have captions or text overlaid onto the image. This severely limits how they can be used in print.

Second, please send me the highest resolution image you can. This may mean sending only one or two files with each e-mail, or using a file transfer system like Dropbox, but the higher the resolution I get, the more I can do with them. Some e-mail programs, or cell phones, will reduce the file size for faster transferring.

Finally, please try and send captions for each photo. The best thing to do is include a list of photos by file name along with their captions. If this is at the bottom of your submission, then the captions will stay with your story through the process.

HOW DO I SUBMIT SOMETHING?

Before you spend a lot of time putting together a submission, I strongly suggest reaching out to me and seeing if I'll have room for what you are proposing. If, as an example, I've just run a couple of float-fly galleries, I'm probably not going to be able to run another one right away. But, if something stands out, we'll always be able to make room for it... it just might take an issue or two.

A proposal would give me a brief explanation of the story and the photo possibilities. I'll probably work with you to identify what we need for photos and maybe get you to get me some specific images to augment the story or improve on the page design.

THANKS FOR YOUR HELP

We can't be everywhere, or see everything, so we do need your help in making Model Aviation Canada the best it can be. If you have ideas, but don't think you have the skill to bring it to me, don't worry. I'm happy to edit fairly basic submissions and/or help find a good writer/photographer near you to help out. ✈

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Directeur de zone
780.986.9230 | zd-a@maac.ca

LE FUN FLY DE GARY HILLMAN

Du 3 au 6 août, la bande habituelle de gars a convergé vers la piste (pour appareils à l'échelle réelle) de Gary Hillman afin de s'adonner à une fin de semaine de se raconter des peurs... et de procéder à quelques vols de maquettes.

Le niveau de l'eau du ruisseau à côté de l'aire de camping était trop bas pour la pêche; toutefois, il faisait très chaud. Le samedi soir, on a retracé et suivi la trajectoire de la Station spatiale internationale et en plus, Gary et Jody nous ont offert un spectacle de feux d'artifices.

LE VALLEY MODEL AERONAUTICS CLUB

Le Valley Model Aeronautics Club (de Drayton Valley) a organisé son 16e Fun-fly annuel du 10 au 12 août. Cette fin de semaine de vols est l'une des rares au cours de laquelle il faisait trop chaud pour piloter... quelques téméraires ont toutefois réalisé l'exploit! Aussi, la visibilité était réduite de beaucoup en raison des incendies de forêt en Colombie-Britannique.

Cet événement a toujours été très bien organisé et les bénévoles étaient nombreux. Si vous ne vous levez pas trop tôt, vous trouverez toujours le pot de café sur le feu et des muffins frais qui proviennent d'une boulangerie réputée mondialement!

Il n'y a pas de frais de participation et on retrouve amplement d'espace de

camping sauvage sur du beau gazon bien fourni. Celui de la piste était si épais qu'il ralentissait les avions à l'atterrissage, si jamais cette étape de vol s'avérait plus longue.

Le tirage de cette année mettait en vedette un Zero (de Fly Zone) en guise de premier prix et une chaise de directeur comme deuxième. Nous avons aussi distribué des objets promotionnels du MAAC.

LE FUN-FLY DE COPIES VOLANTES DE L'ERCS

J'aime toujours rendre visite aux modélistes du magnifique terrain de l'ERCS à Bremner. On retrouve deux pistes bien entretenues et irriguées, en plus d'un petit

suite à la page 34

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

WE SELL EVERYTHING YOU NEED...
AND MORE!



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)

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

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Zone Director

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

GARY HILLMAN'S FUN FLY

On August 3 through 6, the regular bunch of good guys descended upon Gary Hillman's full-size airstrip for a weekend of swapping lies with some model airplane flying thrown in.

The creek next to the camping area was too low for fishing (pickerel, trout); however the weather was as hot as a firecracker. Saturday evening, the International Space Station was tracked plus a fairly extravagant fireworks display was put on by Gary and Jody.

VALLEY MODEL AERONAUTICS CLUB

The Valley Model Aeronautics Club (Drayton Valley) held its 16th annual Fun Fly on August 10 to 12. This weekend of flying was one of those rare ones in which it was too hot to fly except for a few hardy souls! Also, the visibility was poor due to the forest fires in B.C.

This has always been a very well run event with plenty of good-natured volunteers. As long as you're not up too early, the coffee pot will be on, plus fresh muffins from a world renowned local bakery to graze on!

No charge for the event plus plenty of dry camping available on lush green grass. The runway grass was so thick it provided the added advantage of slowing down aircraft, should the landing end up being on the long side.

This year's raffle draw featured a Fly Zone Zero with a director's chair as second prize. Some MAAC bling was given away also.

ERCS SCALE FUN FLY

I always enjoy visiting the fine folks at the beautiful ERCS Bremner Field. Two manicured and irrigated runways plus a small lake to fly off from. Sea cans are used for a club house, concession and storage.

The August 25th edition of the ERCS Scale Fun Fly included a variety of aircraft ranging from small foamies to jets. Add a concession, raffle prizes, MAAC bling plus the usual flyin' and linyin' and the result was a good time had by all.

Yours truly had the honour of presenting ERCS President Muryl Marler with his



Brian Tucker (Drayton Valley) used the buddy box system to give 13-year old Josiah Untinen from Breton a flying lesson. / Brian Tucker (Drayton Valley) a eu recours à une boîte-école (buddy box) afin d'offrir une leçon de vol à Josiah Untinen (âgé de 13 ans, de Breton).

Muryl Marler, left, of the ERCS receiving his Leader Member certificate. / Muryl Marler, gauche, ERCS. reçoit son certificat de membre Leader.

Leader Member certificate. Judging by the applause and several positive comments about Muryl before and after the presentation, I could see that the award was very well deserved. ✈



ATLANTIQUE (B)



Cato Hansen - 61451
Directeur de zone
zd-b@maac.ca

En premier lieu, j'aimerais profiter de l'occasion afin de vous souhaiter un Joyeux Noël et une Bonne année prospère. Et que vos atterrissages soient tous accomplis de façon sécuritaire.

Notre Assemblée annuelle de zone a remporté beaucoup de succès et des conversations très intéressantes ont circulé autour de la table.

Aucune résolution ou recommandation n'a été présentée cette année mais quelques membres ont décidé de se joindre à quelques-uns des comités d'intérêt. Nous devons avoir davantage de modélistes au sein de ceux-ci. Si la passion qui vous anime correspond à l'un des comités, envoyez-moi un courriel et j'ajouterai votre nom! Rappelez-vous, cependant : chaque zone ne peut compter que deux membres au sein du même groupe.

Mes activités au sein de la zone cette saison ont été nombreuses puisque j'ai assisté à 14 évènements, roulé sur 8 813 km à l'aide de mon auto et j'ai participé à 23 conférences téléphoniques du Conseil de direction, en plus de l'Assemblée générale annuelle (AGA) du MAAC à Niagara Falls (Ontario). Ça me fera du bien de voir arriver l'hiver.

J'aimerais aussi partager quelques photos et ce compte-rendu de Jim Gavel, du Club



South West Flyers, à Yarmouth (Nouvelle-Écosse) :

«C'est le temps de vous offrir une mise à jour sur mon projet de construction du Spitfire. Je n'ai pas tellement travaillé dessus cet été puisqu'il se passait trop de choses, mais j'ai repris la construction avec sérieux.

«Cette portion de la construction implique surtout du ponçage (sablage), du remplissage des cavités et imperfections et d'autres séances de ponçage; on dirait que je n'obtiens jamais les résultats désirés. J'ai constaté que le mastic (putty) Bondo automobile fonctionne à merveille : il colle bien et se ponce jusqu'à ce qu'il devienne doux. J'ai dû travailler sur le capot moteur puisque la pièce de remplacement en fibre de verre n'était pas tout à fait compatible. Devrais-je m'en étonner?

«J'ai appliqué une couche de peinture à l'intérieur du cockpit et je suis en train de décider sur la quantité de détails que je veux inclure. J'aime les détails mais

je déteste l'ajout de poids. J'atteindrai probablement un compromis entre les deux. J'ai collé le stabilisateur en place, de même que les gouvernes de profondeur et tout fonctionne. J'ai attaché la dérive verticale (fin) et j'ai sculpté les carénages (fairings) autour, mais je n'ai pas encore installé le gouvernail de direction.

«J'ai terminé le couvercle d'accès aux composantes radio, l'interrupteur, l'interrupteur du moteur, les prises de recharge et le mécanisme de carburant; le mécanisme de verrouillage du cockpit semble bien fonctionner. J'ai recouvert le fuselage de peinture d'apprêt (primer) à l'aide de Deluxe EZ-Kote et ce soir, j'ai recouvert un flanc de fibre de verre de 3/4 d'once. Mon intention, c'est de terminer l'apprêt et de peindre le tout avant l'arrivée du temps froid. J'ai encore bien du travail, cependant!»

Pilotez en toute sécurité, demeurez au chaud et profitez du temps des fêtes. ✨

ATLANTIC (B)



Cato Hansen - 61451
Zone Director
zd-b@maac.ca

First of all, I would like to take this opportunity to wish you and your family a Merry Christmas and a prosperous New Year and may your landing all be safe.

Our AZM was a great success with lots of interesting conversations around the table. There were no resolutions or recommendations put forward this year, but a few members chose to join some of the Interest Groups. We need some more people on committees, so if your passion is directed toward a special group, send me an e-mail and I'll add your name to that committee! But remember, we are only allowed to have two members from each zone in any particular group.

My activities in our zone this season have been quite busy as I attended 14 events, put on 8,813 km on my car, and attended 23 Board of Directors teleconference meeting, along with the AGM in Niagara Falls, Ontario. So it's going to be nice to see the winter season arrive.

I would also like to share with you a few pictures and a little write-up by Jim Gavel from the South West Flyers down in Yarmouth N.S.:

"It's about time for an update on the Spitfire build. Not much building during summer months, too much 'stuff' going on,



but I finally got serious and started up where I left off.

"This part of the build is mostly about sanding, filling, sanding and filling again; it never seems to be just how you want it. I found the Bondo auto putty works really well, sticks and sands smooth. Some cowl work was required as the fibreglass replacement didn't quite fit.... go figure!

"The cockpit interior has been painted and I'm deciding how much detail I want in there, I like detail but hate weight. I will probably compromise somewhere between the two. The stab is glued in place and elevators are attached and functional.

The fin is also installed and fairing blocks carved and sanded, but the rudder is not yet attached.

"The hatch access to radio switch, motor switch, charging plugs and fuel dot are complete and the hatch locks seem to work okay. The fuselage was primed with Deluxe EZ-Kote, and tonight, I covered one side with the 3/4 oz fibreglass cloth. The plan is to try and get everything primed and painted before the really cold weather hits. There is still a lot to do, though!"

Fly safe, stay warm and enjoy your Holiday season. ✈

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



The gorgeous pit and flying area at the Burns Lake B.C. Float Fly. / La magnifique aire des puits et de vol lors du Float-fly de Burns Lake (Colombie-Britannique).



Roly Worsfold - 50286 L

Directeur de zone

250.374.4405 | zd-c@maac.ca

Nous sommes maintenant au mois de novembre et j'ai hâte à Noël et au Nouvel an; je souhaite un Joyeux Noël et une Bonne année à tout le monde!

Si l'on se tourne vers 2019, j'espère que vos clubs ont l'intention d'inviter le public à vos événements et de se tourner vers leur communauté respective afin de faire la promotion de notre passe-temps lorsque l'occasion se présente. Les nouveaux membres engendrent la croissance et contribuent à soutenir notre passe-temps au sein de la communauté.

Cette année, nous comptons 29 clubs et 52 événements au calendrier; la mission était de faire la promotion des clubs au sein de la communauté et plusieurs ont attiré de nouveaux membres.

LA JOIE DE SE RENDRE

Il est fantastique de se rendre aux autres terrains de vol et de faire la connaissance de nouvelles personnes, de voir les maquettes

que ces gars-là pilotent et d'apprendre de nouvelles choses grâce à leur expérience.

J'ai aussi eu le plaisir de présenter son certificat Leader à Rob Dover (MAAC 10135) lors du Float-fly automnal de Shuswap Lake. Rob appuie activement le MAAC; nous le remercions des nombreuses années qu'il a consacrées à cette fin.

FUN-FLY DE BURNS LAKE

Merci à l'assistant directeur de zone Rob Dover pour le compte-rendu suivant :

«Le Float-fly baptisé 'To-Sink-It' (On le fait couler!) a lieu annuellement au cours de la grande fin de semaine du mois d'août dans le nord-ouest de la Colombie-Britannique. Les organisateurs sont les Bulkley Valley RC Flyers ainsi que Dave et Verna Hopper (le rassemblement se déroule chez eux), tout juste à l'est de la communauté de Burns Lake.

«Cet événement est né en 1984 sous le nom de Tchesinkut Lake Fun Fly et qu'organisait le club Burns Lake RC Flyers et il a toujours été répété depuis. Les initiateurs étaient un groupe dévoué de modélistes du Nord : Ted Russell, Dick Robb, Glenn Bondar, Gerard McHale, Dave Smedley, Eldon Lindon, Richard Coombs,

Dave Hopper ainsi que Bob Andrews de Ketchikan (Alaska).

«Le tout a débuté à titre d'évènement pendant la Fête du travail à Tchesinkut Lake et il a été déplacé à son emplacement actuel en 1994. Compte tenu qu'il y avait conflit avec d'autres événements présentés à la même date, tout le monde s'est entendu pour l'organiser dorénavant pendant la grande fin de semaine d'août, à la fin des années 1990. C'est à peu près à ce moment que le nouveau nom a été adopté.

«Je m'y suis rendu depuis le milieu des années 2000 et ce rassemblement demeure un must sur ma liste annuelle. Celui-ci débute le lundi qui précède la longue fin de semaine et se déroule tout au long de la semaine; des pilotes de partout en Colombie-Britannique et même de l'Alberta s'y déplacent.

«Cette année était assez typique. Quelque 24 pilotes – la plupart ont campé près de l'eau – ont fait voler leurs maquettes sur la magnifique propriété de Dave et Verna.

«Si vous vous retrouvez dans la portion nord-ouest de la Colombie-Britannique pendant cette longue fin de semaine, passez nous voir.» ✈

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



The smoke obscures a normally stunning view at the High Country Flyers Large Model event./ La fumée obscurcit le panorama normalement splendide au terrain des High Country Flyers, lors du rassemblement des grosses maquettes.



Roly Worsfold - 50286 L
Zone Director
250.374.4405 | zd-c@maac.ca

It's now November and we are looking forward to Christmas and the New Year, and wishing everyone a Merry Christmas and a Happy New Year!

As we look forward to 2019, I hope that your clubs have plans to invite the public to their events and reach out to the community, promoting the hobby whenever there is an opportunity. New members promote growth and help keep the hobby viable within the community.

This year, we had 29 clubs and 52 scheduled events with many of them promoting the clubs within the community with many attracting new members.

THE JOY OF ATTENDING EVENTS

It's great to get out and fly at different flying sites along with meeting new

people, seeing what they fly and learn new information from their experiences.

I also had the pleasure of presenting Rob Dover (MAAC #10135) his Leader award at the Shuswap Lake Fall Float Fly. Rob is an avid supporter of MAAC; we thank him for many years of dedication.

BURNS LAKE FUN FLY

Thanks to Assistant Zone Director Rob Dover for the following write-up:

"The "To-Sink-It" Float Fly happens every August long weekend in North West B.C. hosted by the Bulkley Valley RC Flyers and Dave and Verna Hopper at their property just East of the community of Burns Lake.

"The event, which first started in 1984 as the Tchesinkut Lake Fun Fly and hosted by the Burns Lake RC Flyers, has been running every year since. It was started by a dedicated group of modellers in the North such as Ted Russell, Dick Robb, Glenn Bondar, Gerard McHale, Dave Smedley, Eldon Lindon, Richard Coombs, Dave

Hopper and Bob Andrews from Ketchikan, Alaska.

"It started on Tchesinkut Lake as a Labour Day event and moved to its current location in 1994. Competition with other events prompted the move to the August long weekend in the late 90s. Along with the change in venue, the name changed to the To-Sink-It Fun Fly at about the same time.

"I have attended every year since the mid 2000s and it remains one of my 'must attend' events of the year. The event starts on the Monday prior to the long weekend and runs all week, attracting flyers from all over B.C. and even Alberta.

"This year was fairly typical and saw 24 flyers, most of whom were camped very close to the water and flying activities on Dave and Verna's beautiful property.

"If you are in the North West portion of B.C. on the August long weekend, be sure to drop by." ✈



Get Protected And Save!

Aon and The Model Aeronautics Association of Canada have partnered to offer all members great savings on discounted home and auto insurance coverage.

And as an added feature, you'll receive Model Aircraft coverage with your residential insurance policy on premises and in transit to and from flying sites (not while being flown.)

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539 and speak with an Aon broker
Office hours: Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

- Group purchasing power
- Model aircraft coverage included with residential policies
- Convenient payment options - no service fees
- Claims advocacy
- Coverage options for all of your insurance needs
- And more...

At Aon, it's our goal to ensure you receive the proper protection to fit your lifestyle. As a broker, we offer more products and make insurance easy. Most importantly, getting an insurance quote with Aon is simple, convenient and only takes a few minutes.

Model Aircraft coverage:

- Covered under Residential Insurance policy on premises and in transit to and from flight sights (not while being flown)
- Subject to \$1,000 deductible
- Model aircraft under the Transport Canada guidelines of a model aircraft (weight limit of 35kg and use for recreational purposes only), limit of coverage is subject to the contents limit on the policy
- Peril required to be insured for coverage to apply to model aircraft. ie. If earthquake coverage is not on your policy, your model aircraft isn't covered if there is an earthquake loss

Visit www.maac.aon.ca for your quote.
It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

Aon et la Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) ont établi un partenariat pour permettre à tous les membres de réaliser d'excellentes économies grâce à une couverture d'assurance habitation et automobile collective à taux réduits.

De plus, vous recevrez une couverture pour les modèles aéronautiques en vertu de votre police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol).

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.
Heures de bureau : de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

- Pouvoir d'achat de groupe
- Couverture pour les modèles aéronautiques incluse dans les polices d'assurance habitation
- Options de paiement pratiques – pas de frais de service
- Représentations relatives aux réclamations
- Options de couverture pour tous vos besoins en assurance
- Et plus encore...

Chez Aon, notre objectif est de nous assurer que vous bénéficiez d'une protection qui correspond à votre mode de vie. À titre de courtier, nous offrons plus de produits et simplifions la souscription d'assurance. Et surtout, obtenir une soumission d'assurance auprès d'Aon est simple, pratique et ne prend que quelques minutes.

Couverture pour les modèles aéronautiques :

- Couverture en vertu de la police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol)
- Sous réserve d'une franchise de 1 000 \$
- Modèle aéronautique selon les lignes directrices de Transport Canada relatives à un modèle réduit d'aéronef (limite de poids de 35 kg et utilisation à des fins de loisirs uniquement), limite de protection assujettie à la limite applicable au contenu indiquée dans la police
- Nécessité d'assurer le risque matériel pour que la couverture s'applique au modèle aéronautique

Par exemple, si votre police ne couvre pas les tremblements de terre, votre modèle aéronautique ne sera pas couvert en cas de perte à la suite d'un tremblement de terre.

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



A great variety of airplanes at the Wet and Dry Summer Fly event at the Chilliwack Electric Flyers field. / Un bel assortiment de maquettes au rassemblement Wet and Dry Summer Fly, au terrain des Chilliwack Electric Flyers.

PHOTO: Ivan Pettigrew



Bill Rollins - 27460L

Zone Director

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

Hello everyone.

I want to thank all of you for your support for me as your South West BC Zone Director over these past years. I have enjoyed my time representing you and look forward

to supporting our new Zone Director John Deadman as he represents our Zone on the MAAC Board of Directors.

I wish MAAC and all of you the very best.

The following message is from your new Zone Director, John Deadman:

"I started in RC airplanes in Dundas, Ontario in the late 70s and was active in the local club for a few years. Then, as all things in life, I had to suspend my active interest in R/C due to family commitments. Then, in

the mid-1990s, I took the hobby back up and became an active member of the local club in Burlington, Ontario. I was part of that club for several years, until work brought me West. Once the kids were grown and gone, about five years ago, I started up yet again in RC airplanes.

"I am a member of several clubs in the Lower Mainland. I am looking forward to the role of MAAC Zone Director for Zone H." ✨

SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



Bill Rollins - 27460L

Directeur de zone

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

Bonjour tout le monde,

Je veux vous remercier de l'appui que vous m'avez témoigné lors de mon mandat comme directeur de la zone Sud-ouest (Colombie-Britannique) au fil des années.

J'ai aimé vous représenter et j'ai hâte d'appuyer notre nouveau directeur de zone John Deadman; il saura représenter la zone au sein du Conseil de direction.

Je souhaite toutes sortes de belles choses au MAAC et à vous, les membres.

Le message suivant vous parvient de votre nouveau directeur, John Deadman :

«Je me suis lancé dans les avions

télécommandés à Dundas (Ontario) à la fin des années 1970 et j'ai été actif au sein du club local pendant quelques années. Comme toutes bonnes choses dans la vie, j'ai suspendu mes activités, le temps d'élever la famille. Ensuite, au milieu des années 1990, j'ai repris le passe-temps et je suis devenu membre actif au sein du club local

suite à la page 34

MANITOBA NORD-OUEST DE L'ONTARIO (D)



Jeff Esslinger - 64851L

Directeur de zone

204-632-1366 | zd-d@maac.ca

Nos passions : le camping, la pêche, le golf et l'aéromodélisme.

Avez-vous déjà entendu le discours d'Alex Lifeson lors de l'intronisation du groupe Rush au Temple de la renommée du rock and roll? Vérifiez cela au <https://www.youtube.com/watch?v=2izZbjnkFEY>.

J'ai songé à rédiger cette chronique sur ce ton mais je ne pouvais décoder la cadence vocale de ces mots imprimés. Au lieu, je vous présente une histoire de passion.

Fred Knine... vous l'avez probablement vu au rassemblement de Gimli (Manitoba) : il s'agit d'un petit chien noir et blanc débordant d'énergie et qui s'amuse avec son jouet bruyant et qui trône souvent sur un véhicule tout-terrain ou à côté.

Nous avons reçu une triste nouvelle de cancer en juillet et une tumeur a été retirée avec succès grâce au SEUL chirurgien vétérinaire agréé du Manitoba; l'odyssée commençait. Mon merveilleux vétérinaire a suggéré que je me rende à l'Hôpital vétérinaire de la University of Minnesota; il s'agit d'un hôpital d'enseignement dont les employés exhibent tant de passion qu'on la sent et qu'on l'entend aussitôt qu'on parle à cette équipe.

L'atmosphère me fait beaucoup penser aux déjeuners du samedi matin que planifiait Frank; aux moments savoureux du Fun-fly de Bill; et autour des feux de camp à Gimli.

C'était fabuleux de voir les liens qui se sont tissés à l'U of MN; on le constate en observant les parents et leurs animaux de



compagnie, le personnel et les parents ainsi que les animaux et le personnel. À mesure que Fred endurait sa thérapie quotidienne de radiation, je prenais un café et je regardais. Tout le monde possède une histoire différente – certaines visuelles, d'autres silencieuses – mais toutes ont en commun une passion.

J'ai accompagné Fred dans son périple (20 traitements de radiation); cinq jours par semaine pendant quatre semaines. Ce petit être a tout enduré avec courage et s'est fait de nouveaux amis auprès des autres chiens soumis à des traitements oncologiques, du personnel et des médecins.

Il se dégageait du ravissement, un sourire

ou deux lorsque je devais laisser Fred pendant quatre jours au début de tout ça; il est demeuré à l'hôtel canin d'oncologie de l'U of MN... En fait, il était CENSÉ y demeurer mais il s'est évadé du chenil non pas une fois mais bien lors de trois de ses quatre nuits! La cerise sur le sundae : il a trouvé moyen de se sauver de trois designs différents de chenil!

Rapport, diraient les jeunes? Ce périple nous rappelle qu'il faut suivre nos passions, faire du temps et se lancer, tête première!

Il y a toujours une prochaine aventure; pour Fred, ce sera d'autres traitements de chiméothérapie à l'U of MN et pour nous, ce sera cette passion du vol. ✈



Join Because You Want To!
Over 11,000 Members | Over 800 Events | Nearly 400 Clubs
Transport Canada and Industry Canada Representation



Check out MAAC products at:
<https://www.maac.ca/en/store.php>



Model Aviation CANADA



Tell Us Your Stories

We are looking for a few great stories!

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

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

editor@ModelAviation.ca



MANITOBA NORTHWESTERN ONTARIO (D)



Jeff Esslinger - 64851L

Zone Director

204-632-1366 | zd-d@maac.ca

Our passions: camping, fishing, hunting, golf and model aeronautics.

Have you ever seen Alex Lifeson's speech during Rush's induction into the Rock and Roll Hall of Fame? Check it out: <https://www.youtube.com/watch?v=2izZbJnkFEY>.

I had given some thought into writing the column along the same line but could not figure out the vocal cadence in the printed word. So instead, a story of passion.

Fred Knine... you have probably seen him at Gimli (Manitoba): little black and white dog full of spunk for his squeaky toy and riding on the back and alongside of the ATV.

After sad news in July of cancer, and a successful tumour removal from the ONLY board-certified Veterinary Surgeon in

Manitoba, the journey began. My wonderful vet suggested a visit to the University of Minnesota Veterinary Hospital, a teaching hospital with so much passion you see it, feel it, and hear it emanating from the entire staff.

The atmosphere reminds me so much of the Saturday morning breakies arranged by Frank, the wonderful times at Bill's Fun Fly and around the campfires in Gimli.

It was amazing to see the bonds at U of MN; parents and pets, staff and parents, pets and staff. As Fred would go through his daily radiation therapy, I would have my coffee and watch. Everyone had a different story, some visual, some silent but all tied with a common passion.

I accompanied Fred on this journey, 20 radiation treatments; five days a week for four weeks. The little guy held out like a trooper and made great friends with the

other oncology dogs, radiation therapy staff and the doctors.

There always seems to be a little delight, a smile or two during times that I had to leave Fred on a four-day stretch early on, he stayed in the doggie hotel in the U of MN oncology department... OK, so was supposed to stay there, but he escaped his kennel, not once, but during three of the four nights! To top it off, he broke out of three different kennel types!

But what does this have to do with anything? The journey is a reminder to go for our passions, set the time aside and jump in on all fours!

There is always a next journey; for Fred, it will be chemo therapy back at U of MN and ours another season of the passion of flight. ✈

NORD DE L'ONTARIO (F)



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

LE FAR VALLEY MODEL FLYING CLUB

par Christian Moes

Le plus récent et plus petit club de la zone Nord Ontario a connu sa saison la plus occupée en 2018. Notre emplacement de vol très bien entretenu est situé sur l'île Saint-Joseph et nous y sommes installés depuis les années 1980. Nous sommes un club multidisciplinaire et bien que le vol télécommandé (maquettes électriques et conventionnelles) demeure notre principal volet d'activité, nous nous adonnons aussi au vol libre (avec ou sans assistance RC) ainsi qu'au vol circulaire.

Le premier vol de la saison a été effectué sur la neige le 21 avril à l'aide de mon Jupiter Duck électrique et télécommandé. Même si je pensais que l'hiver n'en finirait pas, la neige a fondé deux semaines plus tard et les séances de vol ont véritablement commencé!

VOL TÉLÉCOMMANDÉ

Nous avons fait voler une variété de maquettes télécommandées tout au long de l'été, y compris des maquettes foamie prêtes à voler comme le Spitfire (de Duraflly), l'Ugly Stick et le Tundra. Nous aimons aussi le défi que représente le remorquage aérien de planeurs et il se passe rarement une matinée sans que nous tentions de renifler les thermiques. Nous avons équipé nos planeurs de variomètres/altimètres télémétriques.

Nous avons aussi fait voler plusieurs maquettes de type foamboard (Flitetest), y compris le populaire Bloody Wonder, le Bloody Baron et le Sea Otter. Earl Turner, un nouveau membre, a construit un véritable hangar de ce type de maquettes en se basant sur les designs de Flitetest, dont un Champ, un Super Cub et un Taylor Cub E-2. Tous ces appareils sont splendides. Earl a mis fin à la saison en construisant une semi-copie volante de balsa et contreplaqué du Paracoupe, un ultra-léger.

Les maquettes à moteur conventionnel que nous avons aperçues comprenaient le RV-4 de Greg et mon Super Sytky.



Top: Powered free-flight (with RC assist) "Miss Canada" - this design dates from the 1930s.

Tout en haut : "Miss Canada", un design des années 1930 pour le vol libre (assisté RC).

Above: Earl Turner's lovely Taylor E-2 Cub. Yes folks, it's foamboard!

Ci-haut : Le bien beau Taylor E-2 Cub d'Earl Turner. Eh oui, c'est du foamboard!

Right: A familiar sight at Far Valley: Greg and Earl try to get a Cox .049 started - and in the right direction too!

À droite : Une scène qu'on connaît à Far Valley : Greg et Earl qui tentent de faire démarrer un Cox .049... et dans le bon sens, en plus!



VOL LIBRE

Notre terrain de vol est trop petit pour accommoder d'imposantes maquettes mais il accueille de diminutives maquettes de vol libre à propulsion élastique... uniquement par temps calme. Toutefois, cette saison, j'ai mené des expériences avec des maquettes antiques de plus grande envergure (de 30 à 36 pouces d'envergure). C'est du vol libre à l'exception d'assistance RC (uniquement sur le gouvernail de direction) afin de contrôler la maquette afin qu'elle retourne

au terrain en fin de vol plutôt que d'avoir à la pourchasser au-delà des collines parce qu'elle a dérivé avec le vent.

Ah, le plaisir que nous avons eu!... C'était un véritable apprentissage à l'aide de vieilles techniques éprouvées – l'ajustement d'appareils de vol libre et comment manier les élastiques à plusieurs brins. Le meilleur vol à propulsion élastique – légèrement plus de 2 minutes – a été effectué à l'aide du Miss Canada, un design rétro qui remonte aux années 1930.

suite à la page 34



First sign of spring at Far Valley: the grass on the runway starts to turn green. / Premier signe du printemps à Far Valley : le gazon sur la piste passe au vert.

NORTHERN ONTARIO (F)



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

FAR VALLEY MODEL FLYING CLUB by Christian Moes

The Northern Ontario Zone's newest and smallest club had its busiest season ever this past summer. Our well maintained flying site is located on St. Joseph Island, where we have flown since the 1980s. We are a multi-discipline aeromodelling club, and although R/C (electric & glow) remains our primary interest, we also enjoy free flight (with or without R/C assist) and control line flying models.

The first flight of the season was from the snow (!) with my electric R/C "Jupiter Duck" on April 21st. Despite thinking that winter would never end, the snow was gone two weeks later -- and flight operations began in earnest!

