

Model Aviation

CANADA

Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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


HOBBY HOBBY

EST. 1984

Canada's Best Stocked Hobby Shop!

CHECK OUT OUR WEB SITE!
www.hobbyhobby.com

Elite BLADE MCX
7 inches long!
Compatible with all Spektrum DSM2!
Lipo Battery & Charger Included!
Bind-N-Fly \$109.99
W/Radio \$139.99



GREAT PLANES REAL FLIGHT
3D
\$159.99 W/Controller
*Over 50 Aircrafts!
*Over 20 Flying Sites

GREAT PLANES REAL FLIGHT
G4
\$199.99 W/Controller

NEW LOWER PRICING
FS ONE FLIGHT SIM
*Accurate Aerodynamics!
*25 Flying Sites!
*25 Airplanes!
*11 Helicopters!
Save \$100.00
\$86.99 W/Controller
\$109.99 W/Controller

Elite ARF ULTIMATE 20-300
Fiberglass Cow! & Wheel Pants!
Span: 38"
Area: 473.5 sq.in.
Length: 41"
Wt: 39-41 oz.
Motor: 10 Brushless (not incl.)
Radio: 4ch+

10LA W/Muf	\$ 68.99	120AX W/Muf	\$294.99
15LA W/Muf	\$ 76.99	160 FX W/Muf	\$326.99
25LA W/Muf	\$ 81.99	FS 30 Sur. W/Muff	\$185.99
35AX W/Muf	\$139.99	FS 40 Sur. W/Muff	\$217.99
46LA W/Muf	\$ 86.99	FS 56A W/Muff	\$326.99
65LA W/Muf	\$129.99	FS 70 Ultimate	\$319.99
25FX W/Muf	\$ 99.99	FL 70 FL W/Muff	\$189.99
46AX W/Muf	\$129.99	FS 81A W/Muff	\$399.99
55AX W/Muf	\$169.99	FS 91 Sur.II	\$326.99
61FX W/Muf	\$196.99	FS 91 Sur.II pmp	\$399.99
75AX W/Muf	\$249.99	FS 120 Sur.	\$419.99
91FX W/Muf	\$219.99	FS 120 Sur.pmp	\$457.99
		FS 200-U Sur.	\$468.99
		FS 200S-P	\$599.99

Elite Ready to Fly! BLADE 400 3D 2.4 GHz
CCPM Mixing!
*Already Assembled!
*Spektrum DX6i Radio Incl.!*DS75 Digital Servos!
*420H Brushless Motor!
* 20 Amp ESC!
*1800mah Lipo
\$489.99

GREAT PLANES EDGE 540 ARF
Fiberglass Cow! & Wheel Pants!
Two Piece Wing!
Span: 78"
Area: 1088 sq.in.
Length: 74.5"
Wt: 13-15 lb.
Engine: 1.80-2.10 4/stroke
1.60-1.80 2/stroke
32-43cc Gas
Radio: 4 Channels, 6 servos
\$439.99

2.4 GHz SPEKTRUM RADIO SYSTEMS
No More Frequency Concerns!
DX5E no servos NEW! \$109.99
DX6i no servos \$199.99
DX7 Air Ar7000/4-821 \$379.99
DX7 Air Micro/3-285 \$369.99
DX7 Heli Ar7000/4-821 \$379.99
DX7 Heli Micro/4-285 \$369.99

2.4 GHz SPEKTRUM RECEIVERS
AR500 full range \$ 64.99
AR6000 park flier \$ 54.99
AR6100 top pin \$ 54.99
AR6100E end pin \$ 54.99
AR6200 full range \$ 79.99
AR6300 Nanolite \$ 65.99
AR7000 full range \$109.99
AR7100 Heli RX \$159.99
AR7100R Heli Rev \$239.99
AR9000 9ch. \$184.99
AR9100 9ch. \$239.99

Saito Sale
FA40a W/Muf \$209.99
FA 56 W/Muf \$209.99
FA62a W/Muf \$229.99
FA 72 W/Muf \$244.99
FA 82a W/Muf \$279.99
FA 91s W/Muf \$289.99
FA100W/Muf \$299.99
FA115W/Muf NEW! \$339.99
FA125a W/Muf \$369.99
FA 120 W/Muf \$399.99
FA 150 W/Muf \$399.99
FA 180 W/Muf \$429.99
FA 220a W/Muf \$539.99
EG-36 Ignition \$699.99

Raptor
Heli-Max ALIGN
Helis & Parts IN STOCK!
CENTURY Elite
PARTS! HIROBO
PARTS! KYOSHO

GREAT PLANES EDGE 540T EP ARF
Fiberglass Cow! & Wheel Pants!
Span: 49.5"
Area: 490 sq.in.
Length: 48"
Wt: 3.25-3.51 lb
Motor: Brushless (not included)
\$184.99

Elite F-16 400 DF ARF
Duct Fan & Motor Included!
Span: 28"
Area: 195 sq.in.
Length: 35.5"
Wt: 23.5-25.5 oz.
Motor: 400DF Included!
\$184.99

X-CELL FURION 450
ELECTRIC POWERED
Rotor Diameter: 28.3-28.7"
Length: 25"
Height: 8.7"
Weight: 1.4 lb
\$484.99

SPEKTRUM DX5E 2.4 GHz DSM2
AR 5000 Full Range RX
No Servos
\$109.99

Futaba 10C 2.4 GHz
10C R6014FS Heli
10X R6014FS Air
No Servos
\$649.99

Futaba 7C 2.4 GHz
WITH R607FS RECEIVER
7C Air 4-S3152 \$379.99
7C Heli 4-S3152 \$379.99
7C Air 4-S3004 \$348.99
7C Heli 4-S3001 \$359.99

T-REX ALIGN
450 500 6700 PARTS!
PARTS!
PARTS!
450SE V-1 ProBlade.Lipo, Mtr & Esc Incl. \$379.99
450SE V-2 Carb.Blade.Lipo, Mtr & Esc Incl. \$549.99
450SE V-2 Wood.Blade.Lipo, Mtr & Esc Incl. \$499.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt \$164.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt Motor & Esc Incl. \$219.99
450S-CF (CDE) Motor & Esc Included. \$299.99
450S-CF (CDE) Kit only. \$249.99
450S Alum.(CDE) Motor & Esc Incl. \$269.99
500-CF Carb.Blade, Mtr & Esc Incl. \$599.99
600-CF Mtr, Esc & 3A BEC Included \$649.99
600-Pro Nitro \$649.99
600-Nitro \$434.99
600-Pro Nitro Combo/OS 50 Hyper \$899.99
600-SuperPro Comb/OS 50 Hyp/Carb Blade \$1149.99
700-Nitro Pro Combo (without engine) \$799.99

VISA MasterCard

STORE HOURS
MONDAY 11:00AM - 7:00PM
TUESDAY 11:00AM - 7:00PM
WEDNESDAY 11:00AM - 8:00PM
THURSDAY 11:00AM - 9:00PM
FRIDAY 11:00AM - 9:00PM
SATURDAY 10:00AM - 6:00PM
SUNDAY GONE FLYING

1-800-352-9971
TOLL FREE ORDERS ONLY
1-905-858-7978
TECHNICAL ASSISTANCE & LOCAL ORDERS
1-905-819-9640
FAX LINE
128 QUEEN ST. SOUTH
MISSISSAUGA, ONT. L5M 1K8

www.hobbyhobby.com

Prices subject to change without notice.

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESALERS

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**



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

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

PLANES * CARS * TRUCKS * BOATS * HELICOPTERS * RADIOS * MODELS * TRAINS * ROCKETS * KITES

SPEKTRUM DX5e Radio
SPM5500

- Basic 5 Ch 2.4GHz DSM2 Radio
- AR500 Full Range Receiver
- Delta Wing Mixing
- HI/LO Rates

\$ 104.99

Eflite Apprentice 15e **NEW**
EFL2725
Completely Ready to Fly!

Includes: - Spektrum 2.4GHz DX5e Radio
- 15-size Brushless Outrunner
- 30A ProBrushless ESC
- Li-Po Battery/Charger
- Wingspan: 58 in

\$ 314.99

Blade mCX **NEW**

- Ultra-micro Size (weighs only 1 oz)
- Coaxial Counter Rotating Blades
- 4 Ch 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger

EFLH2200 - **\$ 136.99**
Also Available in Bind and Fly
EFLH2280 - **\$ 104.99**

GREAT PLAINS SIMULATORS
RealFlight G4
With USB InterLink Elite

G4 is compatible with all RealFlight Expansion Packs
GPMZ4420 - RealFlight Generation 4.0 Mode 2
GPMZ4421 - RealFlight Generation 4.0 Mode 1

- * NEW Interlink Elite Controller
- * QuickSelect lets a pilot perform more tasks
- * Water Takeoffs and Landings
- * Dynamic Slope Soaring
- * Added Virtual Flight Instruction
- * Revolutionary Graphics and Realism
- * Over 25 Flying Sites
- * Over 60 Aircraft Designs
- * Sharper Graphics
- * Night Flying and 4-Dimensional Flying
- * Heli Orientation and Takeoff & Landing Training

\$ 199.99

Eflite HELI **FREE SHIPPING***

Blade CX-2
EFLH1250
Includes Aluminum Rotor Head

- Coaxial Rotor Design
- Includes: 5 Ch Spektrum DSM Radio, Li-Poly Battery & Charger

\$ 189.99

HANGAR 9 **FREE SHIPPING***

FS One w/Controller
HANS2000

- Highly Accurate Flight Models and Aerodynamics
- Realistic Ground Handling
- Realistic Damage
- More than 25 Flying Sites
- State of the Art Graphics
- Extensive 3D Flying Field Options

\$ 99.99

FS One w/o Controller
HANS3000

- Includes USB Interface to connect to your own Radio System

\$ 79.99

REAL FLIGHT

Expansion Pack 1 GPMZ4111
Expansion Pack 2 GPMZ4112
Expansion Pack 3 GPMZ113
Expansion Pack 4 GPMZ114

\$ 29.99 each

Blade CP Pro 2
EFLH1350 - *Ready to Fly*

Includes: 6 Ch 2.4GHz Radio, Direct Drive Tail Motor, G110 Heading Lock Gyro, Li-Poly Battery/Charger

\$ 249.99

parkzone **FREE SHIPPING***

Ember RTF
PKZ3200
(Weighs only 0.7 oz)

Includes:
- 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger

\$ 139.99

Vapor RTF
PKZ3300
(Weighs only 0.4 oz)

Includes:
- 3 Ch 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger

\$ 129.99

See inside back cover for more great deals!

CLUB POINTS PROGRAM

2% of every dollar spent at HOBBY WHOLESALERS will be rebated to your registered MAAC club.

Earning extra money for your club could not get any easier. Every purchase made by your members will earn your club a 2% rebate.

DON'T DELAY - REGISTER YOUR CLUB TODAY!

Call: 1-877-363-3648

FREE SHIPPING*

on any item advertised in MAC whether it is our advertisement or the competitor's. If we carry that product we will not only match it, but buy it from us and we will ship it for **FREE***.

* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
* Some size and weight restrictions apply.
* Insurance is extra.

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)
No PST. Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

**Central Ontario's Radio Control
Hobby Source**

Come fly with us this winter!

7:00-10:00 PM

Oct. 17, 24, 31

Nov. 7, 14, 21, 28

Dec. 5

Jan. 9, 16

Feb. 13, 20, 27

Mar. 6, 13, 27

A \$10 entrance fee will apply.

**Dates subject to change, confirm
with Ideal Hobbies the day of the event.**

*You must show your proof of
MAAC membership to fly.*

It's as easy to find as 1,2,3!

- 1. Take the Essa Rd. exit (Exit 94)**
- 2. Turn left (West) onto Essa Rd.**
- 3. Turn right onto Ardagh Rd.**

ST. JOAN OF ARC HIGH SCHOOL

IDEAL HOBBIES

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

1-705-725-9965

PHONE LINE

1-705-725-6289

FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE

BUSINESS HOURS

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



www.idealhobbies.com

Model Aviation CANADA

SPREAD THE WORD

ADVERTISE IN
MODEL AVIATION
CANADA AND REACH
OUT TO YOUR
CUSTOMERS AT
AFFORDABLE RATES.
**A SINGLE 1/4 PAGE
AD FOR AS LOW AS
\$185 PER ISSUE!**

PARKER MODEL LTD.

IMPORTING HIGH QUALITY R.C. EQUIPMENT SINCE 1989

SUITE 296-701 ROSSLAND ROAD EAST
WHITBY, ONTARIO, CANADA
L1N 9K3

WEB SITE: WWW.PARKERMODEL.COM
E-MAIL: PARKERMODEL@ROGERS.COM



FOAM SHEETS
CARBON RODS
ELECTRIC AIRPLANES
ELECTRIC HELICOPTERS
ALUMINUM SPINNERS
LI-PO BATTERIES
CHARGERS
BRUSHLESS MOTORS
SPEED CONTROLLERS
R/C SETS
GYROS
EXTENSION CORDS
SWITCHES & WIRES
SERVOS
PROPELLORS

WHOLESALE ONLY
NEW DEALERS WELCOME



GWS
E-SKY
PARK-N-POWER
ST MODEL
DUALSKY
MT MOTOR
OTTER
BLUE BIRD
TELEBEE
SONIX
APOGEE
G-T CHARGER
MAXX

Family Owned and Operated
For over 50 Years



1-877-PM Hobby (764-6226)
www.pmhobbycraft.ca

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 0T4



phone (403) 291-2733
Fax (403) 291-5324

YOUR ELECTRIC
HELICOPTER HEADQUARTERS
FEATURING

E-Flight

Full Line of Helicopters & Parts



T-Rex

Full Line of Helicopters and Parts

Large Selection of aftermarket parts
Plus Tons of support equipment
from These and other Manufacturers:

*Align R/C *Multiplex *Micro Heli *Hyperion
*Flight Tech Batteries *Common Sense R/C
*Prodegy *Spektrum Radio Systems
*Flight Power *Ram Tech* Triton II Chargers

Competitive Pricing - Call Today

Sunrise RC

1213154 St., Edmonton AB T5W 3N4

1-800-463-6033

local 471-4400 fax 1-800-463-6033



Check out our Website
for Specials

www.SunriseRC.com

**PACIFIC
MODELS
INC.**

Free Shipping
On Orders Over \$100



V-Balance

Advanced High Rate Charge Through Balancer
Compatible With All Li-Poly Chargers

New Formulation Cells

25C Continuous 35C Climbouts 50C Burst

Toll Free 1 877 66 PACIFIC

www.rcmodels.ca

Dealer Inquiries Welcome

SWITCH & SAVE



Do you use NiCd/NiMH batteries?
Take advantage of this Duralite
lithium ion power solution:

- DURALITE PLUS™ Lithium Ion Battery
(2900 or 4300 mah 4 cell 7.4 v)
- Fail Safe Switched Regulator (5.3 or 6.0 V)
- Digital Load Meter (1 & 1/2 amp load)

PLUS FREE 2-PORT CHARGER!

Regular \$264.80 value – limited time offer

\$199.85 USD

Why wait! Get the lithium advantage now:

- More flights between charges
- Lighter wing loading - lithium batteries are up to 60% lighter
- Hassle-free flying - no memory & no cycling
- Higher voltage regulated for consistent servo speed & torque
- Built-in pack redundancy – 2 batteries in one!

Distributed & Shipped in Canada by
CRCProducts.ca

Dealer Inquiries Welcome

Order Toll Free 866-553-1411

Shop Online www.duraliteflightsystems.com

DURALITE® FLIGHT SYSTEMS





Model Aeronautics Association of Canada

Unit 9, 5100 South Service Rd.
Burlington ON L7L 6A5
905-632-9808 Fax 905-632-3304
maachq@on.aibn.com www.maac.ca

In 1949, eleven enthusiastic modellers assembled to form an organization for those interested in model aviation. Their vision was for an association to officially represent the aircraft modeling fraternity in Canada. Today, MAAC has grown to a membership of over 13,000, representing all facets of our exciting hobby.

EXECUTIVE COMMITTEE

President - Richard Barlow #5744L
- RR1 A8 Lemon Point, Prescott, ON K0E 1T0
- 613-348-1696 Pres@maac.ca
Vice President - Claude Melbourne
Secretary/Treasurer - Linda Patrick
Board Members: Walter Chikmoroff (Alberta)
- Roy Rymer (Middle)

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A) - Walter Chikmoroff 6320L
PO BOX 1245, Crossfield, AB T0M 0S0
603-946-9939 - zd-a@maac.ca -

Atlantic (B) - Regis Landry 10555L
11665 Hwy 11, Pokemouche, NB E8P 1J4
506-727-5225 - zd-b@maac.ca
www.maacatlanticzone.ca -

British Columbia (C) - Ronald Dodd 57326
47551 Ballam Rd, Chilliwack, BC V2P 6H5
604-792-6814 - zd-c@maac.ca -

Manitoba - NORTHWESTERN ONTARIO (D)
Jeff Esslinger 64851
221 Athlone Dr., Winnipeg, MB R3J 3L6
204-895-2615 - zd-d@maac.ca

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

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

Ottawa Valley (G) - Claude Melbourne 58082
3104 Hwy 29 RR4, Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000 - zd-g@maac.ca

Pacific (H) - Mohammad Alam 24927
3721 Belaire Dr., Nanaimo, BC V9T 5A1
250-758-2544 - zd-h@maac.ca

Québec (I) - Richard Biron 40356
364 Kirouac, Montmagny QC G5V 4B1 - -
418-248-2918 - zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J) - Steve Woloz 7877
5763 Mac Alear, Cote St. Luc, QC H4W2H2
514-944-8241 - zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K) - Heinz Pantel 42484
1116 Horace St, Regina, SK S4T 5L4
306 781-7400 - zd-kS@maac.ca

SouthEast Ontario (L) - Robert Hudson 9709 -
6173 Silken Laumann Way
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396 - zd-l@maac.ca

SouthWest Ontario (M) - Bryan Hewitt 30202
162 Kingfisher Ave.
Woodstock, ON N4T 1T6
519-537-7920 - zd-m@maac.ca

OFFICE STAFF

Linda Patrick (Secretary/Treasurer) - linda_maachq@on.aibn.com
Diane Westgate (Bilingual Administrative Secretary) - diane_maachq@on.aibn.com
Mary Lynne McKinnon (Membership) - marylynnemaachq@on.aibn.com

The MAAC office is open from 8:00 am to 4:30 pm Monday to Friday. If visiting between 11:30 am and 1:00 pm, please phone in advance. Bilingual service is available during office hours, Monday, Tuesday, Thursday and Friday. / Les heures d'ouverture du siège social sont du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h 30. Téléphonez à l'avance si vous prévoyez nous visiter entre 11 h 30 et 13 h. Le service bilingue est disponible tous les lundi, mardi, jeudi et vendredi.

COMMITTEES

The following is a list of committee chairmen. Please contact the office, the chairman or refer to the MAAC web page for a list of committee members in your zone.

ACC DELEGATE

Dave Larkin 3577L
RR1 13435 Loyalist Pkwy
Picton ON K0K 2T0
613-476-6824
dslarkin@kos.net

ARCHIVES

Peter Mann 38L
31 Manor Park Crescent
Guelph ON N1G 1A2
519-822-9582

YOUTH AND BEGINNER

Milt Barsky - 5380L
1039 Lemar Rd
Newmarket, ON L3Y 1S2
milt.barsky@sympatico.ca
905-836-5678
Chris Singleton 29028
453 William St.
Cambridge, ON N3M 3W6
captainbalsa@execulink.com
519-650-4915

CHAIR OF CHAIRMEN

Claude Melbourne 58082
Hwy 29 RR4
Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000
zd-g@maac.ca

CONSTITUTION

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

Kim Doherty 32008
PH8-1515 Lakeshore Rd E
Mississauga, ON L5E 3E3
905-274-5087
kdoherty@sympatico.ca

DISABILITY AWARENESS

Randy Brown 45752L
16 Third Ave.
St. Thomas ON N5R 4J7
519-631-2134
webmaster@lflyrcairplanes.com

FAI

Jack Humphreys 1797L
2830-3 Midland Ave. Scar-
borough ON M1S 1S4
416-291-5809
jhumph@interlog.com

FREE FLIGHT INDOOR

Frederick Tellier 9125L
3160 Sussex Crt.
Windsor ON N8T 2C6
519-944-1933
fred-tellier@cogeco.ca

FREE FLIGHT (Sport & Competition)

Jim Moseley 38286L
19 Banner Cr
Ajax, ON L1S 3S8
905-683-3014
jimoseley@look.ca

GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Claude Melbourne 58082L
3104 County Rd 29
Brockville, ON K6V 6Y6
613-802-5000
zd-g@maac.ca

INSURANCE

Larry Roussele 30252
2733 Station Rd/
Abbotsford, BC V4X 1H3
larryrou@shaw.ca
Tel: 604-857-8929

JET

Wayne Beasley 52780
23 Ritchie Way
Sherwood Park, AB
T8A 5T6
780-449-1896

MUSEUM

Steve Woloz 7877
5763 Mac Alear
Cote St. Luc, QC H4W2H2
514-944-8241 |
zd-j@maac.ca

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

Richard Fahey 2961L
827 Shadeland Ave
Burlington, ON L7T 2M2
905-637-5469
rjfaheyflies@yahoo.com

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Michael Anderson 17752
RR3 22Kingfisher Cr.
Kempyville, ON K0G 1J0
613-258-5817
mike_anderson@xplornet.com

R/C FLOAT PLANES

Gordon Olson 55749
Site 14 Box 3 RR 1
Keewatin ON P0X 1C0
807-543-2760
gordolson@voyageur.ca

R/C GIANT SCALE

Brian Wattie 5089L
7 Furlong Cr.
Kanata ON K2M 2J1
613-591-1937
brian.wattie@sympatico.ca

R/C HELICOPTER

Phil Noel 14670
10511 Santa Monica Dr.
Delta, BC V4C 1P8.
604-591-1867
pnoel@dccnet.com

R/C INDOOR

Art Lane 18441L
9-617 Wharnccliffe Rd. S
London ON N6J 2N7
519-685-7002
art2lane@rogers.com

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells 21034
RR4 - 3872 Jamieson Rd.
Cobourg ON K9A 4J7
905-342-2128
hells@eagle.ca

R/C PYLON

Randy Smith 13141
111 Hawkhill PI NW
Calgary AB T3G 2V4
403-547-1086
pylon.guy@shaw.ca

R/C SAILPLANE / R/C SCALE SAILPLANE

Stanley Shaw 2481L
39-383 Edinburg Rd
Guelph, ON N1G 2K7
519-763-7111
stanley.shaw@sympatico.ca

R/C SCALE

Dennis Pratt 52272L
2714 Bramley Cr
Windsor, ON N8W 4X4
519-966-0296
denpratt@cogeco.ca

R/C SCALE AEROBATICS

Bob Hudson 9709L
6173 Silken Laumann Way,
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396
bob@rcflier.com

R/C SCALE COMBAT

Ted Banks 3936L
1196 Kaladar Dr.,
London ON N5V 2R5
519-455-6565
marbanks@rogers.com

R/C SPORT FLYERS

Bruce Dealhoy 22555
8 Foreht Cr
Aurora, ON L4G 3E8
905-841-1035
BDEALHOY@SYMPATICO.CA

RADIO SPECTRUM

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

SAFETY

Larry Fitzpatrick 11286L
18 Oakdale Ave
St. Catharines, ON L2P 2B9
905-685-5500
tech@ont.net

SAM

Jim Anderson 41088L
135 Margaret Pl.
Brockville ON K6V 6Y6
613-342-5613
janderson@ripnet.com

SPACE MODELLING

John Hugh Boyd 61382
15 McNicol Cres.
Ajax, Ontario L1Z 1Y8
905 427-9742
jhboyd@crs-info.org

TRANSLATION

Jacques Des Becquets
21112
Casier Postal 51009, 375
Des Epinettes
Orleans, ON - K1E 3E0
613- 830-5435
aeroplan@primus.ca

WEB PAGE MONITOR /UPDATE

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

Model Aviation CANADA

October 2008 - Vol. 39 No. 5

Safety Code Revision

Code de sécurité - révision

Model Flyers Application 2009

Demande de permis de Modéliste 2009

Hall of Fame Award -

Le Prix du temple de la renommée -

Bursary -

Bourse -

Pioneer Award -

Le Prix des pionniers du Canada en aéromodélisme

Lifetime Achievement Award -

Le Prix de la réussite d'une vie -

Page 84

Page 9

Page 11

Page 11

Page 12

Page 12

Regular Features

5 - President's Report

9 - MAAC Application

10 - MAAC order form

13 - Zone Reports

39 - Committee Reports

85 - Hobbyshops Canada

86 - Calendar of Events

88 - Trading Post

90 - The Last Page



Todd Shulba's Airbus A320 has a 8 ft wing span and is 8.5 ft long. It uses 2 Hyperion Z4020-08 motors with 2 Hyperion Opto 80 speed controllers. The aircraft is 16 years old and started life on twin K&B 61 glow engines. After converting to electric 2 years ago it lost 2lbs of weight and picked up alot more power. Todd designed the model and it has turned out to be a great reliable flyer year after year, and is a real crowd pleaser where ever it is flown. Photo by Richard Barlow

Model Aviation Canada
is Published by

Morison Communications
www.morisoncom.com

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

Editorial Department

editor@modelaviation.ca

Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9
Ph. 403-282-0837 Fax. 403-282-0849
www.modelaviation.ca

Advertising

Keith Morison

adsales@modelaviation.ca

Ph 403-510-5689 Fax 403-282-0849

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

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

Annual subscriptions to Model Aviation Canada are available for \$24CDN in Canada or \$40us 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 Box 61061 Calgary, Alberta T2n 3P9. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to articles@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

Feb. Issue - January 1

April Issue - March 1

June Issue - May 1

August Issue - July 1

Oct. Issue - September 1

Dec. Issue - November 1

Classified Advertising

Submit to:

Model Aviation Canada,
Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9
or email TradingPost@modelaviation.ca

MEMBER RATES:

First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1. Dealer/commercial rates: First 20 words \$15. Each additional word \$1

Display Advertising

See rate card in the Trading Post section. Direct all advertising inquiries to:
Keith Morison 403-510-5689
adsales@modelaviation.ca.



PRESIDENT'S REPORT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

The cover photo of this issue was shot at the Gimli Model Fest which I was honoured to attend. I can report that this event was, for me, the high point of the summer flying season. The level of organization had to be seen to be appreciated. Safety was never compromised and the thousands of spectators and participants all had a great time. The weather cooperated with near-perfect conditions every day. Regardless of where one lives in Canada, this is an event to put in the calendar for next year. In every respect, Gimli served as an opportunity to see 'How it should be done.' At this point, I would love to be able to give credit to the prime mover in the organizing group, but was expressly forbidden to do so. All credit does go to an impressive effort by the committee, and to its very modest leader.

Despite all the reports of accidents that I referred to in the past months, it has been refreshing to see how many clubs are making a sincere effort to comply with the Safety Code in both field layout and in the flight practices of the members. The vast majority of clubs are doing an excellent job and it is to be hoped that the few which are not flying safely will smarten up. It must be reiterated that where clubs or individuals are ignoring the rules for field layout and safe flying practices, the denial of insurance coverage in the event of an accident is a genuine reality.

This past summer saw two Nationals being held in Ontario. IMAC and Scale both went very well despite some poor weather at both events. In particular, scale was badly affected. Despite this, both events were successful and enjoyed

by those in attendance.

The first real test of the new 'Simplified SFOC application' took place at the Chatham Scale event. We were treated to the sight of a beautiful Lockheed Constellation built and flown by Carl Bachhuber of the United States. A very impressive couple of flights met with an enthusiastic response from all who watched.

The paragraph in the last issue about getting along with each other generated a lot of positive response. The comments received generally agreed that this is a hobby, we do it for fun and that disagreements need to be settled peacefully and quickly. So very true.

There are an increasing number of advertisements for the equipment to do 'Virtual Flying' using goggles and a camera in the model transmitting to the

continued on page 8

MOT DU PRÉSIDENT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

La photo en page couverture de la revue ce mois-ci montre une scène croquée au cours du Gimli Model Fest, auquel j'ai eu l'insigne honneur d'assister. Je peux vous dire que cet événement a été le point fort de ma saison de vol. Il fallait constater de ses propres yeux quel était le niveau d'organisation. La sécurité n'a jamais été mise en jeu et les milliers de spectateurs et les nombreux participants se sont bien amusés. La météo a coopéré : les journées étaient presque parfaites. Peu importe où vous habitez de par ce vaste pays, vous devriez inscrire le Model Fest à votre calendrier pour l'année prochaine. Sur tous les plans, le Model Fest est devenu la référence relativement à la façon dont on organise un événement. J'aimerais bien accorder le crédit à l'acteur principal de tout ce projet, mais il m'a interdit de le faire. Il préférerait que les honneurs rejaillissent sur le comité et moins sur ce leader décidément très modeste.

En dépit des rapports d'accidents auxquels j'ai fait référence au cours des derniers mois, il est rassurant de constater le nombre de clubs qui s'efforcent d'adhérer au Code de sécurité, tant de par la disposition de leur terrain de vol que par les habitudes de pilotage des membres. La très grande majorité des clubs effectu-

ent un travail du tonnerre à appliquer les consignes et espérons que ceux qui en font encore fi finiront par se raviser. Je dois vous répéter que si les clubs ou les pilotes à titre individuel ignorent les règlements afférents à la disposition du terrain de vol ou aux pratiques de vol sécuritaires, ils risquent le refus de tout dédommagement de la part des assurances, s'il leur arrive un accident.

Au cours de l'été, deux épreuves nationales ont eu lieu en Ontario. Les concours IMAC et de copies volantes se sont très bien déroulées malgré la météo peu clémente. Les adeptes de copies volantes ont particulièrement souffert de la pluie. Le succès était cependant au rendez-vous et tout le monde qui s'est déplacé ont beaucoup aimé l'expérience.

Le vrai test pour les formulaires simplifiés à l'intention des maquettes aux dimensions plus importantes que la normale s'est passé lors du rassemblement de copies volantes à Chatham (Sud de l'Ontario). Nous avons eu droit au magnifique spectacle de Carl Bachhuber, un Américain qui a piloté son Lockheed Constellation. Il a effectué quelques vols sous un délire d'applaudissements et de cris de la part de tout le monde qui a été témoin de ces performances.

Le paragraphe de ma chronique dans lequel je mentionnais qu'il valait mieux s'entendre entre clubs a généré plusieurs bons commentaires. Les auteurs étaient généralement d'accord que puisque notre secteur d'activité est un passe-temps, tout désaccord devrait être réglé rapidement et de façon pacifique. C'est donc vrai.

Plusieurs réclames publicitaires font état des avancées technologiques relativement au vol virtuel à l'aide de lunettes et d'une caméra embarquée qui transmet une image au sol. Le pilote de la maquette voit tout de la perspective du "cockpit" de l'avion. Vous devriez prendre bonne note qu'à l'heure actuelle, ce genre de pilotage n'est autorisé que lorsque le pilote se trouve raccordé à une boîte-école tandis qu'un pilote compétent utilise l'émetteur principal. Le pilote principal doit maintenir la maquette dans sa ligne de vision en tout temps lorsqu'il la pilote. S'il ne fait pas cela, la maquette devient un véhicule aérien non habité (UAV en anglais) et il en incombera aux deux adeptes de ce genre de vol à trouver de la protection d'assurance et à obtenir la permission auprès de Transports Canada de faire voler l'engin. Nous sommes en contact avec le ministère fédéral et toutes les parties sont à examiner ce nouveau volet du vol virtuel. Le

suite à la page 8

MAAC

1949 **60** years 2009



1909 **SILVER DART** 2009
100th Anniversary

DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

To receive your 2008 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Pour faire en sorte que vous receviez votre écusson 'early bird' 2008 votre formulaire de renouvellement du MAAC et votre cotisation doivent parvenir au siège du MAAC d'ici le 30 novembre.

Fill out the membership form on page 8 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st. Better yet, send in the membership form and dues by November 30th, and receive the MAAC Early Bird Crest.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 8 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de *Model Aviation Canada*, le siège du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre. Encore mieux, faites parvenir votre cotisation d'ici le 30 novembre et recevez votre écusson 'early bird' MAAC.

Message du président

suite de la page 7

MAAC entend s'assurer que les modélistes obtiennent les meilleures ententes qui soient. Pour l'instant, utilisez une boîte-écolé pour votre propre protection.

Je reviens tout juste d'un grand voyage ponctué d'arrêts à Gimli, à l'île de Vancouver et dans l'intérieur de la Colombie-Britannique. Partout, j'ai eu droit à un accueil exceptionnel. Beaucoup de dossiers afférents au MAAC ont été traités et mes hôtes et moi avons visité plusieurs clubs. Un gros merci aux personnes qui m'ont laissé entrer dans leur domicile et qui m'ont reconduit en divers lieux.

Ce numéro de *Model Aviation Canada* vous parviendra alors que les assemblées annuelles de zone battront leur plein. Merci aux directeurs de zone pour le travail qu'ils ont abattu au cours de la dernière année et si de nouveaux membres se sont ajoutés au conseil d'administration, je leur souhaite la bienvenue. ✈

President's message

From page 7

ground. The pilot of the RC model gets a cockpit view whilst flying. It must be noted that, at present, this type of flying is only approved where the pilot is on the slave buddy box with another competent pilot using the master transmitter. The pilot with the master must remain in direct visual line of sight with the model whilst flying. Failure to do this, puts the model into the UAV category and now you are on your own for insurance and the obtaining of permission from Transport Canada. We are in contact with Transport Canada and the entire matter of virtual flying is under consideration. MAAC intends to ensure that modellers get the best agreements possible. Right now, use a buddy box for your own protection.

I have just returned from a long trip with stops in Gimli, Vancouver Island and the BC mainland. Everywhere the treatment and hospitality was exceptional. A great deal of MAAC business was covered and many clubs visited. Some special thanks go to those who shared homes and cars with me.

This issue will arrive in the middle of the zone meetings. Thanks to all the ZDs for their work this past year and if there are new members of the Board, a warm welcome is extended.

✈



**Serving Modellers
since 1972**

**CELLAR DWELLER
HOBBY SUPPLY LTD.**

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

- ✈ Over 100 years of combined modelling experience
- ✈ Full-line hobby shop
- ✈ Winnipeg's modelling experts for over 30 years

**CHECK OUT SOME OF THE NEW AND EXCITING
PRODUCTS COMING OUT THIS SUMMER!!**

E-flite

**BLADE CP RTF ELECTRIC
MICRO HELICOPTER**



**CCPM AND COLLECTIVE HEAD COMPLETELY READY TO FLY
TOLL-FREE ORDER LINE**

1-866-248-0352

(204) 589-2037

www.CellarDwellerHobby.com



MODEL FLYERS APPLICATION 2009



DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2009

MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA / MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA

5100 SOUTH SERVICE RD., UNIT #9, BURLINGTON ON L7L 6A5

www.maac.ca

maachq@on.aibn.com

Tel: (905) 632-9808

Fax: (905) 632-3304

MAAC # _____ 1 Year / An _____ 1/2 Year / An _____ 15 months / 15 mois _____ 3 Years / Ans _____

New & 10+ Year Former Member
nouveau membre / de plus de 10 ans

Member Type / Type d'adhésion

Junior Member/Membre Cadet

(Under 18 years as of Jan. 1/09 - Moins de 18 ans au 1 janvier)

Jan 1 - Dec 31/09

\$10.00

(no magazine / sans la revue)

\$21.00

(with magazine / avec la revue)

Sep 1/09 - Dec 31/09

\$5.00

\$10.50

\$37.50

Sep 15/09 - Dec 31/10

\$10.00

\$21.00

\$75.00

Jan 1/09 - Dec 31/11

N/A

N/A

\$203.00

(CDN residents only)
(uniquement pour résident Canadien)

GST included in fees shown / La TPS est incluse dans la cotisation. GST # R127633378

Open Member/Membre Régulier

(18 years or over as of Jan 1/18 ans et plus au 1er janvier)

(includes magazine / magazine inclus)

Birthdate / Date de naissance: _____ / _____ / _____
month/mois day/jour year/année

Birthdates are required for verification of member type and kept confidential
Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels

Language/Langue (E/F) _____ Occupation / Emploi _____

Current year fees are non-refundable
Cotisation annuelle non remboursable

Bi-monthly publication is supplied to members commencing at renewal
Les publications bimensuelles sont envoyées à tous les membres à partir du renouvellement

Name / Nom: _____
First / Prénom Initial / Initiale Last / Nom

Address / Adresse: _____
Street, Avenue, Blvd, rue, chemin, etc. Unit / app #

City / Ville: _____ Province: _____ Postal Code Postal: _____

I AM A RESIDENT OF / JE SUIS UN RÉSIDENT DU: CANADA UNITED STATES / ETATS-UNIS OTHER

(provide proof of 2009 AMA status)
(avec preuve d'adhésion AMA pour 2009)

Home / résidentiel TEL: _____ FAX: _____ EMAIL / COURRIEL: _____

Work / travail TEL: _____ FAX: _____ EMAIL / COURRIEL: _____

MAAC CLUB AFFILIATION(S) / CLUB AFFILIÉ à MAAC: _____

How did you become aware of MAAC? Friend/Ami Family/Famille Club Radio/TV Web
Comment avez-vous connu MAAC? Hobby Show: _____ Hobby Shop: _____

Interest Category / Catégories d'intérêts

(please check all that apply / cochez les cases appropriées):

Sport (just for fun/juste pour le plaisir)

R/C Float Plane / Hydravion à flotteurs

R/C Helicopter / Hélicoptère

R/C Precision Aerobatics / Acrobatie de précision

R/C Scale Aerobatics / Acrobatie à l'échelle

R/C Pylon / Pylône

R/C Sailplane / Planeur

R/C Scale Sailplane / Maquette de planeur

R/C Scale / Maquette

R/C Giant Scale / L'échelle géante

R/C Open Combat / Combat libre

R/C Scale Combat / Combat de copies volantes

Control Line / Vol circulaire

Control Line Stunt / Vol circulaire acrobatique

R/C Electric Aircraft / Maquettes électriques

Free Flight Outdoor / Vol libre extérieur

Free Flight Indoor / Vol libre intérieur

Jet / Avion à réaction

Rocket / Fusée

R/C Car / R/C Auto

SAM (Society of Antique Modelers / société des anciens modélistes)

R/C Boat / R/C Bateau

R/C Indoor / Vol intérieur télécommandé

Primary Interest / Intérêt principal: _____

Do you compete in any of the above categories?

Participez-vous à des compétitions dans une catégories ci-haut mentionnées?

Local / Locale Regional / Régionale National / Nationale International / Internationale

What event / Quel événement? _____

(World Championship competitors use FAI designation / Utilisez l'identification "FAI" si vous êtes un compétiteur de classe mondiale)

I will report any incident without delay. I acknowledge that as a member I am responsible for \$500 of the \$2500 insurance deductible when I have caused an incident to occur. (Should the incident occur at your club field, the club is responsible for half and the member the second half of \$500. The member/club portion of the deductible is payable to MAAC at the time of reporting).

I understand that engaging in air modeling activities may be dangerous. I have read and will abide by the rules and regulations that have been established, or will in future be established, by the Model Aeronautics Association of Canada. I understand that my failure to comply with the rules and regulations of MAAC may result in denial of my membership and/or in failure of insurance coverage for any damages or claims. I also acknowledge that while operating a model aircraft in any of the 50 United States, insurance coverage will be provided by the Model Aeronautics Association of Canada and I will abide by both the AMA and MAAC Safety Codes. Where the two codes are in disagreement, the more stringent of the two shall apply. I will use only approved United States frequencies for radio control aircraft while flying in the 50 United States.