RADIO CONTROL

A variety of R/C models were flown throughout the summer including "foamie" RTF models such as the Durafly Spitfire, Ugly Stick, and Tundra. We always enjoy the challenge of R/C glider aerial towing, and a

week seldom went by that we didn't sniff for thermals in the morning air. Our gliders are equipped with telemetric vario/altimeters.

Several foamboard models (Flitetest) were flown, including the popular "Bloody Wonder", "Bloody Baron" and "Sea Otter" designs. New member Earl Turner built a hangar full of unique foamboard models based on Flitetest designs, including a "Champ", "Super Cub", and "Taylor Cub E-2" - all beautifully finished. He topped off the season with a semi-scale balsa/ply version of the "Paracoupe" ultralight.

Glow powered models included Greg's RV-4 and my Super Sytky.

FREE FLIGHT

Our field is too small for anything but the smallest rubber-powered free flight models, and then... only during flat calm conditions. However, this season, I experimented with somewhat larger (30" - 36" span) rubber-powered "vintage" models - free flight in every respect, except R/C (rudder only) to enable the model to be "steered" back to the field at the end of the flight, rather than chasing over hill and dale as it drifts downwind.

Oh, what fun we had! ... and a real learning experience with some old, but not forgotten, aeromodelling techniques -- such

as trimming free flight models and handling multi-strand rubber motors. Best rubber-powered flight of the season -- just over 2 minutes -- was with "Miss Canada", a vintage design from the 1930s.

CONTROL LINE

Three of our "seasoned" members got their start (like so many other aeromodellers) with control line models, and this summer, we took the opportunity to relive those childhood memories! Although the C/L season was off to a slow start, we dusted off some of our old .049 models, built a few new ones, and the howl of Cox "Babe Bees" and "Black Widows" were heard in the valley again, as the season drew to a close.

We'll be better prepared next year!

INDOOR

During winter months, we are pleased to team up with the Soo Modellers each week for indoor flying in Sault Sainte-Marie until the warmer weather returns.

Far Valley MFC does not have its own website, but you can learn more about our club at soomodellers.ca. Our YouTube channel will be found by searching "FarValley" (all one word)

All the best to fellow members of the Northern Ontario Zone! ✈

VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)



Geoff Strotmann - 30746-L
Directeur de zone
613-799-7414 | zd-g@maac.ca

Dans le cadre de cette chronique, j'aimerais m'éloigner pour une fois des avions à voilure fixe et mettre en vedette le volet de course de drones, qui est à la fois actif et qui gagne de l'ampleur au sein de notre passe-temps. Nous le savons, la démographie des adeptes du modélisme vieillit, aussi est-ce carrément excitant de constater que des plus jeunes embrassent ce passe-temps par intérêt pour cette technologie et qu'ils peuvent y passer des fins de semaine. Si vous n'avez pas encore assisté à une course de drones, je vous encourage à le faire; même si la technologie et les aptitudes nécessaires à la course vous rebiffent, je suis persuadé que les émotions, les frissons et l'excitation d'observer (ainsi que par vol par immersion, FPV) une course en vaudra amplement la peine.

Lorsque ces appareils multimoteurs ont fait leur apparition, leur intégration au sein des clubs à voilure fixe ne semblait ni nécessaire ni possible, si bien que plusieurs clubs ont carrément évité de s'en mêler.

C'était jadis... Plus récemment, la course de drones s'est imposée en des lieux de vol intérieurs et extérieurs et je sais pertinemment que cette activité gagne de nouveaux et jeunes membres qui, désormais, se lèvent de leur divan, sortent du sous-sol, partent à l'extérieur et échangent avec d'autres personnes.

Entre vous et moi, je crois que c'est très important pour notre passe-temps, nos fournisseurs locaux, la zone ainsi que le MAAC. En soi, j'encourage cette activité à tous les niveaux.

La finale du grand concours Canadian Drone Prix 2018 – MultiGP Series s'est déroulée en deux terrains d'Ottawa les 29 et 30 septembre, sous la gouverne du MAAC, et 34 pilotes en provenance du Canada et des États-Unis y ont pris part. Tous ces concurrents s'étaient préalablement qualifiés en prévision de cet événement en se distinguant lors d'épreuves de qualification. D'après moi, cet événement servira de modèle à notre passe-temps; c'était un événement agréable et compétitif qui s'est autofinancé. De plus, l'événement a été organisé avec succès grâce à un format



qui a été conçu en intégrant la course de drones au sein de clubs dans la zone qui appuie activement ce domaine d'activité.

Cet événement a été bien organisé, il s'est déroulé sous le signe de la sécurité et il rencontrait toutes les lignes directrices pertinentes du MAAC, en plus d'être accompli avec succès en deux lieux en ville (Ottawa). Félicitations aux concurrents suivants : Ali Abitbol (BullFPV) du Grand Toronto a été sacré champion et Liam Olders (Lolders) l'a talonné en catégorie Advanced. En Intermediaire, Louis Plett (Highway 11) de Winnipeg a ravi la première

place et Antoine Deschênes (Baxony) de Montréal s'est emparé de la deuxième place.

Team Top Gun a remporté le championnat de course en équipe. Elle était composée de BullFPV, Lolders, JustFPV, Levesque, Illmattak, Platinum FPV, Rocket et Zenith.

Pour conclure, je crois qu'il est important de souligner qu'en dépit de toute idée reçue que vous pouvez entretenir à l'endroit des multirobots et des drones à titre de composante de notre passe-temps, je crois fermement que ce volet se porte très

suite à la page 34

OTTAWA VALLEY (G)



Geoff Strotmann - 30746-L
Zone Director
613-799-7414 | zd-g@maac.ca

In this column, I'd like to step away from the normal focus on fixed wing aircraft and showcase the vibrant and growing drone racing element within our hobby. As our hobby's membership demographic ages, it is buoying to see this new, exciting and technology-centric hobby pastime capture the hearts, minds and weekend of a far younger generation of flyers. If you have not seen a drone race, I strongly encourage you to find one and check it out; even if the technology and skills set daunt you, the thrills, chills and excitement of watching (or FPV viewing) a race will make the visit well worth your while.

When multi-rotor aircraft first came on the scene, their integration into fixed wing clubs did not seem necessary, or even possible, and many clubs avoided involvement.

That was then... More recently, drone racing has taken hold of both indoor and

outdoor venues and I know for a fact that this activity is getting new, younger members off the couches, out of the basements and into the fresh air and actually interacting with each other.

This, between you and I, is extremely important to the hobby, our local suppliers, the Zone, and MAAC. As such, I encourage it at all levels.

The Canadian Drone Prix 2018 - MultiGP Series Final was held at two separate venues in Ottawa on September 29 and 30, under MAAC auspices, involving over 34 pilots from all over Canada and the USA. All competitors had previously qualified for this event through participation and performance at many qualifier events. In my view, this event offers a model for our hobby; a fun competitive event which was completely self-funded. Moreover, the event was organized and successfully run using a format developed as a part of the successful integration of drone racing within supportive clubs in our Zone.

The event was well organized, safe, met with and adhered to all relevant MAAC guidelines, and was executed successfully

at two venues in the city. Congratulations go to the following contestants: Ali Abitbol (BullFPV) from the GTA was the champion and Liam Olders (Lolders) was runner-up for Advance Class. While in Intermediate Class, Louis Plett (Highway11) from Winnipeg secured 1st position and Antoine Deschênes (Baxony) from Montréal was runner-up.

Team Top Gun consisting of BullFPV, Lolders, JustFPV, Levesque, Illmattak, Platinum FPV, Rocket, Zenith, won the Team Race Championship.

In summary, I feel it important to point out that despite any preconceived notions you may harbour regarding multi-rotors/drones as an element of the hobby, my strongly held view is that this element of our hobby is alive and well, extremely well organized and managed, and is representative of much that new technology can give the hobby and a huge positive influence on our technology-oriented youth.

I sincerely hope that you seek out a local event and develop the same opinion that I now have. ✈

QUEBEC (I)



Jean Paul Le Guilcher - 17859

Directeur de zone
418-296-8791 | zd-i@maac.ca

QU'EST-CE QUE LA CHAISE RC?

La chaise RC, non, ce n'est pas un simulateur comme tout le monde le pense; c'est tout simplement une autre façon de piloter tout aéronef télécommandé!

COMMENT ÇA MARCHE?

Habituellement, vous pilotez toutes vos maquettes avec votre émetteur à la main mais cette fois-ci, vous l'installez sur un stand prévue à cet effet (1), vous vous assoyez sur la chaise bien confortablement et avec votre main gauche, vous utilisez le manche qui est à gauche du siège pour activer la manette des gaz (et pas collectif pour les hélicos) (2). Ensuite, il y a le manche entre vos jambes qui lui sert à activer la commande aileron et profondeur (3) tandis que les palonniers servent à activer le gouvernail de direction (4). En fait, vous pilotez vos modèles réduits au même titre qu'un pilote d'avion, d'hélicoptère, de jet ou de planeur.

POURQUOI FABRIQUER UNE CHAISE DE PILOTAGE?

Simplement pour m'amuser et faire autrement. L'histoire a commencé il y a plusieurs années lorsque j'ai vu quelque chose de semblable par hasard dans Internet; j'avais trouvé cela très intéressant mais j'en suis resté là.

Ce n'est que deux à trois ans plus tard, quand je discutais avec un de mes amis, que le goût m'est revenu et c'est à ce moment que j'ai décidé de me lancer. J'ai commencé par quelque chose de très ordinaire parce qu'il fallait que je sache si c'était pour être pilotable et que j'allais aimer ça. (photo ci-jointe A).

J'ai aimé ça... Donc, j'ai poursuivi mes travaux et j'ai fait un autre essai mais cette fois, avec l'émetteur fixé plus haut, juste pour voir si ça pourrait fonctionner...et ça fonctionne! Donc, j'ai réalisé le premier prototype. Contrairement à ce que j'ai vu dans Internet – leurs émetteurs sont modifiés, ils ajoutent des couettes de fils qui sont reliés aux commandes – je me suis dit que je serais capable de faire quelque chose qui éviterait de modifier l'émetteur...et j'ai



réussi. J'ai trouvé le moyen de faire presque la même chose, sans les couettes.

L'avantage de le faire ainsi, c'est que vous pouvez l'adapter à plusieurs modèles de radio c'est-à-dire Futaba, Spektrum, FrSky, Hitec, Tactic, JR et bien d'autres. Vous pouvez faire du simulateur...Phoenix, RealFlight, etc... (photo ci-jointe B) et également piloter toutes les maquettes que votre radio contient au terrain de vol, que ce soit à vue ou en vol par immersion (en anglais, FPV, photo ci-jointe C). Il suffit simplement d'insérer votre émetteur à l'endroit prévu et c'est parti! Le plaisir commence.

suite à la page 34



QUÉBEC (1)



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

RC CHAIR, WHAT'S THAT?

The RC Chair. No, it's not a simulator akin to what people have in mind; it's simply another way to fly a radio-controlled aircraft!

HOW DOES IT WORK?

Usually, you fly your model with your transmitter in hand. Only this time, you install it on a stand (1); you comfortably sit on the chair and with your left hand, you use the lever on that side to activate throttle (and collective pitch for helicopters) (2). Then, the joystick is located between your legs to move the aileron and elevator functions (3) while the pedals move the rudder (4). Thus, you end up flying your RC models in much the same fashion as a full size airplane, helicopter, jet or sailplane pilot.

WHY BUILD SUCH A PILOT'S CHAIR?

Simply said... to have fun and to do the RC thing a little differently! The story began many years ago when a spotted a similar contraption on the internet; I found it interesting, but nothing came out of it.

Two or three years later, as I was chatting with one of my friends, I became motivated to forge ahead with such a project. I started out with something which was very ordinary as I wanted to find out if it could be done and if I was to like it (see photo A).

Well, I liked this formula, so I kept working at it and went ahead with a second test, this time with the transmitter located a little higher.

Contrary to what I had seen on the internet – their transmitters were modified with wires connected to the controls – I wanted to be able to work my prototype so that I would not need to modify the transmitter. The advantage of so doing lies in being able to adapt many transmitter models to the Chair (Futaba, Spektrum, FrSky, Hitec, Tactic, JR and many others). You can fly a model on just about any simulator (Phoenix, RealFlight, etc.) (see photo B) as well as fly all models which are



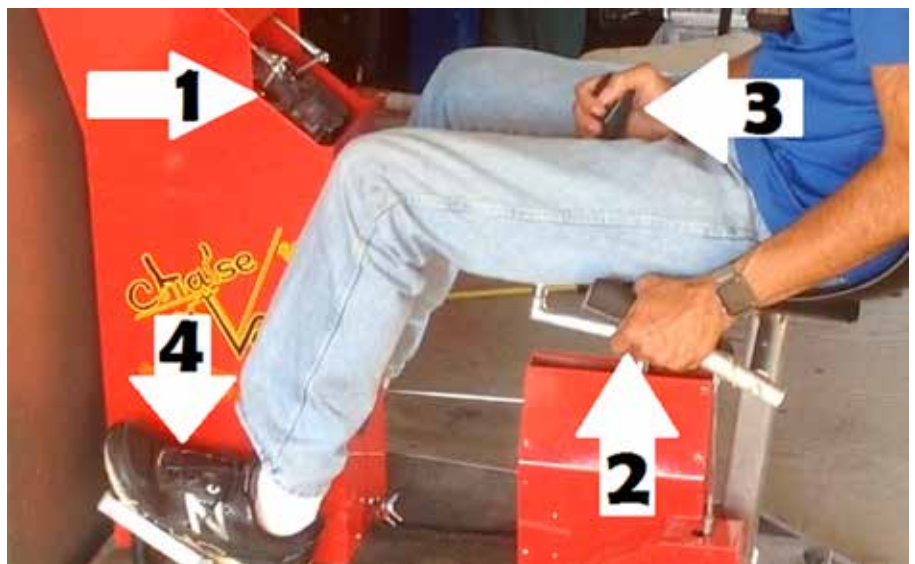
programmed into your transmitter and that you would fly out in the field, be it by usual line of sight or by First Person View (FPV) (see photo C). All you need to do is to insert your transmitter in the proper location and off you go! The fun then starts.

Since that first prototype, I frequently modified my Chair in the hope of improving it. I go about it in an uncomplicated way: I seek out events and I have people have

a try. The chair is updated, thanks to their feedback. Sometimes, I'll greet full-size pilots who will give me some advice; at the other end of the spectrum, I have non-pilots really wringing out the device. This way, I find the deficiencies and improve the device.

I have already produced the second and improved version, but a third version is top of mind for me and I feel that it will be the definitive one. It is essential that the RC Chair remain as compact and light as possible.

Up to now, I have attended a few shows and Fun-Flys so as to let as many people as possible try my Chair and they love it! ✈



SAINT-LAURENT (J)



It was all hands on deck when it came to peeling the husk off the corn at club Anti-gravité's Fun Fly. / Tout le monde au travail : éplucher le maïs au Fun-fly du Club Anti-gravité.



Steve Woloz - 7877L

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

ÉTAT DE LA ZONE ET DE L'ADHÉSION

Il me fait plaisir de vous rapporter que la zone Saint-Laurent poursuit son élan de croissance. Nous comptons 35 clubs, comparativement à 30 l'année dernière, à pareille date. Toutefois, les membres au sein de la zone ont chuté d'environ 3 % (à 1 127 depuis les 1 167). À l'échelle du MAAC, la diminution a été d'environ 4 % (passant de 11 119 à 10 652).

STRATÉGIE DE RECRUTEMENT

La tendance au sein de notre passe-temps, c'est d'acheter des maquettes de mousse prêtes à voler ou des multirotors (drones). Alors que plusieurs modélistes invétérés se plaignent de la perte de l'aptitude à construire, la réalité actuelle, c'est que les gens recherchent la gratification instantanée; ce qui les attire, c'est d'acheter des maquettes prêtes ou presque prêtes à voler.

Ces maquettes sont généralement moins dispendieuses qu'un kit à assembler, si bien que le coût constitue une autre raison. Toutefois, nous avons aussi constaté que les gens qui choisissent cette voie se



Lots of people in the pits at Club WIMAC's Fun Fly. / Plusieurs personnes dans l'aire des puits au Fun-fly du Club WIMAC.

lassent rapidement de ces appareils et qu'ils recherchent ensuite le défi de travailler sur leur propre maquette. Nous espérons et croyons que nous assisterons à un lent retour vers une génération de modélistes du balsa, quoiqu'à moindre échelle.

Cette nouvelle tendance s'illustre bien par l'assemblage et la programmation des multirotors. Une génération entière de nouveaux pilotes construisent et font courser des drones ou des variations du type. La course de multirotors prend de l'expansion très rapidement chez les clubs et même au sein de la Fédération aéronautique internationale (FAI).

La nouvelle vague, c'est de faire voler sa maquette selon la ligne visuelle de vol (Line of Sight, ou LOS) ou par vol par immersion (First Person View, ou FPV) à l'aide d'un téléphone intelligent wifi, d'un écran séparé relié à l'émetteur ou à l'aide de lunettes de réalité virtuelle; nous devons comprendre et nous rallier à ce phénomène. Les jeunes grandissent avec toutes sortes de dispositifs électroniques, et ce, quotidiennement. Ainsi, nous devons reconnaître et accepter cette nouvelle porte d'entrée au sein de notre passe-temps.

suite à la page 89

ST. LAWRENCE (J)



David Janashvili with his 155-inch span 40% PILOT Cessna 182, powered by DA 120. / David Janashvili et son Cessna 182 à l'échelle 40 %; envergure de 155 pouces, mû par un DA 120.



Steve Woloz - 7877L

Zone Director

514.944.8241 | zd-j@maac.ca

SAINT-LAWRENCE ZONE CLUB AND MEMBERSHIP STATUS

I am pleased to report that the Saint-Lawrence Zone continues to grow its number of clubs, now up to 35 in comparison to approximately 30 last year at the same point of time. However, membership in our zone has dropped approximately 3% from 1167 to 1127. This compares with MAAC as a whole dropping approximately 4% from 11,119 to 10,652.

ZONE STRATEGY TO GAIN NEW MEMBERS

The trend in our hobby is to purchase ready-built foam airplanes or multi-rotors otherwise known as drones. Whereas many died-in-the-wool longtime modelers lament the loss of building skills, the reality of today's world is instant gratification, so buying ready or almost ready to fly models is most appealing.

These models are generally less expensive than a fully built-up kit, so cost is another reason. However, we have also witnessed that persons entering through this quick start-up entry mode, quickly tire of this type



Patrick Philie and his son Sébastien enjoy the hobby together at Club Anti-Gravité. / Patrick Philie et son fils Sébastien pratiquent notre passe-temps ensemble au Club Anti-Gravité.

model and look for more of a challenge in crafting their own model. We hope and believe that a return to building, in a lesser mode, as the prior generation of balsa builders, will slowly emerge.

We see that the assembly and programming of multi-rotors as the best example of this new trend. There is a whole new generation of pilots who build and race drones or some variant of this type. Multi-

rotor racing is growing very quickly both at a simple club level and even to the FAI level.

Flying either line of sight (LOS) or First Person View (FPV) either with a WiFi smartphone, separate screen attached to the transmitter, or using VR goggles is the new rage and we need to both understand it and embrace it. Young persons are growing up with all sort of electronic devices as a

continued on page 89

SASKATCHEWAN (K)



Progress on Harold Sattler's turbine fuselage mold. / Du progrès : le moule du fuselage de maquette à turbine de Harold Sattler.



Brian Whitehead - 14070

Directeur de zone

| zd-k@maac.ca

Eh bien, me voici en train d'essayer de rédiger une chronique à la onzième heure! D'ici à ce que vous lisiez ceci, la plupart d'entre nous préférons faire voler nos maquettes au chaud et nous serons passés en mode réparation/construction et le seul temps passé aux manettes se fera au simulateur.

Le 30 septembre 2018, nous avons organisé notre Assemblée générale de zone aux installations du Hub City R/C Club. On m'a élu au poste de directeur de zone pour les deux prochaines années et Todd Francis, de Kindersley, est devenu l'assistant directeur de zone.

Nous avons réussi à ajouter quelques noms aux comités : Jim Goodrich (deux comités, astromodélisme et SAM); Harold Sattler (jets télécommandés); Brian Korchinski (relations publiques) et Warren Collins (combat). Merci à Rick Reid puisqu'il a préparé le café en plus de disposer les tables et chaises. Un merci spécial à Kevin Bates pour son travail de scribe (secrétaire).

Mon été a été très occupé puisque je me suis rendu à chaque club au sein de la

zone. J'ai rencontré des membres à chaque terrain et j'ai revu des modélistes contre qui je pilotais lors de concours et j'ai fait la connaissance de nouveaux amis!

Je ne suis pas très bon avec les noms, si bien que la prochaine fois que je vous verrai l'été prochain, vous devrez me le rappeler. Au cas où vous vous demandez ce que je pilotais, sur place... rien! Ces visites étaient strictement professionnelles; je n'ai pas pu m'amuser.

J'ai inséré des photos d'un fuselage de jet à turbine en devenir. Ce n'est qu'un début et les options ne sont pas légion mais il me faudra encore beaucoup de travail pour faire en sorte que cet avion vole! Harold Sattler (H&M Racing Inc.) a préparé le kit. Il jouit d'une réputation mondiale en raison de son savoir-faire avec le composite. Il prépare des kits surtout pour les catégories de course Q40 et Quickie mais sa plus récente passion, ce sont les maquettes à turbine. Il s'agit de son propre design et si l'avion vole comme ses autres créations, il accumulera les trophées.

TODD FRANCIS, DIRECTEUR DE ZONE ADJOINT

«Je m'appelle Todd Francis et on m'a récemment élu au poste de directeur de zone adjoint de la zone K. Mon club,

les K-Town Skyscrapers de Kindersley, organise un Fun-fly annuel en collaboration avec plusieurs autres événements communautaires; cette année, celui-ci a été présenté pendant la fin de semaine du 22 septembre.

«La météo était splendide avant l'évènement mais les prédictions du vendredi soir faisaient état de quelques averses de neige; le samedi matin, plus de dix pouces de neige pesante et mouillée jonchaient le sol, si bien que nous avons fait attendre l'évènement.

«Nous avons reporté le tout aux 13 et 14 octobre. Le samedi, de forts vents soufflaient et il faisait froid mais le lendemain, les conditions étaient favorables mais froides (-4 degrés Celsius). Mais c'était raisonnable.

«La plupart de nos membres du club se sont déplacés et nous avons accueilli des visiteurs en provenance du club de Swift Current.

«En cours d'année, je me suis rendu à plusieurs événements, y compris le Fun-fly provincial de la zone K ainsi qu'au Float-fly du club de Swift Current. Au cours de l'année prochaine, j'ai l'intention de me rendre à davantage d'évènements partout en province!» ✨

SASKATCHEWAN (K)



Craig warming up before heading out to the water at Swift Current's Float Fly. / Craig se réchauffe avant de partir sur l'eau lors du Float-fly de Swift Current.



Brian Whitehead - 14070

Zone Director

| zd-k@maac.ca

Well, here I go trying to write a column in the eleventh hour! By the time you are reading this, most of us who like to fly in the warmth only will have gone into repair/build mode and the only stick time will be on the simulator.

On September 30, 2018, our AZM was held at the Hub City R/C Club facilities. The draft minutes of the meeting are on the MAAC website for those who are interested. I was elected to the Zone Director's position for the next two years and Todd Francis from Kindersley was elected for the position of Deputy Zone Director.

We did manage to add a few new names for committees: Jim Goodrich for two committees, Space and SAM; Harold Sattler to R/C Jets; Brian Korchinski to Public Relations, and Warren Collins to Combat. Thanks to Rick Reid for making the coffee and setting up the tables and Chairs. Also, a special thanks to Kevin Bates for a job well

done as the scribe.

This has been a very busy summer for me as I got to every club field in my zone. I met with members at every field and even saw some of the people I used to compete against and I met a lot of new friends!

I'm terrible with names and by the time I see them again next summer, they will have to remind me again. In case you are wondering what I was flying at all these great facilities... nothing! These were purely work-related visits, so no play time.

I have included a few pictures of a turbine Jet fuse in the making. These are the very beginning and nothing fancy but a crazy amount of work just to get it to this shape! It is being made by Harold Sattler of H&M Racing Inc. He is well known around the globe for his high quality composite workmanship. He mainly does Q40 and Quickies, but his latest passion is turbines. This is his own design and if it flies like his other designs, it will be a winner.

TODD FRANCIS, DZD

"My name is Todd Francis, recently elected to the position of Deputy Zone

Director for Zone K. My club, the K-Town Skyscrapers in Kindersley, holds an annual Fun Fly in conjunction with several other community events; this year, it was on the weekend of the of September 22.

"We had beautiful weather leading up to the event, but the forecast for Friday night was for a few showers and a few flurries; by Saturday morning we had in excess of 10 inches of heavy, wet snow, this necessitated postponing of the event.

"We re-scheduled for October 13 and 14. Saturday arrived with high winds and very cold conditions, but on Sunday we had quite nice conditions, cold (-4 degrees Celsius) but otherwise, reasonable.

"We had most of our regular club members out and some visitors from the Swift Current club.

"Over the course of this year, I was able to attend a number of events including the Zone K provincial Fun Fly and the Swift Current club's Float Fly. In the coming year, I plan to attend many more events around the province!" ✨



Clockwise from above: A sudden September snowstorm postponed the Kindersley Fun Fly. | A gaggle of planes showed up for Kindersley's new date in late October. | Upon landing, Ian found the engine in his 1/4 scale Cirrus, was only attached by a single zip tie! | Jason warming up his airplane at the Provincial Fun Fly.

Opposite Page: Craig, Jason, Jamie and Matthew get ready for a night flight at the Provincial Fun Fly.

Dans le sens des aiguilles d'une horloge, depuis le haut: Une tempête inattendue de septembre a reporté a retardé le Fun-fly de Kindersley. | Un bon groupe de maquettes étaient sur place à Kindersley, fin octobre; c'était une nouvelle date pour le rassemblement. | Après avoir fait atterrir sa maquette, Ian s'est aperçu que le moteur de son Cirrus à l'échelle un quart ne tenait que par une attache Zip Tie! | Jason fait réchauffer le moteur de sa maquette au Fun-fly provincial.

Page opposée : Craig, Jason, Jamie et Matthew se préparent à du vol de nuit lors du Fun-fly provincial.





SUD EST DE L'ONTARIO (L)



Athol H. Cohen - 35223

Directeur de zone
zd-l@maac.ca

Depuis que j'ai
remplacé James Daly à
la direction de la zone,
j'ai beaucoup voyagé

sur le plan personnel. Cela comprenait six semaines en février et mars, quatre semaines en juin et juillet et encore trois semaines en septembre et au cours de la première semaine d'octobre. De plus, je me suis rendu à l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) à Niagara Falls.

J'ai consacré la majeure partie de mon temps libre à visiter des clubs dans la région immédiate et à présenter leurs certificats de membre Leader à Harry Ells et à Ken Rawlins.

Nous avons été mêlés à un problème d'emplacement de vol sur une propriété publique, ce qui a dégénéré en une séance de mésentente et d'injures; je n'ai pas été en mesure de trouver une solution de rechange.

Mon temps de vol personnel s'est résumé à quelques séances matinales au Club TEMAC, dont je suis membre et, à l'heure actuelle, c'est le seul club auquel j'appartiens. Nous avons eu le plaisir d'accueillir Steve Woloz (directeur de la zone Saint-Laurent) à ce club à titre d'invité. Il a apporté un quadricoptère (cette machine porte un autre nom) et m'a offert l'occasion de le piloter. Je peux déclarer avec une dose de fierté que je me suis très bien débrouillé. Suffit-il de dire que grâce à toute l'électronique dont il est doté, cet engin volait presque par lui-même. Steve a tout de même offert une démonstration d'atterrissage automatisé.

Michael Rogozinsky a tiré sa révérence du poste de directeur de zone adjoint en raison de pressions professionnelles et était ravi que Chris Brownhill se soit offert en remplacement; ce dernier a été élu sans opposition.

J'ai remercié Michael de ses quatre années en poste et il a suggéré qu'il pourrait se rendre une fois de plus disponible, à l'avenir.

Je remercie aussi Doug Anderson, Jim Eichenberg et Gordon Weekes pour les services rendus à titre d'assistants directeurs de zone. Nous étions d'accord à ce que je les convoque à une réunion au cours de l'hiver et que nous tentions de formaliser les rôles et les responsabilités des assistants directeurs de zone.

EN PROVENANCE DE L'ADJOINT

Pour ceux qui ont la chance de ne pas me connaître, je me présente. Je m'appelle Chris Brownhill et je suis le directeur de zone adjoint nouvellement élu au sein de la zone.

Laissez-moi vous dire que je n'évolue pas en aéromodélisme depuis la fonte des glaciers. D'autres personnes jouissent de cette distinction parce qu'ils évoluent au sein de ce passe-temps depuis bien plus longtemps que moi!

J'ai adhéré au MAAC en 1963 à titre de membre cadet (Junior) et on m'a rapidement appris que notre mouvement était voué à aider les modélistes – environ 600 à l'époque – qui en avaient grand besoin. On m'a rapidement convaincu de me joindre au groupe qui se réunissait dans la cuisine d'Ed Flannagan afin d'assembler la revue de l'Association. Ce journal n'était pas très attrayant et était imprimé, une page à la fois, sur une vieille machine à reproduire à l'aide de cire. Notre travail consistait à assembler cette feuille de chou et d'en préparer l'expédition par la poste.

Model Aviation Canada, en dépit de certains grognements, est un document infiniment plus lisible maintenant et n'est pas rempli de résultats de concours et de propositions de modifications de règlements, comme c'était le cas, jadis.

Je vais tenter de dresser un historique de cette zone – peu de personnes se rendent compte du chemin parcouru – et malheureusement, ce que nous avons perdu en cours de route!

Lorsque j'ai rejoint le giron de l'aéromodélisme organisé, la construction constituait une part importante d'activité. Je suis encore intoxiqué de l'odeur du balsa fraîchement coupé et j'adore la façon dont le couteau ou le rabot peut façonner ce bois en n'importe quelle forme que vous voulez lui donner.

En ce temps-là, le gros de la compétition était concentré sur le vol circulaire et le vol libre, puisque ces groupes formaient une grande part du MAAC. Incidemment, notre association a été formée à titre de véhicule afin que les modélistes canadiens puissent prendre part à de la compétition internationale (qu'organisait la FAI/CIAM), et c'étaient des efforts très enviables, alors.