Je déclarerai tout incident sans délai. En tant que membre, je reconnais que je devrai effectuer un paiement de 500,00\$ pour le deductible d'assurance de 2500,00\$ lorsque j'ai causé un incident. (Si l'incident survient à votre club, ce dernier est responsable de la moitié du deductible de 500,00\$ du membre. La portion membre/club du deductible est payable à MAAC au moment de la déclaration de l'incident).

Je conviens que la pratique de l'aéromodélisme peut causer certains dangers. J'ai lu et je respecterai les règlements qui sont présentement établis, ou le seront dans le futur, par l'Association. Je comprends qu'à défaut d'observer le Code de Sécurité, ceci pourrait résulter en la perte de la couverture d'Assurance pour tous dommages ou réclamations. Je reconnais aussi que lorsque je ferai voler un modèle dans n'importe lequel des 50 états des États-Unis, je serai couvert par l'assurance de l'Association et j'obéirai au Code de Sécurité du MAAC ainsi que celui du AMA. S'il y a un conflit entre les deux Codes, le plus sévère des deux sera de rigueur, et que j'utiliserai uniquement les fréquences approuvées par les États-Unis pour les modèles télécommandés.

Donations / Dons:

Museum Fund / Musée \$ _____
Team Travel Fund / Fonds de voyage pour équipe \$ _____
Competition Fund / Fonds pour compétition \$ _____
Flying Field Protection Fund / Fond de la Protection des Champs \$ _____
Other (specify) / Autre (spécifiez) (_____) \$ _____
Total \$ _____

Method of Payment / Méthode de Paiement:

fax/email confirmation carries a \$5.00 service fee.

Pour une confirmation par fax ou courriel, il y aura un frais de service de \$ 5.00.

Please send me a fax/email confirmation. My number/address is below.
Bien vouloir me faire parvenir une confirmation par fax ou courriel à l'adresse ou numéro ci-dessous mentionné.

Fax / email/courriel: _____

_____ + _____ + _____ + _____ = _____
(MEM/COTISATION) (CONFIRM) (DONATION/DONS) (OTHER/AUTRE) (TOTAL)

Cheque Enclosed/Chèque Inclus

VISA Mastercard

Card #: _____

Exp.: _____

SIGNATURE: _____

SIGNATURE: _____ DATE: _____

parent or guardian must sign if applicant is under the age of 18 and agrees to provide the appropriate supervision to the applicant
Le parent ou tuteur du candidat âgé de moins de 18 ans doit signer et accepter d'offrir la surveillance adéquate au candidat

Please allow 3-5 weeks for application to be processed
Prévoir allouer 3 à 5 semaines pour réception du permis.



General Order Form / Bon de Commande Générale

PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIEMENT



Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____
Street _____ Apt. # _____

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

Tel: (_____) _____ Fax: (_____) _____ Email: _____

	Quantity/é	TOTAL
Decals: Wings/Ailes –Small/ Petit	\$ 0.65	_____
Wings/Ailes –Medium/Moyenne	\$ 0.70	_____
Wings/Ailes –Large/Grande	\$ 0.75	_____
All three/Toutes les trois	\$ 2.00	_____
Tri-colour/Cercle MAAC tricolore	\$ 1.50	_____
Bumper Sticker / Autocollant pour pare-choc	\$ 5.00	_____
Numbers/Chiffres – 2” (priced per#, Specify Qty/prix unité, quantité)	\$ 0.50	_____
_____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 0		
Numbers/Chiffres – 3” (priced per#, specify Qty/prix unité, quantité)	\$ 0.75	_____
_____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____ 7 _____ 8 _____ 9 _____ 0		
Pins/Épingles: Brass Lapel Pin/cuivre	\$ 4.00	_____
Tri-colour Plastic Pin/tricolore plastique	\$ 2.00	_____
Hat Pins/à chapeau (specify Qty/quantité)	\$ 2.50	_____
_____ Pattern Pilot _____ Engine Collector _____ Speed Pilot _____ Combat Pilot _____ Sport Pilot _____ I Fly R/C		
_____ Soaring Pilot _____ Free Flight Pilot _____ R/C Widow _____ Pylon Racer _____ Stunt Pilot _____ Model Wife		
_____ Scale Pilot _____ Old Timer Pilot _____ Chief Mechanic _____ Quarter Scaler _____ Chopper Pilot _____ Rat Racer		
Namebadge / Insigne de nom (Namebadge orders may take up to 12 weeks to process) (specify name and club or location as it should appear - nom, club et/ou location)	\$ 7.00	_____
Nom: _____ Club/Location: _____		
Clothes/Vêtements: T-Shirt	\$ 17.50	_____
_____ Large _____ XLarge _____ XXLARGE		
MAAC Hat / Chapeau du MAAC (specify Qty/ quantité)	\$ 15.00	_____
_____ MAAC Instructor	\$ 20.00	_____
Visor/ visière	\$ 15.00	_____
Misc.: MAAC Crest / Écusson du MAAC	\$ 2.00	_____
50th Anniversary Crest / Écusson du 50 ième anniversaire	\$ 10.00	_____
Frequency Board/ tableau de fréquences	\$ 15.00	_____
Warning Sign / pancarte d'avertissement	\$ 5.00	_____
Cub Kit (minimum 5)	\$ 3.00	_____
Medallions/ Médailles (specify Qty/ quantité)	\$ 6.00	_____
_____ Gold/or _____ Silver/argent _____ Bronze		
Rule Books/livre de règlements (specify quantities/ quantité)	\$ 5.00	_____
_____ R/C Scale _____ R/C Car _____ R/C Helicopter _____ R/C Soaring _____ R/C Precision Aerobatics		
_____ R/C Pylon _____ Free Flight _____ Control Line _____ Indoor _____ Scale Aerobatics		
_____ Electric _____ Jets _____ Scale Sailplane _____ Rockets _____ Giant Aircraft		
MAAC Flag/ drapeau	\$ 30.00	_____
10K Gold MAAC Ring/ Bague en or 10k (specify size/grandeur)	\$ 275.00	_____

Pictures available at www.maac.ca under MAAC e-Store

Subtotal/Sous-total \$ _____

Shipping/ Frais de poste: (add \$3.00 for orders of \$5-\$20, add \$5.00 for orders of \$20-\$100, and \$10 for orders over \$100) \$ _____

GST: (5%, applies to subtotal and shipping charge for all provinces except NS, NB and NF) \$ _____

HST: (13%, applies to subtotal and shipping charges for the provinces of NS, NB and NF)..... \$ _____

Ontario PST: (8% applies to subtotal only for ON) \$ _____

TOTAL: (subtotal plus shipping plus applicable taxes) \$ _____

Payment/Paiement: Cheque Enclosed (payable to MAAC) / Inclus (paiement chèque à MAAC) **Total Amount:** \$ _____

VISA MC Card # _____ Expiry _____ / _____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

Model Aeronautics Association of Canada / Modélistes Aéronautiques Associés du Canada
5100 South Service Road, Unit 9, Burlington, ON, L7L 6A5

If paying by credit card, form may be faxed to / si paiement est par carte de credit, faxez au **FAX: 905-632-3304.**
Please allow 6 to 8 weeks for delivery. Prévoir 6 à 8 semaines pour réception.



Hall of Fame

Warren Hitchcox #565 - 1991
Ken Groves #875 - 1991
Branson St. John - 1991
Gerald Shaw #4477 - 1991
John Bortnak #825 - 1991
Frank Rutland #521 - 1992
Jack McGillivray #1025 - 1993
Paul Durant - 1994
Lillian Hockin #7 - 1994
Ben Webb #8 - 1994
Frederick Stull #9 - 1994
Lavalle Walter #1 - 1994
Robert Moore #6 - 1994
Doug P. Collis #10 - 1994
Robb Webb - 1994

Donald G. Prentice #5359 - 1995
Mike Thomas #1964 - 1996
Reg Dunning #2 - 1996
Bruce Lester #3 - 1996
Wilf St. John #5 - 1996
Roy Dolson #11 - 1996
H. R. Screaton #12 - 1996
Jim W. Graves #13 - 1996
Val Ure #714 - 1997
Dave Henshaw #226 - 1998
Jack Luck - 1999
Harry Barnard #7233 - 2000
Ray Gareau #369 - 2001
George Ens #1285 - 2001
John Marett #651 - 2001

Brenton Reusch #1331 - 2002
T. Gerard McHale #7146 - 2003
Cliff Swartz #1498 - 2003
Ron Chapman #2097 - 2003
Chris Brownhill #3797 - 2004
Jean Chevalier #5004L - 2004
Donald Paquette #2125L - 2005
Laddie Mikulasko #7216L - 2005
Allan Baker #354L - 2006
Louis Lebel #13641L - 2006
Don W. McTaggart #3952L - 2007
Andrew Lennon #6912 - 2007
Andrew Coholic #26287L - 2008
Roy Bourke #204L - 2008

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

Critères du prix

1. Un individu qui a démontré du succès à obtenir et à avancer les fins et les objectifs du MAAC comme décrit dans la constitution et sans limiter la généralité de ce qui est susdit, ce qui suit:
 - a) à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique; et/ou
 - b) à démontrer des qualités de chef dans le champ du modélisme aéronautique; et/ou
 - c) à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique à un niveau national.
2. Le récipiendaire doit être, ou avoir été, un membre du M.A.A.C. pour au moins dix (10) années consécutives.
3. Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
4. La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
5. Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

NOMINATIONS FOR HALL OF FAME Criteria for Award

1. An individual who has demonstrated achievement with regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
 - a) to foster, enhance, assist in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - b) to demonstrate leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - c) to give guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
2. The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years.
3. Selection committee (consisting of the President, Public Relations Chairman, Archives Chairman and/or a MAAC member who has been an active member for thirty (30) years) should give consideration to a candidates lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
4. The deadline for receipt of nominations is November 1st.
5. For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

\$1,000 BURSARY / BOURSE de \$1,000

A bursary in the amount of \$1,000 will be awarded to a student enrolled in a post-secondary aviation, training course at a recognized Aviation College in Canada. Selection by a panel of aviation industry judges will be based on resumes submitted by M.A.A.C. members, providing confirmation of such enrollment, post-marked or faxed prior to February 1, 2009. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments by school officials, high school or college, references from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; other hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and references from MAAC members and/or clubs. These are the things the selection committee is using to determine who they select for the bursary awards.

Une bourse de \$ 1,000 sera offerte à un étudiant inscrit dans un cours d'aviation post-secondaire dans un collège aéronautique reconnu au Canada. La sélection sera faite par un jury de personnalité de l'industrie de l'aviation et sera basée sur les demandes soumises par les membres du M.A.A.C. qui pourront confirmer l'adhésion au collège, avec un cachet de la poste ou une télécopie avant le 1er février 2009. Les demandes gagnantes incluront une lettre de présentation du candidat, commentaires des autorités scolaires, écoles secondaires ou collèges, références d'employeurs, etc., sous forme d'un curriculum vitae. Des informations détaillées sur toutes les activités à l'intérieur de l'aéromodélisme et/ou du club devront être incluses dans le résumé; vos succès scolaires; participation avec des groupes/activités communautaires; d'autre hobby; votre intérêt continue avec les activités du MAAC; votre intérêt à poursuivre vos plans et aspirations dans l'industrie de l'aviation et des références des membres/clubs du MAAC. Ceux-ci sont les critères sur lesquelles le comité de sélection déterminera les récipiendaires des bourses.

MAAC - Unit 9, 5100 South Service Rd., Burlington ON
L7L 6A5 Tel. (905) 632-9808 Fax. (905) 632-3304



Pioneer Award

Ray Hunter - 2003
John Hamilton Parkin - 2004
John T. Dilly - 2004

Robert E. Milligan - 2004
Roy P. Nelder - 2004
Cliff Boyer #116 - 2007

Hal Lorimer #892L - 2008

MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DE PIONNIERS DU CANADA EN MODELISME AERONAUTIQUE

Critères pour le prix

1. Un individu / organisation / compagnie qui a démontré du succès à faire avancer le modélisme aéronautique au Canada avant 1949:
 - a) à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique
 - b) à démontrer des qualités de chef en modélisme aéronautique
 - c) à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique à un niveau national.
2. Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
3. La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
4. Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

NOMINATIONS FOR MODEL AVIATION PIONEERS OF CANADA AWARD

Criteria for Award

1. An individual/organization/company that had demonstrated achievement with regard to furthering Model Aviation in Canada prior to 1949:
 - a) who fostered, enhanced, assisted in and developed scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - b) who demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - c) who gave guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
2. Selection committee (consisting of the president, public relations chairman, archives chairman and/or a M.A.A.C. member who has been an active member for 30 years) should give consideration to a candidate's lifetime achievements in modeling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modeling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
3. The deadline for receipt of nominations is November 1st.
4. For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.



Lifetime Achievement Award

CRITÈRES POUR LE PRIX DE L'ACCOMPLISSEMENT

Critères du prix

1. Un individu qui a démontré du succès à obtenir et à avancer les fins et les objectifs du MAAC comme décrit dans la constitution et sans limiter la généralité de ce qui est susdit, ce qui suit:
 - a) à stimuler, rehausser, aider et développer l'avancement scientifique dans le sport du modélisme aéronautique; et/ou
 - b) à démontrer des qualités de chef dans le champ du modélisme aéronautique; et/ou
 - c) à donner des conseils dans la direction des affaires affectant le modélisme aéronautique.
2. Le récipiendaire doit être, ou avoir été, un membre du M.A.A.C. pour au moins dix (10) années consécutives.
3. Le comité de sélection (qui consiste du président, du président des relations publiques, du président des archives et/ou d'un membre du MAAC qui a été membre actif pour 30 ans) devrait considérer les réussites du candidat de toute une vie de modélisme, de participation aux concours, de disciplines de vol, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et/ou de conception de modèles et d'accomplissements extraordinaires.
4. La date limite pour la réception des mises en candidature est le 1er novembre.
5. Pour les instructions sur la méthode à suivre pour présenter les critères de votre mise en candidature, veuillez contacter le bureau du MAAC ou vous référez au site web du MAAC pour obtenir le formulaire requis. Seul les formulaires officiels seront acceptés.

NOMINATIONS FOR LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD

Criteria for Award

1. An individual who has demonstrated achievement with regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
 - a) to foster, enhance, assist in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
 - b) to demonstrate leadership in the field of model aeronautics; and/or
 - c) to give guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics.
2. The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years.
3. Selection committee (consisting of the President, Public Relations Chairman, Archives Chairman and/or a MAAC member who has been an active member for thirty (30) years) should give consideration to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.
4. The deadline for receipt of nominations is November 1st.
5. For instructions on how to present the criteria in your nomination, please contact the MAAC office or obtain the correct forms from the MAAC website. Only official forms will be accepted.

I'll start with a quick reminder that the AZM will be held on October 19, 2008 at the Central Alberta Radio Fun Flyers flying site, just southeast of Red Deer, at 10:30am. If you are coming from Red Deer - travel East on the Delburne Highway (595) 3.2 km (2 mi) past 30th Ave to Range Road 270. Turn South and travel 3.2 km (2mi) until you reach Twp Rd. 374 (McKenzie Rd). Turn East and travel another 1 km and the field is on the North side of the road.

At this time, I would like to thank all who contributed to this report. These reports would not be done without input from the zone membership at large. This column is your forum also not just the Zone Director's or the Assistant Director's.

Kevin and Allan Umbach are a couple of brothers who have taken the pylon racing community by storm. They have also made changes to the CPPRA website with updated information and some really great photos, at (<http://sites.google.com/site/cppradistrict3/home>). Check the events calendar at the MAAC website for fun flies, auctions and the AZM October 19 2008.

MEDICINE HAT RCERS FUN FLY

By Ray Shannon

"Near-perfect weather greeted 15 pilots at the Len Young airfield in Medicine Hat, Alberta. Our local fliers put on a barbeque and enjoyed the company of pilots from Brooks, Lethbridge, Taber and Calgary. Phil Henniger from the Windy West club brought down several large scale aircraft. The crowd favourite was his Ultimate Bipe. Fred Champagne from Brooks brought an entire trailer full of aircraft. He flew everything from an electric jet to his large scale Edge 540. His Edge has a large twin cylinder gas engine with an exhaust system bigger than some cars. Judging by the applause from the appreciative pilots, this one was a crowd favourite. Fred said he as a bit rusty as he had not flown very much lately but it sure looked great from where I was watching.

"Norm Buchholz along with brothers Bryce and Mark Roberts brought their trailer down from Calgary and made it a guys' weekend out. Bryce was flying a P-47 Thunderbolt, which was nice to



Phil Henniger tears up the sky with his Ultimate. The plane was a crowd favorite at the Medicine Hat RCers Fun Fly. / Phil Henniger pilote son Ultimate de main de maître. Cet avion a été très apprécié de la foule lors du Fun-fly du Club Medicine Hat RCers.

watch, along with their P-51 Mustangs. Mark demonstrated his unique ability to land his Twist nearly perfectly upside down. This was spectacular but hard on the fin.

"Gerry and Ryan Buck joined us with their families for the day and flew virtually non-stop all day. These guys just love to fly and it shows. The highlight of Ryan's day was when his son Nathan drew his name for our Radio Dream prize. This was nearly \$2,000.00 worth of JR radio gear donated by Alan Kramer. Ryan also took home a large scale Stampe biplane that was auctioned off as a club fund raiser. His truck was full when he left, but he had a big smile on his face. Dave McGuire brought his high speed digital camera equipment and shot over 4,000 pictures. Some really spectacular flight photos are posted on our website. Go to our club webpage link from MAAC.

"Our club has received a significant amount of personal and corporate donations this year. This has allowed the club to make significant upgrades at our facilities. Medicine Hat RCers would like to thanks Petro Canada employees Neil Leismester and Andy Loignon for their support. Also, we would like to thank the Medicine Hat branch of Alberta Job

Corps for doing many of our field projects. There were numerous donations made by other club members and are listed on our web site. Thanks to all the members for showing such support for our club."

CALGARY SCALE AEROBATIC ROUNDUP - 2008

By Gord Wilhelm

"Some of the most popular model planes flown today are scale models of full-size competition aerobatic airplanes with Yaks, Extras & Edges filling the shelves of most hobby shops. IMAC competitions are great ways to enjoy flying these popular planes and Alberta held its first scale aerobatic competition of 2008 at the CRAMS field in Calgary, Alberta on July 5 & 6.

"This was an inaugural event and like most new things, it started small with only six pilots willing to fly Basic and Sportsman. Unfortunately, some gremilins also attended and by the end of the first round, only three pilots still had airplanes to fly. Unusual engine and flutter problems led to four airplanes passing their expiry date the first day!

"I was one of the unfortunate pilots but after scooping up the wreckage of my

continued on page 36

J'entamerai ma chronique en vous rappelant que l'Assemblée annuelle de la zone aura lieu le 19 octobre 2008 au terrain de vol des Central Alberta Radio Fun Flyers, au Sud-est de Red Deer, dès 10 h 30. Si vous arrivez de Red Deer, roulez en direction Est sur l'autoroute Delburne (595) décrivez la 30e avenue de 3,2 km (deux milles) lorsque vous atteindrez Range Road. Tournez vers le Sud et roulez sur 3,2 km (deux milles) jusqu'à ce que vous arriviez à la route de comté 374 (McKenzie Rd.). Tournez vers l'Est et roulez sur un autre km; le terrain est situé sur le versant Nord de cette route.

J'aimerais remercier tous ceux qui ont offert quelque chose dans le cadre de la chronique. Ces comptes rendus que je vous offre ne seraient pas possibles sans la rétroaction et la participation des membres. Cette chronique constitue votre forum, pas uniquement celui du directeur ou du directeur adjoint de la zone.

Kevin et Allan Umbach sont deux frères qui font beaucoup de vagues au sein de la communauté des adeptes de la course autour de pylônes. Ils ont aussi apporté des changements au sein du site Web de la Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA) en y mettant à jour les renseignements et en insérant de bien belles photos. Vous trouverez tout cela au <http://sites.google.com/site/cpradistrict3/home>. Jetez aussi un coup d'œil au calendrier des événements à venir au site Web du MAAC; vous y verrez des renseignements portant sur les Fun-flies, les ventes aux enchères et sur l'Assemblée annuelle de la zone, le 19 octobre.

FUN-FLY DES MEDICINE HAT RCERS

par Ray Shannon

"De la météo presque parfaite était au rendez-vous lorsque 15 pilotes ont convergé vers le terrain Len Young, à Medicine Hat. Nos pilotes locaux ont organisé un barbecue et ont souhaité la bienvenue à des pilotes de Brooks, Lethbridge, Taber et Calgary. Phil Henniger du club Windy West, a apporté plusieurs maquettes très imposantes. Celui que le public a aimé le plus, c'était son Ultimate Bipe. Fred Champagne, de Brooks, a apporté une remorque entière

de maquettes. Il a piloté de tout, d'un jet électrique à son gros Edge 540. Cet Edge était justement muni d'un moteur au tuyau d'échappement qui semblait plus gros que celui de la plupart des voitures. D'après les applaudissements des pilotes, sa performance a beaucoup plu. Fred a confié qu'il se sentait "rouillé" parce qu'il n'avait pas piloté depuis un moment, mais d'après l'endroit où je me situais, il n'a rien perdu de sa dextérité.

"Norm Buchloz et les frères Bryce et Mark Roberts ont apporté leur remorque depuis Calgary et ont transformé leur visite chez nous comme étant une sortie de gars. Bryce pilotait un P-47 Thunderbolt bien agréable à voir évoluer tandis que les deux autres ont chacun piloté un P-51 Mustang. Mark a montré comment il pouvait faire atterrir son Twist presque parfaitement inversé. C'était spectaculaire mais c'est dur sur la dérive verticale.

"Gerry et Ryan Buck sont arrivés en compagnie de leur famille respective pendant la journée et ont piloté presque sans arrêt au cours de la journée. Ces deux-là adorent piloter et ça paraît. Le haut point de Ryan a été lorsque son fils Nathan a pigé son nom lors d'un tirage. Il a remporté presque 2 000 \$ d'équipement radio JR, un don d'Alan Kramer. Ryan a aussi rapporté chez lui un biplan Stampe qui était l'objet d'une vente aux enchères de façon à récolter de l'argent pour le club. Son camion était plein lorsqu'il est reparti et il arborait un très large sourire. Dave McGuire a apporté son équipement de photo numérique et a pris plus de 4 000 clichés. Des photos carrément spectaculaires sont postées au site Web. Rendez-vous au site Web du club par le biais du MAAC.

"Notre club a reçu plusieurs dons de particuliers et de sociétés, cette année. Ainsi, le club a pu améliorer ses installations. Les Medicine Hat Rcers aimeraient remercier Neil Leismeister et Andy Loignon, deux employés de Petro-Canada, pour l'appui qu'ils nous ont accordé. Aussi, nous remercions la section de Medicine Hat d'Alberta Job Corps pour les travaux qu'ils ont effectués au terrain. Plusieurs membres ont fait un don personnel et sont listés au sein du site Web du club. Merci à tous les membres pour l'appui."

ACROBATIE DE COPIES VOLANTES À CALGARY

par Gord Wilhelm

"Parmi les maquettes les plus populaires à l'heure actuelle, on retrouve des copies volantes d'avions à l'échelle réelle qui font de l'acrobatie (Yaks, Extras et Edges), des maquettes qui garnissent les étagères de la plupart des magasins de passe-temps. Les compétitions IMAC sont une excellente façon de faire voler ces maquettes et l'Alberta a organisé sa toute première compétition d'acrobatie en 2008 au terrain du club CRAMS à Calgary, les 5 et 6 juillet.

"C'était l'inauguration de la saison d'acrobatie et comme la plupart des nouvelles choses, c'était un rassemblement modeste avec l'inscription de seulement six pilotes au sein des catégories Basic et Sportsman. Malheureusement, de méchants lutins se sont manifestés et après la première ronde, seuls trois pilotes disposaient encore de leur avion. Des problèmes inusités de motorisation et des problèmes de vibration des surfaces de contrôle (flutter) ont fait en sorte que la carrière de quatre autres avions s'est arrêtée net au cours de la première journée!

"J'étais l'un des pilotes malchanceux mais après avoir récupéré ce qui restait de mon Yak 54 de 50 cc, je me suis assuré que j'insistais sur la portion plaisir du rassemblement (et que j'apprenne les rudiments de la catégorie IMAC). Chris Hammond est arrivé d'Edmonton afin de donner un coup de main. Il n'a pu effectuer de vols puisqu'il s'était fait voler son émetteur et de l'équipement connexe à une semaine de la rencontre! Le rassemblement de deux jours comprenait un dîner gratuit le samedi (merci pour les hot-dogs, Tony!) et un déjeuner gratuit digne du Stampede de Calgary le dimanche matin. Environ 30 spectateurs ont gobé les crêpes et les saucisses qu'ont préparées des membres du club CRAMS avant d'observer les deux dernières rondes de la compétition. Lorsque la poussière est retombée, Chad Northeast est arrivé au premier rang (Basic) et Nedim Bek et Ryan Hetherington suivraient au deuxième et troisième rang, respectivement. J'étais le seul pilote inscrit

suite à la page 36

Well, another flying season is almost over and we should take advantage of the good weather before the cold season settles in.

It was not a very good summer for our sport but we were lucky to have a few good weekends. I attended the Fredericton Model Aircraft Club event on August 16. About ten pilots showed up but the clouds and fogs were too low to fly and everyone ended leaving early in the afternoon. Hopefully, next year will be better.

I attended the Great Eastern Fun Fly by Les Ailes du Madawaska in Saint-Jacques, New Brunswick, and that was a great success with over 80 registered pilots and good weather and lots of spectators. A full report will be in the December issue.

Below are a couple of submissions. Mark Ramsay reports about the IMAC contest in Truro and Dan Thibault fills us in about what could be the first turbine jet flight in Nova Scotia.

SCALE AEROBATICS

by Mark Ramsay

"July 19 was the first Scale Aerobatics contest held in the Maritimes in nearly two decades and I am glad to say that Scale Aerobatics is here to stay. Everybody had a fantastic time and learned a lot as most of the competitors had never competed in a Scale Aerobatics contest. All of this would not have been possible had it not been for the tremendous generosity and hard work of the MAST Club and all its members. The club was gracious enough to not only designate their gorgeous field for Scale Aerobatics but they had a free BBQ for all who attended!

"A big round of applause goes out to Mike Sébastien for helping yours truly act as CD and organize the event. Without Mike's time, effort and knowledge, the event wouldn't have been as successful. Last but not least, a big thanks also goes out to Régis Landry and MAAC for donating funds to help cover the cost of the event.

"Saturday morning brought dark skies and a low ceiling which threatened the contest. However, the clouds eventually lifted and the competitors took to the skies. Nine enthusiastic pilots from New Brunswick and Nova Scotia flew the se-



Richard Biron and his 42% Decathlon (13.75 ft) at the Great Eastern Fun Fly in Saint-Jacques, near Edmundston. / Richard Biron et son Decathlon à l'échelle 42 % (une envergure de 13,75 pieds) lors du Great Eastern Fun Fly de Saint-Jacques, non loin d'Edmundston.

quences with .40- size profiles, 35% gasers and everything in between. A stiff crosswind meant using lots of rudder to keep a straight line so it gave everybody the opportunity to work on wind corrections. After three rounds of known sequences, the final standings were as follows:

Basic:

- 1st - Colin Bell
- 2nd - Chris Roberts
- 3rd - Wayne Jollymore
- 4th - Dan Thibault
- 5th - Sandy McGinnis

Sportsman:

- 1st - Al Cool
- 2nd - Mark Ramsay
- 3rd - Greg Ettinger

Intermediate:

- 1st - Mike Sébastien

"For those of you who may be sitting on the fence or who would like to get involved, here is what one of the competitors said about his first scale aerobatics contest: 'I had a lot more fun than I anticipated. I learned that watching it through a monitor is way different than seeing it in person and actually having the opportunity to compete. I gained a lot of knowledge about flying, judging and calling, and enjoyed every minute of flying the sequences. The different classes allow competitors of all skill lev-

els to compete against a matched group of contestants, which is really cool. Anyone with the slightest interest in scale aerobatics should at least make it to one of these events. By the time the event is over, you'll be looking forward to the next. I think you'll have more fun than you might think.'

"Please visit www.rccanada.ca, http://www.lobstercove.ca/asrcm/index_2.htm or www.peneloperc.com for more information and updates for upcoming contests and events. Please e-mail me at marcramsay@hotmail.com if you are interested in getting involved in Scale Aerobatics or if you have any questions. At least one two-day contest is in the works for 2009."

TURBINES IN NOVA SCOTIA

by Dan Thibault

"On Saturday August 23, 2008, Nova Scotia entered the world of turbine jets. Al Coolen performed the maiden flight of the Velox jet, owned by Dan Thibault, at a municipal airport near Bridgewater, NS. I'm not completely sure, but this may represent the first ever turbine jet flight in Nova Scotia by a Nova Scotia pilot. The jet was prepped and made ready. All radio controls were reviewed by Al Coolen prior to the flight. Once everything was checked over and con-

continued on page 36

Eh bien, une autre saison de vol est presque terminée et nous devrions profiter de la belle météo avant que le temps froid n'arrive.

L'été n'a pas été très clément envers notre sport mais nous avons eu droit à quelques belles fins de semaine. Je me suis rendu au rassemblement du Fredericton Model Aircraft Club, le 16 août. Environ dix pilotes se sont présentés mais les nuages et le brouillard étaient trop bas pour autoriser quiconque à piloter une maquette et les pilotes sont retournés chez eux tôt, en après-midi. Espérons que l'édition de l'année prochaine aura lieu sous de meilleurs ciels.

La fin de semaine dernière (au moment où j'ai rédigé cette chronique), je me suis rendu au Great Eastern Fun Fly du Club Les Ailes du Madawaska, à Saint-Jacques (Nouveau-Brunswick). La rencontre a remporté beaucoup de succès puisque 80 pilotes ont répondu à l'invitation, de même que de nombreux spectateurs, tous ces gens ayant pu assister au Fun-fly sous une météo très agréable. Vous pourrez lire un rapport complet dans le numéro de décembre.

Vous trouverez plus bas deux comptes rendus. Mark Ramsay nous entretient sur le concours IMAC à Truro (Nouvelle-Écosse) tandis que Dan Thibault nous parle de ce qui pourrait possiblement être le premier vol d'un jet à turbine en Nouvelle-Écosse.

ACROBATIE DE COPIES VOLANTES

par Mark Ramsay

"Le 19 juillet a vu se dérouler le premier concours d'acrobatie pour les copies volantes depuis deux décennies dans les Maritimes et je suis heureux de vous annoncer que cette discipline demeurera! Tout le monde s'est beaucoup amusé et les pilotes ont beaucoup appris puisque la majorité n'avait jamais participé à un concours d'acrobatie de copies volantes. Tout ce déroulement n'aurait été possible sans la grande générosité et du travail acharné du Club MAST et de tous ses membres. Non seulement le club a-t-il prêté son terrain mais des bénévoles ont offert un barbecue gratuit à tous ceux qui se sont rendus au concours!

"Nous pouvons applaudir Mike Sébastien qui a aidé l'auteur de ces lignes (moi) à accomplir les tâches de directeur de concours et à organiser le concours. Sans



Dan Thibault giving details to Al Coolen (with transmitter) for the maiden flight. / Dan Thibault donne les dernières instructions à Al Coolen (émetteur en main) avant le vol inaugural du Velox.

le temps et l'effort qu'il y a consacrés ainsi que pour l'ensemble de ses connaissances, l'événement n'aurait pas connu tant de succès. Enfin, nous adressons un grand merci à Régis Landry et au MAAC pour le don en argent qui nous a permis de couvrir les frais de l'événement.

"Le samedi maint, le ciel était nuageux et un plafond très bas menaçait la tenue du concours. Toutefois, les nuages sont montés plus haut et les concurrents ont fait décoller les maquettes. Neuf pilotes enthousiastes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont exécuté les séquences à l'aide de maquettes de profil de grosseur .40, des avions à l'échelle 35 % à essence et bien d'autres types. Un vent de travers assez prononcé dictait qu'ils utilisent beaucoup de gou-

vernail de direction afin de piloter en ligne droite, si bien que tous les participants ont pratiqué ce qu'il faut faire par grand vent. Après trois rondes de séquences connues, le classement s'établissait comme ce que vous pouvez lire dans le texte original en anglais.

"Pour ceux d'entre vous qui pourriez être indécis ou si vous vouliez vous impliquer, voici ce que l'un des concurrents nous a confiés après avoir vécu l'expérience : 'Je me suis beaucoup plus amusé que je ne le croyais. J'ai appris que regarder ce genre de pilotage à travers un moniteur télé, c'est très différent de le voir en personne et d'avoir la chance d'y prendre part. J'ai appris beaucoup de nouvelles connaissances sur

suite à la page 37



From l. to r.: Al Coolen, Colin Bell, Chris Roberts, and Wayne Jollymore. / De g. à dr. : Al Coolen, Colin Bell, Chris Roberts et Wayne Jollymore.

Well, here we are at the end of another season, and by the time you read this, the Annual Zone Meeting will be history, and there is a possibility that your zone will be served by a new Zone Director.

Therefore, I would like to take this opportunity to thank all the Assistant Zone Directors and my Deputy Zone director for their help throughout the year. Without your assistance, we would not have had as successful a season as we have had and through your efforts, you have all made sure that MAAC has been represented at almost every event.

This year has been a learning experience for me, and it seems that I just got my feet on the ground and started to become comfortable in this position and it's election time again. Have I enjoyed it? Yes. Was it a busy year? Yes. It seems every weekend was tied up with visits and events. Did I learn lots? Most definitely.

One of the issues we faced was insurance coverage, as we had a couple of serious incidents in Canada, but our Zone was one of the safer ones. Congratulations, and thanks to all members for keeping safety in the forefront while you have been out enjoying our hobby.

This year we sanctioned 98 events, making us one of the busier zones in the country, and speaking of events, on Saturday, August 23, approximately 15 pilots showed up at the RCFCBC field for a 'Huckfest.' This is an event that focuses on wild aerobatics and sees modellers throwing their planes all over the air.

All types of models were there, and it was highlighted by California's Dave Sullivan and his 42% Extra 260 with a monstrous D.A. 170 for power. Dave is a master 'hucker' and taught a two-day school on Thursday and Friday with several students in attendance to take advantage of his expert instruction. Thanks to Brad and Terry Ricketts for all the time and effort that went into organizing this event, and to One Stop Hobbies for donating prizes. Weather was perfect, and everyone had a great time. Hopefully, next year will be bigger and better.

On Sunday, August 13, 34 float flyers were treated to perfect weather and calm water at the annual Cam Reuss Float Fly Event, hosted by the Penticton Model Aviation Club. The event was held at Pyramid Provincial Park; 7.5 km north



Ron Hiller's float-equipped heli. / L'hélicoptère sur flotteurs de Ron Hiller.

of Penticton on Okanagan Lake. Flying started at 7 a.m. and the last flight of the day was at approximately two in the afternoon. There was a variety of models represented powered by glow, gas and electric. Models varied in size from park flyers to large gas-powered scale models. Ron Hiller from Osoyoos, wowed everyone with his two gas-powered helicopters on floats. A great meal was supplied by Stu Christenson and the PENMAC members, and Faye Galbraith made yummy desserts... no one went home hungry. There were lots of prizes, a 50/50 draw, and a raffle for a 60-sized Protégé ARF. Lester's Hobbies was on site to provide pilots with anything R/C related. Thank you to Penticton Model Aviation Club for putting on a first class event.

On Sunday, July 13, the Seventh Annual Westbridge air show was held at Willy Hansinger's farm on Christian Valley Road. Flyers came from Kelowna, Penticton, Summerland, and Osoyoos. The Fly-In was well attended by local spectators and pilots. The Borderline Lamb Club ran a great concession. A number of attendees came early and camped in the Hansinger hay field for a couple of days prior to the event, and were treated to great weather and unlimited flying time.

Saturday night, everyone participated

in a weiner roast, a sing-along and got to witness some great night-time helicopter flying. Sunday morning, Rick Hansinger and family put on a pancake, bacon and egg breakfast for all who were there... Yummy! All who attended agreed that this will be on their must-attend list for next season.

On August 17, the Burnaby Lake Hoods Up Flyers held their annual Summer Fly-In and attendance was good at around 45 registered pilots. The morning looked a little iffy but by the time ten o'clock rolled around, the weather was perfect for the event – slightly cloudy, and absolutely no wind. One contest held was a balloon burst, and official score was balloons 7... airplanes nothing. It seems that over five years of releasing balloons at this event, they have never been able to burst one, but there have been a few downed models. Geoffrey Dryer flew his 88" electric Yak for the enjoyment of spectators. This model performs wonderfully on its Axi power and swings a 24 X 12 prop with 12 lithium cells for fuel. It hovers at less than half throttle, and gives impressively long flights. Couple this with the fact that Geoff is a pretty decent pilot and it was quite impressive to watch. Surprisingly, Geoff says this setup is only marginally more expensive than a gas-powered model.

continued on page 36

Eh bien, nous voici en fin de saison de vol et au moment où vous lirez cette chronique, l'Assemblée annuelle de la zone aura eu lieu déjà et il se peut qu'un nouveau directeur s'occupe de votre zone.

Conséquemment, j'aimerais profiter de cette tribune pour remercier tous les assistants directeurs de zone ainsi que mon propre adjoint pour l'aide qu'ils m'ont apportée en cours d'année. Sans cette aide, nous n'aurions pas connu autant de succès au cours de la saison et grâce aux efforts déployés, vous vous êtes assurés que le MAAC soit représenté à presque tous les événements.

Cette année a été tout un apprentissage pour moi et il me semble que je commençais tout juste à être à l'aise en poste et voici qu'il faut procéder à l'élection. Est-ce que j'ai aimé ça? Oui. L'année a-t-elle été occupée? Oui. Il me semblait que chaque fin de semaine était consacrée à quelque chose. Ai-je beaucoup appris? Sûrement!

L'une des problématiques de l'heure, c'était notre protection d'assurance puisque nous avons déploré quelques accidents sérieux au Canada mais notre zone était l'une des plus sécuritaires. Félicitations et merci aux membres qui se sont toujours préoccupés de sécurité pendant qu'ils s'amusaient.

Cette année, nous avons parrainé 98 événements, ce qui fait de cette zone l'une des plus occupées au pays. Puisque je parle d'événements, le samedi 23 août, environ 15 pilotes se sont présentés au terrain du RCFCBC lors du Huckfest. C'est un rassemblement qui mise sur des acrobaties absolument démentielles et au cours desquelles les pilotes pointent leur machine dans toutes les directions.

Tous les types de maquettes étaient là et le point fort de la rencontre, c'était le Californien Dave Sullivan et son gigantesque Extra 260 à l'échelle 42 %, muni d'un tout aussi imposant D.A. 170. Dave est un maître-hucker et a offert un atelier de deux jours le jeudi et le vendredi



Gary Robson at the Cam Reuss Float-Fly. / Gary Robson au cours du Float-fly Cam Reuss.

sur cet art; plusieurs élèves y ont participé. Merci à Brad et Terry Ricketts pour le temps et les efforts qu'ils ont investis à organiser cet événement, ainsi qu'à One Stop Hobbies pour le don de prix de présence. La météo était parfaite et tout le monde s'est bien amusé... Avec un peu de chance, l'année prochaine sera encore meilleure.