Les systèmes de télécommande existaient aussi, mais cette technologie était encore quelque peu primitive, plutôt lourde et dispendieuse. Il se passerait encore quelque temps avant que des systèmes d'émetteurs/récepteurs proportionnels modernes soient disponibles. Histoire de vous donner une idée du coût,

suite à la page 32

OAKVILLE MILTON FLYING CLUB



Toronto West Swap Meet

**Sunday February 3, 2019
9 am – 12 noon**

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

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

**ENTRY
\$5⁰⁰**

The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wycroft Road and is south of the Q.E.W. between Bronte Road and Third Line. You are invited to look up our web site at www.omfc.org for a map and further directions. MAAC Sanction #2019-7

**Rental for vendors is \$10 per table.
Please register with Terry Sears:
searst7281@gmail.com - 905-844-4048**

SEE YOU THERE!

SOUTH-EAST ONTARIO (L)



Athol H. Cohen -35223

Zone Director
zd-l@maac.ca

In the time since taking over as Zone Director from James Daly, I have done a fair amount of personal travel. This included six weeks in February and March, four weeks in June and July and then again three weeks in September and the first week of October. In addition, I did also attend the MAAC AGM in Niagara Falls.

Most of my available time was spent visiting clubs in the immediate area and also presenting Leader Member Certificates to Harry Ells and Ken Rawlins.

There was also an issue with a flying site on public land which became the source of disagreement and name calling and for which I found myself unable to mediate a solution.

My personal flying time was mostly in the mornings at TEMAC, of which I am a member and at this stage, is my only flying club. We had the pleasure of having Steve Woloz, the Saint-Laurent Zone Director visit TEMAC as my guest. He brought along a quadcopter (a machine done by another name) and offered me the chance at controlling it. I'm proud to say I managed quite well. Suffice it to say that with all the fancy electronics in the form of a flight controller, it almost flew itself. Steve did demonstrate the auto-land capability for us.

Michael Rogozinsky was standing down as the Deputy Zone Director due to pressures of work and was quite happy the Chris Brownhill had made himself available and was duly elected unopposed.

I did thank Michael for his service as the Deputy Zone Director over the past four years and he said he would likely make himself available again as a candidate in the future.

I also thank Doug Anderson, Jim Eichenberg and Gordon Weekes for their service as Assistant Zone Directors. We did agree that I would convene a meeting over the winter and try and formalize roles and responsibilities for the AZD in the future.

FROM THE DEPUTY

For those fortunate enough not to know me, let me introduce myself. My name



Glenn McEachern with his Control Line Scale Bellanca Skyrocket, at Balsa Beavers flying circles in Centennial Park, Etobicoke in the mid 1970's. / Glenn McEachern et sa copie volante (vol circulaire) du Bellanca Skyrocket dans les cercles de vol du Club Balsa Beavers au Centennial Park d'Etobicoke (Ontario), au milieu des années 1970.

is Chris Brownhill, and I am the newly acclaimed Deputy Zone Director for this Zone.

Let me say that I have not been around aeromodelling since the retreat of the glaciers. There are other people who have that distinction because they have been around much longer than I!

I joined MAAC in 1963 as a Junior member, and was educated to the fact that MAAC was a self-help organization of 600 or so members which needed all the help it could get. I was quickly persuaded to join the group that assembled in Ed Flannagan's kitchen to collate the Association's magazine. It was a less than eye catching journal that was printed one page at a time on an old wax master duplicator. Our job was to assemble the rag, and get it ready for mailing.

Model Aviation Canada, despite some grumbles, is a much more readable item, and not totally consumed with contest scores, and proposed rule changes as it was back then.

So, I will try to pass on a little history of this zone, as few realize how far we have come, and also, sadly, what has been lost!

When I entered organized model flying, model building was an important part of the activity. I am still intoxicated by the smell of freshly cut wood, and love the way the knife, or wood plane makes it into whatever you want.

In those days, most of the competition centered around Control Line and Free Flight, as these were the groups that made up a large part of MAAC. MAAC was formed, by the way, so Canadian modellers could have an avenue by which to enter international competition organized by the FAI/CIAM, which was considered an important endeavour in those days.

Radio control was certainly there too, but the radio gear itself was still a bit primitive, very heavy and expensive. It would be a while before modern digital proportional transmitter/receiver systems would be available. Just to give you an example of the cost, the 1960s equivalent to the modern six-channel radio system would cost the price of a fairly decent automobile in the currency of the day.

Radio Control competition was available in three classes, Class I Rudder only), Class

continued on page 33

SUD OUEST DE L'ONTARIO (M)



Frank Klenk - 32001L

Directeur de zone
519.842.8242 | zd-g@maac.ca
facebook.com/groups/
SWOntZoneMAAC/

Ce mois-ci, j'ai cédé l'espace rédactionnel à Peter Doupnik, notre directeur de zone adjoint et il nous a transmis ceci :

THUNDERTHRUST

«Le sixième rassemblement de jets ThunderThrust s'est déroulé sur quatre jours en septembre dernier à l'Aéroport municipal de Chatham-Kent. Quelque 32 pilotes en provenance d'Ottawa mais aussi du Michigan ont apporté 80 jets et ont offert tout un spectacle.

«Le jeudi et le vendredi sont réservés aux pilotes tandis que les spectateurs peuvent en avoir plein la vue pendant la fin de semaine. Les spectacles de l'heure du midi ont offert de quoi pour tous les goûts, cette année : copies volantes, vol sportif, vol 3D, acrobatie et vols de formation. La foule a été vraiment impressionnée du calibre du spectacle et plusieurs observateurs ont demandé si le rassemblement aurait lieu, l'année prochaine.

«Un souper de groupe a été organisé à un restaurant différent, chaque soir. Le repas du samedi soir est l'occasion de remettre 12 prix spéciaux, y compris les trophées du Top Gun et du Pickled Pilot.

«Parmi les plus mémorables, on note que Rick Bruce a reçu le prix Top Gun et que Larry Ingram a reçu celui du Pickled Pilot pour son excellent travail de photographie et que Blair Shruballs a été reconnu à titre de pilote de jet s'étant le plus amélioré.

«Cet événement ne cesse de croître annuellement, en partie grâce aux dons de nos généreux commanditaires :

- Altecare RC
- Model Aviation Products
- Thunderbolt RC
- Jet North
- MAAC
- JPO

«Il est intéressant de noter que le roulement annuel des pilotes est de 25 %, mais que le nombre de participants demeure essentiellement le même. Cette année, j'aimerais souhaiter la bienvenue aux nouveaux pilotes suivants au sein de



From left, Peter Doupnik and Larry Mueller present Rick Bruce with his award. / De g. à dr. : Peter Doupnik et Larry Mueller présente sa distinction à Rick Bruce.

Photo by Larry Ingram

notre communauté :

- Arthur Krikovian
- Jonathan McCandless
- Reaaz Jahoor.

«Finalement, j'aimerais remercier tous les bénévoles qui assurent le succès de cet événement.

«Qu'il pleuve ou qu'il fasse beau, nous nous sommes bien amusés. Inscrivez les dates du 19 au 22 septembre 2019 à votre calendrier.»

FIN DE SAISON

C'est la fin de la saison de vol extérieur et il est temps de conclure l'année. Nous

nous sommes beaucoup amusés et surtout, nous avons effectué nos vols en toute sécurité. J'espère que vous avez des projets de construction en tête pour l'hiver. À mesure que le temps froid arrive, nous nous tournerons vers le vol intérieur... et des réunions aux cafés locaux.

Au nom de l'équipe de la zone Sud-ouest, nous vous souhaitons un Joyeux Noël et une Bonne année. Au plaisir de vous revoir un jour dans l'aire des puits! ✨

Sud Est de l'Ontario (L) suite de la page 30

l'équivalent d'un système moderne à six voies (channels) au cours des années 1960 coûtait l'équivalent d'une voiture convenable, dans la monnaie d'alors.

La compétition au sein du vol télécommandé se disputait en trois catégories : catégorie I (gouvernail de direction seulement), catégorie II (direction et profondeur) et catégorie III (toutes les fonctions disponibles). Cette dernière n'était accessible qu'aux personnes bien nanties et il y avait bien peu de concurrents, compte tenu du coût que cela occasionnait.

Et voilà le portrait juste après que les

mammouths aient foulé le sol sur la Terre! Personnellement, j'aime encore m'adonner au vol libre et le vol circulaire. J'ai essayé un peu de vol télécommandé mais par manque de temps, je n'ai pas embarqué là-dedans sérieusement.

Somme toute, toutes ces activités sont de l'aéromodélisme. Aucun volet n'est plus important que les autres et que nous décidons de nous y adonner. Tous ont une place importante au sein de l'organisme, d'après moi, et nous serions plus pauvres si une quelconque composante était abandonnée. ✨

SOUTH-WEST ONTARIO (M)



Frank Klenk - 32001L

Zone Director

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

facebook.com/swontzonemaac/

This month Peter Doupnik, our Deputy Zone Director is in charge of the column, and sends us the following report:

THUNDERTHRUST

"The Sixth Annual ThunderThrust was held for four days in September at the Chatham Kent Municipal Airport. Thirty-two pilots from Ottawa to Michigan brought 80 jets to put on quite a show.

"Thursday and Friday are for the pilots while the weekend is for the spectators.

This year's noon-time shows had all the bases covered; scale, sport, 3D, aerobatics and formation flying. The crowd was really impressed by the caliber of the show, many of them asking if there will be a repeat next year.

"A group dinner was organized at a different restaurant each night. Saturday night is the big one where the 12 special awards were handed out including a Top Gun and Pickled Pilot trophies.

"Some of the more memorable ones are Rick Bruce receiving the Top Gun Award and Larry Ingram the Pickled Pilot award for the excellent photography and Blair Shrubbsall for the most improved jet pilot.

"This event continues to grow every year partly due to the generous donations from



From left, Peter Doupnik and Marie Bruce present Blair Shrubbsall with his award./ De g. à dr. : Peter Doupnik et Marie Bruce présente sa distinction à Blair Shrubbsall.
Photo by Larry Ingram

our sponsors which are;

- Altecure RC
- Model Aviation Products
- Thunderbolt RC
- Jet North
- MAAC
- JPO

"It is interesting that this show has a 25% pilot turnover year to year, but the overall numbers remain very close. This year, I would like to welcome the following new jet pilots to our community:

- Arthur Krikovian
- Jonathan McCandless
- Reaz Jahoor.

"Finally, I would like to thank all the volunteers who make this event so

successful.

"Rain or shine we had fun. Mark your calendars for next year, September 19-22, 2019."

SEASON'S END

It is the end of the outdoor flying season and time to wrap up the year. We had a lot of fun and most important, we flew safely. I hope that you have some winter build projects lined up. As the weather get cooler, we turn our attention to indoor flying and coffee shop meetings.

From your Southwest team, we wish everyone a Merry Christmas and Happy New Year. See you in the pits! ✨

Model Aviation CANADA

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

With **COLOUR** now available on every page you can request placement where YOU want it.

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

Full Page ads start from only \$700!

For more information contact:

Keith Morison 403.510.5689 or editor@ModelAviation.ca

South-east Ontario (L) *from page 31*

II (Rudder and elevator), and Class III (Full house.) The last class was just really available to those with deep pockets, and only a few endeavoured to compete in it because of the cost.

So, that is how it was just after the mammoths walked the Earth! Personally, I still love Free Flight and Control Line. I have dabbled a bit in radio control, but with the constraints of time, never really got into it seriously.

But, it is all aeromodeling. No one part of it is more important than any of the many interests we can choose to indulge in. All have an important place in the organization in my mind, and we would be poorer if any one of them was lost to us. ✨

Chronique de l'éditeur *suite de la page 6*

Enfin, et de grâce, envoyez des vignettes (l'explication, le contexte) avec chacune de vos photos. Le mieux, c'est d'inclure une liste des photos – par nom de fichier – afin d'identifier vos vignettes. Si ces vignettes se retrouvent au bas de votre article, elles demeureront jumelées à votre reportage tout au long du processus d'édition.

COMMENT PUIS-JE SOUMETTRE QUELQUE CHOSE?

Avant que vous ne consacriez beaucoup de temps à préparer une soumission, je vous suggère fortement de communiquer avec moi afin de vérifier si j'ai de l'espace pour ce que vous proposez. Par exemple, si j'ai récemment offert des galeries de photos d'un rassemblement d'hydravions (communément appelé Float-fly), je ne pourrai probablement pas en publier une autre de sitôt. Par contre, si un aspect vraiment particulier se dégage, j'arriverai peut-être à dégager l'espace... mais pas avant un numéro ou deux de la revue.

Soumettez-moi une explication du reportage et des photos que vous voulez présenter. Il se peut fort bien que je travaille avec vous de façon à identifier les besoins en photo et peut-être réussirai-je à vous faire envoyer des photos plus précises qui ajouteront à votre reportage ou qui amélioreront la mise en page.

MERCI DE VOTRE AIDE

Je ne peux être partout ou tout voir, si bien que j'ai besoin de votre aide afin d'offrir le meilleur de Model Aviation Canada. Si vous avez des idées mais que vous ne croyez pas posséder les aptitudes afin de me soumettre quelque chose, ne vous en faites pas. Il me fera plaisir de faire du travail d'édition auprès de votre soumission, voire même de trouver un bon rédacteur/photographe près de chez vous afin de donner un coup de pouce. ✈

Quebec (1) *suite de la page 22*

Depuis, je modifié ma chaise à plusieurs reprises, toujours dans le but de l'améliorer. Ce n'est pas compliqué : je cherche des événements et je fais participer les gens parce que c'est grâce à eux si le produit s'améliore.

Il y a des vrais pilotes qui, parfois, me donnent des conseils; à l'opposé, des gens qui ne savent pas piloter brassent mon dispositif n'importe comment. C'est de cette façon que je trouve les faiblesses et que je les améliore.

Déjà, la deuxième version est sortie et a été améliorée, mais j'ai en tête actuellement la troisième génération qui, selon moi, devrait être la version la plus aboutie. Il est primordial que la chaise RC soit la plus compacte et légère que possible.

Jusqu'à présent, j'ai participé à quelques salons et à quelques Fun-flies, histoire de donner la chance au plus de monde possible d'essayer ça et je peux dire que les gens adorent ça. Les organismes aussi! ✈

Sud ouest de Colombie-Britannique (H) *suite de la page 15*

à Burlington (toujours en Ontario). J'en ai fait partie pendant de nombreuses années jusqu'à ce que mon travail m'amène dans l'Ouest. Une fois que les enfants sont partis de la maison, il y a environ cinq ans, je suis revenu aux maquettes télécommandées.

«Je suis membre de plusieurs clubs du bas continent. J'ai hâte de remplir mes fonctions de directeur de la zone H.» ✈

Vallée de l'Outaouais (G) *suite de la page 20*

bien, que ses adeptes sont très bien organisés et tout aussi bien gérés et qu'il représente ce que la nouvelle technologie peut offrir à notre passe-temps, en plus d'avoir une très grande influence positive auprès de notre jeunesse qui raffole de technologie.

J'espère sincèrement que vous vous voudrez assister à de telles courses à l'échelle local et que vous vous formerez la même opinion que moi. ✈

Alberta (A) *suite de la page 8*

lac. Des conteneurs marins servent de club house et de lieu d'entreposage.

La version du 25 août du Fun-fly de copies volantes de l'ERCS comprenait une variété de maquettes, des foamies aux jets. Ajoutez un kiosque de nourriture, des prix de présence, des objets promotionnels du MAAC en plus des séances de vol et de racontages de mensonges et vous obtenez de très beaux moments.

J'ai eu l'honneur de présenter son certificat Leader au président de l'ERCS, Muryl Marler. D'après les applaudissements et les commentaires positifs à l'endroit de Muryl avant et après la présentation, j'ai constaté que cette reconnaissance était tout à fait justifiée. ✈

Nord de l'Ontario (F) *suite de la page 18*

VOL CIRCULAIRE
Trois de nos membres « expérimentés » ont effectué leurs débuts en aéromodélisme (comme plusieurs autres) à l'aide de maquettes de vol circulaire. Cet été, nous avons fait revivre ces souvenirs d'enfance! Même si la saison a été lente à démarrer, nous avons sorti nos maquettes à propulsion 0,049 des boules à mites, nous en avons construit de nouvelles et nous avons une fois de plus fait rougir nos Cox Babe Bees et Black Widows dans la vallée, vers la fin de la saison.

Nous saurons mieux nous préparer en prévision de la prochaine saison!

VOL INTÉRIEUR

Pendant les mois d'hiver, il nous fait plaisir de faire équipe hebdomadairement avec les Soo Modellers pour une séance de vol intérieur à Sault-Sainte-Marie jusqu'à ce que le temps chaud revienne.

Le Club Far Valley MFC ne possède pas son propre site Web, mais vous pouvez en savoir plus long en consultant soomodellers.ca. Vous trouverez notre canal YouTube en effectuant la recherche «Far Valley» (en un seul mot).

Je transmets mes meilleurs souhaits à mes collègues membres de la zone Nord Ontario! ✈



Aircraft Modelers Research

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

HALIFAX MK III



By John Dennier

In choosing a model we often tend to seek one that has a special personal significance. Such is the case of Dave Shaw of Comox BC, a member of the Radio Control Aircraft Association, Comox Valley.

His Father in Law served as a member of 427 Sqn., RCAF in 1944 as a bomb aimer in a Halifax Mk III. Dave chose to build a model of the precise aircraft in which he flew. This endeavour was not confined to the production of a model but involved research in the UK which included contact with Rob Taylor, the nephew of the crew's wireless operator, a visit with the sole surviving crew member, the flight engineer Harry Taggart, and a trip to RAF Elvington.

Elvington was a Bomber Command airfield close to the city of York which is now a museum that houses an extensive collection of aircraft among which is one of the few remaining examples of the Halifax. The objective of the visit was to collect data, pictures and to allow his wife Susie to see what her Dad did during the war.

Dave's Model is of Halifax Serial Number MZ819, call sign "S" Sugar, a new aircraft, which was allocated to it's crew in 1944 after their original aircraft was lost with a replacement crew while they were on leave.

This lucky aircraft, and equally lucky crew, survived nineteen missions together, the crew surviving 34 missions in total. The aircraft was to continue it's sterling service to the end of the campaign despite the unfavourable odds of fifty percent losses by Bomber Command. All the more reason then to produce a model of high quality and exceptional finish.

Dave toiled on the project for four years with a craftsman's attention to detail, all the more focused given that it was only his second build. The model is a Tony Nijhuis design at one twelfth scale resulting in a one hundred four inch wingspan and seventy seven inch length.



The original Halifax crew 1944. l to r Arthur Taylor (Wireless Operator), Neil Martin (Bomb Aimer and Father in Law), Harry Taggart (Flight Engineer), Nick Markin (Mid upper gunner), Mac McLeod (Navigator), Al Spilloway (Rear Gunner), Murray Marshall (Pilot aka Skipper).



From left, Rob Taylor, nephew of the Halifax's wireless operator, Harry Taggart, flight engineer and sole remaining crew member, and Dave Shaw.





Dave wins First place and overall best aircraft

Electric power was chosen over the gas power of Mr. Nijhuis prototype and employs four 590 KV motors energized by individual 4S 500mah batteries via 80 amp ESC's. The batteries are arranged in a cluster and located in the bomb bay.

Landing gear, vac formed perspex appendages, and engine nacelles were acquired from the UK. Scale Pilot and crew members are visible in the model including, of course, the all important Bomb Aimer. Landing gear retracts are pneumatically operated.

All Up Weight is thirty-one pounds, which led to some serious thought as the plan stated a finished weight of 23 Lbs. The question of watts per pound exercised the brains and experience of several club members as none of us had previously built a four prop aircraft. However, the tried and now trusted 100 watts per pound or as near as could be got to it was relied upon and as it happens all went well.

Builders will appreciate that construction of a model is a straightforward formality compared with accomplishing a convincing finish. This process can be more time consuming and fraught with complexity and frustration than any other part of a project.

Dave managed to pull off an exceptional finish utilising fiberglass cloth bonded with Zpox resin. This was primed with Kilz. A top coat of Behr Latex being sprayed on. This resulted in a seamless combination of colours to represent the complex upper surface camouflage and dark lower fuselage.

The Centre of gravity for the first flight was located at the design point per drawing and the club Chief Test Pilot, the renowned Mike McCrindle, was handed the transmitter for the maiden flight.

The aircraft was accelerated to Take Off before a hushed and attentive audience. Climb out was text book and trims were applied. An uncomfortably nose heavy condition was revealed combined

Date	Time	Location	Time
8-1-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:20
8-2-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:25
8-3-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:30
8-4-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:35
8-5-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:40
8-6-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:45
8-7-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:50
8-8-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	4:55
8-9-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:00
8-10-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:05
8-11-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:10
8-12-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:15
8-13-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:20
8-14-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:25
8-15-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:30
8-16-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:35
8-17-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:40
8-18-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:45
8-19-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:50
8-20-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	5:55
8-21-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:00
8-22-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:05
8-23-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:10
8-24-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:15
8-25-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:20
8-26-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:25
8-27-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:30
8-28-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:35
8-29-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:40
8-30-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:45
8-31-44	10:00	Ft. Marshall, B.A.	6:50
MONTHLY TOTAL		51:30	
GRAND TOTAL		436:00	

Ops Log Book Page for August 1944



Advisors Tom Feenstra (Motor and prop testing), Dave Shaw, John Dennier(Prop Testing and general advisor), Mike McCrindle (Expert flier and Test Pilot), Stew Drummond (Teacher for construction and finishing techniques)



with marginal elevator authority. However, a safe landing was accomplished by a hearty application of power at the threshold to bring the nose up to a suitable landing attitude. A great sense of relief was expressed from all involved especially from Mike and Dave whose heart rates took a few moments to subside to non threatening levels!

Further flights have been made following the appropriate adjustments and the model was the undisputed winner of the Joel Clarkston award at the club annual scale competition. It was refreshing to see such a fine model given the decline in model building which seems to have infected our hobby.

Transportation to the field presents a Chinese puzzle requiring an ingenious system of allocation in order to fit the various bulky items into Dave's SUV. Despite this, club members are looking forward to seeing this wonderful model continuing to make its convincing rounds of the circuit at our Merville airfield.

This is also the story of the enthusiasm shown for this project by veteran club members. Dave wishes to acknowledge the support received from club members: Tom Feenstra (Motor and prop testing), John Dennier (Prop testing and general advisor), Mike McCrindle (Expert flier and Test Pilot), Stew Drummond (Expert builder and teacher for construction and finishing techniques), and Frank McCrindle who gave advice and support for his first build which carried into the Halifax project.

This build would not have succeeded without their valued input. ✈

KORC SCOUTS DEMO



Several Kelowna Ogoopo Radio Control volunteers attended the First Bear Rutland Scouts Fall Jamboree, at the Joe Rich Sportsman Association grounds, to demonstrate radio control aircraft and flying. Being that there were 50 plus Scouts, the leaders broke that down to smaller groups of about 10 each so the KORC R/C members could give a bit better individual attention to each group. The groups were shown how the aircraft receivers were bound to each aircraft, how the control surfaces worked and what each control did to the aircraft in flight.

Some of the models shown by Rick Dawdy were an electric Corsair, a nitro float plane and several night Vapours. Doug Ison brought and demonstrated a Radian glider, a Timber, and a DHC Beaver. Joe Walsh brought a 3D foamy aircraft, which he gave a full flying demonstration with. Indoors, Len Steg set up his Gryphon turbine jet and gave a full explanation on how it worked with a demonstration on the retract and braking operation. Then he took questions from the group who had many to ask.

Len also explained that KORC operates under strict safety guidelines established by MAAC, the national association which charters radio control club members



and clubs all across Canada and that the affiliation provides us with comprehensive liability insurance. Suzanne Perron, club secretary, was the official photographer and fielded questions about the club and MAAC.

At the end of the day; Len did a turbine start-up, full power run-up and shutdown. The scouts, leaders, and parents enjoyed this live demonstration. The end result was a full success.

This was the first time a demonstration of this type was given to this Scout group,

thanks to the clubs effort to interact with another community group.

We would like to thank the Scout organizers, Mike Fleming and Paul Meise for inviting KORC to their Fall Scout Jamboree and express our thanks and hope to make this a yearly gathering between our two organizations. Invitations will be extended to them next year to come out and join us at our fun flies. Hopefully this will help further interest in our hobby and bring more diverse flying models. ✨



ARADO

AR 234 BLITZ

by Jean Tardiff



The Arado Ar 234 Blitz was the world's first operational jet-powered bomber, built by the German Arado company in the closing stages of World War II. It was used almost entirely in the reconnaissance role, but in its few uses as a bomber it proved to be nearly impossible to intercept.

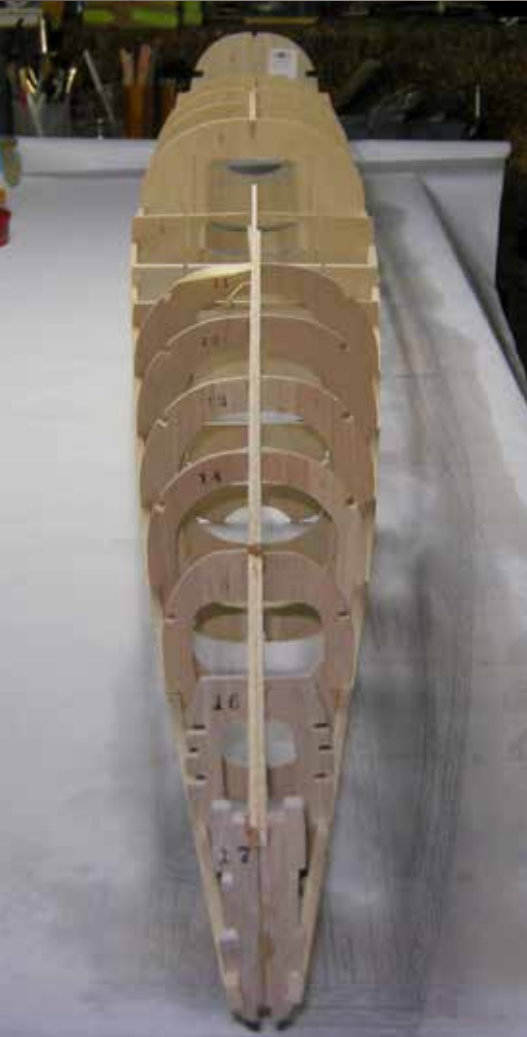
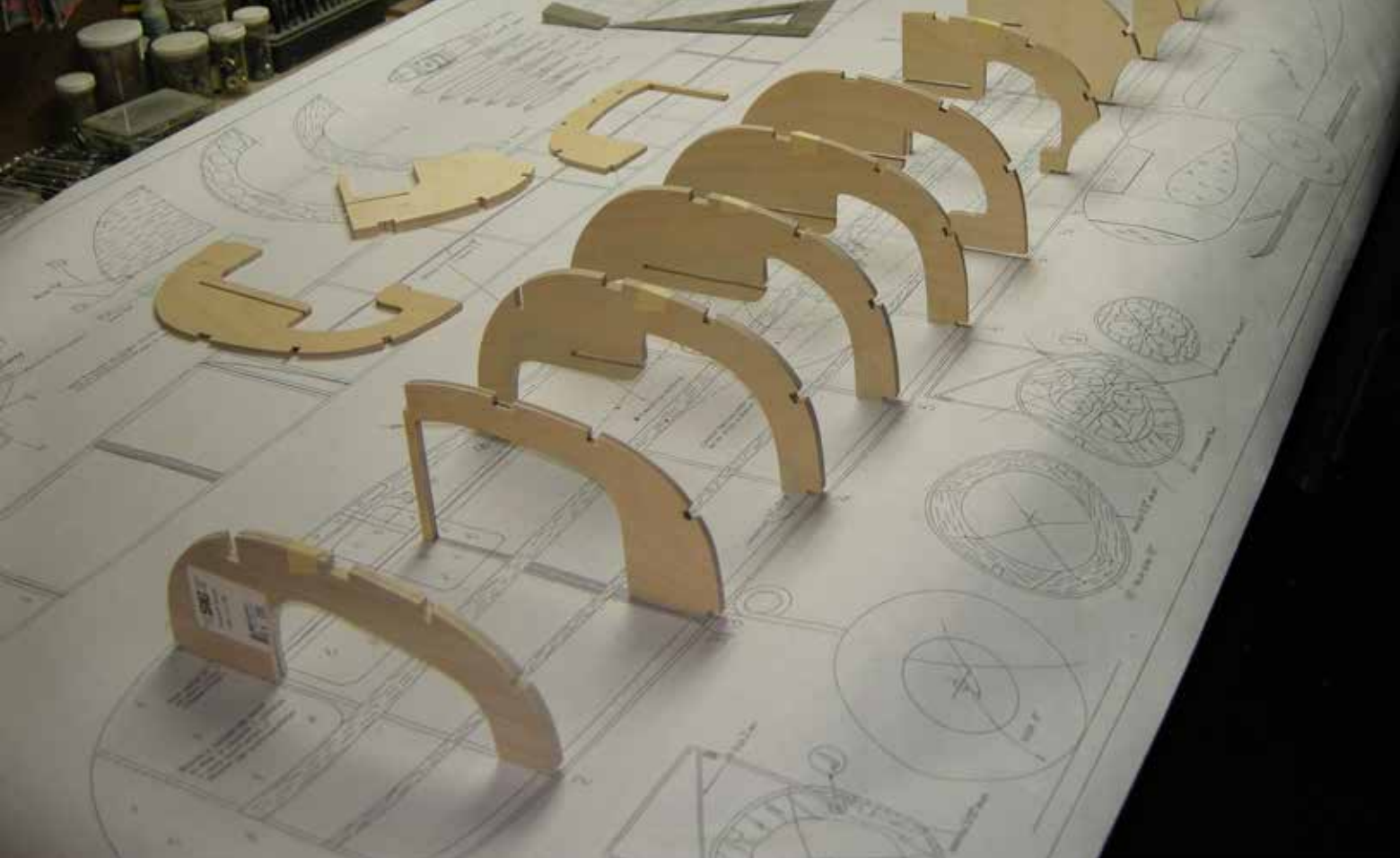
I built this Luftwaffe Arado 234 B from Casa Da Balsa plans for the four engined Arado 234 C, modifying it to only two engines. Because of this, the nose looks more like the 234 C model but its dimension is the same.

The build is conventional balsa and plywood, covered with Solartex and nitrate dope for flying surfaces. The fuselage is covered with 3/4 oz. Fibreglass and resin. The camouflage paint was down with Krylon spray cans.

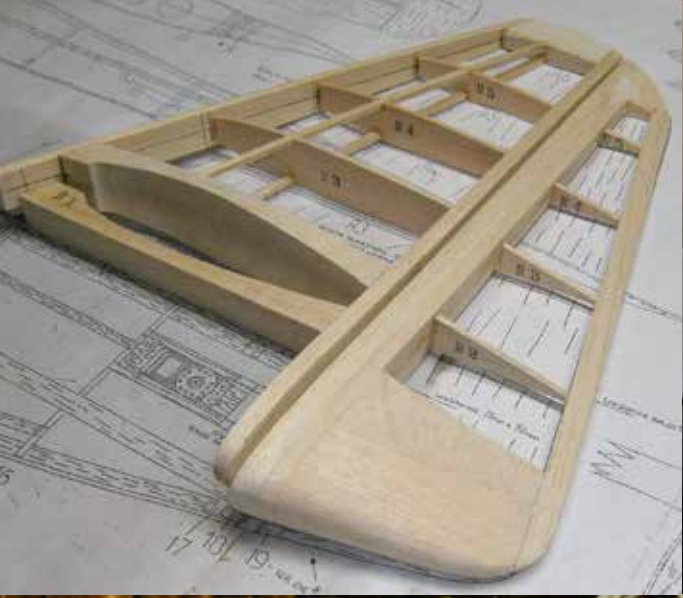
The model uses two Aeronaut 3000/110 mm turbo fan with two Typhoon 700-83 1495 KV electric motor running on twin 10S-5000 Lipo packs for each engine, producing 3000 watts/85 amps at full throttle.

The plane has a 92 in. wing span, 83 in long fuselage, weighing in at 22.5 pounds plus 6.5 pounds for the batteries for a flying weight of 29 pounds. ✈









GREAT HOBBIES

stevens™ aeromodel



Stevens Aeromodel creates some of the highest quality laser cut balsa model kits on the market today.

Choose from park flyer aircraft for outdoor flight, or choose the UM series for a perfect indoor aircraft. There's even a great air boat kit should you have a spare power system and wish to try something a little different!



Ace 100 Kit

- Hand selected AAA balsa
- Precision laser-cut parts
- Hardware; push-rods, control horns, landing gear wire, and wheels
- Full size detail sheet including trim templates

Wingspan: 24in · Wing Area: 100sq in · Weight: 2.25oz

SAKACE100 — Ace (100) Laser-Cut Kit

stevens™
aeromodel



SportyRC Trainer Kit

- Basic trainer teaches building and assembly skills
- Tab & Notch construction
- Laser cut parts
- Stable and predictable flight

Wingspan: 37in · Weight: 14oz · Radio Req.: 3+ch

SAKBBMF003 — SportyRC Laser-Cut Kit

stevens™
aeromodel



SquareOne Kit

- Laser-cut parts package
- Strip wood stock
- Comprehensive hardware package
- Full size plans and construction article.

Wingspan: 60in · Wing Area: 350sq in · Radio Req.: 3+ch

SAKBBMF008 — SquareOne Laser-Cut Kit

stevens™
aeromodel



Pacemaker 100 Kit

- Hand selected AAA balsa
- Precision laser-cut parts
- Hardware; push-rods, control horns, landing gear wire, and wheels

Wingspan: 27.25in · Weight: 2oz · Radio Req.: 3+ch

SAKPMKR100 — Pacemaker 100 Nostalgic RC Old Timer

stevens™
aeromodel



SE5a Ultra Micro Kit

- Precision laser cut parts
- Full size plan set
- Photo illustrated step-by-step assembly instructions

Wingspan: 14.5in · Length: 11.5in · Weight: 1.6oz

SAKSE5AUM — SE5a UM Kit

stevens™
aeromodel



Clipped Wing Tailorcraft UM

- Precision laser cut parts
- Full size detail sheets with markings template
- Photo illustrated step-by-step assembly instructions

Wingspan: 19.25in · Length: 14.5in · Weight: 1.6oz

SAKTCRAFTUM — Clipped Wing Taylorcraft UM Kit

stevens™
aeromodel



Pietenpol Sky Scout Kit

- Precision laser cut parts
- Full size detail sheets with markings template
- Photo illustrated step-by-step assembly instructions

Wingspan: 19.25in · Length: 14.5in · Weight: 1.6oz

SAKSSCOUTUM — 1928 Pietenpol Sky Scout UM RC Kit

stevens™
aeromodel



1/2 Nieuport Ultra Micro Kit

- Precision laser cut parts
- Full size detail sheets with markings template
- Photo illustrated step-by-step assembly instructions

Wingspan: 16.5in · Length: 15in · Weight: 1.75oz

SAKNIEUPORTUM — 1911-1/2 Nieuport UM Kit (Toon)

stevens™
aeromodel



Waterboard Air Boat Kit

- Hardware, including Control Horns, and Control Linkage
- Laser Cut Neoprene Gaskets
- Photo-illustrated assembly manual.
- Winter fun on the snow, Summer fun on the water!

Length: 21in · Beam: 7.25in · Hull Type: Flat Bottom

SAKWBOARD — WaterBoard Electric RC Airboat Kit

stevens™
aeromodel



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



Batteries, charge leads, radio accessories and more.



DU-BRO

Du-Bro has been in the game for as long as we can remember! From push rods to wheels & tires to screws and bolts tool and fuel line, Du-Bro keeps you in the air.



major decals

Major Decals manufacture "A+" quality decals for the flying model enthusiast. Quality water slide & pressure sensitive decals for your next scale model



Harry Higley: Give your airplane a scale look with a selection of Safety Spinner propeller nuts. Super useful hobby specific tools to help in your build, too!



SIG Manufacturing isn't just aircraft kits, they also supply aircraft dope, finishing supplies and the classic "gas passer" field box



BEACON

Essential adhesives for all model aircraft construction types including wood, fiberglass, foam, and plastic!



HUGE SELECTION AIRCRAFT KITS IN STOCK!



Building a Great Hobby

Aeromodelling 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!

2017 Capitol Cup Space Modelling Competition



Taras' S2/P model drifting down on its parachute after launch. An onboard device was used to trigger parachute deployment just at the right altitude for the model to drift down and land after 60 seconds of flight. The long shock cord allows the carrier section to land first and then allow the now lightened top (payload) section to slow down even further before touchdown. Some of the tree hazards on the launch range are seen in the background. Landing in a tree is not good in this event as the same model must be flown three times. After the third flight, the payload is inspected. If it is undamaged, your flight scores are totalled and your position is ranked; otherwise, the you are disqualified from the event.

Submitted by: 2017 Capitol Cup - Canada Space Modelling Team

INTRODUCTION

The 2017 Capitol Cup Space Modelling competition was held September 16-17, 2017 in Manassas, Virginia. This was a World Cup competition sanctioned by the FAI. The World Cup events held were S4A Rocket Glider Duration, S6A Streamer Duration, S8E/P Radio Controlled Rocket Glider Duration and Precision Landing and S9A Gyrocopter Duration. Two Open International events were also held; namely S3A Parachute Duration and S2/P Precision Fragile Payload.

This was the first time two FAI World Cup events were held in North America in the same year - the first being the CanAm Cup held July 28-30 held in Michigan. This gave us a chance to earn more FAI standing points for 2017 and boost our year end standings. European space modellers always have an advantage over us in this respect due to the greater number of contests held each year throughout Europe.

The meet was threatened by Hurricane Jose moving up the East coast towards the contest area. Fortunately, it did not affect us and an excellent meet occurred.

OVERVIEW

The meet was staged on the grounds of the Great Meadow Outdoor Centre, a 380-acre equestrian facility. The field has also been used as the launch range for the annual Team America Rocketry Challenge (TARC) - a rocketry competition held for American high school students.

The field poses some flying challenges with its picturesque rolling hills and areas of tall trees. As a result, the strategy was to fly good enough to place but not so good (no "max") to have your model drift

away or land in the down range trees.

A six person team represented Canada, with at least one member of our team competing in each event and Taras Tataryn served on the international Contest Jury. Saverio Prato and Peter Cook entered to fly in S3A, S4A, S6A and S9A. Taras Tataryn entered to fly in S2/P, with Peter Cook replacing Taras on the Contest Jury for the S2/P event. Richard Duczmal and Kevin McLeod entered to fly in S8E/P. Richard and Kevin assisted with range duties on Day 1. Peter and Saverio assisted with range duties on Day 2. Lucy Prato helped on both days to track and recover models, for which we were very grateful. The team helped each other detect the strongest thermals to maximize flight durations.

The meet started Friday evening with the technical inspection and registration of models and motors. A visit with our US space modelling friends closed out the evening.

We flew three rounds of S3A, S4A, S6A and S9A from 8:00 AM to 18:00 PM on Saturday. Each round lasted 45 minutes. This translated into Saverio and Peter making 12 flights over a 10 hour day - a busy day indeed.

A banquet was held Saturday evening at the Aurora Flight Sciences facility in Manassas Virginia. Dr. John Langford, the CEO of Aurora Flight Sciences and a long time space modeller, opened his facility for this event.

Following the banquet, the medals were awarded to the winning day one competitors. An excellent talk on the 2017 FAI European Space Modelling Championships just held in Poland was also given by Mike Nowak and Matthew Berk who attended the meet as members of a US team. They provided information on the launch range and the competition to be expected at the 2018 FAI World Space Modelling Championships scheduled to be held Poland.

On Sunday we flew three rounds of S2/P from 9:30 AM until 11:45 AM, and 5 rounds of S8E/P from 10:00 AM until 12:30 PM. Each S2/P round was 45 minutes in length while each S8E/P round lasted 30 minutes - another busy schedule.

The awards ceremony for day two was held on the field at the to close out the competition. After the exchange of good-byes, we packed up to return home with more experience in hand.

S3A

This is a parachute based duration event with a “max” time of 180 seconds. Three flight rounds are allowed, with total time of all three flights deciding your score.

Generally this is first event staged due to lower thermal activity early in the morning. This places more emphasis on model performance and picking the best thermals available.

Saverio’s first flight returned a very good time. Unfortunately, his second flight was disqualified due to a parachute deployment failure. His third flight was qualified improving his final score. He missed placing in the top three by 25 seconds.

Peter suffered three parachute deployment failures and subsequent flight DQ’s. The 28 Lb Kevlar shock cord used in his model snapped in the first two flights, and the replacement parachute used in flight three failed to open. The former problem was probably due to too tight a seal created by the ejection charge plug used to protect the parachute from the engine’s ejection charge gases. The overpressure in the body tube then ejected the nose cone and parachute with so much force, the cord broke. In round three, the ejection charge plug was sanded slightly to slide even more smoothly inside the body tube. The parachute was also swapped out for a smaller and lighter 500 mm parachute which would not stress the shock cord as much during deployment.

The shock cord did not break; however, the fibres in the parachute lines probably snagged together during packing such that the very light mylar parachute could not catch any air to inflate. More attention in the future will be given to the packing of the parachute lines to ensure this won’t happen again.

The final results were:

S3A - nine competitors

Saverio Prato 4th Place - 303 seconds (206+0+97)

Peter Cook Last Place - 0 seconds

S4A

This is a duration event with a “max” time of 180 seconds. Three flight rounds are allowed, with total time of all three flights deciding your score. Both Peter and Saverio used scissor-flop wing designs.

During pre-contest model testing, Peter was able to delete around 2 grams of turn weight on the wing tip by adjusting the rotation stop of the wing to induce a right glide turn. Such pre-contest experimentations can be very beneficial as this simple configuration

change lightened the model by 15%.

In round one, Peter’s model had a slight but continuous stall hurting his flight time. Peter had a good round two flight after re-trimming his model. As if radio controlled, his free-flight model performed four perfect 90 degree turns to remain within sight of the timers stationed in the launch pad area. Expectations were high for a good round three flight, however, the wing did not scissor open.

This had never happened before and of course, the wing deployed as soon as his model touched down!

His model possibly sat on the launcher in the hot sun too long which weakened the wing actuator. His flight was disqualified and dropped him into fourth place.

Saverio’s model had either poor glide trim or wing deployment problems.

Much work still needs to be done to improve both flight times and performance consistency. The final results were:

S4A - 10 Competitors

Peter Cook 4th Place - 171 seconds (52+119+0)

Saverio Prato 6th Place - 37

seconds (10+27+0)

S6A

This is a duration event with a “max” time of 180 seconds. Three flight rounds are allowed, with the total time of all three flights deciding your score. Models must deploy a streamer recovery device of at least 10:1 Length to width ratio.

Both Saverio and Peter had three qualified flights each. Saverio’s second flight caught the edge of thermal; however, our other flight times suggest we missed any thermals that may have been present, but the results show we weren’t alone.

The final results were;

S6A - 12 Competitors

Saverio Prato 1st Place 250 seconds (72+114+64)

Peter Cook 2nd Place 227 seconds (84+77+66)

S9A

This is a duration event with a “max” time of 180 seconds. Three flight rounds are allowed, with total time of all three flights deciding your score. Models must deploy a self-rotating, lift creating device after engine burnout to ensure safe recovery of the model.

Both Saverio and Peter had three qualified flights each. Saverio’s model attained a “max” in Round 2!

The final results were:

S9A - 9 Competitors

Saverio Prato 1st Place 446 seconds (106+180+160)

Peter Cook 6th Place 194 seconds (86+37+71)

S8E/P

This is a radio-controlled glider event. Models are launched vertically powered by an engine having a specific total impulse.



A Happy Team Canada with our medals; From Left to Right - Taras Tataryn: Gold S2/P, Saverio Prato: Gold S6A, Gold S9A, Overall Second Place, Kevin McLeod: Bronze S8E/P, Peter Cook: Silver S6A. The storm clouds from Hurricane Jose can be seen in the background.

Different S8 classes have different total impulse levels. After engine burnout, the model may be allowed to coast upwards for additional altitude. The pilot will then pitch down the nose to begin the glide phase of the competition. After 360 seconds, the contestant must land the model safely on a designated ground target. Land too early or late and you lose points. Miss the target and you lose points too. The maximum score is 1000 points per round.

Richard's R/C system was damaged beyond repair during the flight preparation due to a reversed electrical connection. This left Kevin as the sole Canadian S8E/P competitor.

Kevin did very well in rounds two and four. His round one flight performance was affected by the poor thermals in the morning. As the day progressed and the thermals improved, he was able to pilot his slightly heavy model into good thermals and to better times.

The final result was:

S8E/P - 4 Competitors

Kevin McLeod 3rd Place 4005 Points
(513+988+732+995+777)

S2/P

This event is a set altitude and duration event where models must fly to an altitude of exactly 300 metres and remain aloft for 60 seconds while "safely" flying and landing a fragile 'astronaut' (grade "a" hen's egg) undamaged. Three flights are required. Altitudes are measured by an onboard electronic altimeter. A perfect score is "0" points.

From flight to flight, Taras was able to improve his model's performance by adding or removing a few grams of ballast to zero out errors in altitude and flight time.

The final result was:

S2P - 6 Competitors

Taras Tataryn 1st Place 71 Points (30+29+12)

CONCLUSION

When the FAI World Cup Points were tallied at the close of the meet, Saverio Prato placed second overall just 12 points short of a tie for first place.

The Capitol Cup closed-out our best season of space modelling competition.

Our 2017 FAI International Rankings based on the two World Cups we competed in are:

Total World Cup Competitors: 507

ŽITŇAN Michal ml. (A Junior Competitor!)

Rank: 1 / 904 Points / Country: Slovakia

Peter Cook Rank: 131 / 433 Points

Saverio Prato Rank: 144 / 408 Points

Kevin McLeod Rank: 310 / 152 Points

Richard Duczmal Rank: 500 / 0 Points ✈️



Above: Taras is shown signalling the Launch Control (LC) and Range Safety (RS) Officers that his S2/P model is ready to be launched. Only competitors decide when their model is to be launched. When the launch signal is seen, the RS Officer verifies the launch area is "safe", and then instructs the LC Officer to begin a 5 second countdown and launch the model via the central Firing Control System - just like at the "Cape".

Opposite Page, clockwise from top: As if cradled by the clouds, Kevin McLeod's S8E/P model makes a landing approach to its landing target. Its tail surfaces are inverted to clear the exhaust plume from the engine mounted on top of the nose of his model.

Richard and Kevin preparing their models and R/C gear for the multi-round S8E/P competition.

Touchdown! Kevin's model is shown near the landing target on the right. When the model lands, the contestant's two assigned timekeepers stop timing, average their times and measure the distance from the model's nose to the centre of the landing target. A point is lost for each 10 cm landing error.

Kevin's model is shown in this picture just before launch. The model has left and right outboard spoilerons for descent and roll control in addition to the control surfaces on the inverted V-tail. Just like any other space model, S8E/P models are launched vertically from a launch pad. The pad initially guides the model up while the fins or other control surfaces are ineffective due to the model's slow air speed. The pilot's skill is then tested to find and fly the model into a thermal, keep it aloft for 360 seconds and then make a pinpoint, safe landing on the competitor's assigned landing target.



2018 GREAT GRAPE GATHERING



Drake hook launches his E-36 model at the Great Grape Gathering.

By Jetty Litschi, with contributions from Roy Smith.

Because of a family emergency in the UK, Roy Smith, who usually acts as manager for the GGG, was unable to attend. Management this year was taken over at the last minute by a team including Jim Moseley, Jerry Litschi, Ruth Ann and Brad Bane, and others. Lyle Whitford was the CD and dealt with all of the AMA paperwork, etc., as well as any on-field questions.

FRIDAY THE 7TH

A bit of a rough start for the replacement management team.

Lyle Whitford was a big help making sure all the bases were covered. Unfortunately there was a Northeast wind requiring the flights though the narrow stretch behind the Hangar.

Maxes were reduced to 90 seconds in order to keep the models on the field as much as possible.

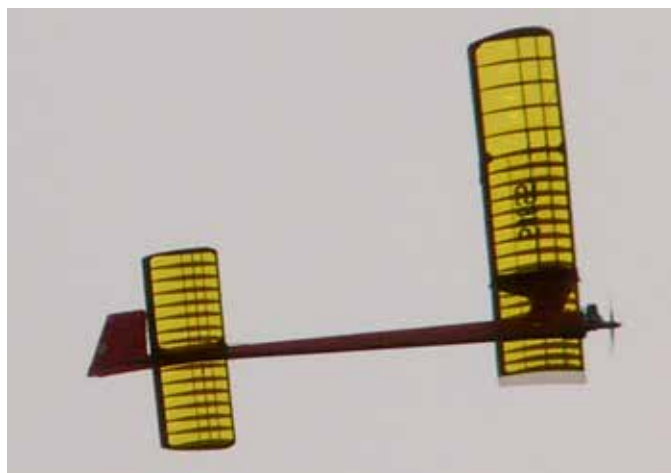
P-30 was a hotly contested event, due to the reduced max. Vic Nippert took first place with 10 maxes. With Tom Juell and Bob Clemens tied for Second place with 8. When I informed Bob Clemens of the tie, Bob said he didn't want to do a fly-off, if Tom agreed, he would take whichever place had white wine as the prize. Therefore Tom Juell was 2nd and Bob Clemens 3rd.

The wind held the Northeast direction all day, and stayed rather lighter than forecast.

SATURDAY THE 8TH

The day dawned cloudy and cold. The same northeast wind only this day it matched the forecast speed.

A little added fun in that the dairy farmer was harvesting the grass from the field we fly on.



A Dixielander in flight at the Great Grape Gathering

The flyers of the "High Performance Power" models decided to sit the day out, but the Vic Smeed event went on as planned since they are slower flyers. Three stout souls flew: Campbell Blair, Jim Smith, and Robert Blair.

A first I believe for the GGG, we had two E-36 flyers from the Brooklyn Skyscrapers join us. Drake Hook and Yuda Avla.

The FAC scale models and the HL/CL and Bungee gliders seemed to do well. Due to the wind though, even with a 90 second max the retrievals were long and they were unable to fly

all their events. That being the case all unflown events were carried over to Sunday.

We again had an unofficial Ebenezer event this year. Since there was a prize for best looking model, A concours was held at Heather's BBQ after flying. On display were 12 models in all, including a Flying fish and a Bumblebee?

The event seemed to be well received with everyone casting a vote. Campbell Blair took "Best of Show" with his Albatross.

We also presented this year's Great Grape Angel to Teena Nippert, a most deserving woman besides being a tremendous help to Vic.

SUNDAY THE 9TH

A more favorable East wind was forecast for Sunday but I could not move the flight line as far East as I had hoped. Trying to beat the rain that was called for on Monday, a crew showed up to harvest the potatoes to the east of us.

The wind varied from North to East throughout the day. Finally settling into a Northeast wind late in the day. At least the wind was flyable, with the power flyers competing in 1/2A Classic Gas. It was



Dave Acton launching his model.

a duel between Brad Bane and Joe Mollendorf, flying identical models and running neck and neck until Brad's model hit a couple of hard bumps from the turbulence and D/T'd early.

SAM small rubber stick was the hot event, which turned onto a gunfight between Dave Acton and Dave Pishnery. Dave Acton took the win with 8 maxes when Dave Pishnery's 7th flight hit a boomer thermal. The model was last seen still climbing as it passed over the Genesee River into the west.



Jerry Litschi with his prize of maple syrup for SAM Large Fuselage.

Sunday was flight day for the Ebenezers. Total of three flights would determine the winner. Jim Smith won with his Thomas-Morse Scout.

Heather Mollendorf did another great job with the Saturday repast in Swanson Hall, part of the NWM complex. Thank you for a job well done Heather. Two door prizes were awarded – each being a coffee mug emblazoned with the crests of the WNYFFS and SAM 86, and carrying the GGG 2018 insignia – making them rarities – the only two that exist in the world! Winners were Dom Algieri and Jim Smith. Swanson Hall is made available to us for the BBQ dinner by the National Wartime Museum, for which we are very grateful for everyone who came to join us for the weekend. I truly cannot express my feelings of joy. When I stop for a minute to look over the flight line, it makes all the effort that goes into running a contest totally worth it. ✈



Campbell Blair launches hi Tomboy.



Paul Morris with his D-7 Ebenezer.

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

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

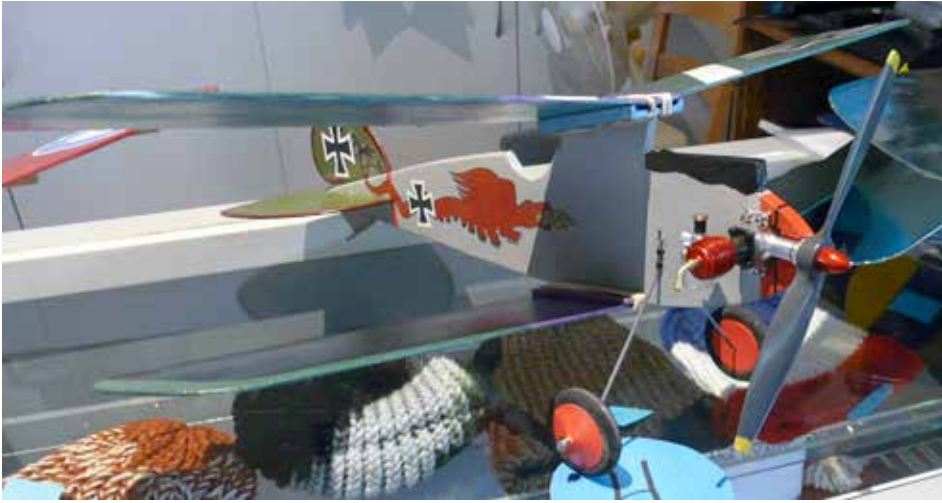
QUESTIONS AND RESERVATIONS:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca
or 905-235-6637

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays at the Door
Vendor Payments made to: Aurora Model Aircraft Club
525 Rosarke Place
Newmarket ON L3Y 8S9
E.M.T. or P.Y.P.A.L. also accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

805 SQUADRON MODEL FLYING CLUB

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

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



A Dixielander in flight at the Great Grape Gathering



Paul Blair and his Senator.

SAM, NFFS, and AMA RESULTS

First | Second | Third

P30 – 10 flew
Vic Nippert | Tom Juell | Bob Clemens

C Nostalgia Gas – 1 flew
Brad Bane 180

A/B Classic Gas – 2 flew
Joe Mollendorf 270 | Ruth Ann Bane 180

.020 Replica/¼A Nostalgia Gas – 3 flew
Mark Rzacda 249 | Brad Bane 142 | Robert Blair 90

Senator – 1 flew
Robert Blair 215

E-36 – 2 flew
Yuda Avla 148 | Drake Hook 112

Vic Smeed – 3 flew
Campbell Blair 151 | Robert Blair 96 | Jim Smith 78

36" Bungee Glider – 4 flew
Vic Nippert 174 | Jim Smith 118 | Dave Pishnery 67

SAM Small Stick – 3 flew
Dave Acton 720 | Dave Pishnery 630 | Dom Algieri 224

Cloud Tramp – 4 flew
Vic Nippert 263 | Jerry Crawmer 209 | Lynn Miller 196

½A Classic Gas – 2 flew
Joe Mollendorf 450 | Brad Bane 425

E-20 – 4 flew
Jim DeTar 238 | Mark Rzacda 180 | Joe Mollendorf 125

A Nostalgia Gas – 1 flew
Jim Smith 90

SAM Small Fuselage 5 flew
Howard Koverman 252 | Matt King 238 | Dom Algieri 204

Mulvihill/Unlimited Rubber - 2 flew
Tom Juell 270 | Dave Pishnery 262

Nostalgia Rubber – 2 flew
Bob Clemens 240 | Howard Koverman 138

HL/CL Glider – 6 flew
Joe Mollendorf 170 | Vic Nippert 156 | Dave Pishnery 155

Unlimited Towline Glider – 2 flew
Brad Bane 90 | Dave Pishnery 46

SAM Large Fuselage
Jerry Litschi 94

Flying Aces Club Results

First | Second | Third

No-Cal Scale – 5 flew
Jim DeTar 417 | Vic Nippert 261 | Bob Clemens 240

WWI Combat – 3 flew
Matt King | Jim DeTar | Campbell Blair

Simplified Scale – 4 flew
Matt King 265 | Jim DeTar 214 | Mark Rzacda 142

Golden Age Scale – 5 flew
Jim DeTar 254 | Vic Nippert 206 | Matt King 193

WWII Combat – 5 flew
Mark Rzacda | Matt King | Vic Nippert

Embryo Endurance – 6 flew
Jim DeTar 270 | Mark Rzacda 266 | Jerry Crawmer 261

Dime Scale – 6 flew
Jim DeTar 243 | Vic Nippert 172 | Howard Koverman 163

Combined Race Planes Combat – 3 flew
Matt King | Mark Rzacda | Jerry Crawmer

Half Wakefield – 4 flew
Jim DeTar 243 | Jerry Crawmer 231 | Lynn Miller 196

2 Bit + 1 Old Time Rubber – 5 flew
Mark Rzacda 253 | Jim DeTar 242 | Dom Algieri 220

Trophy Results

First | Second | Third

Don Reid Memorial Trophy (Highest Gollywock)
Dave Acton 720 | Dave Pishnery 630 | Dom Algieri 224

John Magee Memorial Trophy
Mark Rzacda | Matt King | Vic Nippert

Jim Anderson Memorial Trophy (Highest Aggregate – Rubber)
Dave Pishnery 1242 | Tom Juell 1080 | Bob Clemens 960

Bob Gordon Memorial Trophy (Highest Aggregate – Power)
Brad Bane 747 | Joe Mollendorf 720 | Mark Rzacda 249

Jack McGillivray Achievement Award (Grand Champion – FAC)
Jim DeTar 37 | Mark Rzacda 21 | Matt King 19

MAAC Can-Am Free Flight Trophy (Grand Champion – ESFFC and GGG)
Dave Pishnery 27 | Joe Mollendorf 27 | Vic Nippert 24

2018 Shuswap Lake Fall Classic

Photos by Les Isted











Get Protected And Save!

Aon and The Model Aeronautics Association of Canada have partnered to offer all members great savings on discounted home and auto insurance coverage.

And as an added feature, you'll receive Model Aircraft coverage with your residential insurance policy on premises and in transit to and from flying sites (not while being flown.)

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539 and speak with an Aon broker
Office hours: Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

- Group purchasing power
- Model aircraft coverage included with residential policies
- Convenient payment options - no service fees
- Claims advocacy
- Coverage options for all of your insurance needs
- And more...

At Aon, it's our goal to ensure you receive the proper protection to fit your lifestyle. As a broker, we offer more products and make insurance easy. Most importantly, getting an insurance quote with Aon is simple, convenient and only takes a few minutes.

Model Aircraft coverage:

- Covered under Residential Insurance policy on premises and in transit to and from flight sights (not while being flown)
- Subject to \$1,000 deductible
- Model aircraft under the Transport Canada guidelines of a model aircraft (weight limit of 35kg and use for recreational purposes only), limit of coverage is subject to the contents limit on the policy
- Peril required to be insured for coverage to apply to model aircraft. ie. If earthquake coverage is not on your policy, your model aircraft isn't covered if there is an earthquake loss

Visit www.maac.aon.ca for your quote.
It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

Aon et la Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) ont établi un partenariat pour permettre à tous les membres de réaliser d'excellentes économies grâce à une couverture d'assurance habitation et automobile collective à taux réduits.

De plus, vous recevrez une couverture pour les modèles aéronautiques en vertu de votre police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol).

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.
Heures de bureau : de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

- Pouvoir d'achat de groupe
- Couverture pour les modèles aéronautiques incluse dans les polices d'assurance habitation
- Options de paiement pratiques – pas de frais de service
- Représentations relatives aux réclamations
- Options de couverture pour tous vos besoins en assurance
- Et plus encore...

Chez Aon, notre objectif est de nous assurer que vous bénéficiez d'une protection qui correspond à votre mode de vie. À titre de courtier, nous offrons plus de produits et simplifions la souscription d'assurance. Et surtout, obtenir une soumission d'assurance auprès d'Aon est simple, pratique et ne prend que quelques minutes.

Couverture pour les modèles aéronautiques :

- Couverture en vertu de la police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol)
- Sous réserve d'une franchise de 1 000 \$
- Modèle aéronautique selon les lignes directrices de Transport Canada relatives à un modèle réduit d'aéronef (limite de poids de 35 kg et utilisation à des fins de loisirs uniquement), limite de protection assujettie à la limite applicable au contenu indiquée dans la police
- Nécessité d'assurer le risque matériel pour que la couverture s'applique au modèle aéronautique

Par exemple, si votre police ne couvre pas les tremblements de terre, votre modèle aéronautique ne sera pas couvert en cas de perte à la suite d'un tremblement de terre.

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

INSURANCE ADVISORY GROUP

Tony Eberts - 79936

Committee Chair

Tony.Eberts@aon.ca

The MAAC Insurance Advisory Group, composed of members who have a background in insurance, is tasked by the Executive with making sure that MAAC, and its members, have the insurance coverage they need.

Home insurance policies in the past provided coverage for models and supplies at home and en-route to the flying field, but there never was 'in flight' coverage for the models. However, over the past year, we have had a number of enquiries from members who told us that their home insurance renewal policies no longer

provided coverage for their models, in some cases not even their model supplies at home.

When we looked into the problem, we found out that a new recommended homeowner policy wording was being introduced to the marketplace and that many insurers had already adopted the basic wording into their current portfolios.