Le dimanche 13 août, 34 pilotes d'hydravions ont eu droit à une météo parfaite et à de l'eau tout ce qu'il y avait de plus calme lors du Float-fly annuel Cam Reuss, qu'organisait le Penticton Model Aviation Club. L'événement s'est déroulé au Pyramid Provincial Park, situé à 7,5 km au Nord de Penticton, sur le lac Okanagan. Les vols ont débuté à 7 heures et le dernier a été inscrit vers 14 heures. Une variété de maquettes étaient de la partie, de celles propulsées par moteur conventionnel aux moteurs à essence et à propulsion électrique. La dimension de ces mêmes maquettes variait de gros Park Flyers aux maquettes à moteur à essence. Ron Hiller de Osoyoos a épâté tout le monde avec ses deux hélicoptères sur flotteurs, propulsés par des moteurs

à essence. Stu Christenson et les membres du PENMAC ont fourni un merveilleux repas et Faye Galbraith a concocté de très succulents desserts. Disons que personne n'est retourné chez lui l'estomac vide. Il y avait quantité de prix, un tirage 50/50 ainsi qu'un tirage d'une maquette Protégé .60 presque prête à voler. Lester's Hobbies était sur place et offrait toutes sortes de produits. Merci au Penticton Model Aviation Club d'avoir organisé un si beau rassemblement.

Le dimanche 13 juillet, le septième spectacle aérien de Westbridge a eu lieu sur la ferme de Willy Hansinger, sur Christian Valley Road. Les pilotes sont arrivés de Kelowna, Penticton, Summerland et Osoyoos. Les spectateurs et pilotes locaux sont aussi venus en grand nombre. Le Borderline Lamb Club coordonnait le kiosque à nourriture. Plusieurs participants sont arrivés tôt et ont campé dans le champ de foin de M. Hansinger pendant quelques jours avant même que ne débute l'événement. Ils ont eu droit à du temps splendide et à du temps de vol illimité.

Le samedi soir, tout le monde a pris part à la grillade des saucisses, à une séance de chant ainsi qu'à une séance de vol nocturne d'hélicoptère. Le dimanche matin, Rick Hansinger et sa famille ont offert un déjeuner de crêpes, œufs et bacon. Quel régal! Toutes les personnes qui y ont pris part s'accordaient pour dire que ce rassemblement sera incontournable, l'année prochaine.

Le 17 août, les Burnaby Lake Hoods Up Flyers ont organisé leur Fly-in annuel; la participation a été bonne, avec 45 pilotes inscrits. La matinée s'annonçait un peu bizarre mais vers 10 heures, le temps était au beau fixe – légèrement nuageux mais absolument aucun vent. Parmi les épreuves, notons le concours de ballons gonflés à l'hélium. Le score officiel : ballons, 7... avions, zéro. Semble-t-il que tout au long de cette tradition vieille de cinq ans, les pilotes qui ont tenté de crever les ballons n'ont jamais

suite à la page 36



An aerial shot of the gathering of aeromodellers at the Gimli Model Fest 2008. / Une vue aérienne du rassemblement de modélistes lors de l'édition 2008 du Gimli Model Fest.

The MB/NWON Annual Zone Meeting will be held on October 26th, 2008, 1:30 p.m. The meeting will take place at Western Turbo's facility located at 325 Eagle Drive, a short drive west of Route 90 on Eagle Drive. Please bring your lawn chairs and indoor RC goodies. We will be reviewing the results of Gimli Model Fest 2008.

Peter Schaffer, Deputy Zone Director, provides this literary piece:

"Like moths to a flame, RC pilots and their entourage/support team, flocked to Gimli from the far reaches of the zone for the fifth annual Gimli Model Fest. The pilots proudly wore their club patches/colors to identify which tribe they belonged to. The event coincided with the first heat wave of the year. It was the first time in 2008 that the temperatures exceeded 30° C and there was no rain, just a clear blue sky and a light breeze, day after day.

"Anatomy of a Gathering of Aeromodellers

"Gimli 2008 – Friday August 15th

The first order of the day was to raise the large circus tent which would serve as the pilot's lounge and administrative center. No elephants were available to help lift the heavy canvas. Muscle power was provided by the volunteers on hand to get the site prepared. It takes many hard working volunteers to make an event a reality. There was the nurse for the potential medical needs, folks in the im-

-pound, the registration area, the parking area, ticket sellers, the Kiwanis food concession, the Evergreen Basic Needs organization who manned the entrance gate, the people who put up and took down all the infrastructure, the show announcer, the committee that organizes the operation, the event coordinator, the flight line people, the show pilots and the people who helped keep the site clean. The key to a great event is great volunteers.

"Infrastructure and equipment required to support the Gimli Model Fest operation included picnic tables, garbage cans, portable toilets, hand washing stations, potable water, safety fence, safety starting stands, sun shades, radio impound, windsock, PA system, two semi trucks to haul supplies and serve as hangars, a pile of split firewood and a burning pit for the evening communal fire, signs to designate handicapped parking areas, signs on the highway to point visitors to the airfield, pilot stations and safety fence, gas-powered electric generators, hog, hog roaster, food concessions, separate designated parking areas for the pilots, parking area for the visitors, an organized trailer/motor home and tent camp site, a beautiful flying site and a great runway.

"Saturday August 16th

People relaxed on their lawn chairs under the shade provided by their pop-up sunshades. They visited friends and met new people. The avid aero-photographers were busy recording the aircraft and ac-

tivities. The Air Cadets flew their full-scale sailplanes and powered tugs off in the distance. A full-scale C-46 Commando flew by on its approach to Gimli. Naturally, the sky was busy with RC aircraft.

"Evening arrived, the winds dropped off completely, the light WWI biplanes went out on their evening sortie. The aerial ballet was enhanced by the background symphony music that was played over the PA system. The sun set in a brilliant glow as the full harvest moon rose simultaneously in its bright silver color.

"Sunday August 17

"The crickets were chirping, the swallows were swooping and singing while the U-control pilots were busy giving flying lessons to the young people in the early morning sky. It was going to be another SPF-60 day. Shade was mandatory. A person could probably do quite well selling or renting shade by the early afternoon.

"Stealth Bombers, Black Hawks, and jet fighters were seen in the morning sky. Visitors arrived with their cameras, picnic baskets, multi-colored umbrellas, sun block, lawn chairs and straw hats to watch a spectacular airshow on a runway in the middle of a barley field. The tempting smells of burgers and fries wafted in the air. Visitors walked the flight line with their families to see the aircraft.

"The afternoon airshow began with the playing of the national anthem while

continued on page 37

L'Assemblée annuelle de la zone Manitoba/Nord-ouest Ontario aura lieu le 26 octobre 2008 à 13 h 30 chez Western Turbo, au 325, Eagle Drive, non loin de la route 90. Veuillez apporter vos chaises de parterre et vos maquettes télécommandées de vol intérieur.

Peter Schaffer, directeur adjoint de la zone, nous a fourni l'œuvre littéraire suivante :

"Comme des papillons qui sont attirés par la flamme nue, les pilotes de maquettes télécommandées et leur entourage/équipe ont convergé vers Gimli depuis tous les coins de la zone à l'occasion du cinquième Gimli Model Fest. Les pilotes arboraient fièrement leurs couleurs de club afin d'identifier la tribu à laquelle ils appartiennent. Le rassemblement a coïncidé avec la première vague de chaleur de l'été. C'était la première fois en 2008 que le mercure dépassait les 30 degrés Celsius et qu'il n'y avait PAS DE PLUIE, tout juste un ciel bleu très dégagé et une douce brise.

"Anatomie d'un rassemblement

"Gimli 2008 – le vendredi 15 août

"La première tâche de la journée était d'ériger un grand chapiteau ressemblant à celui d'un cirque; il servirait de salon pour les pilotes et de centre administratif. Comme il n'y avait pas d'éléphants à proximité, nous avons eu recours aux bras des bénévoles afin de disposer la toile. Plusieurs bénévoles très travailleurs sont en effet requis. On retrouvait une infirmière pour les possibles urgences de nature médicale, des personnes qui s'occuperaient de la régie radio, la table des inscriptions, le terrain de stationnement, la vente de billets, la concession de nourriture du Club Kiwanis, l'organisme Evergreen Basic Needs dont des bénévoles s'occupaient du prix d'entrée, d'autres afin d'installer et de démanteler l'infrastructure, l'annonceur au micro, le comité organisateur, le coordonnateur, les responsables de la ligne de vol, les pilotes de démonstration ainsi que les gens qui assureraient la propreté des lieux. La clé de tout bon événement, ce sont les bénévoles.

"L'infrastructure et l'équipement requis comprend des tables de pique-nique, des poubelles, des toilettes portatives, des stations de lavage, de l'eau potable, des clôtures de sécurité, des installations de démarrage, des pare-soleil, une régie radio, une manche à air, un système de haut-parleurs, deux camions semi-remorques afin de transporter le matériel et qui serviraient de hangars, une grosse pile de bois pour le feu follet, des panneaux indicateurs à l'intention des personnes à mobilité réduite, des panneaux sur le bord de l'autoroute, des stations de pilotage et des clôtures de sécurité, des génératrices mûes à l'essence, un gros cochon, le barbecue pour le cochon, des stands de nourriture, des espaces de stationnement désignés pour les pilotes, du stationnement pour les visiteurs, un espace de stationnement pour les véhicules récréatifs ainsi qu'un emplacement de vol et une piste sans pareil.

"Le samedi 16 août

"Les participants se sont détendus sur leur chaise de parterre à l'ombre et rendaient visite à des amis et s'en faisaient d'autres. Les photographes étaient à l'œuvre. Les Cadets de l'air faisaient voler leurs planeurs à l'échelle réelle et les avions remorqueurs au loin. Un Curtiss Commando C-46 à l'échelle

réelle a effectué un passage à basse altitude en finale à Gimli. Bien sûr, le ciel était rempli de maquettes.

"Lorsque le soir est tombé, le vent s'est calmé, si bien que les copies volantes d'appareils de la Première Guerre mondiale ont effectué une patrouille au crépuscule. Le ballet aérien a été agrémenté de la musique symphonique qui était diffusée aux haut-parleurs. Le Soleil irradiait en se couchant et la pleine Lune argentée s'est levée en même temps.

"Le dimanche 17 août

Les criquets s'en donnaient à cœur joie, les oiseaux effectuaient des plongées et chantaient tandis que les pilotes de vol circulaire s'évertuaient à enseigner les rudiments de leur discipline aux plus jeunes. Ce serait une autre journée durant laquelle il faudrait enduire de la crème solaire d'indice 60. Il était obligatoire de se réfugier à l'ombre. En après-midi, une personne aurait fait fortune en vendant ou en louant de l'ombre.

"Les bombardiers furtifs, les Black Hawks et les chasseurs jets ont été aperçus dans le ciel matinal. Les visiteurs sont arrivés avec leur appareil photo, les paniers de pique-nique, les ombrelles multicolores, leur crème solaire, les chaises de parterre et des chapeaux de paille afin d'assister à un spectacle aérien tout près d'un champ. L'odeur de hamburgers et de frites se répandait dans l'air. Les visiteurs et leur famille respective ont examiné les maquettes de près.

suite à la page 37

Eliminator RC
HOBBY SUPPLY

WE SHIP ANYWHERE

HUGE IN-STOCK INVENTORY

WWW.ELIMINATOR-RC.COM
SHOP.ELIMINATOR-RC.COM
11 MACDONALD AVE
WINNIPEG, MANITOBA
1-800-870-6346
PH.204-947-2865

RC PLANES
RC HELICOPTERS
RC BOATS
RC TRUCKS & CARS
NITRO & ELECTRIC

The Kitchener Waterloo Flying Dutchmen (KWFD) hosted their 39th Scale Air Show at their flying field near St. Jacobs, ON, on September 6th and 7th. This annual event is held the weekend following Labour Day and is one of the best modelling events of the year. Over 100 pilots from Canada and the North-Eastern USA brought 160 scale models out to fly on a sunny, clear Saturday. Unfortunately, the event was cut short by weather, with rain washing out Sunday's activities.

The large variety of scale aircraft, combined with spectacular flying throughout the entire weekend, many modelling vendors who set up shop every year, equipment sales and the camaraderie, makes this an event no aircraft modeller should miss. Once you have been there, it will become a yearly must-attend event.

Aside from the flying and scale display models, there is something for everyone in the family. For those who fancy a little shopping, the St. Jacobs, Waterloo market and shopping mall is close by. There is also a hiking trail into St. Jacobs and even a float-flying site close by, for those who want to float-fly during the week before the rally. Camping and trailers can be set up on-site and there are plenty of hotels and motels close by.

The KWFD have become experts at the rally planning and are known for keeping planes in the air at all times. They do this with the hard work of the flightline crew and their advanced electronic communications to the rest of the show organizers. The announcer has a complete listing with the history of all planes and keeps the spectators well informed about the flying aircraft, the pilot and the current manoeuvre.

Many pilot prizes were awarded during the day. It is always a challenge deciding ever new and different ways to give out the prizes to the pilots such as: touch and goes, number of spins, lowest pass.

The mid-day airshow showcased a wide variety of aircraft including civilian aircraft, commercial aircraft, WWI and WWII aircraft, turbine jets, a flying lawn mower, a flying witch, an amazing helicopter daytime routine and the greatly anticipated candy drop.



Just one example of the fine scale detail that goes into every plane at the show. / Cette maquette ne constitue qu'un exemple des détails que l'on aperçoit sur les copies volantes au ralliement.

This year's half-time show featured an exciting eight-lap pylon race using six identical electric Park Zone Strykers. Teams of two pilots were picked from the registered pilots. The first flew four laps and landed, handing off the transmitter to the second, in order to fly four laps and land. The first to land got to keep the plane and radio donated by local hobby shop Flite Craft. Despite the pilots never having flown the planes before and the models being perfectly identical, only one plane failed to finish.

The show also included a precision aerobatics demonstration by Ivan Kristensen and a spectacular helicopter demonstration by Scott Gray. The grand finale of the half-time show was the candy drop for all the children present.

On Friday evening, there was a corn and wiener roast on-site to bring people together. After flying on Saturday, there was an outdoor reception for pilots and spouses, followed by dinner at the Waterloo Rod and Gun Clubhouse, located at the KWFD's field. Dusk on Saturday brought a spectacular night flying demonstration, featuring Scott Gray and his now famous helicopter nighttime sequence and some very different aircraft that sport their own internal lighting sys-

tems to create a magnificent nightlight dance for all to enjoy.

An event like this one takes a lot of work and commitment from the club members. It takes upwards of 80 volunteers to make it all happen, including most of the members and many of their spouses, and the cooperation of the Waterloo Rod and Gun Club, who organizes the food and beverage concessions on-site. Without the hard work of all of these people and the support of our sponsors, the annual show would not be possible.

Planning is already underway for the 40th Scale Air Show, which will be held on September 12th & 13th, 2009. The Flying Dutchmen are looking forward to hosting even more modellers at this special anniversary event. Next year's event marks not only the 40th Annual Scale Air Show, but also the Kitchener Waterloo Flying Dutchmen's 10th anniversary at their present flying field – featuring a gorgeous 200' X 500' grass runway overlooking acres of farmers' fields.

We look forward to seeing our old friends and new friends at our 40th year Scale Air Show next year! See you there.

For more information including pic-

continued on page 40

Les membres des Kitchener Waterloo Flying Dutchmen (KWFD) ont accueilli leur 39^e spectacle aérien de copies volantes, les 6 et 7 septembre, à leur terrain non loin de St. Jacobs (Ontario). Ce rassemblement annuel se déroule la fin de semaine suivant celle de la Fête du travail et c'est l'un des plus courus de l'année. Plus de 100 pilotes du Canada et du Nord-est des États-Unis ont apporté 160 copies volantes par un samedi absolument splendide. Malheureusement, les réjouissances ont été de courte durée puisque d'importantes averses de pluie ont annulé les séances de vol du lendemain, dimanche.

Les modélistes ne devraient pas manquer le spectacle aérien en ce qu'il combine une quantité impressionnante de copies volantes à des séances de vol époustouflantes; des distributeurs montent de petits chapiteaux pour vendre leurs produits; qui plus est, la camaraderie entre pilotes de maquettes est toujours au rendez-vous. Lorsque vous y serez passé une première fois, vous comprendrez que vous devez y retourner.

En plus des événements reliés aux maquettes d'avion, les familles trouveront de quoi faire autour de St. Jacobs et de Waterloo. Ceux qui aiment faire des emplettes peuvent se diriger du côté du marché et du centre commercial. Vous pouvez aussi emprunter un sentier pédestre qui entre à St. Jacobs. Les adeptes du vol d'hydravion y trouveront aussi leur compte puisque ils peuvent se diriger vers cet emplacement avant même le début du gigantesque rassemblement. Il y a de la place pour le camping à l'aide de véhicules récréatifs et plusieurs hôtels et motels se trouvent non loin.

Les KWFD ont maîtrisé l'art de planifier leur rassemblement et ils jouissent de la réputation de toujours faire voler une maquette en tout temps. Ils réussissent cet exploit grâce au travail incessant des bénévoles sur la ligne de vol et de leurs moyens de communication entre eux.



Behind the flightline at the 39th Annual KWFD Scale Rally. / Derrière la ligne de vol du 39^e ralliement de copies volantes des Kitchener-Waterloo Flying Dutchmen.

L'annonceur au micro possède la liste complète de l'historique des maquettes et il informe les spectateurs des particularités de chacune, du pilote et des manœuvres qui sont exécutées devant leurs yeux.

Plusieurs prix ont été remis aux pilotes au cours de la journée. Il faut de plus en plus rivaliser d'imagination afin de remettre un prix selon un accomplissement précis : les posés-décollés, le nombre de vrilles réalisés, la passe en rase-mottes la plus basse, etc.

Le spectacle aérien de mi-journée a présenté une très grande variété de maquettes, dont des avions civils, commerciaux, des coucous des Première et Seconde Guerres mondiales, des jets à turbine, une tondeuse à gazon volante, une sorcière sur son balais, une spectaculaire routine d'hélicoptère et le largage des friandises, tant attendu des enfants.

Le spectacle de demi-temps de cette année a mis en vedette une course autour de pylônes sur huit tours à l'aide de six maquettes électriques Strykers (de Park Zone). Des équipes de deux ont été assemblées parmi les pilotes qui s'étaient inscrits. Le premier pilote de chaque équipe devait piloter l'appareil qui lui était assigné pendant quatre tours, après

quoi il devait atterrir et passer la télécommande à son coéquipier, qui lui aussi, pilotait pendant quatre tours avant d'atterrir. Le premier pilote à atterrir pouvait garder l'émetteur et la maquette, un don d'un magasin de passe-temps local, Flite Craft. Bien que les pilotes n'aient jamais eu de tels appareils entre les mains auparavant et que les appareils soient identiques, seul l'un d'entre eux n'a pu terminer la course.

Le spectacle a aussi été rehaussé par une démonstration d'acrobatie de précision par Ivan Kristensen, ainsi qu'une démonstration d'hélicoptère peu commune de la part de Scott Gray. La grande finale, c'était un autre largage de friandises pour les enfants.

Le vendredi soir, une épluchette et grillade de maïs et de saucisses était organisée afin de faire en sorte que les gens se rencontrent. Après les séances de vol du samedi, il y avait une réception en plein air pour les pilotes et leur épouse respective. Tout le monde se dirigeait ensuite vers l'édifice du Waterloo Rod and Gun Club, situé sur le terrain même des KWFD, afin de déguster un repas. Au crépuscule, les convives ont eu droit à une autre démonstration nocturne

suite à la page 38

This could be my last zone report as your Zone Director or I could be back in for two more years. Our zone meeting was October 5/2008 and if I was not re-elected, I would like to say thank you to all the members of the Ottawa Valley Zone for making the last year-and-a-half a great learning experience. Not only have I had the opportunity to be exposed to and learn from so many different facets of the hobby, I have made many friendships that will continue for a lifetime. On the other hand, if I have been re-elected, first of all, again I would like to say thank you for your vote of confidence and look forward to serving you for the next two years and building many more new friendships.