Through our Insurance Broker, AON, we determined that most insurers were not interested in changing their new policy wordings to provide coverage for our models and supplies. While no reasons were given for the change, we believe that the negative press around drones contributed to the change.

Fortunately, not all insurers in Canada have made the move over to the new wording format so some may still provide

their policy holders with insurance coverage for their models and supplies.

Given these circumstances, we strongly recommend that you check with your homeowner insurer or broker and satisfy yourself that you still have protection. If you do, it is best to get that in writing from your broker.

For those who are unable to get insurance coverage, AON has arranged a special homeowner policy designed for MAAC members across CANADA. We understand that it is competitively priced and you may even save some money if you make the switch, particularly if you include auto insurance where it is available. ✈

GROUPE CONSULTATIF SUR LES ASSURANCES

Tony Eberts - 79936

Chef de Comité

Tony.Eberts@aon.ca

Le Groupe consultatif du MAAC sur les assurances, qui compte des membres qui possèdent de l'expérience en la matière, a été chargé de s'assurer que le MAAC et ses membres jouissent de la protection d'assurance dont ils ont besoin.

Par le passé, les polices d'assurance pour domiciles incluaient la protection pour les maquettes et équipement connexe à la maison et lorsque les modélistes étaient en déplacement, mais les maquettes n'étaient pas assurées lorsqu'elles étaient en vol. Toutefois, au cours de la dernière année, nous avons reçu plusieurs requêtes de la part de nos membres qui nous ont raconté que leur police de renouvellement respective n'offrait plus une telle protection pour leurs

maquettes, et parfois, même plus pour l'équipement connexe à domicile.

Lorsque nous nous sommes penchés là-dessus, nous avons constaté qu'un nouveau libellé pour propriétaires de maison avait été recommandé, qu'il était présenté sur le marché de l'assurance et que plusieurs entreprises d'assurance avaient déjà adopté cet énoncé dans leurs dossiers.

Par le biais de notre propre courtier, AON, nous avons déterminé que la plupart des assureurs n'étaient pas intéressés de modifier leur libellé de nouvelles polices d'assurance afin d'inclure la protection de nos maquettes et du matériel connexe. Bien qu'aucune raison n'ait été avancée, nous croyons que cela a rapport aux comptes-rendus négatifs dans les médias en ce qui a trait aux drones.

Heureusement, ce ne sont pas tous les assureurs canadiens qui ont adopté ce nouveau format d'énoncé, si bien que

certains d'entre eux pourraient encore offrir la protection tant souhaitée aux modélistes.

En ces circonstances, nous vous recommandons fortement de vérifier auprès de votre assureur ou courtier afin de vous assurer que vous bénéficiez de cette protection. Si c'est le cas, il vaudrait mieux que vous en obteniez la preuve par écrit auprès de votre courtier.

Pour ceux qui n'arrivent pas à obtenir cette protection, AON a préparé une politique spéciale conçue pour les membres du MAAC partout au Canada. D'après ce qu'on nous a dit, celle-ci est concurrentielle du côté prime et vous pourriez même épargner de l'argent si vous effectuez ce changement, particulièrement si – là où disponible – vous y incluez votre assurance véhicule. ✈

VOL PAR IMMERSION



Calvin Martini - 40498

Chef de Comité

506-386-5247 | rotary65@gmail.com

CHAMPIONNAT 2018 MULTIGP

Le Club Ottawa FPV Riders ont été les hôtes du Championnat canadien MultiGP de courses de drones et Fat Shark Frenzy, entre les 28 et 30 septembre. Les 20 meilleurs pilotes des quatre finales régionales ont été invités à cet événement et il y a aussi eu des épreuves (limitées) de qualification sur place.

Mudassir Shami était l'organisateur et directeur de course du parcours numéro 2 et a dirigé les épreuves de qualification sur place, les rondes doubles d'élimination (catégorie intermédiaires), la finale de Chase the Ace (pourchassons l'as) ainsi que les Fun-flies.

Joe « goggles down, thumbs up » Scully (associé à MultiGP et aux événements de courses par vol par immersion) était le directeur de course du parcours numéro 1 et était responsable des épreuves de qualification, de la finale des 16 meilleurs pilotes et des courses par équipes.

Le samedi, les pilotes pouvaient se pratiquer sur le parcours 2 ainsi que ceux qui voulaient se qualifier à la dernière minute; les pilotes préqualifiés, eux, se pratiquaient sur le parcours 1. Après les rondes de pratique du samedi, plusieurs participants ont soupé ensemble. C'était une belle façon de se détendre avant les

courses du lendemain.

Le dimanche a été lancé à l'aide des rondes de qualification afin de déterminer les 32 meilleurs pilotes selon les trois tours de piste les plus rapides. Les meilleurs 16 pilotes ont emprunté le parcours 1 tandis que les 16 autres – le groupe intermédiaire – ont utilisé le parcours 2.

Résultats du Top-16 :

1. Eli "Bull-FPV" Abitbol
2. Liam "LOLDERS" Olders
3. Gabriel "Gab707" Kocher
4. Christopher "fpvCH" Hartman
5. Matthew "Illumattak" Kotze

La course numéro six a donné lieu à un combat très serré entre Gab707 et LOLDERS sur trois tours de piste alors que les deux multimoteurs se côtoyaient en franchissant les obstacles. La finale était si serrée qu'il a fallu consulter une vidéo afin de déterminer que Gab707 avait franchi la ligne d'arrivée 0,01 seconde plus tôt; chrono de 1:04.192 sur trois tours de piste.

Résultats des 16-intermédiaire :

1. Louis "highway11" Plett
2. Antoine "Baxony_FPV" Deschênes
3. Justin "Just_FPV" Nishida
4. Marc-André "LevesqueFPV" Levesque
5. Alex "Elpresidirrrte" Clark

Voici les résultats (tours/temps écoulé) et les membres d'équipe pour l'épreuve d'équipe :

1. Top Gun (87/32:48.639) : Bull-FPV, LOLDERS, Just_FPV, LevesqueFPV, Armonic, fpvCH, Highway11, Apy3gger
2. DIX (87/32:53.744) : Gab707, PewPew,

CobraFPV, Baxony_FPV, NailedUP, CarbonFury, Spun, MrClean

3. The Dopest (78/32:51.602) : EthanFPV, Slow_Poke, Gilbolt, Elpresidirrrte, Illumattak, PlatinumFPV, RocketFPV, Zenith

4. Ottawa FPV Riders (69/32:47.438) : TimboFPV, QuizFPV, Cmonster, KimboFPV, FPVSlath, Palamin, Yano, Droopdog.

Les pilotes d'Équipe Canada FPV ont ravi cinq places en prévision du Championnat 2018 et ont invité le pilote de sixième place, Anthony "RocketFPV" Resurreccion de Calgary, à se joindre à eux. Ce dernier a fièrement exhibé son nouveau gilet lors de la prise de photo de l'équipe.

Les commanditaires comprenaient Fatshark, Shami Hobbies, Runcam, Foxeer, GemFan, Tattu, l'École secondaire Louis-Riel et FPV Racing Events. Plusieurs superbes prix ont été remis aux pilotes tandis que les trois meilleurs pilotes ont aussi remporté des prix en argent.

Cette première série canadienne de MultiGP a été un véritable succès et a prouvé que le Canada peut appuyer des événements d'envergure. Cette faculté de présenter des événements d'envergure régionale et nationale constituent une part importante de la course de ligue et cela procure aux pilotes une motivation de mener leur engin plus vite. ✨



FIRST PERSON VIEW

Calvin Martini | 40498

Committee Chair

506-386-5247 | rotary65@gmail.com

2018 MULTIGP CHAMPIONSHIP

On September 28 and 30, the Ottawa FPV Riders hosted the 2018 MultiGP Canadian Drone Racing Championship and Fat Shark Frenzy. The top 20 pilots from each of the four regional qualifiers were invited to this event and there were also limited on-site qualifiers.

Mudassir Shami was the Race Organizer and Race Director for track two and ran the on-site qualifiers, intermediate double elimination brackets, Chase the Ace final and Fun Flies.

Joe “googles down, thumbs up” Scully from MultiGP and FPV Racing Events was the Race Director for track one and had the responsibility for the qualifiers, top-16 finals and the team racing.

On Saturday, track two ran practice and last-minute qualifiers while the pre-qualified pilots practised at track one. After the practice rounds on Saturday, many of the participants went out for dinner and socializing. This was a nice way to relax and unwind before the racing on Sunday.

Sunday started with qualifying rounds to establish the top 32 pilots based on fastest three consecutive laps. The top 16 raced at track one and the next 16 raced in the intermediate group at track two.

In the Top-16 races, the results were:

1. Eli “Bull-FPV” Abitbol
2. Liam “LOLDERS” Olders
3. Gabriel “Gab707” Kocher
4. Christopher “fpvCH” Hartman
5. Matthew “Illmattak” Kotze

Race six was an incredibly close battle between Gab707 and LOLDERS over three laps with both quads flying around each other as they navigated the gates. The finish was so close that it required a video review to determine that Gab707 had won by 0.01 seconds with a total time of 1:04.192 for three laps.

In the Intermediate Class, the results were:

1. Louis “highway11” Plett
2. Antoine “Baxony_FPV” Deschênes
3. Justin “Just_FPV” Nishida
4. Marc-André “LevesqueFPV” Levesque
5. Alex “Elpresidirrte” Clark

Here are the results (laps/time) and team members for the team racing:

1. Top Gun (87/32:48.639): Bull-FPV, LOLDERS, Just_FPV, LevesqueFPV,

Armonic, fpvCH, Highway11, Apy3gger

2. DIX (87/32:53.744) : Gab707, PewPew, CobraFPV, Baxony_FPV, NailedUP, CarbonFury, Spun, MrClean

3. The Dopest (78/32:51.602): EthanFPV, Slow_Poke, Gilbolt, Elpresidirrte, Illmattak, PlatinumFPV, RocketFPV, Zenith

4. Ottawa FPV Riders (69/32:47.438): TimboFPV, QuizFPV, Cmonster, KimboFPV, FPVSloth, Palamin, Yano, Droopdog

Team Canada FPV pilots ended up with the top five finishing spots for the 2018 Championships and invited the sixth place pilot, Anthony “RocketFPV” Resurreccion from Calgary, to join their ranks. He proudly displayed his new jersey in a team photo taken at the event.

Sponsors for this event included Fatshark, Shami Hobbies, Runcam, Foxeer, GemFan, Tattu, École secondaire Louis-Riel and FPV Racing Events. Many great prizes were awarded to the pilots and the top three pilots overall also won cash prizes.

This first MultiGP Canadian Series was a success and demonstrated that Canada can support major league events. Having regional and national events is an important part of competitive league racing and gives pilots an incentive to race faster. ✈

2018 MultiGP Championship

Photos by Gabriel Kocher





Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Au cours des quelques derniers mois, j'ai reçu plusieurs requêtes relativement à l'utilisation des téléphones cellulaires lors de nos activités d'aéromodélisme. Les questions posées : les tours cellulaires interfèrent-elles avec l'aéromodélisme (et les systèmes RC) et les téléphones cellulaires devraient-ils être fermés dans l'aire des puits des clubs RC?

Bien que je ne sois pas en faveur des clubs qui interdiraient l'utilisation des téléphones cellulaires à leur terrain de vol, c'est tout de même une pratique exemplaire que de les fermer ou de les laisser dans votre véhicule ou de les mettre en mode différent lorsque vous pilotez un appareil ou que vous travaillez sur ou non loin d'un émetteur.

Le MAAC a publié un avis, voilà quelques années, là-dessus; c'est une façon prudente de traiter de l'utilisation des cellulaires autour des terrains de vol. L'avis se trouve au site Web du MAAC.

J'ai reçu un rapport d'interférence qui s'est produit alors qu'une caméra embarquée Tactic Drone View était utilisée : <https://www.tacticrc.com/accessories/fpv/camera/index.php> using Futaba FASST 2.4GHZ radio equipment.

L'application (App) du téléphone cellulaire est <https://www.tacticrc.com/learning/droneview-app.php>.

La caméra émet un signal vidéo analogique sur 2.4 GHz, la même bande que les émetteurs et récepteurs télécommandés. L'application téléphonique était en fonction («on») lorsque la maquette volait et son pilote a perdu le contrôle. L'utilisateur de téléphone a fermé son téléphone et le problème a disparu. J'ai suggéré de d'abord mettre la caméra en fonction («on»), d'attendre 30 secondes et d'ensuite allumer l'émetteur radio et d'attendre avant d'allumer le récepteur. Ensuite, d'essayer l'application au sol avant de faire voler l'avion afin de vous assurer qu'il n'y aura pas de problème. Je n'ai pas encore su si les personnes en cause ont appliqué mes conseils.

TEST D'INTERFÉRENCE WIFI

Ce qui suit est un test que j'ai mené à l'aide de caméras GoPro et de l'application GoPro sur téléphone intelligent ainsi qu'avec un lecteur de données afin de visionner le rendement du système radio. Les résultats sont intéressants, mais ils ne tranchent pas la question.

Histoire de comprendre les résultats, nous devons comprendre quels paramètres sont mesurés et ce que cela représente.

DSM2

Perte d'antenne (Antenna Fade): Cela représente la perte d'un peu d'information sur cette antenne précise. Typiquement, il est normal que l'antenne ait 50 à 100 tels incidents au cours d'un vol.

Perte de trame (Frame Loss) : Cela représente des fondus d'antenne sur tous les récepteurs. Si le lien RF fonctionne de façon optimale, la perte d'antenne (frame loss) par vol devrait être de moins de 20.

Pause (Hold) : C'est lorsque 45 pertes consécutives se produisent. Cela prend environ une seconde. Si une pause se produit pendant le vol, il est important de réévaluer le système, de déplacer l'antenne à un autre emplacement (à bord de la maquette) et/ou s'assurer que l'émetteur et les récepteurs fonctionnent tous correctement.

DSMX

Les pertes d'antenne (fades) sont à titre comparatif, seulement. Tous les récepteurs branchés devraient connaître des fondus semblables. Sinon, enquêtez sur la source de récepteurs qui ne fonctionnent pas adéquatement (emplacement, orientation des antennes, etc.) et corrigez la situation.

Les pertes de trame (frame losses) à bord des maquettes conventionnelles, pendant un vol de dix minutes, devraient se produire typiquement à moins de 100 reprises dans tous les récepteurs.

Les pauses (holds) sont inacceptables. Si une pause se produit, enquêtez là-dessus et corrigez le problème avant le prochain vol.

Différences opérationnelles entre récepteurs DSM2 et DSMX

Un dispositif DSMX est plutôt agile du côté des fréquences tandis que le DSM2 identifie deux voies (channels) et y demeure. Conséquemment, parce que les récepteurs DSMX fonctionnent sur les voies tranquilles et occupées, il est commun de connaître davantage d'épisodes de perte

d'antenne et de perte de trame (frame loss) que lorsque vous utilisez un dispositif DSM2 dans des environnements chargés de 2.4 GHz.

Test des données

Les résultats plus bas utilisent les abréviations suivantes :

A – L'antenne connaît un épisode de fondu (fade) au récepteur A;

F – perte de trame (frame loss);

L – L'antenne connaît un épisode de perte d'antenne (fade) au récepteur gauche;

H – Pauses (holds)

Lors d'une canicule le 10 août 2018 à Kamloops (Colombie-Britannique), j'ai procédé à des tests sur quelques récepteurs Spektrum.

Le premier test portait sur un récepteur Spektrum AR8000 en mode DSMX doté d'un récepteur satellitaire à bord d'un Cessna 150 (d'E-Flite). Voici les résultats après quelques courtes envolées sans équipement GoPro à bord :

Vol 1: A: 138 F: 0 L: 47 H: 0

Vol 2: A: 48 F: 0 L: 54 H: 0

Les prochains vols ont été effectués à l'aide d'un récepteur Spektrum AR636 en mode DSMX et avec un satellite dans un Easy Star (de Multiplex). Il n'y avait pas d'équipement de caméra embarquée :

Vol 1: A: 19 F: 3 L: 51 H: 0

GoPro 5 Session et l'application GoPro WiFi font en sorte qu'on puisse programmer la caméra. Je me suis éloigné de 100 verges de l'avion et je jouissais encore d'un visionnement WiFi et je contrôlais encore la caméra. J'ai gardé la fonction WiFi de la caméra à «on», de même que mon application GoPro sur mon iPhone pendant ce vol.

Vol 2: A: 122 F: 56 L: 163 H: 0

En aucun moment (tandis que la caméra et le téléphone étaient à «on») ai-je eu une perte de contrôle ou ai-je constaté une défaillance (un «glitch»). J'ai piloté l'avion à une distance maximale d'environ 300 verges de la station de pilotage.

Caméra GoPro Hero 5 avec WiFi et application de téléphone cellulaire en fonction – vol d'environ dix minutes.

Vol 3: A: 213 F: 49 L: 331 H: 0

Les résultats ne sont pas suffisamment concluants pour interdire l'utilisation des téléphones cellulaires aux terrains de vol du MAAC. ✈

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair
250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Over the last couple of months, I have received several inquiries about the use of cell phones around our radio-controlled modelling activities. The questions are: do cell towers interfere with RC modelling, and should cell phones be off in the pits at RC flying sites?

While I am not in favour of clubs banning the use of cell phones at their fields, it remains good practice to turn them off, or leave them in your vehicle or put them in airplane mode while flying or if working on or near a radio.

MAAC published an advisory a few years ago regarding this item; this is a prudent way to handle the operation of cell phones around model airplane flying fields. The advisory is on the MAAC website.

I received a report of Interference occurring with an on-board camera called a Tactic Drone View:

<https://www.tacticrc.com/accessories/fpv/camera/index.php> using Futaba FASST 2.4GHZ radio equipment -

The APP for the cell phone is - <https://www.tacticrc.com/learning/droneview-app.php>.

The camera transmits an analog video signal on 2.4 GHZ, the same band as radio control transmitters and receivers. The phone App was turned on when the plane was in flight, then they lost flight control. The cell phone user turned off his phone and the problem went away. I suggested to turn on the camera first, wait 30 seconds, then turn on the radio transmitter and wait, then turn on the radio receiver. Try the APP on the ground before flying to insure glitch-free flying. I'm still waiting to hear if they have tried my advice.

WIFI INTERFERENCE TESTING

The following is some flight testing that I performed using GoPro cameras and the Smartphone GoPro App, and a data logger to view the performance of the radio system. The results are interesting, although not definitive.

To understand the results, we need to understand what is being measured and what that represents.

DSM2

Antenna Fade: This represents a loss of a bit of information on that specific antenna. Typically, it's normal to have as many as 50 to 100 antenna fades during a flight.

Frame Loss: This represents simultaneous antenna fades on all attached receivers. If the RF link is performing optimally, frame losses per flight should be less than 20.

Hold: This is when 45 consecutive frame losses occur. This takes about one second. If a hold occurs during flight, it's important to re-evaluate the system, move the antenna to a different location and/or check to make sure the transmitter and receivers are all working correctly.

DSMX

Fades are for comparison only. All attached receivers should have similar Fades. If not, investigate poorly performing receivers (location, antenna orientation, etc.) and correct.

Frame Losses in conventional models during a ten-minute flight should typically be less than 100 on all receivers.

Holds are unacceptable. If a hold occurs, please investigate and correct the issue before the next flight.

Operational Differences between DSM2 and DSMX receivers

DSMX is frequency agile while DSM2 finds two quiet channels and remains on those channels. Consequently, because DSMX operates on quiet and noisy channels, it's common to have more Antenna Fades and

Frame Losses than when using DSM2 in busy 2.4GHz environments.

Testing Data

The results below use the following abbreviations:

A—Antenna fades on receiver A

F—Frame loss

L—Antenna fades on the left receiver

H—Holds

On a very hot day of August 10/2018 in Kamloops, I tested a couple of Spektrum receivers.

The first test was a Spektrum AR8000 operating in DSMX with one satellite receiver on an E-flite Cessna 150. Here are the results of a couple of short flights without any GoPro equipment on board:

Flight 1: A: 138 F: 0 L: 47 H: 0

Flight 2: A: 48 F: 0 L: 54 H: 0

The next flights were with a Spektrum AR636 receiver operating in DSMX with one satellite on-board a Multiplex Easy Star.

Without camera equipment on board

Flight 1: A: 19 F: 3 L: 51 H: 0

GoPro Hero 5 Session and GoPro WI-FI APP enable to program camera. I was able to walk 100 yards away from the plane and still had WI-FI viewing and control of the camera. I left the Camera WI-FI on as well as my iPhone GoPro App for this flight.

Flight 2: A: 122 F: 56 L: 163 H: 0

At no time (with the camera and cell phone on) did I feel I loss of control or experience any glitching. The plane was flown at a maximum distance of about 300 yards away from the flight station.

GoPro Hero 5 with WI-FI and cellphone App in use. – about a ten-minute flight.

Flight 3: A: 213 F: 49 L: 331 H: 0

The results are not conclusive enough to ban the use of cell phones at MAAC flying sites. ✈

Chris Brownhill - 3797L

Chef de Comité

416.225.1289 | cbrownhill@sympatico.ca

Je suis parfois ébahi lorsque aux fois dans ma vie que j'ai échangé avec des personnes franchement talentueuses, surtout celles que j'ai rencontrées grâce à l'aéromodélisme!

La plupart d'entre eux ont aussi vécu des vies professionnelles hors du commun; ces gens étaient des ingénieurs, des programmeurs informatiques, des machinistes à l'usinage, des fabricants d'outils et des gestionnaires d'affaires.

Ce que nous avons en commun, c'est l'aéromodélisme et cela constituait la soupape de sûreté qui nous permettait de gérer nos vies professionnelles, en plus d'offrir une place où l'on pouvait se détendre lorsque le chaos faisait parfois rage autour de nous.

J'avoue que je me serais mieux tiré d'affaires, professionnellement, si j'avais investi un peu plus du temps passé à mes loisirs plutôt à ma carrière, mais il est trop tard pour faire marche arrière et d'envisager cette possibilité. Je trouve que mes compagnons de vol manquent rarement de profondeur et qu'ils ne sont aucunement nombrilistes. Normalement, ils comprennent ce qui se passe dans le monde et on ne les prendra pas pour des

politiciens populistes!

Je connais plusieurs personnes qui sont parvenues à la retraite – prévue ou par abolition de poste – et qui n'avaient aucune passion à exploiter, une fois leur vie professionnelle derrière elles. Ces gens-là ne sont pas demeurés en santé très longtemps et ils nous ont parfois quittés très tôt!

Soyez heureux de nourrir un intérêt qui lance votre imagination ou qui vous ramène aux plaisirs d'enfance. C'est ce que j'aime le plus. Mes souvenirs les plus précieux, c'est un kit de vol circulaire Scientific que j'avais mal peint et qui était mû par un OK Cub ,049. Nous sommes les chanceux. Les autres personnes qui se réfugient dans les substances ou qui s'ennuient ne se débrouilleront pas aussi bien que nous.

J'avancerais que peut-être que nous tentons de convertir le mauvais public. Peut-être que ce ne sont pas les enfants qui apprécient ce que nous faisons mais plutôt ceux qui ont passé de longues années sur le marché du travail et qui ont maintenant besoin d'un exutoire afin d'employer leur retraite à pratiquer une activité intéressante.

VOLE-AU-THON DU RINGMASTER

Au cours de la fin de semaine du 6 octobre, nous avons bravé des conditions pas tellement optimales et humides afin de faire voler nos appareils en divers lieux lors du célèbre (ou tristement célèbre Vol-au-

thon (Flyathon) des Ringmasters. L'objectif, c'était d'exécuter de nombreux vols pour la gloire!

Les cercles de vol de Centennial Park, de Burlington et de Dresden (le champ de fèves) ont été monopolisés cette année par les modélistes sud-ontariens afin de célébrer l'unique Ringmaster, l'un des designs les mieux connus du monde du vol circulaire. (Il détient sûrement le record du plus grand nombre de kits vendus!)

En tout, 200 vols ont été menés à bien dans des terrains marécageux et parfois presque impénétrables. Le Centennial Park jouit du luxe d'un cercle de vol asphalté, si bien qu'il n'y avait pas de problème à récupérer une maquette! Mais la pluie et la bruine ont persisté pendant la majeure partie des deux journées visées; une chance que nous pouvions composer avec un vent pas trop élevé.

Brian Cox de Woodstock (Ontario) a entamé son projet de Ringmaster à tout juste deux semaines des dates fixées. Vous le constaterez par la photo, il a effectué de l'excellent travail et l'avion a volé aussi bien qu'il est beau!

Alors, nous verrons ce que la météo nous réserve l'année prochaine lorsque nous tenterons de dépasser le nombre de vols. Je mentionnerai aussi que Canadian Tire vend d'excellentes bottes de caoutchouc; c'est l'accoutrement de rigueur pour les pieds lorsque cet événement est présenté. ✈

CONTROL LINE



Chris Brownhill - 3797L

Committee Chair

416.225.1289 | cbrownhill@sympatico.ca

I am astounded sometimes when I think how many times in my life I have been in contact with some truly talented people, especially those whom I have met through my aeromodelling interests!

Most of these folks also had outstanding working lives, and were engineers, computer programmers, machinists, tool makers, and business managers.

The thing we had in common was aeromodelling as it was the 'safety valve' that made our working lives manageable, and a place in our lives to relax when chaos sometimes raged around us.

I must admit that I would have been better off today if I had devoted some of the time that I spent on my flying activities to my career, but it is too late to go back and revisit that possibility now. I rarely find my flying friends to be shallow, or self-seeking. They are usually aware of what situation the world is really in, and are not likely to be taken in by populist politicians!

I know many people who reached retirement, either by design, or by job termination, who found themselves without any passion with which to engage themselves after their working lives were over. These folks didn't remain healthy for

Brian Cox's scratch built Ringmaster, taken at the Ringmaster Flyathon in Toronto on October. Translucent covering sets off the internal wing structure beautifully. The model uses an O.S. LA .25 glow engine for power. / Le Ringmaster (construction artisanale) de Brian Cox lors du Vol-au-thon de Ringmaster à Toronto, en octobre 2018. Le recouvrement translucide fait voir la magnifique structure des ailes conventionnelles. La maquette est mûe par un O.S. LA .25.

very long, and were sometimes gone before they knew it!

So, be happy that you have something to excite your imagination, or to take you back to boyhood pleasures. That is what I like most. The poorly painted Scientific ukie kit with the OK Cub .049 still remains one of my most fond memories. We are the fortunate ones. The others that find substance abuse, or boredom their daily companion will not fare as well as we do.

I would say that maybe we are selling to the wrong crowd. Maybe it is not the kids who appreciate what we do, but those who have had long working lives, and now need an outlet with which to spend their retirements in a new, and interesting activity.

RINGMASTER FLYATHON

On the weekend of October 6, we braved damp, and less than ideal conditions to fly in several locations the famous (or maybe infamous) Ringmaster Flyathon. The object being just to put in a ton of flights for a bit of fleeting glory!

The circles at Centennial Park, Burlington, and Dresden (The Beanfield) were used this year by Southern Ontario fliers to celebrate

the iconic Ringmaster, probably one of the most famous Control Line designs to ever hit this planet. (Certainly, it is the record holder in the number of model airplane kits sold, bar none!)

A total of some 200 flights were done on fields that were swampy, and sometimes almost impossible to reach. Centennial Park has the luxury of a beautiful paved circle, so no problems with model retrieval there! But, the rain and Scotch mist persisted for most of the two days involved, although the wind for the most part was very manageable.

Brian Cox of Woodstock, Ontario just started his Ringmaster project two weeks ago in order to have it ready for the event. As you can see from the photo, he made a great job of it, and it flew just as fine as it looks!

So, we will wait for whatever nature sends for us next year when we endeavour to beat this year's flight score. I'll mention that Canadian Tire sells excellent rubber boots, which have become the required foot wear each time this annual event comes around.



VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905.689.4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique de ce mois met en vedette une autre maquette exceptionnelle. Pat MacKenzie avait besoin d'un nouvel appareil en prévision du Championnat mondial de F2B qui avait lieu à Landres (France), en juillet dernier.

Voici le rapport de Pat sur son Max Bee :

«Le Max Bee a été conçu par l'ancien champion mondial de F2B, Igor Burger. Cette maquette est dotée d'un moteur Plettenberg 15-20, d'une hélice de carbone à trois pales 11 X 5, un contrôleur de vitesse Spin 66 et du chrono actif d'Igor mais jusqu'à maintenant, je ne l'ai utilisé qu'en mode régulateur (governor) sans recourir à une suralimentation active.

«Le Max Bee est doté de plusieurs caractéristiques uniques. Le fuselage possède un long et profond museau et un petit gouvernail de direction. Le but visé : diminuer le raccordement lacet/vent traversier de sorte à ce que l'angle de lacet ne soit pas affecté par la direction du vent lorsque l'avion fait le tour du cercle ou qu'il vole à travers des bourrasques.

«Deuxièmement, les profils des ailes et du stabilisateur sont de forme beaucoup plus convexe entre le point le plus élevé et la ligne des pentures. L'objectif recherché : un écoulement de l'air tout à fait régulier au-dessus des ailes lorsque les volets sont déployés. Le stabilisateur possède aussi un bord d'attaque assez pointu et son point le plus élevé est assez reculé. Ce type de forme se comporte supposément mieux en vol rectiligne.

«Le système de contrôle est doté de la tringlerie spéciale d'Igor afin de lui conférer un débattement logarithmique. Cela donne un rapport volets/gouvernail de profondeur d'environ 1:1 près du point neutre et qui tombe à 0,75 :1 en déflexion complète. L'intention : optimiser le rapport en prévision d'exécuter des loopings plus ronds et des coins plus carrés plutôt que de se satisfaire d'un compromis d'une manœuvre acrobatique ou l'autre.

«Finalement, cet avion comporte un grand gouvernail de direction Rabe pour de grandes déflexions raccordé au gouvernail de profondeur afin d'obtenir davantage



de gouvernail droit lorsque la profondeur est plus prononcée. On obtient environ 5 degrés tout à fait en haut, 20 degrés au neutre et 40 degrés tout à fait vers le bas. Cela compense la précession gyroscopique qui a tendance à pousser le devant de l'appareil lorsqu'on applique un peu de profondeur vers le bas.

«Les dessins de papier du Max Bee n'étaient pas très précis et montraient une maquette d'un seul morceau à ailes et stabilisateur de mousse polystyrène. Je préférerais construire des ailes traditionnelles de bois et la maquette devait pouvoir se démonter. Aussi, le nez et la casserole d'hélice (spinner) devaient être changées afin d'accommoder le moteur Plettenberg plus imposant et qui devait être installé à travers l'avant sans pour autant modifier les lignes de la maquette. Ma première tâche était de faire un peu de travail CAD afin de concevoir un jeu de plans.