This month's article is the result of an invitation received from the Rideau RC Flyers to attend a night flying event. I made a few phone calls and was not able to find out if a night-only event has ever been sanctioned. However, with safety and insurance an ever-present thought throughout the organization, I asked Mike Anderson, the organizer of the event, to jump through a few hoops before issuing a sanction for this event. Mr. Anderson immediately responded with some excellent ideas and precautions that gave me the confidence and reassurances to sanction their event. It turned out to be an excellent event. Thanks for making the effort Mike!

RIDEAU R/C FLYERS NIGHT FLYING

By Mike Anderson

"The Rideau RC Flyers, in Manotick, Ontario, celebrated their twentieth year of operation with a special night flying event on Saturday evening, August 16, under a full moon. It was possibly the first night flying event sanctioned by MAAC, so we all knew we were breaking new ground. Eleven pilots registered, from three area clubs, but I counted 22 vehicles in the parking lot as many family and friends came out to see what it was all about.

"Night flying officially started 30 min-

utes after sundown, which was at 8:08 p.m. First things first, Bill Nickel had to feed our pilots roasted corn, burgers & salads. The evening was warm, windless with clear skies and a spectacular August sunset. By 8:30 the landing lighting system was powered up and pilots were briefed on the night's procedures.

"We began the flying with a round of qualifying flights, consisting of a take-off, circuit and landing so that each pilot could earn his night flying wings. We had a lot of fun with this as club president Lou MacDonald presented each qualified night flyer pilot with a certificate and a blacked-out MAAC wings badge. All eleven registered pilots qualified, including Zone Director Claude Melbourne.

"Then we opened things up to general flying, which was punctuated with some celebratory fireworks when nobody was flying. The lighting set-ups varied greatly in both design and effectiveness. Some people had a few LEDs and battery units taken from flashing toys bought for a dollar, others had purpose-built LED systems and others used Align RC's cold wire to define the wings and tail. A few combined all three technologies to good effect. Finally, in a class of its own was Scott Baker's Trex helicopter with illuminated blades and cold wire defining the canopy and tail. Scott put on a great display, including loops & inverted flying.

"Things started to wind down at 10 p.m., so our special selection committee of Paul Penna and Ken Park revealed that Scott Baker deserved the honour of most spectacular night flyer, not only for his helicopter but for his glow-stick bomb-dropping plane too. Fred Zufelt of Ottawa's Dynamic Hobbies generously provided Scott's prize of a motor & ESC. The feedback I got at the event and in the days following showed that everyone had a great time, shared in a special camaraderie of doing something special and all want to do it again.

"Safety was a big concern for MAAC so I had to draft a written plan and submit it for approval. The key points were that we would restrict the planes to slow flying, electric-powered, self-illuminated types, have each pilot fly with a spotter, restrict flying to two in the air at a time and have an emergency lighting system.

"The MAAC Safety Code defines night flyers as aircraft not capable of speeds in excess of 100 km/h, but we further restricted this to the size and speed of aircraft we would typically see in a soccer dome. This means planes up to roughly three-foot wing span, with wing loadings in the 6 oz/sq ft range. For a first event, this was an ideal balance of size and performance to maximize fun and safety.

"We used strings of LED Christmas lights

continued on page 38

Cette chronique pourrait être ma dernière à titre de directeur de la zone ou je pourrais être de retour pour une période de deux années. Notre Assemblée annuelle de la zone de l'Outaouais s'est déroulée le 5 octobre et si je n'ai pas été réélu, je remercie tous les membres de la zone qui ont rendu mon apprentissage si agréable au cours des 18 derniers mois. Non seulement ai-je eu l'occasion d'être en contact avec plusieurs volets de ce passe-temps et d'en apprendre, mais j'ai de plus forgé des amitiés qui perdureront. D'autre part, si on m'a réélu, je remercie toutes les personnes qui m'ont accordé leur confiance et j'ai bien hâte de pouvoir me dévouer pour vous au cours des deux prochaines années, en plus de me faire de nouveaux amis.

La chronique de ce mois-ci résulte d'une invitation que j'ai reçue des Rideau RC Flyers. Ceux-ci voulaient que je me présente à une séance de vol nocturne. J'ai logé quelques appels téléphoniques sans parvenir à savoir si un rassemblement nocturne avait déjà été arrangé. Toutefois, comme notre organisme songe sans cesse à la sécurité et à notre situation relativement à la protection d'assurance, j'ai demandé à Mike Anderson (l'organisateur de l'événement) d'entamer certaines démarches avant que je puisse donner mon accord. M. Anderson a immédiatement répondu et a offert d'excellentes idées et précautions, ce qui m'a rassuré; j'ai autorisé le rassemblement qui a été excellent. Merci d'avoir déployé tant d'effort, Mike!

LES RIDEAU R/C FLYERS À L'ÈRE DU VOL DE NUIT

par Mike Anderson

"Les Rideau R/C Flyers de Manotick (sud-est d'Ottawa) ont célébré leur vingtième anniversaire en organisant une séance de vols nocturnes, le samedi 16 août 2008 sous une pleine Lune. Il s'agissait possiblement du premier tel événement de nuit qu'aurait approuvé le MAAC, si bien que nous savions que nous innovions. Quelque 11 pilotes se sont inscrits en provenance de trois clubs de la région mais j'ai compté 22 véhicules dans le terrain de stationnement; plusieurs amis et familles se sont déplacés afin de voir l'action.

"Les vols de nuit ont officiellement débuté 30 minutes après le coucher



Fred Zufelt's Miss Piggie./ Le Miss Piggie de Fred Zufelt.

du Soleil, à 20 h 08. En premier lieu, cependant, Bill Nickel devait rassasier plusieurs pilotes et a servi du maïs grillé, des hamburgers et des salades assorties. La soirée était chaude, pas le moindre souffle de vent ne se faisait sentir et le coucher du Soleil a été sublime. À 20 h 30, le système d'éclairage de la piste a été allumé et les pilotes se sont rassemblés afin de recevoir un briefing du déroulement de la soirée.

"Nous avons entamé les vols par une ronde de qualification, qui comprenait un décollage, un circuit et un atterrissage de sorte à ce que chaque pilote mérite ses "ailes" nocturnes. Nous nous sommes bien bidonnés, d'autant plus que le président Lou MacDonald a présenté un certificat aux pilotes méritants, certificat dont l'effigie des ailes du MAAC avait été noircie. Tous les pilotes inscrits ont réussi leur test, y compris notre directeur de zone Claude Melbourne.

"Nous avons ensuite autorisé le vol libre, avec des feux d'artifice lorsque personne ne volait. Les installations lumineuses variaient beaucoup d'une maquette à l'autre... le design et l'efficacité aussi. Quelques personnes avaient installé des DEL et piles prélevées de jouets bon marché; d'autres avaient installé un système maison de DEL tandis que d'autres encore ont eu recours au fil de marque Align RC afin de délimiter les ailes et l'empennage. Quelques intrépides ont

combiné les trois techniques et ont obtenu des résultats intéressants. Enfin, l'hélicoptère Trex de Scott Baker faisait figure à part puisque ses pales de rotor étaient illuminées et que le fil de marque Align RC définissaient où se situaient le canopy et la queue. Scott a présenté tout un spectacle, dont des looping et du vol inversé.

"L'action s'est calmée vers 22 heures, après quoi notre comité spécial de sélection, formé de Paul Penna et de Ken Park, a révélé que Scott Baker méritait le titre de pilote nocturne le plus spectaculaire, non seulement pour son hélicoptère mais aussi pour son avion lagueur de bombes lumineuses. Fred Zufelt, de Dynamic Hobbies (d'Ottawa) a généreusement fait don d'un moteur électrique et d'un contrôleur de vitesse. D'après les commentaires que j'ai recoltés après l'événement et au cours des jours qui ont suivi, tout le monde s'est bien amusé et ils ont partagé cette camaraderie par laquelle ils savaient qu'ils accomplissaient quelque chose d'insolite. Tous veulent répéter l'expérience.

"La sécurité était primordiale aux yeux du MAAC, si bien que j'ai été obligé de rédiger un plan et de le soumettre à l'approbation des décideurs. Les points principaux, c'est que les avions ne voleraient que lentement, par motorisation électrique, que les maquettes

suite à la page 38

This report will be a short one, as I've spent the last two months relocating to Burnaby, and have not been able to make the time to take care of my Zone Director duties! For the very same reason (relocation to another Zone), this will also be my last report as the Pacific Zone Director – I will be stepping down, and a new Zone Director will be elected.

Big things often come in little packages. The tiny Port McNeill Airport hosts a Canada Day celebration each year. In addition to an airport open house, where all sorts of full-scale civilian and experimental aircraft are on display, a bunch of us go out there to do RC demonstrations. We make a camping weekend of it, and it's a lot of fun.

On Canada Day, a lot of spectators show up to the family event, kids are given joy rides in civilian aircraft and of course, we display and fly R/C aircraft. Our hosts are Bill Foote and Chris Smith and my hat is off to them for another memorable weekend. Bill Foote worked on the full-scale Avro Arrow program so it was wonderful for me to listen to his

stories. In his honour, I built a 24-inch span Arrow with a pusher electric, and I won't forget his smile after he saw it fly. I have promised to build a 48-inch span EDF Arrow for the next Canada Day event in Port McNeill. I better get started on it right away!

On my way to Port McNeill, I stopped by the Joel Clarkson Memorial Scale Fly In held in Comox. As usual, this was a very well attended event and there were many beautiful scale R/C airplanes there. You can't beat the scenery – imagine the Pacific Ocean behind you, the snow-capped Island Mountain ranges in front of you, and CFB Comox a short distance away. Needless to say, the event is in constant contact with the airport control tower to ensure that the airways are safe. If you are in the vicinity next summer, keep this event in mind.

In mid-August, I attended the signature event for our Zone, Victoria's Air Show. Once again, it was a fantastic event with Quique Somenzini as the main attraction. His freestyle Pitts Python routine flown to music was an unforgetta-

ble experience. All types of aircraft were flown, WWI, WWII, Golden Age, Helicopters, Turbine Jets, Electric Ducted Fan Jets, F3A Pattern, Aerobatic, and even some unconventional things like Snoopy doghouses, lawnmowers, and a fully-aerobatic electric iron. Of course, I can't forget to mention the huge, electric Martin Mars flying boat that wowed the crowd. The event managed to raise approximately \$20,000 for charity, which is absolutely incredible and a credit to the organizing committee. Congratulations to Mike Scholefield and his team.

I'd like to end by saying that it has been a lot of fun being the Zone Director, and I would welcome a similar opportunity in the future. My thanks to Richard Barlow for supporting me in this position when I first started, and for taking the time to visit the Pacific Zone. No one can remember when the last MAAC President visited this zone! My thanks to Kevin McGrath for his hospitality during the AGM in Sault Sainte-Marie and thanks to my predecessor, Bill Rollins, for the support he gave me when I first started my term.



Cette chronique sera plutôt brève en ce que je viens de passer les deux derniers mois à déménager à Burnaby et que, conséquemment, je n'ai pu vaquer aux tâches de directeur de zone! Pour les mêmes raisons (mon déménagement au sein d'une autre zone), je tirerai ma révérence à titre de directeur de la zone Pacifique et quelqu'un me succédera.

Les gros événements nous sont souvent offerts en petites doses. Le tout petit aéroport de Port McNeill est l'hôte annuel de célébrations du 1er juillet. En plus d'accueillir le public qui peut admirer les avions civils et expérimentaux à l'échelle réelle, un groupe de modélistes s'y déplace afin d'offrir des démonstrations de vol télécommandé. Nous transformons cette sortie en expédition de camping et nous nous amusons beaucoup.

Le 1er juillet, plusieurs spectateurs arrivent avec leur famille et les enfants se font souvent donner une randonnée aérienne en compagnie de pilotes. De notre côté, nous exposons nos maquettes. Nos

hôtes sont Bill Foote et Chris Smith et je leur lève mon chapeau puisqu'ils ont si bien su nous accueillir en 2008. M. Foote a travaillé sur l'Avro Arrow et j'ai toujours tiré bien du plaisir à écouter les histoires qu'il me racontait au sujet du programme. C'est en son honneur que j'ai construit une maquette électrique (moteur propulsif) d'une envergure de 24 pouces de l'Arrow et je n'oublierai pas de sitôt le sourire qu'il arborait après l'avoir vue voler. Je lui ai promis d'en construire une version ducted fan de 48 pouces et de la piloter lors du prochain rassemblement du 1er juillet à Port McNeill. Je suis mieux de m'attaquer tout de suite à cette construction!

En me rendant justement à cette destination, j'ai effectué un arrêt à Comox afin de jeter un coup d'œil au Joel Clarkson Memorial Scale Fly In. Comme toujours, les spectateurs et les pilotes étaient de la partie et plusieurs superbes maquettes étaient rassemblées. La vue est tout simplement imprenable :

l'océan Pacifique derrière vous, la chaîne de montagnes aux pics enneigés devant vous et la Base des forces canadiennes de Comox non loin. Il va sans dire que les organisateurs du rassemblement sont en contact continu avec la tour de contrôle de la base afin de faire en sorte que les couloirs aériens soient dégagés lorsqu'il le faut. Si vous vous trouvez dans les parages l'été prochain, cela vaudrait la peine que vous vous y arrétiez.

À la mi-août, je me suis rendu au rassemblement-phare de la zone, le spectacle aérien de Victoria. Une fois de plus, c'était un événement haut en couleurs et l'attraction numéro un, c'était le réputé Quique Somenzini. Sa routine de style libre à l'aide de son Pitts Python sur fond musical demeure une expérience inoubliable. De nombreux types de maquettes ont pris la voie des airs : coucous des deux conflits mondiaux, de l'ère dorée de l'aviation, des hélicoptères, des jets à turbine, des jets de type ducted fan, des maquettes de voltige F3A, des appareils ac-

suite à la page 38

Chers amis aéromodélistes,

Au moment où j'écris ces lignes, je viens tout juste de revenir du Fun-fly du Club Phoenix de la région de la Beauce.

Les 5 et 6 juillet dernier, je me suis rendu au Festival provincial 2008 qu'organisait le Club Sol-Air de Victoriaville. Encore une fois cette année, la direction du club a mis beaucoup d'énergie à organiser un événement qui fut à la hauteur de toutes les attentes.

La météo ayant été favorable finalement, plus de 75 pilotes venant de partout au Québec ont participé à la rencontre. Les nombreux spectateurs présents ont assisté à des démonstrations de vol d'avions, de jets et d'hélicoptères à vous couper le souffle. Le samedi soir, un repas de groupe a été organisé, suivi d'une soirée musicale; la musique était assurée par notre ami Pierre Houle et son orchestre. Ils nous ont offert un spectacle mémorable et je les en remercie. La fin de semaine s'est déroulée sans incidents graves et bravo encore une fois à tous les membres du club qui ont participé à l'organisation. Voici un lien pour voir les photos de l'événement. : <http://albums.phanfare.com/2266313/2270701#imageID=34891067>

Les 19 et 20 juillet 2008, le club Les Ailes de l'Aigle Montmagny-l'Islet était l'hôte de sa compétition IMAC annuelle. Quelque 21 pilotes du Québec et de l'Ontario, évoluant au sein de toutes les classes, ont participé à cet événement. Nous avons eu un peu de difficulté avec la météo, celle-ci nous permettant d'accomplir seulement trois rondes de vol. Le samedi soir, nous avons tous, comme le veut la tradition, dégusté du succulent poulet rôti cuit sur le site. Encore une fois, l'événement fut un succès.

Les 26 et 27 juillet, je me suis rendu sur le site du Club Air Modélistes de Québec pour prendre part à leur Fun-fly annuel. Une soixantaine de pilotes ont pris part à l'événement qui fut un succès avec l'aide de Dame nature. Je remercie tous les membres du comité organisateur qui ont travaillé à l'organisation de la rencontre.

Pour terminer, voici un rapport du Fun-fly du Club Phoenix de la Beauce, rédigé par André Pépin, secrétaire du club :

“Le Club Phoenix de Saint-Georges de Beauce organisait son Fun-fly annuel les 30 et 31 août derniers lors de la fin de semaine de la Fête du travail. Comptant 37 membres et situé sur un très beau site de vol offrant une piste de plus de 600 pieds, le Fun-fly annuel des Phoenix attire toujours un nombre impressionnant de pilotes de partout dans la province de Québec.

“Cette année ne fit pas exception avec 94 pilotes inscrits et plus de 100 avions venant d'aussi loin que Chibougamau (huit heures de route!) et Ottawa. En tout, plus de 25 clubs étaient représentés. Le public s'est aussi rendu à l'événement qui avait été publicisé et nous avons reçu plus de 1 000 visiteurs au cours de la fin de semaine.

“Les pilotes sont arrivés tôt pour profiter au maximum de la belle fin de semaine avec la majorité qui était installée pour camper sur le site dès vendredi soir. Certains pilotes sont même arrivés le mercredi. Plus de 40 roulottes formaient un mini-village qui dégagait la bonne humeur.

“Les pilotes ont apporté plusieurs modèles qui représentaient toutes les sphères de l'aéromodélisme incluant des jets à turbine, avions d'acrobatie, hélicoptères dont certains avec moteurs à turbine et avions électriques. Entres autres, nous avons pu admirer le Hercules C-130 de 15 pieds d'aile et de quatre pieds de haut de Ghislain Rancourt et Alain Dulac, qui est mû par 4 moteurs de 27 cc et qui pèse 73 livres. Deux Super Décathlon de 14 pieds d'envergure et d'un poids de 60 livres ont aussi ébahi le public par leurs prouesses, de même que deux hélicoptères à turbine qui ont volé en duo. Le spectacle était excellent!|

“La journée du samedi a débuté sous un ciel gris. Les vols ont commencé dès 8 h 30 et le Club Phoenix assurait le contrôle des fréquences jusqu'à 17 h 00 chaque jour. La pluie s'est pointée sporadiquement jusqu'à 13 h 00 et ensuite une éclaircie nous a apporté du beau temps. Les pilotes ont effectué de nombreuses sorties et chaque vol leur donnait droit à un billet de tirage pour gagner plusieurs prix gracieusement offerts par QTM-RC de Québec et par Réseau Grand Central de Repentigny. Le Club Sol-Air de Victoriaville nous a même remis des t-

shirts pour ajouter aux prix !

“Cette année, les pilotes d'avions et d'hélicoptères partageaient la même piste et la cohabitation s'est fait plus ou moins bien pendant la journée de samedi. Ces deux machines peuvent difficilement voler en même temps sauf si les hélicoptères volent en circuit, mais pour les pilotes de 3D, le partage de la piste rend leur manœuvre périlleuses.

“La journée de dimanche était ventouse mais le soleil était au rendez-vous. Un accommodement a été trouvé pour permettre aux pilotes d'hélicoptère de profiter au maximum de leur présence sur la piste. En effet, les 15 premières minutes de chaque heure leur ont été réservées. Cette mesure a permis aux hélicoptères d'avoir tout l'espace voulu pour leurs manœuvres, aux pilotes d'avions d'avoir l'assurance que la piste était dégagée et au public de profiter d'un spectacle impressionnant, chaque pilote pouvant exploiter sa machine au maximum. Avis aux autres clubs : cette mesure fut appréciée de tous. Aucun crash majeur ne s'est produit pendant le Fun-fly et la sécurité a été assurée en tout temps, les pilotes étant très coopératifs sur ce point. Merci à tous !

“Un service de restauration était offert aux pilotes et au public. Nous avons vendu plus de 75 douzaines de hot dog, sans compter le blés d'inde et les rafraîchissements!

Une des activités les plus appréciée des pilotes qui viennent au Fun-fly du Club Phoenix, mis à part le vol téléguidé, est sans nul doute nos mémorables feux de camps. Chaque soir, un imposant feu de camp réchauffait les pilotes accompagné d'une disco mobile diffusant une excellente musique et répondant aux demandes spéciales. Le samedi soir, certains pilotes en ont profité jusqu'à trois heures du matin. Nous étions bien surpris de les voir en forme le dimanche matin sur la ligne de vol!

Le Fun-fly 2008 du Club Phoenix fut un succès et un rendez-vous est lancé à tous les pilotes pour l'an prochain !”

Pour terminer, j'aimerais remercier tous les membres de la zone Québec pour leur implication et leur participation aux activités pour la saison de vol 2008. Aus-

suite à la page 27

Hello, dear modeller friends,

As I write this column, I have just returned from Club Phoenix's Fun Fly in the Beauce region.

On July 5-6, I attended the 2008 provincial Festival, organized by Victoriaville's Club Sol-Air. Once again, the club executive spared no effort in organizing an event which lived up to expectations and then some.

Finally, weather cooperated and over 75 pilots from all regions of Québec flocked to the meet. Numerous spectators witnessed aerial feats presented by airplane, helicopter and jet pilots. On Saturday evening, a group meal was put together and it was followed by some musical entertainment, courtesy of our good friend Pierre Houle and his band. He gave a stunning performance and I thank him. No serious accidents occurred during the weekend; congratulations once more to all club members who helped out. You can view some photos of the event by going to <http://albums.phanfare.com/2266313/2270701#imageID=34891067>.

On July 19-20, the Club Les Ailes de l'Aigle Montmagny-L'Islet hosted its annual IMAC competition. Some 21 pilots from Québec and Ontario and registered throughout the various classes, registered. Weather this time proved a little difficult and we were only able to complete three rounds. On Saturday evening, as tradition has it, we munched on some delicious BBQ chicken on site. Once again, this gathering was a complete success.

On July 26-27, I drove to the Club Air Modéliste in Québec City to take part in its annual Fun Fly. Some 60 pilotes or so

suite de la page 26

si, j'aimerais m'excuser de ne pas avoir pris part à toutes les activités de la zone car j'avais aussi des choses personnelles à régler.

Je vous invite à l'assemblée annuelle de la zone Québec, le dimanche le 12 octobre 2008, au restaurant Normandin, 2080 Boul. de la Rive-Sud à Saint-Romuald. Déjeuner à 9 h 00, suivi de la réunion.

Au plaisir de se rencontrer. ✈

attended and yes, Mother Nature cooperated. I thank all the members and the organizing committee for their hard work in putting this together.

I am enclosing this report from André Pépin, Club Phoenix club secretary, in regard to their Fun Fly :

"Club Phoenix de Saint-Georges-de-Beauce organized its annual Fun Fly on August 30-31, during the Labour Day weekend. We are 37 members strong and enjoy a beautiful flying site with a 600-foot plus runway. This annual Fun Fly always attracts a great number of pilots from all over Québec.

"This year was no exception as 94 pilots registered (over 100 aircraft on hand), coming from as far away as Chibougamau (an eight-hour drive!) and Ottawa. In all, over 25 clubs were represented. Spectators also attended as our event was marketed well in advance; observers totalled 1,000 over the course of the weekend.

"Pilots arrived early in order to enjoy the weekend to its fullest; campers were set up as of the Friday evening. Some pilots had even started arriving on the Wednesday. Over 40 trailers and RVs formed a mini-village and spirits were high.

"Pilots brought many models representing all modelling disciplines, including jets, aerobatic planes, helicopters (some of which were turbine-powered) as well as electrics. Namely, we saw Ghislain Rancourt's and Alain Dulac's humongous 15-foot Hercules C-130, standing four feet tall. Four 27-cc engines powered this model which weighed 73 pounds. Two 14-foot Super Decathlons (weighing 60 pounds) were on hand as well as two turbine-powered helicopters, which gave a tandem performance. The show was excellent!

"Saturday started off under grey clouds. Flying started as of 8 :30 a.m. and Club Phoenix watched over the frequency control until 5 p.m., daily. It rained off and on until 1 p.m. before the sun shone. Pilots had many flights and each flight entitled them to a ticket for a draw of the many prizes which Québec City's QTM-RC and Réseau Grand Central (in Repentigny) donated. Victoriaville's Club Sol-Air even donated some t-

shirts as door prizes!

"This year, aircraft and helicopter pilots shared the same runway and this arrangement worked more or less on the Saturday. These two types of flying machines don't mix except if helicopters fly in a circuit. The 3D pilots are still hampered in their manœuvres.

"Sunday was windy but at least, the sun was with us. We found a way to satisfy the helicopter pilots. Each first 15-minute portion of the hour was reserved for them, meaning the pilots could use all the space they needed. Moreover, this ensured the runway was clear and spectators got to see these flying machines do their stuff as each heli pilot could push his machine a bit. Notice to other clubs : everyone could live with this arrangement. No major crash was witnessed during the Fun Fly and safety was paramount at all times. Pilots cooperated willingly. Thanks to all!

"A food concession was available for pilots and spectators. We sold almost 75 dozens of hot-dogs, no to mention much corn and refreshments!

"Apart from the flying sessions, pilots who attend the Saint-George-de-Beauce Fun Fly really like our unforgettable bonfires. Each evening, a great big fire is set and it warmed pilots who listened all the while to a mobile disco. This went on until 3 a.m. We were very surprised to see the late evening revellers on the flight line, on the Sunday morning!

"The 2008 Club Phoenix Fun Fly was a resounding success and we invite all pilots to attend next year!"

A couple of last points from your Zone Director. I would like to thank all modelers throughout the Québec zone who took the time to get involved and to take part in events during the 2008 season. I would like to apologize for not having attended some of these functions as I had some personal business to attend to.

I invite all members to the Annual Zone Meeting, to be held on Sunday October 12, 2008 at the Normandin restaurant, located at 2800, de la Rive-Sud Boulevard, in Saint-Romuald. Breakfast will be at 9 a.m., followed by the meeting.

I look forward to seeing you there. ✈

TOUS LES CYLINDRES, GO!

Bob et moi sommes très heureux de vous informer que l'activité battait son plein au sein de la zone Saint-Laurent et que les membres ont finalement pu profiter de temps chaud en dépit des averses de pluie répétées. Plusieurs Funflies, concours IMAC et événements de sensibilisation ont eu lieu. Puisque la plupart d'entre nous aimons beaucoup voir des photos, nous en insérons cette fois-ci au lieu du texte habituel, compte tenu des nombreuses visites que nous avons effectuées chez plusieurs clubs. Si nous ne sommes pas encore passés, veuillez nous le rappeler gentiment et nous nous assurerons d'aller faire un tour.

LA SÉCURITÉ AU PREMIER PLAN

Il nous fait aussi plaisir de vous rapporter que tous les clubs s'affairent à observer les règlements de sécurité afin de se protéger de tout accident. Des pancartes d'avertissement sont posées à tous les clubs. Les stations de pilotage et les barrières de protection qui séparent pilotes et spectateurs ont été installées. Les programmes d'obtention des "ailes" ont été repris afin que nous devenions tous des pilotes plus accomplis et plus prudents.

LA CPTAQ SOMMEILLE

Tout doucement, nous signalons que la Commission pour la protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ) ne nous a pas harcelés. Toutes les causes ont été remises à l'automne ou indéfiniment.

PROCHAINE ASSEMBLÉE ANNUELLE DE LA ZONE

Notre prochaine rencontre se déroulera le samedi 25 octobre 2008, toujours à l'École des métiers de l'aérospatiale, située au 5300, rue Chauveau à Montréal, H1N 3V7. Les portes ouvriront à 10 heures et la réunion est ouverte au public. Vous trouverez une exposition statique ainsi qu'une vente-échange (swap shop) avant l'assemblée qui, elle, débutera à 13 h 30. Tous les présidents de comité devraient avoir préparé leur rapport. Si vous voulez en présenter un spécial, veuillez m'en faire part le plus rapidement possible. Si vous ne pouvez vous rendre, veuillez signer le formulaire de vote par procuration et le laisser auprès d'un membre du MAAC en qui vous avez confiance et qui votera de votre part. Ces formulaires sont disponibles en ligne au site Web du MAAC de même que dans les pages de Model Aviation Canada. ✈



Members of Club Les Moulins à vent de l'Île-Perrot. From l. to r. : François Lamarre, Dr. Fileto Pasquini, Steve Woloz and Aldo Menta. / Des membre du Club Les Moulins à vent de l'Île-Perrot. De g. à dr. : François Lamarre, Dr. Fileto Pasquini, Steve Woloz et Aldo Menta.



Photo shot at Club CRASH. From l. to r.: Patrick Tourignan, Jean-Yves Miroux, Patrick Pelletier, Steve Woloz, Nick Di Biase, Olivier Nolin and Yvan Pouliot. / Photo croquée au Club CRASH. De g. à dr. : Patrick Tourignan, Jean-Yves Miroux, Patrick Pelletier, Steve Woloz, Nick Di Biase, Olivier Nolin et Yvan Pouliot.



Members of Club Amidair Inc. From l. to r.: Norman Ouellette, Raymond Gignac, Jean-Yves Falardeau, Elmo Teoli and Steve Woloz. / Des membres du Club Amidair Inc., cette fois. De g. à dr. : Norman Ouellette, Raymond Gignac, Jean-Yves Falardeau, Elmo Teoli et Steve Woloz.



Members of Club Haut Richelieu (Sorel-Tracy). From l. to r.: Guy Piuze, Robert Thibert, Steve Woloz and Martin Salvas. / Des membres du Club Haut Richelieu (Sorel-Tracy). De g. à dr. : Guy Piuze, Robert Thibert, Steve Woloz et Martin Salvas.



Members of Club MARS. From l. to r., back row: Gérald Bouchard, Éric Girard, Samuel Lévesque and Serge Martin. In front row: Alex Goudreau, Jean L'Espérance and Steve Woloz. / Des membres du Club MARS. De g. à dr., à l'arrière : Gérald Bouchard, Éric Girard, Samuel Lévesque et Serge Martin. À l'avant : Alex Goudreau, Jean L'Espérance et Steve Woloz

FIRING ON ALL CYLINDERS

Bob and I are pleased to report that the Saint-Laurent Zone is very active and finally enjoying flying in warm weather, in spite of the high level of rain. There have been numerous Fun Flies, IMAC contests, and public awareness events. Since most of us enjoy seeing our pictures, we will allocate this month's column to photos of your clubs taken during the last four to six weeks following numerous visits we have had the pleasure of doing with you. If we have not yet visited, please do not hesitate to remind us and we will make sure to come by.

SAFETY FIRST

We are pleased to report that all clubs are very intent on ensuring safety and security in order to protect ourselves against accidents. Warning signs are posted at all fields. Pilots stations and protective barriers separating pilots from spectators are present. Wings programs are in action to help make us all safer and more proficient pilots.

CPTAQ DORMANT

We are whispering in stating that we have not been harassed by the CPTAQ. All cases have been deferred to the fall or indefinitely.

UPCOMING ANNUAL ZONE MEETING

Our upcoming Annual Zone Meeting will occur on Saturday, October 25, 2008 at the École des métiers de l'aérospatiale, at 5300, rue Chauveau, Montréal, Québec H1N 3V7. The doors will open at 10:00 and the meeting is open to the public. There will be a static display and swap shop before the Annual Meeting, which will commence at 1:30. All committee chairmen shall be expected to have their reports ready. If you have a special report you wish to present please advise me as soon as possible. If you will not be able to attend, please sign a proxy to a trusted MAAC member and friend who will vote on your behalf. The proxy forms are available on the MAAC website as well as in Model Aviation Canada. ✈

Nous voici rendus à la fin du mois d'août et c'est le temps de rédiger une autre chronique. Pour commencer, il ne s'est pas déroulé grand-chose, si ce n'est que la pluie a été souvent au rendez-vous. Ça peut nous mélanger en tant que pilotes, puisque nous ne savons plus si nous devons installer un train d'atterrissage conventionnel ou passer aux flotteurs.

Les Regina Windy Flyers (RWF) ont décidé d'adopter le format Fun-fly au lieu d'organiser leur spectacle aérien habituel et la formule a été couronnée de succès. La météo a coopéré et plusieurs pilotes ont convergé au terrain avec une grande variété de maquettes. Le public a beaucoup apprécié, aussi. Des visiteurs ont même eu l'occasion de piloter des avions d'entraînement à l'aide d'une boîte-école, ce qui pourrait en encourager certains à s'impliquer au sein de notre passe-temps, plus tard.

Le Swift Wings RC Flying Club a organisé son gros concours de copies volantes cette année et je tenterai de vous en fournir un compte rendu dans le prochain numéro de Model Aviation Canada. Malheureusement, je n'ai pu m'y rendre en raison d'un écrasement de ma maquette... même si je ne la pilotais même pas! J'étais en train de charger ma remorque à la maison et je n'ai pas fait attention à l'empennage de ma copie volante, que j'ai écrasée sur le toit, près de la porte. Disons que j'ai proféré certains mots bien sentis, ce qui a mis un terme à ma journée.

Aux autres nouvelles, l'un de nos clubs a perdu son terrain, cette année. Les Sun City Prop Busters, d'Estevan, ont perdu leur terrain de vol puisque la société de charbon propriétaire du terrain sur lequel était située la piste a décidé d'exploiter ce gisement. Les membres du club sont en instance de localiser un nouveau terrain. Bonne chance et espérons qu'ils en trouveront un sous peu.

Nous insistons toujours beaucoup sur la sécurité afférentes à nos maquettes d'avion, y compris le test de portée du signal radio. Avez-vous déjà songé à vérifier l'état de votre interrupteur et de vos fils de rallonge pour servos ainsi que de toute autre connexion que vous utilisez sans cesse? Ces composantes s'usent aussi avec le temps. Personnellement, j'ai souvent oublié de les vérifier, si bien que



Now what? It has got to be bad when the recovery boat sinks! Just some of the action from the Fairview Dam Float fly on the Victoria Day weekend. / Et quoi encore? C'est mauvais signe lorsque le bateau de récupération coule! Ce n'est là qu'une part de l'action lors du Fairview Dam Float Fly.

j'ai perdu quelques maquettes. Je crois que nous devrions remplacer périodiquement ces composantes dans le cadre de l'entretien de nos avions. C'est moins dispendieux que de remplacer une maquette au complet.

COURSES AUTOUR DE PYLÔNES À SASKATOON EN 2008

par Richard Moldenhauer
Directeur de concours
Hub City Radio Control Club
en Saskatchewan

"Des pilotes de maquettes pour la course autour de pylônes de l'Alberta et de la Saskatchewan ont convergé à Saskatoon lors d'un concours de deux jours, les 23 et 24 août derniers. C'était la 30e rencontre annuelle de courses autour de pylônes du Hub City Radio Control Club de Saskatoon et c'était la dernière occasion d'inscrire son pointage auprès de la Canadian Prairie Pylon Racing Association dans le cadre de la saison 2008 (La CPPRA constitue aussi le district 3 de la National Miniature Pylon Racing Association of North America et, géographiquement, c'est le noyau de la course autour de pylônes au Canada).

"Chaque matin était lancé par un déjeuner de crêpes au terrain même, de quoi rassasier des pilotes et des bénévoles sur le terrain, une commandite de HobbyWorld Inc., de Saskatoon. Après un copieux déjeuner le samedi, l'action a débuté lors des courses de Quickie 500

sous des conditions météo presque idéales (vents légers, ciel ensoleillé et une température d'un peu plus de 20 degrés). Les temps de course ont été excellents, plusieurs pilotes ayant réussi à compléter les dix tours de circuit en 64 ou 65 secondes.

"Quatorze pilotes se sont livrés combat au cours de huit rondes, ce qu'ils ont terminé vers 16 heures. Les résultats étaient serrés pour les cinq premières places. (Par souci d'espace disponible pour la chronique en français, veuillez lire les résultats dans la chronique originale en anglais.)

"À ce premier tableau, notons que Rod Kelln (Regina) et Kevin Umbach (Edmonton) se situaient à égalité au quatrième rang, tout juste un point sous la troisième place.

"Après le déjeuner du dimanche matin, 12 pilotes se sont disputés les trophées du Quarter 40. Il s'agit de la catégorie par excellence de la course autour de pylônes en Amérique du Nord; les maquettes dépassent la vitesse de 300 km/h. Les conditions météo étaient favorables une fois de plus avec un ciel dégagé et des vents modérés, bien qu'ils aient soufflé plus fort en après-midi. Les pilotes ont dû faire preuve d'adresse afin de bien guider leur maquette sur le parcours. Plusieurs meilleurs chronos personnels ont été éclipsés lorsque les pilotes faisaient voler leur avion sur le long parcours. Plusieurs

suite à la page 52

Here we are at the end of August and time for another column. To start with, there really hasn't been much going on except for rain. This can get quite confusing, considering that one doesn't know whether to leave the wheels on or put on the pontoons.

The Regina Windy Flyers (RWF) decided to have an Open House Fun Fly instead of the usual airshow this year, which turned out well. The weather was cooperating, lots of pilots showed up with a vast variety of aircraft and the public really enjoyed themselves. Visitors even had a chance to try to fly some trainers on a buddy box, which may entice people to get involved in our hobby at some later time.

Swift Wings RC Flying Club had its big scale meet this year, which I will try to report on in the next issue. Unfortunately, I was unable to attend due to the fact that I smashed my plane when I wasn't even flying. I was at home loading them into my trailer, not watching as the tail of the plane gently crunched into the roof of the door opening. A few well-chosen words finished off the day quite nicely.

On other news, one of our clubs lost its field this year. The Sun City Prop Busters of Estevan lost their flying field due to the expansion of the coal mining facilities. The club was located over a coal deposit that the company is going to mine. They are in the process of acquiring a new location but this may take some time. Good luck and hopefully, the members will find something soon.

Safety is something we always stress with our aircraft, especially range testing our radios prior to flying, but have you ever considered switch harnesses and extension leads for the ailerons or even any other connection that we continually connect and disconnect every time we get ready for flying? These items wear out over time and continual use. I know I have forgotten to check these very important parts on a regular basis and lost several of my planes over this very reason. I think that replacing these items should be part of a regular maintenance of your aircraft. It is a cheaper fix then replacing an expensive aircraft.



Harry Bassendowske (MAAC #53342) from the Swift Wings R/C Club and his DCT40 just before touchdown at the Fairview Dam Float Fly on the Victoria Day Weekend. / Harry Bassendowske (numéro de MAAC 53342) se prépare à faire amerrir son DCT40, toujours lors du Fairview Dam Float Fly, pendant la fin de semaine du congé de la Reine, en mai.

2008 SASKATOON PYLON RACES

by Richard Moldenhauer

Contest Director

Hub City Radio Control Club

Saskatoon, SK

"Pylon racers from throughout Alberta and Saskatchewan converged on Saskatoon, Saskatchewan, for a two-day miniature aircraft pylon race contest on August 23 and 24, 2008. This was Saskatoon's Hub City Radio Control Club's 30th annual pylon race meet and the final points race for the Canadian Prairie Pylon Racing Association for the 2008 race year. The CPPRA is also District #3 of the National Miniature Pylon Racing Association of North America, and the hotbed for pylon racing in Canada.

"Each morning was kicked off with a complementary pancake breakfast served at the flying site for pilots and course workers, sponsored by HobbyWorld Inc., Saskatoon, SK. After a hearty breakfast on Saturday, things got fast and furious with Quickie 500 races taking place in near-perfect weather conditions with very light winds, sunny skies, and temperatures in the low 20s. These favourable conditions resulted in excellent race times with numerous pilots completing ten-lap heats on the short course in the 64- to 65-second range.

"Fourteen pilots completed eight rounds of racing by 4 p.m. The final results were very close for the top five competitors with the following podium results:

1st place Cecil Graval, Calgary, AB

2nd place Murray Hamula, Crossfield, AB

3rd place Terry Truelove, Regina, SK

Fast Time Murray Hamula (1:04.27)

Only one point behind 3rd place, tied for fourth place were Rod Kelln of Regina, SK, and Kevin Umbach of Edmonton, AB.