«J'ai utilisé mon routeur CNC afin de découper les nervures (ribs) d'ailes et de stabilisateur, les parois et cloisons du fuselage, des cloisons Giro pour le support moteur, une rondelle Giro pour la casserole d'hélice, des composantes détachables en Giro et en contreplaqué, les pièces du compartiment à piles ainsi que la tringlerie pour construire le stabilisateur et les ailes.

«Le travail d'usinage de métal comprend un guignol à roulements à billes en aluminium et un dispositif logarithmique

des volets, les volets proprement dit et le guignol de profondeur de même que la casserole d'hélice.

«J'ai utilisé une finition non conventionnelle. J'ai appliqué du Silkspan sur toutes les composantes et j'ai appliqué une seule couche de Polycrylic. (J'ai d'abord recouvert les aires ouvertes des ailes de Mylar.) J'ai ensuite appliqué deux couches de peinture d'apprêt automobile à base de laque et qui sèche rapidement. La couche supérieure (en blanc) et les couleurs de détaillage ont été appliquées grâce à de l'émail acrylique en aérosol. La couche finale de peinture claire provenait d'une bombonne de peinture automobile Spraymax 2K.

«Le poids prêt à voler est de 1 740 grammes ou 61,5 onces (cela comprend la batterie).

«Une maquette affiche de quoi elle est capable lorsqu'on la fait voler et la mienne ne m'a pas déçu; c'est de loin la meilleure maquette de F2B que j'ai construite jusqu'à maintenant. La tension sur les filins est excellente, elle est très stable dans les virages et on prévoit facilement son comportement. Jusqu'à maintenant, les résultats de concours sont à peu près les mêmes qu'en utilisant ma maquette précédente, mais cela signifie tout simplement que la maquette vole mieux afin de camoufler mes erreurs de pilotage.»



CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS



John McFayden - 14681L

Committee Chair

905.689.4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month's column features another exceptional new model. Pat MacKenzie needed a new ride for the F2B World Championships held this past July in Landres, France. Following is Pat's report on his Max Bee:

"The Max Bee was designed by past F2B World Champion Igor Burger. The model features a Plettenberg 15-20 motor, 11 x 5 3 blade carbon prop, Spin 66 ESC and Igor's "active" timer, but to date, I am only running it in governor mode with no active boost.

The Max Bee has several unique features. The fuselage has a long and deep nose and small rudder. The goal here is to have no yaw / cross wind coupling, so that the yaw angle is not affected by wind direction around the circle or gusts.

"Secondly, the wing and stab airfoils have a more than usual convex shape from the high point to the hinge line. Goal is for smooth airflow over the wing when the flaps are deflected. Stab also has a fairly sharp leading edge, with the high point well back. This type of shape is said to groove better in straight flight.

"The control system has Igor's special flap horn and bellcrank to give logarithmic flap travel. About 1:1 flap/elevator ratio near neutral dropping to 0.75:1 at full deflection. The idea is to optimize the ratio for both the round loops and the square corners, rather than compromise for one or the other.

"Finally a large deflection "Rabe" rudder



coupled to the elevator to give more right rudder with down elevator. About 5 degrees at full up, 20 degrees at neutral and 40 degrees at full down. This is to compensate for gyroscopic precession which tends to push the nose in when giving down elevator.

"The available Max Bee paper drawings had issues with accuracy and were for a one-piece model with foam wing and stab construction. I wanted to build a traditional wood wing and the model needed to be take-apart. Also, the nose and spinner had to be changed to allow for the larger diameter Plettenberg motor to be installed through the front, without changing the lines of the model. So my first task was some CAD work to develop a working set of plans.

"My CNC router was used to cut wing and stab ribs, fuse sides and formers, G10 bulkheads for motor mount, G10 spinner ring, take-apart components from G10 and plywood, battery hatch latch parts, stab and wing building fixtures.

"Custom metal work includes an aluminum ball bearing supported bellcrank and logarithmic flap device, brazed steel flap and elevator horns as well as the spinner.

"The finish I used is a bit non-conventional. Silkspan was applied to all parts with a single coat of Polycrylic. (Open bays were first covered in Mylar.) That was followed by two coats of quick-drying automotive lacquer-based primer. The white topcoat coat and trim colours are all sprayed acrylic enamel. The final clear coat is Spraymax 2K rattle can automotive paint.

"The final all-up ready to fly weight is 1740 grams or 61.5 ounces (includes battery).

"Proof is in the flying and the model did not disappoint; it's far and away the best F2B model I have built yet. Excellent line tension everywhere, stable in turns and very predictable. So far, contest results are about the same as with my previous model, but that just means that the model is better at flying all my mistakes :)." ✈

FREE FLIGHT INDOOR

Dmytro "Bill" Silin – 86654

Committee Chair

343 777 1303 | dmytro.silin@gmail.com

One of the advantages of indoor aeromodelling is the ability to fly year-round! While fellow modellers need to look at the weather, we still can just go and fly.

All the big Indoor Free Flight events of 2018 are over. The school year, however, just had started. This means that local gyms are available again. In Ottawa, the Phelan RC Flying Club runs Indoor Free Flight sessions at Woodroffe High School every Monday from 7 to 10 p.m. There is a group flying in

Peterborough Armory on Sundays, 7-10 p.m. The Bill Crothers Secondary School in the GTA allows us to fly every Friday 7:30 to 10:15 p.m.

The 2019 list of events in the United States has reserved dates already. The Annual West Baden Springs Contest will be held next year on March 23-24 in French Lick, Indiana. This beautiful site was home for 1980 and 2018 World Championships.

The Kent State Indoor Free Flight Contest will be April 20-21 in Kent, Ohio. The Spring Fling is set in Pontiac MI, April 28. This event is only one day. However, it happens at the indoor soccer field, thus providing enough space for all indoor classes to be flown

together.

The US Indoor Nationals is scheduled for May 30-June 2 at Round Valley Dome in Eagar, Arizona. The Kibbie Dome Annual will be on June 20-24 in Moscow, Idaho.

Finally, the legendary Hangar 1 at Lakehurst Air Force Base is available on every weekend (special permit required). The U.S. team trial will be held there on one of the long weekends, either July 4th or Labour Day.

Please get in touch with me for contact info on each of the mentioned event. As usual, everybody interested is invited to join our group on Facebook @IndoorFreeFlight



VOL LIBRE INTÉRIEUR

Dmytro "Bill" Silin – 86654

Chef de Comité

343 777 1303 | dmytro.silin@gmail.com

L'un des avantages de l'aéromodélisme intérieur, c'est d'être capable de voler tout au long de l'année! Tandis que d'autres modélistes doivent surveiller la météo, nous nous levons tout bonnement et nous allons faire voler nos maquettes.

Tous les événements d'envergure prévus en 2018 sont terminés. L'année scolaire, elle, vient tout juste de commencer. Cela signifie que les gymnases locaux sont une fois de plus disponibles. À Ottawa, le Phelan RC Flying Club organise des séances de vol libre intérieur à la Woodroffe High School le lundi soir de 19 h à 22 h. Un groupe se réunit à l'armurerie de Peterborough les

dimanche soirs entre 19 h et 22 h. Dans la grande région de Toronto (GTA), la Bill Crothers Secondary School est ouverte entre 19h30 et 22h15 le vendredi soir.

La liste des événements en 2019 aux États-Unis comporte déjà sa part de dates réservées. Le concours annuel de West Baden Springs sera disputé l'année prochaine les 23 et 24 mars à French Lick (Indiana). Ce merveilleux site a accueilli les Championnats mondiaux de 1980 et de 2018.

Le concours de vol libre intérieur de Kent State sera disputé les 20 et 21 avril à Kent (Ohio). Le Spring Fling, lui, est prévu pour le 28 avril à Pontiac (Michigan). Il ne sera présenté que pendant une journée. Toutefois, il aura lieu au terrain de soccer intérieur, ce qui nous offrira suffisamment d'espace pour que toutes les catégories

soient disputées en même temps.

Les U.S. Indoor Nationals sont prévus du 30 mai au 2 juin au dôme de Round Valley à Eagar (Arizona). Le Kibbie Dome Annual sera présenté du 20 au 24 juin à Moscow (Idaho).

Finalement, le légendaire hangar 1 de la Base aérienne de l'Air Force est disponible à chaque fin de semaine (permis requis pour s'y rendre). Les épreuves américaines de qualification d'équipe seront disputées à cet endroit à l'une ou l'autre des fins de semaine, soit le 4 juillet soit lors de la Fête du travail.

Veuillez communiquer avec moi pour tout renseignement au sujet de l'un ou l'autre de ces événements. Comme d'habitude, quiconque voudrait s'ajouter au groupe peut consulter Facebook au [Facebook@IndoorFreeFlight](https://www.facebook.com/IndoorFreeFlight). ✨



R/C FLOATPLANES

Paul Neely - 73841
 Committee Chair
 519.641.4045 | pneely@rogers.com

I am starting off this article by saying, on behalf of the Floatplane Committee, Merry Christmas and a Happy New Year.

Looking back over the year, there were some great Float Fly events. We also had some new locations start up this year, which

in itself is a major accomplishment! It is very hard to find a pond where there are no trees around it and be able to get permission to fly.

I have been talking to Committee members about how we can get people to try float flying. Besides promoting our events, we need to find those flyers who may be interested at our local flying field to come out and see us at the pond. We also need our local hobby shops to stock

floatplanes.

We get many questions such as: how do I set up a floatplane? Is a floatplane better than a flying boat? Is electric good to use around water? What about gas or nitro?

So in the New Year, the Floatplane Committee will hope to answer these questions and any others that you have, so stay tuned. ✈

HYDRAVIONS RC



Paul Neely - 73841
 Chef de Comité
 519.641.4045 | pneely@rogers.com

Je vais commencer cette chronique en vous souhaitant Joyeux Noël et Bonne année, au nom du Comité des hydravions.

Si je me penche sur l'année qui vient de s'écouler, nous avons eu de bien bons rassemblements Float-flies. Nous avons d'ailleurs vu d'autres emplacements de vol être créés, ce qui, en soit, est un accomplissement majeur! Il est très difficile de trouver un étang qui ne soit pas bordé d'arbres et d'obtenir la permission d'y faire voler nos appareils.

J'ai parlé aux autres membres du Comité sur la façon de faire en sorte que

les intéressés essaient le vol d'hydravion. En plus de faire la promotion de nos événements, nous devons trouver les pilotes intéressés au sein de notre club de vol local qui voudraient venir observer nos opérations à l'étang. Nous voudrions aussi que notre magasin local de passe-temps ait des hydravions en stock.

Nous nous faisons poser plusieurs questions. Comment dois-je régler un hydravion? Un hydravion est-il mieux qu'un hydravion à coque (flying boat)? Peut-on utiliser la motorisation électrique sur l'eau? Qu'en est-il de la motorisation à essence ou à nitro? C'est ainsi qu'au cours du Nouvel an, le Comité des hydravions tentera de répondre à ces questions et aux autres. Demeurez aux aguets. ✈

HÉLICOPTÈRES RC



Loren Fedje's 1/5 scale Starwood Lama looks gorgeous in the air at the Mission Wings Model Flying Club field. The model is now owned by Dean Wichmann in Kamloops BC. / Le Starwood Lama à l'échelle 1/5 de Loren Fedje est magnifique en vol, au terrain du Mission Wings Model Flying Club. Dean Wichmann (Kamloops, C.-B.) possède maintenant cette maquette.

Darren Wiens - 79825

Chef de Comité

604.354.4471 | rchelidarren@gmail.com

Je suis un partisan d'appuyer vos Fun-flies locaux et 2018 a été une bien grande année ici en Colombie-Britannique. Nous avons présenté de nombreux Fun-flies ici et les pilotes ont été nombreux à participer.

Le Fun-fly des PDQ, près de Parksville, sera toujours bien spécial pour moi. J'ai souffert un écrasement majeur au début de l'évènement et j'ai tout de même réussi à m'amuser grâce à la générosité des autres participants. J'ai réussi à réparer mon hélicoptère et à le piloter avant la fin de la journée suivante.

Le Heli Fun-fly du Club Mission Wings est un rassemblement d'une seule journée.

C'est un superbe évènement où on voit souvent les gens participer à leur tout premier rassemblement Fun-fly. C'est toujours agréable de voir les pilotes arriver et s'amuser. Ils constatent alors à quel point la communauté des adeptes d'hélicoptère est accueillante et à quel point nous aimons nous entraider.

Le Western Canada RC Heli Fun Fly de Kamloops attire des pilotes de l'extérieur de la Colombie-Britannique. Plusieurs d'entre eux se sont déplacés depuis l'Alberta, cette année. C'était chouette de faire la connaissance de pilotes avec qui on ne voit pas ordinairement.

Et puis, à la dernière minute, le Fun-fly des Spectrum Flyers s'est tout de même déroulé. Puisque c'était à si court pré-avis et que la météo était menaçante tout au long

de la fin de semaine, les pilotes n'ont pas été nombreux. Toutefois, nous nous sommes bien amusés et nous avons accompli plusieurs vols.

J'espère que je vous ai convaincus d'aller faire un tour à votre Fun-fly local. C'est une bien bonne façon de se faire de nouveaux amis, de rencontrer des personnes extraordinaires, d'apprendre énormément et de tout simplement s'amuser tout au long de la fin de semaine en pilotant des hélicoptères télécommandés.

Surveillez les pages des évènements à venir dans Model Aviation Canada et au site Web du MAAC et songez à vous rendre à un tel rassemblement. Si vous n'en trouvez pas, songez à en organiser un. C'est beaucoup de travail, mais c'est gratifiant et amusant.

N'oubliez pas de m'envoyer des photos et de me dire comment cela s'est passé! ✈

R/C HELICOPTER



Some of the helicopters at the Mission Wings Fun Fly. / Quelques-uns des hélicoptères au Fun-fly du Club Mission Wings.

Darren Wiens - 79825

Committee Chair

604.354.4471 | rchelidarren@gmail.com

I'm a big believer of supporting your local Fun Flys and 2018 was a great year here in British Columbia. We had numerous Fun Flys out here that were well attended.

The PDQ Fun Fly, near Parksville, will always be one that is special to me. I had a major crash right at the beginning of the event and was still able to have an amazing time thanks to the generosity of the rest of the people. I was actually able to get my helicopter repaired and flying before the end of the next day.

The Mission Wings Heli Fun Fly is a one-day event by Mission. It's a great event where we often get people coming for their first-ever Fun Fly. It's always great to see new pilots come and enjoy that. They get to see just how welcoming the RC heli community really is and how much we all love to help each other out.

The Western Canada RC Heli Fun Fly in Kamloops gets pilots from outside of B.C. to come out. There were several people who made the long trip out from Alberta this year. It was great to meet pilots that we don't normally get to fly with.

Then, at the last minute, the Spectrum Flyers Heli Fun Fly was able to happen. Since it was organized in very short time,

and the weather was threatening rain the whole weekend, there weren't a large number of pilots. However, we all had a fantastic time and got lots of flying in.

I hope that I've been able to encourage you to check out your local Fun Fly. They're a great way to make new friends, meet some awesome people, learn lots, and just have a fun weekend flying RC helicopters.

Keep an eye on events pages in the magazine and on the MAAC website and make plans to attend the ones near you. If you can't find one, maybe consider organizing one. They are work but still very rewarding and fun.

And don't forget to send me pictures and tell me how it went! ✈

ACROBATIE DE PRÉCISION RC

Harry Ells

Chef de Comité

905.342.2128 | harryells@gmail.com

C'est dur à croire qu'une autre année vient de s'écouler. Le Comité d'acrobatie de précision a effectué une grosse modification aux séquences en 2018. Je crois que celles-ci ont bien fonctionné et nous poursuivrons sur cette lancée en 2019 sans changements. Le Comité recherchera d'autres façons d'améliorer notre événement. Si vous avez des commentaires ou des inquiétudes, vous pouvez communiquer avec moi ou avec un autre membre du Comité.

L'année 2018 a été fort occupée du côté des Épreuves de qualification d'équipe puisque les équipes de F3P et de F3A ont été sélectionnées.

F3P

Le Championnat mondial de F3P/F3P AFM se déroulera à l'aréna sportif d'Heraklion (île de Crète) entre les 17 et 23 mars 2019. Le site Web est le <http://2019f3pwch.elao.gr>. Les membres de l'équipe sont :

Xavier Mouraux

Pat MacKenzie

Alex Gareau

James Millson (membre junior,

cadet)

Wayne Millson, gérant d'équipe

CANADA EN F3A

Le Championnat mondial de F3A aura lieu à Casa Bianca (Italie) entre les 1er et 11 août 2019. Ce qui suit est le rapport de concours qu'a préparé Dave Reaville. Ce

dernier sera le gérant d'équipe; Darren Bowman l'appuiera à titre d'assistant.

Épreuve de qualification d'équipe
Directeur de concours : Dave Reaville (MAAC 56510L)

«La Victoria Radio Control Modellers Society a organisé son Épreuve de qualification d'équipe Canada 2019 à son terrain de vol à Central Saanich (Colombie-Britannique). Cet événement a eu lieu en même temps que le concours BC Precision Aerobatic Championship.

«Dans la portion équipe, six concurrents qualifiés se disputaient les trois places disponibles afin de représenter le Canada lors du Championnat mondial en Italie en 2019. Les maquettes utilisées avaient franchi l'étape d'inspection et de traitement pendant la séance de pratique du vendredi.

«Les vols du samedi ont été ralentis en raison d'un plafond bas et de brouillard. Plusieurs concurrents n'ont pu terminer leurs rondes et ont dû piloter des portions de la séquence après avoir vécu plusieurs délais. La météo s'est finalement améliorée et avec l'accord des pilotes au sein des autres catégories, nous avons décidé de disputer quatre rondes consécutives FAI. Cela garantissait dès lors qu'une sélection d'équipe serait effectuée au cours de la fin de semaine.

«Après la quatrième ronde de F3A, nous avons réussi à effectuer les envolées au sein des autres catégories; le concours s'est poursuivi jusqu'à plus tard en soirée.

«Le dimanche a comporté sa part de défis météo mais les concurrents en Sportsman et Intermediate ont disputé six rondes et ceux d'Advanced A-18 se sont rendus jusqu'à

la quatrième ronde. Les pilotes inscrits en F3A ont entamé leur cinquième ronde mais à mi-chemin, la pluie s'est mise à tomber et les vols ont été suspendus. Un délai en raison de cette pluie a été décrété et les organisateurs ont convoqué les pilotes en réunion. À titre de directeur de concours, j'ai imposé un échancier pour la reprise des vols et nous avons attendu que la météo s'améliore. Malheureusement, Dame nature l'a emporté et le concours a été interrompu pour de bon. Nous avons procédé à la remise des prix et il me fait plaisir de vous annoncer que les pilotes suivants représenteront le Canada en 2019 :

Chad Northeast

Michi Akimoto

Henry Piorun

Will Gross (remplaçant)

«Merci à l'équipe qui s'occupait du pointage (Robyn Byrne, Kelly et Kris Reaville) ainsi qu'aux personnes qui ont agi à titre de juges. Un merci particulier aux pilotes des autres catégories qui ont attendu au cours de quatre rondes complètes de P-19, le samedi. Tous reconnaissent l'importance de la qualification d'équipe et qu'il importait de régler cet enjeu.

«Félicitations à eux puisqu'ils ont montré quel était le véritable esprit de solidarité au sein de la communauté acrobatique.

«Puisque j'ai moi-même été concurrent et que j'ai géré plusieurs délégations qui se sont présentées au Championnat mondial par le passé, je crois fermement que cette équipe-ci produira de bons résultats pour notre pays. Je leur souhaite bonne chance en Italie.» ✈

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells

Committee Chair

905.342.2128 | harryells@gmail.com

It is hard to believe that another year has almost gone by. The Precision Aerobatics Committee made a big change to the schedules that we fly for 2018. I think that they have worked out very well and 2019 will continue on without any changes. The Precision Aerobatics Committee will continue looking at other ways to improve our event. If you have any thoughts or concerns, please contact me or another member of the Committee.

2018 was a busy year for Team Trials as both our F3P team and F3A team have been selected.

F3P

The F3P / F3P AFM worlds will be held at the Heraklion Sports Arena on the island of Crete from March 17 to 23, 2019. The event website is <http://2019f3pwch.elao.gr>. The F3P team members are:

Xavier Mouraux

Pat MacKenzie

Alex Gareau

James Millson Junior

Wayne Millson Team Manager

CANADIAN FAI F3A TEAM TRIALS

The F3A world Championships will be held in Casa Bianca, Italy, from August 1 to 11, 2019. The following is the Dave Reaville's contest report. Dave will be the Team Manager, with Darren Bowman being the Assistant Team Manager

Contest Director: Dave Reaville 56510L

"The Victoria Radio Control Modellers Society held the 2019 Canadian Team Trials at its club flying site in Central Saanich, British Columbia. The event was run concurrently with the BC Precision Aerobatic Championship Contest.

"For the team portion, there was a total of six qualified competitors vying for the three spots who will represent our country at the World Championships in Italy next year. All planes flown in the event successfully passed processing during the Friday practice session.

"Saturday's flying was slowed due to low ceilings and fog. Several competitors were unable to complete their rounds and were



The 2019 F3A Team, from left, Michi Akimoto, Henry Piorun, Will Gross (alternate) and Chad Northeast. / L'équipe F3A 2019. De g. à dr. : Michi Akimoto, Henry Piorun, Will Gross (remplaçant) et Chad Northeast.

required to fly portions of the schedule after numerous short delays. The weather finally improved and with the concurrence of the pilots flying in the other classes, we elected to run four consecutive rounds of FAI. This guaranteed a team selection would be made during the weekend.

"Following the fourth round of F3A, we managed to eventually fly the other classes as the full contest moved forward, albeit late into the evening.

"Sunday once again had its weather challenges but Sportsman & Intermediate finished up six rounds and the Advanced A-18 folks completed their fourth round. The F3A pilots started round five but midway through, rains started and the flying was halted. A rain delay was imposed and a pilots meeting was held. As CD, I imposed a deadline time for the resumption of flying activities and we then waited out the weather. Unfortunately, the weather won and the contest was called. Awards were made and I am pleased to announce that the following pilots will represent Canada in 2019:

Chad Northeast
Michi Akimoto
Henry Piorun

Will Gross (alternate)

"Many thanks to the scoring team of Robyn Byrne, Kelly and Kris Reaville, and to those folks who helped judge the event. Special thanks go to all the other class pilots who sat through four complete rounds of P-19 on Saturday. They all saw the importance of the Team Trials and the main focus of getting them done.

"Congratulations to them as they showed true spirit in our precision aerobatics community.

"Having flown on and managed numerous World Championship teams in the past, I strongly believe this team will produce positive results for our country and I wish them well in Italy." ✈

Fabien Gagné - 87950

Chef de Comité

450-454-3875 fabien.gagne@saintremi.ca

David Webb, l'un des membres du Comité, nous a offert cette chronique, ce mois-ci :

PLANS POUR L'HIVER

C'est à ce moment-ci de l'année que plusieurs d'entre vous planifiez vos dernières escapades de vol de l'année. Certains jouissent de pouvoir voler tout au long de l'année mais pour le reste d'entre nous, l'automne donne lieu aux derniers soubresauts d'activité de vol avant une pause de plusieurs mois.

Les mois d'hiver constituent l'occasion de vous améliorer sur plusieurs points. Maintenant, vous disposez de plusieurs mois afin de vérifier votre équipement, vérifier les défauts, trouver de nouvelles façons de faire les choses, celles-là mêmes qui étaient si compliquées jadis, etc. Pour moi, la période hivernale signifie que je vais construire mes maquettes de concours 2019 et cette année ne fait pas exception. Je dois construire, reconstruire ou réparer environ huit maquettes cet hiver.

J'essaie aussi de vérifier mon installation radio et d'examiner si je peux améliorer quoi que ce soit qui me permette de réduire la charge de travail lorsque je pilote... en d'autres mots, de mieux utiliser mon équipement. L'hiver est le moment idéal pour tester différentes configurations, selon les aléas de la météo.

L'un de mes principaux objectifs cet hiver, c'est de créer un tableau des résultats F3Z de sorte à ce que je puisse organiser des concours F3K et F5J à très peu d'avis. Dans notre région, nous comptons un groupe de F3K très actif et deux membres cadets américains avec qui j'ai le plaisir de faire voler des maquettes; je suis leur entraîneur et mentor. Ces outils seront pratiques pour la formation, l'année prochaine.

TRAVAUX DU COMITÉ

L'année 2018 a été excellente et le Comité des planeurs a travaillé d'arrache-pied afin de traiter de sujets comme la mise à jour des règlements, des formats de concours nationaux, des procédés épurés de sélection d'équipe de la FAI ainsi qu'une nouvelle ressource pour les planeurs de concours

chez F5J.ca.

Si le vol de planeur de quelque format que ce soit vous intéresse, je vous apprendrais que des pilotes canadiens seront prêts et empressés de vous aider. Je vous suggère fortement de jeter un coup d'œil.

Ce site constituera le point de mire afin de récolter des fonds pour vos équipes de la FAI de vol à voile en 2019 au sein des disciplines du F3K (planeurs lancer-main selon la méthode du disque olympique) et du F5J (planeurs électriques). Gardez l'œil ouvert afin de voir surgir les gilets d'équipe, des vestes, t-shirts et autres objets promotionnels.

FAIRE GERMER LA DISCIPLINE

Je ne fais voler des maquettes télécommandées que depuis 2000. Cela ne représente que 18 ans mais au cours de cette période, nous avons constaté une baisse dramatique de la participation aux concours.

Plusieurs facteurs entrent en jeu. Les contraintes de temps, le coût de nos jouets et les nouvelles technologies excitantes, tout cela contribue à cette diminution de la participation à nos évènements.

Les aptitudes requises afin de construire, de piloter et d'entretenir nos maquettes télécommandées sont un art qui est en train de se perdre. Je crois que nous serons tous d'accord que cette tendance est lourde. J'ai beaucoup écouté les conversations de personnes qui racontent que c'était beaucoup plus actif « dans le temps » au sein de notre sport; il suffisait tout bonnement d'attirer des jeunes à l'aide d'un peu de balsa, de quelques élastiques et de plans en papier.

Voilà un bel exemple d'activités offertes sans barrière importante. Nous devons nous pencher sur des façons de réduire ces barrières vers ces jouets dispendieux que nous utilisons pour nous former mais aussi pour nous amuser. Je ne crois pas que la solution réside en des dons directs de maquettes, de systèmes radio ou d'autres composantes, selon les réactions qu'ont récoltées les membres du Comité des planeurs. Nous avons besoin d'un programme qui offre de véritables fonds et de l'appui.

J'ai une ébauche d'approche qui pourrait aider le Canada à faire germer la graine auprès de jeunes qui deviendront des pilotes

à l'aide de maquettes ou de formation à faible coût. L'objectif : identifier de jeunes pilotes qui ont l'aptitude et l'intérêt pour les planeurs et les aider à devenir d'excellents pilotes. L'objectif ultime du programme est de créer les fondements d'une formule qui peut montrer ce qu'est ce sport de même qu'à engendrer et à devenir des mentors pour nos jeunes générations.

Contrairement à l'opinion populaire, les jeunes aiment toutes les formes d'activité télécommandée mais le manque de ressources financières, voilà un obstacle majeur. D'expérience, je crois que nous devons trouver une façon de fournir des maquettes fonctionnelles et de l'équipement. À cela, il se peut que nous devions lancer un partenariat avec les ordres de gouvernement, les fabricants et autres institutions qui ont un mandat semblable au nôtre en matière d'enseignement et d'agir à titre de mentors.

Nous devons revenir aux racines et offrir des démonstrations dans les écoles et auprès de plusieurs publics. Cette synergie de retirer les obstacles et de montrer ce qu'est notre passe-temps/sport, voilà ce qui attirera de nouveaux pilotes, en plus d'offrir l'équipement qui leur permettra de s'améliorer. Les nouveaux pilotes trouvent invariablement de nouveaux entraîneurs (comme au sport) et voilà ce qui constituera les fondements d'un nouveau programme national pour notre sport.

Je sais bien que c'est un objectif ambitieux mais il vaut la peine qu'on le vise puisqu'il préserve notre sport/passe-temps. Cette vision récolte des adeptes et j'ai déjà attiré des joueurs. Mais j'aimerais connaître votre approche et comment nous pouvons « mettre de la viande autour de l'os ». Je vous demande vos réactions, idées et commentaires.

Merci à l'avance de l'aide que vous pourrez offrir. ✨

R/C SAILPLANE

Fabien Gagné - 87950

Committee Chair

450-454-3875

fabien.gagne@saintremi.ca

This issue's column comes to us from committee member David Webb.

WINTER PLANS

At this time of year many of you are planning some of your final R/C adventures for 2018. Some of you get the pleasure to fly all year round but for the rest of us, the fall season is our last glimpse of R/C activity for several months.

The winter months can be a massive opportunity to improve in other ways. Now you have several months to go over year gear, check for faults, find new techniques to do things that were once very complicated etc. For me, the winter period means building my contest models for 2019 and this year is no different. I will have roughly eight models to either build, rebuild, or repair over the winter.

I also try to take some time to inventory my radio setup and spend the time to see if I can improve on anything in terms of pilot load reduction, or in other words, getting the most out of my gear. The winter is a great time to experiment with different setups and test them when the weather permits.

One of my main goals for this winter is to create a F3X scoreboard and time clock so that I can hold F3K and F5J contest tasks in a moments notice. In our region we have a very active F3K groups and two US juniors I have the pleasure to fly with, coach, and mentor. These tools will come in handy for training next year.

COMMITTEE WORK

2018 has been an excellent year and the sailplane committee has worked hard to forge ahead on topics such as updated rules, national

contest formats, (stream lined) FAI team selection processes, and a new resource for contest gliders in F5J.ca.

If you are at all interested in soaring of any kind that site will have some Canadian pilots ready and interested in helping you out. I strongly suggest you Check it out.

This site may be the focal point of raising funds for your soaring related FAI teams for 2019 in F3K (Discus launch gliders) and F5J (electric launch gliders). Keep an eye out for team Jerseys, jackets and T shirt etc.

PLANTING SEEDS

I have only been flying R/C since 2000. That is only 18 years, but in that time we have seen a massive reduction in pilot attendance at events.

There are many factors involved across various disciplines. Time constraints, the cost of our toys, and new and more exiting technologies are all chipping away at attendance of our events.

The skills required to build, pilot, and maintain and R/C aircraft seem to be fading away. I think we all agree the downward trend is not looking good. I have listened to a lot of people talk about how the sport was so much more active "back in the day" when all you needed to attract youngsters was some balsa, rubber, and paper plans.

This is a great example of a low barrier to fun activities. We need to start thinking about ways we can reduce the barriers to the expensive toys we use to train and have fun with. I do not think direct donation of models, radios, and other parts is going to work based on feedback at the sailplane committee. We need a program that has real funds and backing.

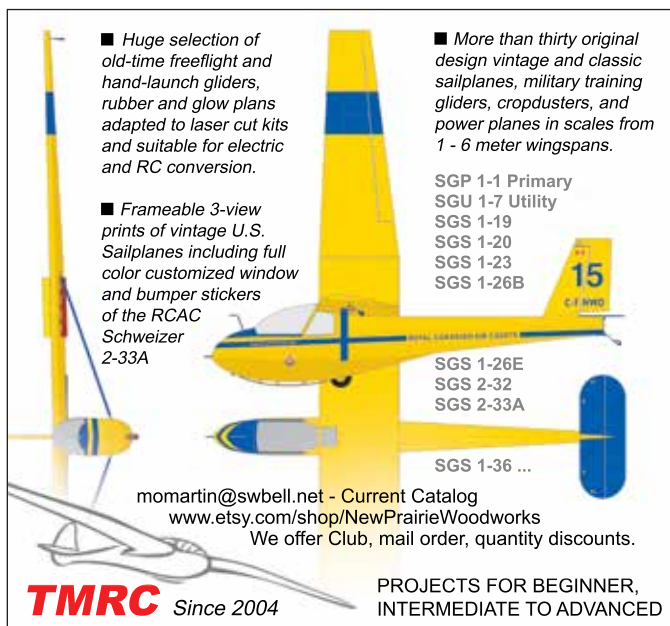
I have a the rough draft of an approach that might help Canada seed younger, would be pilots with free or low cost training models. The goal in seeding these kids is to identify pilots with aptitude and interest and then develop them into strong pilots. The ultimate goal of the program is to create a foundation that can demonstrate the sport as well as fostering and mentoring our younger generations.

Contrary to popular opinion, kids love almost all forms of R/C activities but spare cash is seemingly a major challenge for many. In my experience we need to find a way to supply functional models and gear. In order to do this we might need to partner with governments, manufacturers, and other institutions that align with us in the same vein as teaching and mentoring.

We also need to get more feet on the street doing demos at schools and other audiences. The synergy between removing barriers and showing off our hobby and or sport will bring in new pilots with most if not all the gear they need to improve. New pilots invariably find new coaches and that is the foundation of a national sports program.

I know that this is a lofty goal but its one worth shooting for if it preserves our sport and hobby. This vision is growing and I have attracted some players already, but I'm interested in how you might approach this and bring it to life so I would ask for feedback, ideas and comments.

Thank you in advance for your help in this. ✈



■ Huge selection of old-time freeflight and hand-launch gliders, rubber and glow plans adapted to laser cut kits and suitable for electric and RC conversion.

■ Frameable 3-view prints of vintage U.S. Sailplanes including full color customized window and bumper stickers of the RCAC Schweizer 2-33A

■ More than thirty original design vintage and classic sailplanes, military training gliders, cropdusters, and power planes in scales from 1 - 6 meter wingspans.

SGP 1-1 Primary
SGU 1-7 Utility
SGS 1-19
SGS 1-20
SGS 1-23
SGS 1-26B

SGS 1-26E
SGS 2-32
SGS 2-33A

SGS 1-36 ...

momartin@swbell.net - Current Catalog
www.etsy.com/shop/NewPrairieWoodworks
We offer Club, mail order, quantity discounts.

TMRC Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER,
INTERMEDIATE TO ADVANCED



COPIES VOLANTES RC

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 crosby.scott@rocketmail.com

Le modélisme et le vol de copies volantes (scale), c'est quoi? On me pose sans cesse cette question.

S'agit-il d'un Spitfire Mk V à l'échelle un quart qui comporte des rivets, des lignes de panneau, un pilote qui agite la main en vous survolant et qui a nécessité 1 500 heures de travail?

S'agit-il d'une maquette presque prête à voler (Almost Ready to Fly ou ARF, en anglais) d'un Decathlon que son propriétaire a assemblé grâce aux instructions fournies?

Peut-être s'agit-il aussi d'un kit de Harvard qu'on a modifié de sorte à ce qu'il ressemble à un A6M Zero japonais?

Est-ce qu'un modéliste de copies volante, c'est un pilote du dimanche qui se sert de son Piper Cub afin de pratiquer ses décollages et atterrissages tout au long de sa séance de vol?

S'agit-il d'un modéliste avide de compétition qui se tire les cheveux en examinant un diagramme trois-vues ou

qui sue à grosses gouttes en voulant faire effectuer le décollage parfait à sa maquette?

La réponse simple, c'est oui.

Le modélisme de copies volantes télécommandées et le vol de ces appareils, c'est véritablement ce que vous en faites.

Certaines personnes pensent qu'elles n'ont pas le temps de consacrer à l'art des copies volantes. J'ai un ami qui possède plusieurs maquettes ARF et quelques-unes assemblées depuis un kit et elles reproduisent toutes un avion à l'échelle réelle. Il me dit qu'il n'est pas un «véritable» modéliste de copies volantes; et pourtant, à chaque fin de semaine, il en apporte quelques-unes et pendant ce temps, il s'imagine dans le cockpit. Il travaille très fort afin de piloter ses maquettes afin qu'elles volent de façon réaliste et non comme un simple avion télécommandé. Il ne s'intéresse pas du tout à la compétition.

Ensuite, j'ai un autre ami qui construit des maquettes exclusivement à partir de plans. Il découpe ses propres composantes et pendant de nombreux mois – parfois des années – il construit une réplique très fidèle et très fonctionnelle de l'avion qu'il a choisi comme sujet. Il participe à des concours et il s'en délecte à tout moment. Selon moi,

cela représente le modélisme et le vol de copies volantes à son meilleur. Dans les faits, les deux gars que j'ai mentionnés sont de véritables modélistes de copies volantes.

J'ai entamé le fuselage de mon projet à long terme, un bombardier allemand Gotha G.v à l'échelle un quart. Le fuselage est construit de treillis sous forme de baguettes carrées de 3/8 de pouce recouvertes de balsa 1/16 de pouce (de qualité de concours, donc plus léger). J'ai passé une journée là-dessus et mon projet commence déjà à ressembler à un avion! Mon objectif : passer l'hiver à assembler le fuselage, la section centrale des ailes inférieures et les nacelles de moteur...

Cette chronique sera ma dernière puisque j'ai remis ma démission à titre de président du Comité des copies volantes, bien que j'aie décidé de continuer de siéger au sein du Comité. Les deux dernières années ont été fantastiques et j'aimerais remercier le MAAC de cette occasion qu'on m'a offerte de diriger le groupe.

Si la promotion des copies volantes télécommandées, leur vol et la compétition vous intéressent et que vous voudriez en savoir davantage, envoyez-moi un courriel au crosby.scott@rocketmail.com. ✈

R/C SCALE



Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 crosby.scott@rocketmail.com

What is scale R/C modeling and flying? I have been asked this question over and over again.

Is it the 1,500 build hours ¼ scale Spitfire Mk V with rivets, panel lines and a pilot that waves at you as it flies by?

Is it a Decathlon ARF that has been assembled as per the instructions right out of the box?

Or maybe it's a kit bash Harvard that has been made to look like an A6M Zero?

Is it the Sunday flyer who takes his Piper Cub and just shoots landings and take offs all day?

Is the competitive driven individual who agonizes over his three-view drawing or the perfect take-off?

The simple answer is yes. Scale R/C modeling and flying is what you make of it.

Some people figure that they don't have the time to commit to being a scale R/C modeler. I have a friend who has several ARFs and a few kit-built models, all of which are models of full-size aircraft. He says he isn't a "real" scale modeler, yet every weekend, he takes his models to the field and for a brief time, he imagines himself in the cockpit flying. He works hard at flying his models to make them look like the full-size is in the air and not a scaled down R/C model. He has no interest at all in competing.

Then, I have another friend who builds models from plans only, cuts all his own parts and over several months, sometimes years, builds an accurate scale functioning and flying replica of his subject. He competes and loves every minute of it. To me, this is scale R/C modeling and flying at its best because both of these guys truly are

scale R/C modelers.

I have started the fuselage on my long-term ¼ scale Gotha G.v project. The fuselage is traditional frame building with 3/8" square stick and sheeted with 1/16 competition grade balsa. I've only spent a day on it and it's already looking like an airplane! My goal was to have the fuselage built, lower wing center section and engine nacelles built this winter...

This will be my last column as I have resigned as Scale Committee Chair, although I have decided to remain on the Scale Committee. The last two years have been great and I would like to thank MAAC for the opportunity.

If you are interested in promoting scale R/C modeling, flying and competition and would like to know more, please e-mail me at crosby.scott@rocketmail.com. ✈

COPIES VOLANTES ACROBATIQUES RC

Lee Prevost - 955iL

Chef de Comité

leeprevost97@yahoo.ca

CHAMPIONNAT MONDIAL IMAC 2018

Par quoi devrais-je commencer?

Le Championnat mondial d'IMAC s'est déroulé à Muncie (Indiana) au terrain de vol de l'Academy of Model Aeronautics (AMA) et c'était monumental, rien de moins, alors que les meilleurs pilotes IMAC au monde ont livré combat afin de pouvoir se targuer d'être les «meilleurs au monde».

Malheureusement, mère Nature caressait d'autres plans et le concours de quatre jours a été réduit à deux, compte tenu d'une pluie torrentielle et d'un vent prononcé, après les deux premiers jours passés au soleil intense (dans les 30 degrés Celsius).

Plus de 18 pays étaient représentés et bien que les participants étaient moins nombreux par rapport à 2014, plus de 95 pilotes au sein de quatre catégories (de Sportsman à Unlimited) ont pris part à l'imposant défilé des délégations, le mardi. Un porteur de drapeau précédait chaque équipe, cette procession défilant au son des hymnes nationaux. C'était un moment émotif et empreint de fierté pour tout le monde, y compris l'équipe canadienne.

Au comptoir de l'inscription, chacun d'entre nous a reçu un sac de surprises, un splendide médaillon de championnat mondial et un petit avion en bâtonnets avec notre nom dessus. C'est de la classe!

La première journée a débuté sous un ciel parfait et la cadence était endiablée! Plus de 35 bénévoles, juges et aides de camp se sont démenés afin de conclure trois rondes complètes en plus d'une ronde d'une séquence inconnue au sein de toutes les catégories. Les séances de vol ont été réparties en deux emplacements de vol (à deux lignes de vol chacune!)...

Un malheureux incident s'est produit mais compte tenu que des centaines de vol se sont déroulés, la journée a été jugée un succès. On pourrait noter que nous n'avons disputé qu'une séquence par ronde, en raison du nombre de pilotes. En dépit de cela, il a fallu trois heures pour juger la séquence Unlimited! On pourrait aussi souligner l'ajout de la séquence Unknown en fin de journée, si bien que nous avons bien peu de temps pour l'étudier;



Above: These beautiful trophies were presented up to sixth place.

Right: Congrats to Gordon Wilhelm on his 6th place finish in Intermediate!

Below right: Each pilot got one of these beautiful medallions.

En haut : Ces magnifiques trophées ont été présentés aux gagnants jusqu'à la sixième place.

À droite : Félicitations à Gordon Wilhelm pour sa sixième place (catégorie Intermediate)!

En bas à droite : Chaque pilote a reçu un beau médaillon.

l'observateur (caller) avait dès lors la responsabilité de ne pas manquer son coup.

Le deuxième jour a ressemblé au premier sous le soleil tout aussi ardent. Nous avons d'abord piloté nos appareils lors de la séquence Unknown pour ensuite aller vers les Knowns (connues). Je n'ai pas eu de chance immédiatement après puisque j'ai remarqué une vibration du moyeu de mon moteur lors du réchauffement (run-up), au moment où je m'apprêtais à essayer la séquence connue. Je me suis précipité afin de vérifier si le boulon de fixation de mon hélice ou si des boulons de mon support moteur étaient desserrés (ce n'était pas le cas). Je me suis retiré de la compétition. Nous avons déterminé que soit j'ai connu une avarie de roulement avant ou que la manivelle du moteur était en cause.

Les nuages sont arrivés plus tard en après-midi et les deux derniers pilotes ont



manié leur appareil sous la pluie afin de terminer leur ronde respective. Bravo à ces braves bonhommes puisque la séquence entière aurait été abandonnée (pour tout le monde) s'ils avaient été cloués au sol!

Ces séquences ont été les dernières

R/C SCALE AEROBATICS



he team that represented Canada at the IMAC Worlds! / L'équipe qui a représenté le Canada au Championnat mondial d'IMAC!

Lee Prevost - 9551L

Committee Chair

leeprevost97@yahoo.ca

2018 IMAC WORLDS

Where do I start?

The IMAC Worlds held in Muncie, Indiana at the AMA flying site was a monumental event that saw the best IMAC pilots in the world duking it out for the right to say "Best in the World."

Unfortunately, Mother Nature had other ideas and the four-day event was reduced to two with torrential rain and wind following the first two days of intense heat in the high 30s (Celsius).

There were over 18 countries represented from all over the world and while participation was down from the inaugural Worlds of 2014, over 95 pilots in four classes from Sportsman to Unlimited made for an impressive flag bearing parade on Tuesday. Each team was led by its flag bearer and marched onto the tarmac with their respective national anthems playing. It was an emotional and proud time for all, including our Canadian team.

At the pilots registration desk, each one of us got a beautiful swag bag full of goodies, an amazing Worlds medallion and a custom stick plane with our names on them. Classy!

Day one started off with perfect weather

and the pace was insane to say the least!

Over 35 volunteers, judges and support staff ran their butts off to get in three full rounds plus an unknown round for all classes. The flying was spread over two flying sites with two flight lines each!

There was one unfortunate mishap but considering that there were several hundred flights made, it was a very successful day. Of note was that we only flew one sequence per round due to the number of pilots. Even with that, it took over three hours to judge the Unlimited sequence! Also of note was the inclusion of the Unknown at the end of day one which meant very little study time with the onus resting on the caller's shoulders to get it right.

Day two was much like day one, starting off very hot. We flew the Unknown first, then got into the Knowns. My luck ran out after the Unknown when I noticed a major vibration at the hub of my engine on run-up just as I was set to fly my first Known sequence. After madly scrambling to see if it was a loose prop bolts or the engine mount (it wasn't), I pulled out of the competition. It was deemed that I either lost a front bearing or had a crank issue.

The clouds rolled in later in the afternoon and the last two pilots of the day flew in the rain to complete their rounds. Kudos to those brave souls as the entire sequence would have been discarded for everyone if

they had been grounded!

This proved to be the last of the regular sequences flown as we were rained out for the next two days. On Friday, several pilots did fly the Freestyle in the rain and more than one radio was likely ruined, but the pressure to compete was great as several of them came to the Worlds specifically for this event.

On Saturday, we attended the awards banquet at the beautiful Muncie Convention Centre where there were several amazing prizes including several DA engines of all sizes. Each of the judges received a beautiful crystal globe and several other awards were given to the many volunteers who ran things so smoothly.

Kudos to the Event Director Steve Sides and all those involved in making this happen. Also, thanks to the many fantastic sponsors for supporting this event and in particular to RM Auto Restoration and MAAC for their support for the Canadian team.

Although the highest we placed was sixth in Intermediate, we just missed getting third place in the Team standings. We all started off slow but were moving up in the ranks and given the extra two days, I'm certain that we would have had at least third place in Teams.

The next Worlds will be held in Italy in 2022! ✈



Beautiful planes under the tents. / De magnifiques avions sous les tentes.



Team Canada members chilling out in the shade. / Les membres d'Équipe Canada se détendent à l'ombre.



The Unlimited flight line on day one. / La ligne de vol (catégorie Unlimited), la première journée.

régulières puisque la pluie a fait cesser le concours pendant les deux jours suivants. Le vendredi, plusieurs pilotes ont exécuté la séquence Freestyle (style libre) sous la pluie et il est fort possible que plus d'un émetteur a été ainsi ruiné, mais la pression était à son comble puisque plusieurs d'entre eux s'étaient déplacés au Championnat mondial précisément pour ce volet.

Le samedi, nous nous sommes rendus au banquet de remise des prix au magnifique Centre des congrès de Muncie; plusieurs prix sensationnels ont été remis, y compris

des moteurs DA de plusieurs différentes cylindrées. Chacun des juges a reçu un resplendissant globe de cristal et d'autres prix ont été remis aux nombreux bénévoles qui ont assuré la bonne marche du concours.

Bravo au directeur des événements Steve Sides et à tous ceux qui ont contribué au succès de l'évènement. Aussi, merci aux fantastiques commanditaires qui nous ont appuyés, en particulier RM Auto Restauration et le MAAC (ceux-ci ont appuyé l'équipe canadienne).

Bien que notre meilleur positionnement au classement ait été une sixième place en catégorie Intermediae, nous avons tout juste manqué la troisième place en catégorie Équipe. Nous avons commencé un peu lentement mais nous étions en train de remonter, si nous avions disposé des deux journées supplémentaires. Je suis persuadé que nous aurions au moins ravi la troisième place en Équipe.

Le prochain Championnat mondial sera disputé en Italie en 2022! ✈

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: 807-598-0564 or email: gwensgraphics@gmail.com (11/18)

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)

FOR SALE: Top Flight Kit Elder-40 Gas Model. Ben Buckle Kit - Record Breaker (Old Timer) 96" span, for .45 to .62 motors. The Model Craft 1/2 A Texaco size Wasp gas model. 45" span for .049 motor. All above are unbuilt balsa kits. Colibri ARF high wing trainer, 55" span, ORA covered, gas. unassembled kit only. text or call Ken at 807-252-5580 (Thunder Bay, ON) (11/18)

FOR SALE: Sea Commander 44" F/G Float set for 15-18 lbs model with aluminum fairings/fittings etc \$250; Sea Commander 36" F/G Float set for 8-12 lbs model \$100. ph. 250-337-5320 - I can mail you info. (11/18)

FOR SALE: Hangar 9 Taylorcraft. As-new condition. \$1150 includes Saito 125 4-stroke, digital servos. Plane alone \$450. Phone 519-869-4773, raandruchow@gmail.com (11/18)

FOR SALE: 3D hobbies 44% Slick 540 DLE 222; Aero Plus 42% Yak 55 DLE 170; Arrow Works 35% Extra 260 DLE !; Loaded, Mint, Ready to fly. 647 343 1981 murraychousky@hotmail.com (11/18)

FOR SALE: Fokker DVII 1/4 scale, power 150 Saito 4 stroke . Open to offers.



L19 Bird Dog , power 75 AX 2 Stroke, Open to offers.



Contact Ron 604-524-8383 home and leave a message. or 778-897-8896 Cell, however a message can not be taken on this phone. (New Westminster, BC) (07/18)

FOR SALE: Guillow's B24 kit NIB \$60. Wing Mfg F4U Corsair kit NIB \$60. Contact langissimon@globetrotter.net (07/18)

FOR SALE: Top Flite 62" F4U Corsair Kit (still in the box) never used: \$250, 61 O.S. Engine, never used: \$200, 40 O.S. Engine, slightly used (2 hours) \$100. Contact Paul prossmross@gmail.com 236-420-2199. (Kelowna, BC)(07/18)

FOR SALE: Top Flite P51D ARF fully finished. Ready to fly. Digital servos, motor driven retracts, O.S. .91. All New. Never flown/Started. Will Ship. Coquitlam B.C. Internet photos/Details \$1400 invested, sell \$1000. airfid@telus.net (05/18)

FOR SALE: 1/3 Scale Nieuport in Bind'n'Fly condition. Roto 85cc 4 stoke Twin Power From Balsa USA kit. Only 12 flights, Custom trailer option. Can deliver 200km from Ottawa. Photos etc avail Contact brian. wattie@sympatico.ca 613-591-1937 (05/18)

WANTED: kyosho PBY Catalina flying boat, new or used. alfdi@shaw.ca, 604 596 7246 (03/18)

FOR SALE: Top Flite P51D Mustang. OS 91 four stroke. Motor driven retracts. Sullivan onboard glow ignition. Digital Servos. All new. Never flown. Engine never started.

Ready to fly. Cost \$1400 Sell \$1000. Photos available. airfid@telus.net (03/18)

FOR SALE: Assorted kits, NIB, for sale. Proctor Mini Antic Bipe 54" \$175; Proctor Antic Bipe with centre section 72" \$250; 1/4 scale Proctor Nieuport 28, 80", \$650; Phaeton 90 70: \$200; Ikon N'West 1/4 scale D145 Monocoupe 96" \$300; Ikon N'West 1/4 scale GeeBee Y 91" \$325; Sig Citabria 69" \$95; Garry Allen 1/4 scale Fokker DVII 88"; 1/4 Scale Fun Arrow 80" SE5A \$400; \$400; Fuji BT-64ei Gas engine, never run, \$500; Fuji BT-32b \$175; Fuji 50-sa never run \$250; Four Zenoah G23 used but in perfect shape \$150 each; Zenoah G26 (magneto) \$250. Shipping Negotiable; Phone Bill at 1-604-859-5943, Abbotsford, BC (01/18)

WANTED: 4 cycle radial engine, 7 cylinder preferred but other configurations and all conditions considered. Contact Tom at flp@sasktel.net (03/17)

WANTED: Great Planes PT17, even if it is damaged but repairable. Specifically, I require a fuselage. bonamimurray@gmail.com (03/17)

WANTED: Sepp Ubilacher Hawker Tempest plans and or parts 82" wingspan - a used set or used parts is fine. email Ken Kalynuk at kenkalynuk@gmail.com (03/17)

WANTED: old rc warbird articles / plans that you have collected and are thinking of chucking out as you have gotten orders to declutter! A scan, or photos of the article emailed to me works. Paper is ok too, I want to get this stuff on the web for future warbirders before it goes in your garbage. Email me at kenkalynuk@gmail.com (03/17)

WANTED: Airtronics Aquila Sailplane kit, or original plans, or Fiberglass fuselage, or built aircraft. Please contact Dave at Fowlowd@yahoo.com. (03/17)

WANTED: OS 60 long stroke engine in working condition. flyboyqopus@gmail.com (Toronto area) (01/17)

WANTED: Frank Loates Stick plan, photos. Unpublished rubber model , circa 1940, in Toronto. E-mail Dave: martha.owen@outlook.com (01/17)



Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs
Team Align RC Cdn
1-250-924-4755 - Esales@alignrccdn.com
Alignrccdn.com

SAVE 5% online by using coupon code "MAAC"



780-477-0101 • HobbyAlley.com
North 12451-97 Street • West 9962-170 Street
Edmonton, Alberta

LEADING EDGE HOBBIES

Hwy 401 _____ 699 Gardiners Rd
Hwy #2 _____ Kingston, ON K7M 3Y4
_____ toll free 866-389-4878
Progress Ave. _____ www.leadingedgehobbies.com

We are at the corner
of Gardiners and Progress
Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!



Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:

**Airplanes, Engines, Helicopters,
Drones, FPV, and all the
Building materials you'll need.**

2550 Chemin du Lac
Longueuil, Quebec, J4N 1G7
Toll Free: 1 855 747-2444
Montreal: 450 670-2444
AMR-RC.com

Manufacturer • Distributor • Dealer

AIRCRAFT MODELERS RESEARCH

2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec 450.670.2444
AMR-RC.com

AJ HOBBIES (SINCE 1995)

200 Edgeley Blvd. Unit 28
Concord, Ontario, 905.305.1479www.
ajhobby.com or www.HobbyProsDepot.com

**WE PAY
TOP DOLLAR
FOR YOUR HOBBY GEAR!**

We pay CASH for new or used hobby goods including aircraft, helicopters, cars, trucks, boats, plastic & wooden boat model kits, as well as parts, accessories and complete estate sales.



519-451-1833 - info@avfrc.com - www.avfrc.com

CELLAR DWELLER HOBBY SUPPLY LTD.

1560 Main St.
Winnipeg, MB 866.248.0352
cellardwellerhobby.com

FLITE CRAFT MODEL CO.

1595 Victoria St N.
Kitchener, ON 519-742-7141
flitecraft@flitecraft.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

GREAT HOBBIES

171 Buchanan Drive 902.569.3262
Charlottetown, PE
5144 - 75 Street 780.466.3388
Edmonton, AB
140 Trainyards Drive 613.244.2701
Ottawa, ON
3035 Argentia Road, Unit 3
Mississauga, ON 905.824.8228
greathobbies.com 800.839.3262

HOBBY WHOLESALE

6136 Gateway Blvd. NW 877-363-3648
Edmonton AB
hobbywholesale.com



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

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB
PMHobbycraft.ca

403-291-2733
877-764-6229

The best quality!

Paramodels-RC

Specializing in Paragliders, Paramotors
and Drones rescue kits

<http://en.paramodels-rc.com>
infos@paramodels-rc.com

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

COMING EVENTS

ALBERTA - A

JANUARY 01, 2019 - TUESDAY | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | MAIN FIELD | Barnstormers Polar Fun Fly Jan 1, 2019, 10 am - 4 pm at the Main Field. South of Rocky on Hwy 11, turn rt. onto Township Road 392, 1/2 km to flying site on your rt. Heated Club house with coffee and cookies provided. Proof of valid MAAC membership required. MAAC rules apply. Contact Peter 403-845-6271 | 2019-01

ATLANTIC - B

NO LISTINGS

BRITISH COLUMBIA - C

APRIL 11, 2019 - THURSDAY | Display | 4 Days | SLAM Mall Show | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | The Mall at Piccadilly | This will be the 2019 Edition of our Mall Show. Great site, great display, well worth the visit. | 2019-16 | <http://www.slams.ca>

OCTOBER 19, 2019 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Kamloops RC Airplane Swap Shop | HIGH COUNTRY FLYERS | Kamloops Indian Band - Pow Wow Grounds | Judy | 250-320-3140 | five.grama@gmail.com | Kamloops RC Airplane Swap Shop October 21, 2018 Come join your fellow builders, flyers, and collectors in swapping, selling, and trading your best kept treasures for those of others. Some of the best deals ever are concocted at the Swap Shop. Even if you just want to come and catch up with your long lost flying buddies and swap stories, there will be lots of treasures. Tables are \$12 each; entry fee for all others is \$3. Open to Sellers at 7:30 am, doors open to buyers at 9 am. Usually goes till 1 pm but the best deals happen before noon. Sellers: \$12.00 per table - Vendor Unloading: 07:30 - 9:00 Absolutely No Selling before 9AM Buyers: Entry Fee: \$3.00 Time: 09:00 AM Location: Kamloops Indian Band - Moccasin Gym 200-330 Chief Alex Thomas Way, Kamloops, BC Go North from Hwy #1 on Hwy #5 take a right at the first light then the 1st Right past the Petro-Can turn off & go straight down to the hall on the left. - Coffee & Cookies available. *No Selling before 09:00 1PM - 3:30PM Indoor Flying available after the tables are cleared off the floor. | 2019-846 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

JUNE 15, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Rugby Lake Float Fly | PATRICIA REGION AEROMODELERS INC | Rugby Lake Lodge | After the resounding success of the first Rugby lake float fly last year, Jacqui and Dave have graciously agreed to host our float fly again this year. book early for a campsite at: <https://www.rugbylakelodge.com/ontariodrivetohousekeepingfishinglodge.htm>. We are making this our annual float fly event. We will have bbq burgers and smokeys for a nominal fee, for lunch and possibly another Saturday dinner hosted by the ladies at the Oxdrift hall, for a fee. Come out for a great weekend of camping and flying or come out and visit for the day. See you all there!! | 2019-11

JULY 06, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Pram Fun Fly | PATRICIA REGION AEROMODELERS INC | PATRICIA REGION AERO MODELERS | The Patricia Region Aero Modelers invites you to come fly with us at our field on Johnston Rd just west of Dryden. There is lots of room for (unserviced) camping on site, long smooth runways and lots of sky to fill with planes! Come and join the fun, to watch or participate. There will be burgers and drinks available, and plenty of parking, so grab some planes, your MAAC card and come fly with us! | 2019-10

MIDDLE - E

NO LISTINGS

NORTHERN ONTARIO - F

JUNE 22, 2019 - SATURDAY | Competition | 1 Day | Fun Scale Competition | SAULT STE MARIE MODEL AIRPLANE RADIO CONTROL CLUB | LEIGH'S BAY ROAD | In conjunction with the annual fun fly, the Sault will be holding the first Fun Scale competition in many years. Additional details will be available on the club website. | 2019-19

JUNE 22, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Upper Great Lakes | SAULT STE MARIE MODEL AIRPLANE RADIO CONTROL CLUB | LEIGH'S BAY ROAD | The annual Upper Great Lakes Yearly Fun Fly will be held at the club's Leigh's Bay site. The venue is suitable for all models including float planes and seaplanes. Contact Rino or Craig for additional information | 2019-17

JULY 13, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Northern Ontario Zone Funfly | TIMMINS GOLDEN HAWKS | GOLD CORP CANADA

LTD. | The Northern Ontario Annual Zone Fun Fly will be hosted this year by the Timmins Golden Hawks. It will be held on July the 13th, 2019, at our excellent field at 2321 goldmine road. The event will include the awarding of the Zone trophy for the best of show aircraft. Pilots are encouraged to register early and enjoy the day with fellow MAAC members. This event is always open to the public, food and drinks are available. Registered pilots will also receive a small token of our appreciation, so please come join us for a safe day of flying and entertainment, we welcome all types of aircraft, from drones to large scale models. This is your Zone, so lets make it a Great Day to remember. | 2019-08 | <http://www.timmingsgoldenhawks.ca>

AUGUST 03, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Float Fly | SAULT STE MARIE MODEL AIRPLANE RADIO CONTROL CLUB | LEIGH'S BAY ROAD | The Club Float Fly will be held at the club's seaplane site on Leigh's Bays. Lunch included. More details on the club website. | 2019-18

OTTAWA VALLEY - G

NO LISTINGS

BC COASTAL - H

NO LISTINGS

QUEBEC - I

DECEMBER 16, 2018 - SUNDAY | Team Trials | 1 Day | vol intérieur | Club Air Modeliste | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Bonjour à tous, nous invitons tous les membres des autres club à venir fraterniser avec nous. Lunette de sécurité et chaussure d'intérieur obligatoires. Au plaisir de vous voir. Stéphane Corriveau | 2018-1170 | <http://www.clubairmodeliste.com>

JANUARY 13, 2019 - SUNDAY | Team Trials | 1 Day | vol intérieur | Club Air Modeliste | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Bonjour à tous, nous invitons tous les membres des autres club à venir fraterniser avec nous. Lunette de sécurité et chaussure d'intérieur obligatoires. Au plaisir de vous voir. Stéphane Corriveau | 2019-04 | <http://www.clubairmodeliste.com>

FEBRUARY 10, 2019 - SUNDAY | Team Trials | 1 Day | vol intérieur | Club Air Modeliste | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Bonjour à tous, nous invitons tous les membres des autres club à venir fraterniser

avec nous. Lunette de sécurité et chaussure d'intérieur obligatoires. Au plaisir de vous voir. Stéphane Corriveau | 2019-05 | <http://www.clubairmodeliste.com>

MARCH 17, 2019 - SUNDAY | Team Trials | 1 Day | vol intérieur | Club Air Modeliste | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Bonjour à tous, nous invitons tous les membres des autres club à venir fraterniser avec nous. Lunette de sécurité et chaussure d'intérieur obligatoires. Au plaisir de vous voir. Stéphane Corriveau | 2019-02 | <http://www.clubairmodeliste.com>

MARCH 24, 2019 - SUNDAY | Team Trials | 1 Day | vol intérieur | Club Air Modeliste | Polyvalente de L'Ancienne-Lorette | Bonjour à tous, nous invitons tous les membres des autres club à venir fraterniser avec nous. Lunette de sécurité et chaussure d'intérieur obligatoires. Au plaisir de vous voir. Stéphane Corriveau | 2019-03 | <http://www.clubairmodeliste.com>

AUGUST 31, 2019 - SATURDAY | Nationals | 3 Days | Lacolle International 2019 | CLUB R/C LES ARPENTS V'AIR | Gazonnière Lacolle | Register to the Lacolle International Championship, the largest sailplane competition in Canada. F5J and ALES classes. Further info and registration <http://ArpentsVairRC.org/> | 2019-12 | <http://arpentsvairrc.org/>

ST LAWRENCE - J

NO LISTINGS

SASKATCHEAWN - K

JULY 13, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Annual Summer FunFly | K-TOWN SKYSCAPERS RC CLUB | AL GROCHOLSKI MEMORIAL RC FIELD | K-Town SkyScrapers annual summer FunFly & Swap Meet July 13th & 14th at the Al Grocholski memorial RC field in Kindersley Saskatchewan. Limited onsite (no services) and Regional Park located across the street (full services) camping available. Bring your unwanted RC equipment, planes, cars, parts & a table. Swap meet & FunFly are free for any valid MAAC members. Contact Todd Francis at tfrancis_trf@sasktel.net or 306-460-5655 for more details | 2019-13

JULY 27, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Saskatchewan, Zone K provincial FunFly | K-TOWN SKYSCAPERS RC CLUB | AL GROCHOLSKI MEMORIAL RC FIELD | Annual Saskatchewan, Zone K provincial FunFly Hosted by the K-Town SkyScrapers RC Club. July 27th & 28th at the Al Grocholski memorial RC field in Kindersley Saskatchewan. Limited onsite (no services) and Regional Park located across the street (full services) camping available. Bring your

unwanted RC equipment, planes, cars, parts & a table for the Swap meet. Swap meet & FunFly are free for any valid MAAC members. Contact Todd Francis at tfrancis_trf@sasktel.net or 306-460-5655 for more details | 2019-15

SEPTEMBER 21, 2019 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Annual Goose Festival FunFly | K-TOWN SKYSCAPERS RC CLUB | AL GROCHOLSKI MEMORIAL RC FIELD | K-Town SkyScrapers annual Goose Festival FunFly Sept 21st & 22nd 2019 at the Al Grocholski memorial RC field in Kindersley Saskatchewan. Limited onsite (no services) and Regional Park located across the street (full services) camping FunFly is free for any valid MAAC members. Contact Todd Francis at tfrancis_trf@sasktel.net or 306-460-5655 for more details | 2019-14

SOUTH EAST - L

JANUARY 01, 2019 - TUESDAY | Fun Fly | 1 Day | OMFC Frozen Finger Fun Fly | OAKVILLE MFC INC. | DRUMQUIN PARK | Come out for the first flight of the year challenge again at OMFC's annual Frozen Finger Fun Fly! Event Address/Directions: Turn West off Trafalgar Road onto Britannia Road. Turn right into Drumquin Park, just across the road from Terra Garden Center. Parking is located at our club flying field. Event details: 'Contest' starts at 1200 noon to determine with a Le Mans-Style start, the first person to accomplish a successful Take-off, Flight and Landing as per criteria by the CD for annual bragging rights! All glow and internal combustion powered fixed-wing planes are eligible for entry. Feel free to bring any electric planes to fly for your enjoyment but they will be graciously disqualified for the event! Come as early as 0900 to set your plane and crew up and to enjoy complimentary hot chocolate and wieners or whatever we can defrost to help fend off frostbite. The traditional Burn Barrel will also be available for heating purposes and revenge on last year's casualties! C.D. Jim Eichenberg (905) 849-9721, email: jim@virtuhost.com | 2019-06 | <http://www.omfc.org>

FEBRUARY 03, 2019 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | OMFC Toronto West Swap Meet | OAKVILLE MFC INC. | C.E.P Union Of Canada, Units 13-14 | Oakville Milton flying club Toronto West Swap Meet Date: Sunday February 3, 2019 Time: 9:00am to 12:00 Noon Location: CPEW Union Hall, located at 785 Pacific Road Units 13 and 14, Oakville, Ontario, L6L 6M3 You are invited to look up our web site at: www.omfc.org for a map, further directions and GPS coordinates. Rental space for vendors is \$10 per table but don't delay as we usually sell out! Buyer entry fee is \$5. Please register with Terry Sears at:

searst7281@gmail.com or (905) 844-4048. See you there. | 2019-07 | <http://www.omfc.org>

MARCH 02, 2019 - SATURDAY | Competition | 1 Day | 4th Annual Nea F3P contest | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | The 4th Annual NEA F3P contest will be held at the Cobourg Community Center on Saturday March 2, 2019. The registration fee is Open \$35.00 Junior \$20.00. Practice will start at 9 am, contest from noon to 6 pm. All 3 MAAC classes will be flown, Intermediate , Advanced and FAI. A sportsman class will be offered flying the Intermediate schedule with the following requirements Min weight 100 grams, one propeller. We are aiming at 6 rounds for everyone. For information on F3P and schedules please refer to <http://xavier.mouraux.com/indoor/sequences.html> | 2019-09

SOUTH WEST - M

AUGUST 03, 2019 - SATURDAY | Air Show/Demo | 2 Days | Memorial Scale Rally | BLUEWATER R/C FLYERS | FIELD - 2590 PETROLIA LINE | Bluewater RC Flyers are hosting their Annual Scale Rally on the August long week end at the club field on Petrolia Line at Plank Rd. We are trying a new format this year and are making it a two day event. Dry camping but a limited number of spots are available so pre registration will be available and recommended, by e.mailing pchitty@cogeco.ca a donation for camping would be greatly appreciated The event is open to all Scale aircraft including Jets and Heli's. The field offers a 200x450ft grass landing strip. A donation for camping to club funds to help offset expenses would be appreciated. | <http://www.bluewatercrrflyers.com/>

Saint-Laurent (J)

suite de la page 24

RENAISSANCE DU VOL CIRCULAIRE

Récemment, j'ai eu le plaisir d'observer Richard Gareau à l'œuvre alors qu'il pilotait sa maquette SVO11 électrique de vol circulaire au bout de fils de 60 pieds au Club MRCC. Richard m'a informé qu'il y a regain d'intérêt envers ce volet d'activité. N'hésitez pas à communiquer avec Pierre Morel ou Richard Gareau, à patang@videotron.ca

RÉCENTS ÉVÈNEMENTS ET PAGE FACEBOOK

Malgré la chaleur accablante de cet été, notre zone a été l'hôte de plusieurs événements mémorables, Fun-flies et Float-flies; la section des événements à venir du site Web du MAAC en fait foi. Si on examine la page Facebook de la zone, on voit la mine réjouie des participants.

Merci à tous ceux qui ont soumis des photos et merci à nos administrateurs et collaborateurs de la page Facebook, dont Réjean Harvey, Jean-Guy Ouellet et Pierre Cloutier.

NOUVEAUX DIPLÔMÉS EN CONSTRUCTION DE DRONE

Il me fait plaisir de vous rapporter que six nouveaux constructeurs ont assemblé et piloté avec succès leurs drones de catégorie 450, sous la gouverne de Jean-Claude Guèvremont. Il s'agit de Mark Fogel, David Haltrecht, Larry Eisen, Tibor Bertalan, Leslie Saxe et Victor Salem. Ils se sont bien amusés pendant le programme de cinq séances, totalisant 20 heures.

ASSEMBLÉE DE ZONE LE 27 OCTOBRE 2018

Au moment de rédiger cette chronique, notre Assemblée annuelle de zone ne s'est pas encore déroulée mais nous pouvons en prédire le dénouement (élection, mises en candidature). En particulier, puisque personne d'autre ne s'est présenté, Jean-Guy Ouellet aura été réélu à titre de directeur de zone adjoint. De plus, en ma qualité de directeur de zone, j'ai nommé les personnes suivantes qui me serviront d'assistants et tous ont gracieusement

accepté : Peter Bauer (88519), Gabor Botka (83397), Romain Brot (88141), Pierre Cloutier (94445), Mark Fogel (93617), Bob Forest (4131 L), David Haltrecht (93615), Jack Rothenberg (91491), Matthew Zoern (92040).

NÉCROLOGIE :

Ken Starkey 5387 L

Nos sincères condoléances à la famille de Ken Starkey, ancien président du Club MRCC. Ken laisse derrière lui deux fils. En guise d'hommage à Ken, le club qu'il a fondé à Hudson Heights a rebaptisé son terrain de vol à son nom. De plus, une plaque (une hélice gravée) a été façonnée et placée au terrain de vol.

Chantal Cadieux

Épouse du directeur de zone adjoint Jean-Guy Ouellet. Nos sincères condoléances à Jean-Guy et à ses trois filles Joannie (Vincent), Gabrielle et Elyanie; cette famille a perdu une mère dévouée et une mère après un courageux combat contre le cancer.

St. Lawrence (J)

from page 25

part of their everyday life. Thus, we need to recognize and accept this new gateway to our hobby.

REVITALIZATION OF CONTROL LINE FLYING

Recently, I have had the pleasure of watching Richard Gareau flying his sleek electric-powered control line model SV-11 with 60-foot lines at the Club MRCC. Richard has informed me that there is a resurgence of interest in this aspect of our hobby. Do not hesitate to contact Pierre Morel or Richard Gareau at patang@videotron.ca

RECENT EVENTS AND ZONE FACEBOOK PAGE

In spite of the blistering heat this summer, our zone has hosted many memorable events including Fun Flies and Float Flies as publicized in the events section of the MAAC website. Looking at our zone's Facebook page shows all the happy faces of those participants.

Thanks to all who submit their photos and thanks to our Facebook page

administrators and contributors including Réjean Harvey; Jean-Guy Ouellet and Pierre Cloutier.

NEW GRADUATES IN THE "LEARN TO BUILD A DRONE" CLASS

Under the capable leadership of Jean-Claude Guèvremont, I am pleased to report that six new constructors have successfully completed and maiden their 450-class drones including Mark Fogel, David Haltrecht, Larry Eisen, Tibor Bertalan, Leslie Saxe, and Victor Salem. All had a great time in following the five-session, 20-hour program.

AZM OCTOBER 27 2018

As of the writing of this column, our AZM has not yet occurred, but we can predict the results of elections and nominations. In particular, with no other contenders, Jean-Guy Ouellet will have been re-elected as the Deputy Zone Director. In addition, using the privilege as the Zone Director, I have nominated the following persons as Assistant Zone Directors, all of whom have graciously

accepted: Peter Bauer (88519), Gabor Botka (83397), Romain Brot (88141), Pierre Cloutier (94445), Mark Fogel (93617), Bob Forest (4131 L), David Haltrecht (93615), Jack Rothenberg (91491), Matthew Zoern (92040).

OBITUARIES:

Ken Starkey 5387 L

Our deepest sympathy goes out to the family of Ken Starkey, former President of the Club MRCC. Ken is survived by his two sons. As a tribute and memorial to Ken, the club site he has founded in Hudson Heights has been renamed to the Ken Starkey field. In addition, a memorial plaque in the form of an engraved propeller has been made and placed at the club field he established.

Chantal Cadieux

Wife of Deputy Zone Director Jean-Guy Ouellet. Our deepest condolences go out to Jean-Guy Ouellet and his three daughters, Joannie (Vincent), Gabrielle, and Elyanie, on the loss of a beloved wife and mother following a courageous battle with cancer. ✈



Get Protected And Save!

Aon and The Model Aeronautics Association of Canada have partnered to offer all members great savings on discounted home and auto insurance coverage.

And as an added feature, you'll receive Model Aircraft coverage with your residential insurance policy on premises and in transit to and from flying sites (not while being flown.)

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539 and speak with an Aon broker
Office hours: Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

- Group purchasing power
- Model aircraft coverage included with residential policies
- Convenient payment options - no service fees
- Claims advocacy
- Coverage options for all of your insurance needs
- And more...

At Aon, it's our goal to ensure you receive the proper protection to fit your lifestyle. As a broker, we offer more products and make insurance easy. Most importantly, getting an insurance quote with Aon is simple, convenient and only takes a few minutes.

Model Aircraft coverage:

- Covered under Residential Insurance policy on premises and in transit to and from flight sights (not while being flown)
- Subject to \$1,000 deductible
- Model aircraft under the Transport Canada guidelines of a model aircraft (weight limit of 35kg and use for recreational purposes only), limit of coverage is subject to the contents limit on the policy
- Peril required to be insured for coverage to apply to model aircraft. ie. If earthquake coverage is not on your policy, your model aircraft isn't covered if there is an earthquake loss

Visit www.maac.aon.ca for your quote.
It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

Aon et la Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) ont établi un partenariat pour permettre à tous les membres de réaliser d'excellentes économies grâce à une couverture d'assurance habitation et automobile collective à taux réduits.

De plus, vous recevrez une couverture pour les modèles aéronautiques en vertu de votre police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol).

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.
Heures de bureau : de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

- Pouvoir d'achat de groupe
- Couverture pour les modèles aéronautiques incluse dans les polices d'assurance habitation
- Options de paiement pratiques – pas de frais de service
- Représentations relatives aux réclamations
- Options de couverture pour tous vos besoins en assurance
- Et plus encore...

Chez Aon, notre objectif est de nous assurer que vous bénéficiez d'une protection qui correspond à votre mode de vie. À titre de courtier, nous offrons plus de produits et simplifions la souscription d'assurance. Et surtout, obtenir une soumission d'assurance auprès d'Aon est simple, pratique et ne prend que quelques minutes.

Couverture pour les modèles aéronautiques :

- Couverture en vertu de la police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol)
- Sous réserve d'une franchise de 1 000 \$
- Modèle aéronautique selon les lignes directrices de Transport Canada relatives à un modèle réduit d'aéronef (limite de poids de 35 kg et utilisation à des fins de loisirs uniquement), limite de protection assujettie à la limite applicable au contenu indiquée dans la police
- Nécessité d'assurer le risque matériel pour que la couverture s'applique au modèle aéronautique

Par exemple, si votre police ne couvre pas les tremblements de terre, votre modèle aéronautique ne sera pas couvert en cas de perte à la suite d'un tremblement de terre.

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

STORY GUIDELINES

Keith Morison - 24909L

Editor

403.510.5689 | editor@modelaviationl.ca

Model Aviation Canada will be looking for a new style of content, moving forward. To help our contributors meet that need, we are revising our submission guidelines but for now, here are some of the principles of what we will be looking for. You'll note some word and photo counts in the descriptions. They are a guideline, but we'll always make room for great stories.

IN GENERAL

Our mandate is moving from zone and committee reports towards 'celebrating the hobby and our members.' As such, we want our stories to reflect the human side of the subject wherever possible. MAAC is a strong community of modellers, and that is what we want to share.

But, before you put pen to paper, or fingers to keyboard, get in touch with me at editor@modelaviation.ca so we can make sure the article will work and when we will use it. We might already have something similar in the works, so we might end up running them together.

PHOTOS

Good pictures can really set a story apart. The first step to getting good pictures is to plan them out, and be deliberate in setting them up. Grabbing a 'quick snap' rarely brings great results. Things to be careful of include: distractions in the background, looking down on the subject, faces or subjects in the shadows, date stamps on the photos, and low resolution files.

One of the best ways to get great photos is to find that club member who is an avid photographer and have him or her take the photos. The second tip is to not be afraid of sharing more pictures than you think will be needed. I have a background in photo editing, so working with a selection of images is second nature to me. This will also allow us to use different photos in social media and other promotions.

Original files from the camera can be large, so file sharing services like DropBox can be a huge help.

CAPTIONS

Nothing is more frustrating than seeing a great photo and not being able to find anything out about it. Ideally, every photo you send in should have the basic caption information, known as 'the five Ws.' Who What Where When and Why.

Depending on the context, we might not use all of the information, but it is great to have. The more information the better.

CLUB OR MEMBER FEATURES

We do want to feature our members, and clubs, on a regular basis as well, as they are the 'meat' of our communities. Sharing the passion and enthusiasm that makes them 'tick' is what they tend to do in real life, so let's do the same in Model Aviation Canada.

While the basic 'facts' are always important, it is far more interesting to talk about why people are in the hobby and once we

get into what they get from being involved, it gets interesting and often infectious.

Ken Kalnyuk's WHAM Anniversary article on page 30 is 712 words with four (4) photos.

FUN-FLY OR OTHER EVENT REPORTS

MAAC has a lot of Fun-Flys each year, and they range from club gatherings to major zone events. It would be easy to fall into a rut with these reports. 'X many people showed up; pot luck dinner at the field; too windy for some; laughs were had; pieces were picked up; see the photos.'

Without a doubt, these features will be photo-heavy, but a few hundred words to set the scene are well worth it. Try and find something special about the event. Maybe it is a flying task that challenges the participants, a model theme such as warbirds or biplanes, or maybe talk about the best and brightest models and pilots who were there.

CONTEST REPORTS

If you want to send in a competition report, remember that the majority of our audience won't know F3A from F1D without asking a whole bunch of questions.

Peter Cook's Space Modelling Can-Am Cup story on page 40 is a great example of a contest story that is accessible to the average modeller. The tasks are explained in simple terms and the team's strengths and weaknesses are discussed openly. What the story avoids is a 'round by round' detailed description of the events. Certainly, some competition stories will rely on the progression through the event, and the Can-Am Cup story benefits from featuring several different models and tasks.

The Can-Am cup story is about 2,000 words, with seven (7) photos. A wider range of photos could have been used.

BUILDING ARTICLES

We want to regularly look at build articles, or features that look at building or finishing techniques. The same principle applies in that we want to know a bit more about why someone would want to use a technique or what you get from it, personally.

Carl Layden's story about personalizing an ARF on page 34 is a good example of finding inspiration and sharing some ways to make the hobby more engaging. You'll note that he opens with a personal observation about ARFs being all the same. This could have been a build article from the ground up, or a look at any number of specialty techniques in the hobby.

This story comes in at 2,000 words, with 11 photos, with a couple of photos used to make the layout really stand apart. In fact, some of these photos were shot by Carl at our request.

FINAL EDITING

If you're worried about needing to be a top notch writer, then fear not. I'm here to edit stories for print and am happy to take a rough draft and make it work on the pages.

From padding out bullet points to trimming down heavily padded language, you should take advantage of our editing skills to make your submissions the best they can be. Nobody is a good editor of their own work.

LES LIGNES DIRECTRICES DES HISTOIRES

Keith Morison - 24909L

Editor

403.510.5689 | editor@modelaviationl.ca

Model Aviation Canada recherchera un nouveau style de contenu à partir de maintenant. Histoire d'aider nos collaborateurs à atteindre cet objectif, nous avons révisé nos lignes directrices pour quiconque veut soumettre du matériel et voici quelques-uns de ces principes. Vous noterez aussi que j'ai inséré le nombre de mots et de photos dans ces descriptions. Ce sont des lignes directrices mais nous dégagerons toujours de l'espace pour les comptes-rendus sensationnels.

EN GÉNÉRAL

Notre mandat passera des rapports de zone et de comité à plutôt la célébration de notre passe-temps et de nos membres. Ce faisant, nous voulons que nos comptes-rendus reflètent le côté humain des sujets, dans la mesure du possible. Le MAAC, c'est une communauté forte de ses membres et voilà ce que nous voulons partager.

Mais avant de barbouiller le papier ou de faire promener vos doigts sur le clavier, communiquez avec moi à l'adresse editor@modelaviation.ca de sorte à ce que nous nous assurions que l'article cadre dans le projet et que nous nous en servions. Peut-être avons-nous quelque chose de semblable en chantier, si bien qu'il se pourrait que nous combinions ces textes.

PHOTOS

De bonnes photos font toujours ressortir un bon reportage. La première pour obtenir de bonnes photos, c'est de les planifier et de les préparer avec soin. Il est rare qu'un cliché rapide vous donne de bons résultats. Attention notamment à : les distractions d'arrière-scène, vous pencher vers vos sujets, les visages ou les sujets ombragés, l'affichage de la date dans le coin des photos ainsi que les fichiers de basse résolution.

L'une des meilleures façons d'obtenir de bonnes photos, c'est de dénicher ce membre ou cette membre du club qui raffole de la photographie et de lui demander de croquer les photos. Le deuxième conseil, c'est de ne pas avoir peur de partager davantage de photos que ce que vous croyez avoir besoin. Dans une vie antérieure, j'effectuais l'édition de photos, si bien que je suis très habitué de travailler à partir d'une sélection d'images. Cela nous permettra d'utiliser diverses photos pour les besoins de médias sociaux et des autres types de promotion.

Les fichiers originaux de photos peuvent être volumineux, alors les services de partage de photos comme DropBox pourraient être très utiles.

LES VIGNETTES

Il n'y a rien de plus frustrant que de visionner une photo absolument magnifique sans pour autant dénicher quoi que ce soit à son sujet. Idéalement, chaque photo que vous soumettez devrait contenir les renseignements de base de vignette, ce que nous appelons communément (dans la tradition anglophone) les « cinq W » (qui, quoi, où, quand et pourquoi).

Selon le contexte, il se peut que nous ne puissions pas utiliser tous les renseignements mais ils sont pratiques à savoir. Plus vous offrez d'information, le mieux c'est.

PROFILS DE CLUB OU DE MEMBRE

Nous voulons mettre en vedette nos membres et clubs – et ce, régulièrement – puisqu'ils constituent la matière première de nos communautés. Dans leur vie respective, ces gens-là partagent leur passion et l'enthousiasme qui les nourrit; faisons de même dans les pages de Model Aviation Canada.

Bien que les faits de base soient toujours importants, il est bien plus intéressant de traiter des raisons pour lesquelles ces modélistes se sont lancés dans le passe-temps; une fois que nous frôlons ce sujet (ce qu'ils retirent de s'adonner au modélisme), leurs propos deviennent intéressants et souvent contagieux.

L'article de Ken Kalnyuk sur l'anniversaire du WHAM (page 30) compte 712 mots et comporte quatre (4) photos.

RAPPORTS DE FUN-FLIES ET AUTRES ÉVÈNEMENTS

Le MAAC traite de plusieurs Fun-flies annuellement et ceux-ci peuvent être de simples rassemblements de club ou encore, d'importants évènements de zone. Ce serait facile de tomber dans le piège de la narration «X nombre de personnes se sont présentées; nous avons dégusté un repas-partage au terrain; les conditions étaient trop venteuses pour certains pilotes; nous avons beaucoup ri; certains pilotes ont récupéré leur appareil en pièces détachées; jetez un coup d'œil aux photos.»

Sans l'ombre d'un doute, ces comptes-rendus comporteront beaucoup de photos, mais quelques centaines de mots lui conféreront une saveur particulière. Recherchez le côté spécial du rassemblement. Peut-être s'agissait-il d'une épreuve qui a mis les participants à l'épreuve, un thème pour maquettes comme les coucous de guerre ou des biplans... ou encore, vous pourriez nous parler des meilleures maquettes et des pilotes qui étaient au rendez-vous.

RAPPORTS DE CONCOURS

Si vous voulez soumettre un rapport de concours, rappelez-vous qu'en général, notre lectorat ne connaîtra pas la différence entre les catégories F3A et F1D sans que les questions fusent.

Le reportage de Peter Cook sur la Coupe Can-Am d'astromodélisme (en page 40) est un superbe exemple d'un compte-rendu de concours qui est accessible auprès du modéliste moyen. Les épreuves sont expliquées en termes simples et il a été franchement question des forces et faiblesses de l'équipe. Ce qu'évite ce compte-rendu, c'est une description – ronde par ronde – des épreuves. Certainement, certains tels reportages vont s'appuyer sur une description chronologique du concours; mais ce reportage de la Can-Am bénéficie de la mise en vedette de plusieurs maquettes et épreuves.

Ce reportage de la Coupe Can-Am compte environ 2 000 mots et comporte sept (7) photos. Une plus grande sélection de photos aurait pu être utilisée.

suite à la page 93

OBITUARIES

Ed Martin #29077

Our old friend Ed started flying RC models in Australia in 1966 and took his last "flight" Oct 19, 2018, although I imagine he is doing his best flying now.

Ed was best known for his scale take off to knife edge to inverted return over the field at 12 inches or less. He instructed countless Kelowna Ogoopogo RC members before buddy cords even existed and never lost a plane or a student. Although soft spoken, Ed had a variety of colourful expressions that he used as an oil drilling boss in dozens of countries on most continents. His stories were set in such exotic places as Egypt, Trinidad, the Far East and beyond.

He and his wife, Anne, raised a son and 3 daughters. Ed was most generous with his time and knowledge about scale building and flying; he will be fondly missed.



Ken Starkey 5387-L

Ken Starkey, loved our hobby with a passion that was passed on to many individuals. Ken was a MAAC Lifetime Achievement Award recipient, President of the Montreal Radio Control Club.(MRCC) for 30 years, and retired not from the hobby but as president two summers ago. The MRCC exists today on account of Ken's dedication to the club, financially and emotionally.

Ken was also involved with MAAC as an Assistant Zone Director. He will be greatly missed by his two sons Jason and Gordon, plus every member of MRCC.

Our Flying field is now called The Ken Starkey Flying field. Richard Gareau was instrumental in getting a wooden Tiger Moth propeller donated to the field from the Montreal Aviation Museum donated. It is now permanently installed at our Club's Sun Shelter, with a commemorative plaque. We had the Dedication to the new name of the flying field Oct 13th at our Chili Fly, one of the many events promoted by Ken.



Les lignes directrices des histoires

suite de la page 92

ARTICLES DE CONSTRUCTION

Nous aimerions offrir des articles de construction assez souvent ou des reportages qui traitent de techniques de construction ou de finition. Le même principe s'applique : nous voulons savoir pourquoi quelqu'un veut utiliser une technique ou ce que vous en retirez, personnellement.

Le reportage de Carl Layden sur la façon de personnaliser une maquette presque prête à voler (ARF) (en page 34), voilà un bon exemple de trouver l'inspiration et de partager des façons de s'engager plus résolument au sein de notre passe-temps. Vous noterez que Carl donne le ton immédiatement en déclarant tout haut que les ARF se ressemblent tous. Ce reportage aurait pu devenir un article de construction ou un survol des nombreuses techniques spécialisées en modélisme.

Cette contribution de Carl compte 2 000 mots (et 11 photos), certaines photos servant vraiment à mettre en vedette la présentation. En fait, nous avons demandé à Carl de prendre quelques-unes de ces photos.

ÉDITION FINALE

Si vous vous inquiétez de ne pas être un rédacteur ou une rédactrice de talent, n'ayez pas peur. Je suis ici afin de faire de l'édition et il me fera plaisir de transformer une première ébauche en quelque chose de potable pour nos pages. De l'ajout de points en style télégraphique (bullet points) à simplifier du texte un peu trop complexe, vous devriez profiter de mon savoir-faire en édition et vos textes s'en porteront très bien. Personne n'est un bon éditeur de son propre travail. ✨

Orv Olm

The free flight Community has lost a great contributor to our wonderful hobby.

Orv Olm, the inventor of the Gizmo Geezer front end, avid Flying Aces flyer, WESTFAC supporter and good friend to all who knew him has passed away.

We wish to send our condolences to Marcy, his wife and his lovely Daughter. Orv lived in Saskatoon Saskatchewan Canada. His fantastic front-end [the Gizmo Geezer] solved several rubber motor problems for new and experienced builders and flyers.

Orv.rest in peace.

- Roger Willis

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

HANGAR 9

20cc P-51D Mustang ARF



- ARF Lightweight, laser-cut balsa and plywood construction
 - Finely detailed, satin-finish covering
 - For 20cc gas engine or Power60 1800w Electric
- Wingspan: 69.5in · Length: 60in · Weight: 11.5-13lbs
HAN2820 — P-51D Mustang 20cc ARF

E-flite
AMERICAN ELECTRIC FLIGHT

Pitts Biplane



- BNF features AS3X/SAFE
- For 3S - 4S LiPo
- See website for all required items

Wingspan: 33.5in · Wing Area: 437sq in · Length: 31in

EFL3575 — Pitts 850mm PNP
EFL3550 — Pitts 850mm BNF Basic w/ AS3X/SAFE Select

Flyzone
THE HIGH PERFORMANCE

DHC-2T Turbo Beaver RxR



- Classic bush plane model
- Servos, Rx, ESC, & Motor included
- Powerful brushless motor with 40A ESC
- STOL capability and all-terrain versatility

Wingspan: 59.5in · Wing Area: 430 sq in · Length: 40.5in

FLZA4034C — DHC-2T Turbo Beaver Rx-R w/AR620 Rx

BLADE

Inductrix Switch RTF

- Switch between microquad and tinywhoop hovercraft!
- Ready to fly with Tx, battery, and USB charger



Length: 119mm · Width: 119mm · Weight: 38g

BLH9800 — Inductrix Switch RTF Hovercraft/Drone

BLADE

Inductrix BL BNF

- Brushless Motor with micro brushless 4-in-1 ESC
- SAFE[®] technology makes drone flying easy
- Features Meow Mode™ self righting



Length: 110mm · Width: 105mm · Weight: 55g

BLH8850 — Inductrix BL BNF



Reaflight 8

Horizon Hobby Edition
 Now with the exclusive technologies and some of the most popular aircraft from the Best Brands in RC!

RFL1000 — RFB Horizon Hobby Edition w/Interlink-X
RFL1001 — RFB Horizon Hobby Edition Software Only
RFL1002 — RFB Horizon Hobby Edition Add-On Software



Goblin WR Foam Kit

- Pusher style propeller
- Made for FPV flight
- Water resistant foam construction
- Builds with simple household tools



Wingspan: 760mm · Weight: 450g

FTSBK550B — FT Goblin Kit WR Foamboard



Sea Angel WR Foam Kit

- For 3 or 4 channel control
- A challenging & rewarding build
- Modeled after 1992 Hayao Miyazaki anime film



FTSBK560B — FT Sea Angel Kit WR Foamboard



Stay up to date!
 New aircraft, current pricing and more

GREATHOBBIES.COM



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference**. See web site for details.



FREE SHIPPING 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

10AM to 8pm Monday to Friday
 10AM to 5PM Saturday
 (Atlantic Time)

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