"After the pancake breakfast on Sunday morning, 12 racers vied for the trophies in the Quarter 40 event. This is North America's premier pylon racing category with these miniature aircraft exceeding speeds of 300 kph. Weather conditions were again very favourable with clear skies and moderate winds, although increased wind speeds in the afternoon did present some challenges to flying a good course. Again, many personal best times were recorded by the pilots flying the 'long course' with several flights clocked in the 62- to 65- second range.

continued on page 35

Le championnat de zone Kawartha Classic Scale ainsi que les Épreuves nationales (NATS) du MAAC ont eu lieu chez les Kawartha Flyers, en août dernier. Plusieurs concurrents s'y sont rendus et tout le monde s'est bien amusé. Attendez-vous à lire un compte rendu plus détaillé dans la chronique des copies volantes.

Les Kawartha Flyers ont aussi été les hôtes des Épreuves canadiennes d'acrobatie de précision au cours de la fin de semaine de la Fête du travail. Les Épreuves de qualification ont aussi eu lieu au cours de ces quelques jours et les concurrents nous sont arrivés d'aussi loin que Victoria (Colombie-Britannique) et Sept-Îles... littéralement d'un océan à l'autre. Vous lirez sans doute un compte rendu détaillé dans la chronique de l'acrobatie de précision.

J'aimerais attirer votre attention sur la présence, lors de cette épreuve en particulier, d'un membre junior du MAAC, Ethan Chariandy, un membre de l'Oakville Milton Flying Club. Ethan a appris à piloter au cours de l'été et a reçu de l'instruction de son père, Colin. Ethan n'est âgé que de dix ans. Bill Anderson, chef instructeur à l'OMFC, a soumis le jeune pilote aux tests d'usage, qu'il a passés avec brio. M. Anderson lui a présenté ses "ailes" tout juste trois jours avant le concours!

On peut aussi noter la présence d'Ivan Kristensen, un ancien champion MAAC de voltige et membre de l'équipe d'acrobatie de précision du MAAC. Ivan a pris sa retraite de l'acrobatie de précision en 2000 et pilote depuis des maquettes IMAC. Se positionne-t-il afin d'effectuer un retour? Seul l'avenir le dira. Je peux vous affirmer ceci, cependant : Chad Northeast et le reste de l'équipe se débrouillaient fort bien dans le ciel.

J'ai beaucoup aimé passer une journée en compagnie des pilotes de voltige et à les aider en tant que messenger des feuilles de pointage. Comme plusieurs d'entre vous le savez, je suis très impliqué au sein de l'acrobatie de copies volantes et je me suis senti très à l'aise avec ces gars-là, autant qu'avec les adeptes de l'IMAC. Je crois bien que c'est l'essence même de notre passe-temps, non?

Le Richmond Hill Club remercie une fois de plus le Humber Valley Club et le Toronto Electric Model Aircraft Club, de même que les clubs d'Aurora et de Toronto de lui avoir offert leur terrain respectif pendant que les membres préparaient leur nouveau terrain en prévision de la saison prochaine.

Je vous rappelle que l'Assemblée annuelle de la zone Sud-est aura lieu le samedi 18 octobre 2008 au Comfort Inn (210, chemin Essa à Barrie). Les portes ouvriront à 9 heures aux fins d'inscription et pour les maquettes d'exposition statique... aussi pour que les membres puissent se rencontrer. Un dîner léger sera offert et la réunion débutera à midi 45. Nous espérons pouvoir la clore vers 15 heures, au plus tard. Tous les participants seront admissibles au tirage d'un émetteur Spektrum DX7.

Tous les membres des comités et leur président respectif au sein de chacune des zones du MAAC doivent être mis en candidature, annuellement. Ceux qui veulent faire partie d'un comité doivent s'assurer de voir leur candidature suggérée au cours de la réunion, que ce soit en personne ou que quelqu'un ait suggéré votre nom. Si vous ne pouvez vous rendre en personne à cette réunion, il est de votre devoir envers le MAAC de remettre votre formulaire de vote par procuration à votre directeur de zone ou à son assistant. Vous pouvez lire un avis de convocation à l'Assemblée annuelle de la zone à la page Web de la zone Sud-est, au www.maac.ca. Vous trouverez aussi un lien vous menant à un formulaire de vote par procuration.

Je vous rappelle aussi que tous les clubs et que tous les membres du MAAC devraient garder les yeux bien grand ouverts à votre terrain de vol afin de piloter en toute sécurité. Assurez-vous que votre terrain réponde aux exigences du Code de sécurité du MAAC. Assurez-vous aussi que le panneau d'avertissement est bel et bien posté à la vue de tout le monde, conformément au Code de sécurité du MAAC. Chacun d'entre nous est un officier de la sécurité. Si vous voyez quelque chose qui vous semble suspect ou que vous apercevez quelqu'un en train de faire voler son avion de façon peu sécuritaire, faites quelque chose. ✈

*South East**From page 33*

felt just as 'at home' with these guys as I do with the IMAC group. I guess that is what this whole model airplane thing is all about isn't it?

The Richmond Hill Club again wishes to thank the Humber Valley Club and the Toronto Electric Model Aircraft Club as well as the Aurora Club and the Toronto R/C Club for inviting them to share their facilities this summer while they are preparing their new field for use next year.

This is a final reminder of the 2008 Southeast Zone Annual Zone meeting that will be held Saturday October 18, 2008 at the Comfort Inn at 210 Essa Road, Barrie, Ontario. The doors will open at 9 a.m. for check-in and for static display models to arrive and for a general social gathering. A light lunch will be provided and the meeting will begin at 12:45. We hope to wrap up as close to 3 p.m. as possible. All attendees will be eligible for the free raffle on a Spektrum DX7 radio system.

All committee members and committee chairpersons in each MAAC zone need to be re-nominated every year. Those wishing to join committees should be sure to have their name put forward at the meeting, either in person or to have someone you know who will attend put your name forward.

If you cannot attend the meeting, it is your MAAC duty to provide a proxy vote to your Zone Director or an assistant Zone Director. A notification for the Zone Meeting is also on the Southeast Zone page at www.maac.ca. A link to a proxy voting form is also provided there.

This is yet another reminder for all clubs and MAAC members to be alert at your flying sites and always fly safely. Be sure your club site meets the MAAC safety code. Be sure your site has the MAAC field 'WARNING' sign posted according to the Safety Code. Every one of us is a 'safety officer.' If you see something that isn't right, or someone who is operating unsafely, do something about it. ✈

The Kawartha Classic Scale Zone Championships and the MAAC Scale Nationals were held at the Kawartha Flyers in August. They had a great turnout and everyone had a great time. Expect to find a more detailed report in the Scale column.

The Kawartha Flyers also hosted the Precision Aerobatic Nationals over Labour Day weekend. The Precision Aerobatics Team Trials were also held during this event, and hopefuls attended from as far as Victoria BC to Sept-Îles, Québec, literally coast to coast. Expect a more detailed report on this event in the Precision Aerobatics column.

Of particular note at this event was the attendance of a MAAC junior member named Ethan Chariandy, a member of the Oakville Milton Flying Club. Ethan learned to fly R/C just this summer and was tutored by his father Colin. Ethan is just ten years old. Bill Anderson, Chief Flying Instructor of OMFC tested, and presented Ethan his Pilot's wings only three days before this event!

Also of note in attendance was Ivan Kristensen, a former MAAC multi-time Pattern Champion and MAAC Precision Aerobatics team participant. Ivan retired from Precision Aerobatics in 2000 and has been flying IMAC since then. Is Ivan possibly positioning himself for a comeback? The future will only tell. I can tell you this: Chad Northeast and the rest of the current team sure looked good in the sky.

I enjoyed spending a day with the Pattern guys and helping them out as runner for the score sheets. As many of you know, I am quite deeply involved in Scale Aerobatics myself, and I



Chad Northeast - current MAAC Pattern Champion. / Chad Northeast, champion actuel de voltige au sein du MAAC.



continued on page 32 Ethan Chariandy - future Pattern Champion? / Ethan Chariandy - futur champion de volt

par Frank Klenk

Au moment où j'écris ces lignes, nous arrivons très rapidement à la fin de l'été. La fin de semaine de la Fête du travail ravive toutes sortes de souvenirs du retour à l'école. En fait, je retournais toujours un peu plus tard à l'école que d'autres copains parce que je participais toujours à la récolte du tabac. J'ai juste-ment grandi sur une ferme dont le gagne-pain était la culture du tabac et mes parents me retenaient toujours lors de ces travaux (était-ce du travail forcé pour les enfants que nous étions?). Je me souviens même du passage annuel de l'officier du bien public qui venait s'assurer que je ne séchais pas les cours. Cette profession existe-t-elle toujours? Maintenant, je partage l'excitation du retour à l'école avec mes petits-enfants et ça m'amuse.

Cette année, j'ai décidé de me rendre à un concours IMAC à Jackson (Michigan)... j'aurais dû le faire bien plus tôt. Mon copain de vol Bryan Mailloux et moi nous sommes présentés et nous nous sommes bien bidonnés. Il a été facile de traverser la frontière. Nous n'avions qu'à enregistrer nos émetteurs et nous avions au Canada avant de traverser. Quant aux autres dépenses (motels, essence, nourriture), tout est moins dispendieux chez nos voisins du Sud. Encore plus important, le club-hôte nous a accueilli et nous a mis à l'aise aussitôt arrivés. Nous avons l'intention d'y retourner annuellement et de vérifier d'autres concours. Avis à quiconque est indécis : allez faire un tour aux États-Unis et vous passerez une bien belle fin de semaine. Vous ne le regretterez pas.

J'ai reçu cette note d'Art Lane relativement à la saison de vol intérieur...

"La saison 2008-2009 de vol intérieur télécommandé arrivera bientôt, enfin presque, et vous pouvez dès maintenant penser vous joindre à nous au Collège Fanshawe (gymnase numéro 3), le même emplacement de vol que l'année dernière. J'ai réservé des blocs de deux heures : cette année, les séances de vol se dérouleront entre 13 heures et 15 heures et je songerai à la possibilité d'augmenter ces fenêtres de vol à des blocs de trois heures si le nombre de participants le justifie.

"Jusqu'à maintenant, les dates choisies sont les suivantes : 9 novembre, 14 décembre, les 9 et 11 janvier, 8 février,



Eleven year-old Andrew Hancock receives his 'wings' from Stratford club treasurer Murray Zulauf. Behind Murray is Andrew's instructor, club president Ted Kuhl. / Andrew Hancock, âgé de tout juste 11 ans, reçoit ses "ailes" de pilote des mains du trésorier du club de Stratford, Murray Zulauf. À l'arrière, l'instructeur du jeune homme, le président du club Ted Kuhl.

15 mars et, au besoin, le 5 avril. J'insiste une fois de plus : si suffisamment de pilotes en expriment le souhait, il se pourrait que je puisse ajouter une deuxième journée par mois.

"Nous avons besoin de participation! Si vous avez quelque question que ce soit, appelez-moi au 519 685-7002 ou envoyez-moi un courriel au art2lane@rogers.com et je vous répondrai. Veuillez transmettre ces renseignements à d'autres pilotes. Nous avons le gymnase imposant, le contrôle de la température ambiant... il ne manque plus qu'une preuve de l'intérêt."

Il reste encore quelques rassemblements au calendrier et ces derniers se seront produits au moment où vous lirez ces lignes. Pour ceux d'entre vous qui avez organisé un Fun-fly ou qui vous êtes rendus à l'un d'entre eux, veuillez m'envoyer un petit compte rendu et je l'insérerai dans la chronique. Le London Model Aircraft Club préparait sa vente-échange (swap meet) pour le 12 octobre. C'est une bonne occasion d'acheter ou de vendre des articles et de rencontrer de nouveaux amis.

Gardez vos ailes parallèles à l'horizon!



Stressed out with flying?



Need a different plane?



AMR's line of unique scale kits is the answer to "no stress everyday flying". A totally unique modern approach in giant scale, these gentle giants will bring back the simple pleasures of building and flying.

Coming in 2008: 50% Spacewalker, 42% Piper J-3 Cub and 38% Weddell-Williams Racer.

AMR: The new "fun" solution for the real giant scale enthusiast.
Visit our line of products at www.amr-rc.com or call us (E.S.T)

Aircraft Modelers Research
1175 Frechette, Longueuil, Qc, Canada J4J 1G9
Phone: 450-677-4694 Fax: 450-677-5327 E-mail: info@amr-rc.com

by Frank Klenk

We are fast approaching the end of summer as I write this. Labour Day weekend stirs up memories past of having to go back to school. Actually, I always got to miss a bit of school as tobacco harvest kept me busy. I grew up on a tobacco farm and my parents always kept me back to work (child labour?). I do recall a visit from a Truancy officer yearly to check on me. Do Truancy officers still exist? Now I share the excitement of back to school with my grandkids, it's a lot of fun.

This year, I decided I wanted to check out a US IMAC contest in Jackson, Michigan... I should have gone sooner. My flying pal Bryan Mailloux and I attended and we had a blast. The border crossing was easy, we just had to register our transmitters and planes at Canada Customs before we crossed. The obvious expenses like motels, gas and groceries are cheaper South of the border. Most importantly, the host club welcomed us and made us feel right at home. We plan on making the contest next year and others as well. I encourage anyone sitting on the fence to visit our



The Ottawa boys Scott Harrison, Tom Hastie and Rick Scott look to be fully equipped at the Otterville IMAC contest. /
Le contingent d'Ottawa au concours IMAC d'Otterville : Scott Harrison, Tom Hastie et Rick Scott sont bien équipés.

neighbours to the South and enjoy a fun weekend. You won't regret it.

I just received a note from Art Lane regarding indoor flying this season...

"The 2008/9 Indoor RC season is just around the corner, well, a big corner, but you can start thinking about joining us for the new season, at Fanshawe College, gym #3, same as last year. I have reserved two-hour time slots, this year, 1 to 3 p.m. and will look at increasing this

to three-hour time slots if the number of participants warrant.

"The dates so far are; November 9, December 14, January 9 and 11, February 8, March 15 and, if needed, April 5. Again, if we get enough interested, possibly a second day in each month can be set up.

"We need participation! If you've any questions, call me at 519-685-7002 or e-mail me, art2lane@rogers.com . Pass this information around to other flyers, we have the gym, big, climate controlled, all we need now is interest."

There are a few more events to attend yet and they will be in the history books when you read this. For those of you who hosted a Fun Fly or attended one, send me a note about the event, a couple of hundred words is good, add a picture and I will put it in the column. The London Model Aircraft Club has its swap meet on October 12, don't miss it. It's a good day of buying and selling and meeting friends. See you there. Keep your wings level. ✈

Saskatchewan

From page 31

"Lyle Baker of Saskatoon was tied with Cecil Graval of Calgary going into the final round (of the seven rounds flown). Unfortunately for Lyle, while in a comfortable lead in his final heat, his engine suddenly quit in the 7th lap of the required ten laps – negating the need for a fly-off to settle the 1st place for the event. The podium finishers were as follows:

- 1st place Cecil Graval, Calgary, AB
- 2nd place Lyle Baker, Saskatoon, SK
- 3rd place Rod Kelln, Regina, SK
- Fast Time Murray Hamula (1:02.65)

"In fourth place, only one point behind third place was Henry Redekop of Regina, SK. Coincidentally, Henry also had an engine flame out early in his final heat, costing him a podium finish. Rumour has it that he forgot to fuel up for this final heat! Congratulations to Cecil Graval for winning both events. As such, he was also the recipient of the Hub City Pylon Race Meet Championship Trophy for achieving the highest points total for the two-day race meet – a trophy he has won several times in the past. Cecil always seems to be in top form when he comes to Saskatoon." ✈

Alberta *From page 13*
50cc Yak 54, I made sure that the focus of the event was to have fun (and learn what IMAC is all about). Chris Hammond came down from Edmonton to lend a hand in running the event. Chris wasn't able to fly due to the fact that his radio and other gear was stolen from his truck just a week before the competition! The two-day event included a free lunch on Saturday (thanks for the great smokies Tony!) and a free Stamped-style pancake breakfast on Sunday morning. Around thirty spectators polished off the pancakes and sausages provided by CRAMS and then enjoyed watching the final two rounds of competition. When the dust settled, Chad Northeast was first in Basic with Nedim Bek placing second and Ryan Hetherington in third. I was the only pilot in Sportsman. The other pilots not able to

finish the competition were Matt Chagnon and Ian Cameron. Chad, who is the current Canadian F3A champion, and Nedim flew in Basic because that is the only class their world-class pattern planes qualify for. Who knows, maybe with this early success Chad will consider crossing over to the dark side and flying in more scale aerobatic competitions in the future?

"This was an 'IMAC contest with training wheels' and the whole point was to have fun and introduce pilots and spectators to Scale Aerobatics. Pilot draws for close to \$800 in donated merchandise and gift certificates were held and everyone went away with a smile on their face (as well as some pancake syrup)!"✈

Alberta *suite de la page 14*
dans la catégorie Sportsman. Les autres pilotes qui n'ont pas terminé la compétition étaient Matt Chagnon et Ian Cameron. Chad, l'actuel champion canadien de F3A, ainsi que Nedim ont piloté leur maquette au sein de la catégorie Basic parce que c'est la seule qui autorise leur avion de calibre international. Qui sait, peut-être qu'avec ce succès, Chad traversera du côté lugubre et qu'il prendra part à davantage de compétitions d'acrobaties de copies volantes, à

l'avenir?

"C'était les premiers balbutiements d'un concours IMAC et l'intention, c'était de s'amuser et de présenter cette discipline de l'acrobatie de précision aux pilotes et aux spectateurs. Il y a eu un tirage (presque 800 \$) de prix de présence à l'intention des pilotes sous forme de marchandise et de chèques-cadeaux et tout le monde est retourné chez lui avec un grand sourire (et quelques restants de sirop à crêpe)!"✈

BC *From page 17*
el, and I can tell you it certainly isn't lacking in the power department. If you are in the lower mainland next season and get the chance, this is definitely a worthwhile event to attend.

On August 25, (MAAC president) Richard Barlow arrived in B.C., and I was able to take him on a tour of clubs in the lower mainland and central B.C. We put on about 1,500 km in three days, so there was definitely no dust gathering under our feet. In all, we visited ten clubs, and I would like to thank you all for the warm welcome afforded us on our tour. It was the highlight of my year as your Zone Director.

In closing, remember to keep the wheel side down when you land, fly safely, and enjoy yourselves. I'll see you at the field soon. You have all made this a year to remember for me. Thanks from the bottom of my heart. ✈

CB *suite de la page 18*
réussi cet exploit... mais que des avions ont été abattus, ce faisant. Geoffrey Dryer a piloté son Yak électrique d'une envergure de 88 pouces, au grand plaisir des spectateurs. Cette maquette se tire très bien d'affaire sur motorisation Axi et fait tourner une hélice de 24 X 12; l'alimentation provient de 12 éléments au lithium. Le Yak fait du surplace à demi-gaz et vole passablement longtemps. Ajoutez le fait que Geoff est un bon pilote. Résultat : c'était tout un spectacle à observer. C'est surprenant mais Geoff m'a dit que cet équipement n'est que "marginale" plus dispendieux que ne le serait un moteur conventionnel à essence et je peux vous assurer que son avion ne manque aucunement de puissance. Si vous vous retrouvez dans l'extrémité inférieure du continent l'été prochain et que vous en avez la chance, ce serait un rassemblement de choix à aller regarder.

Atlantic *suite de la From page 15*
firmed as ready to go, the jet began its track down the runway with half flaps. The jet lifted off in a stable and shallow climb with no surprises. After a couple of trimming circuits, Al just flew around having fun.

"The timer seemed to go off way too soon, as everyone really enjoyed seeing, hearing, and smelling a turbine jet flying by! There were some minor problems with the landing gear, but once Al turned the jet on final, we went to half flaps and noted that there was no pitch change confirming the correct elevator mix. Al asked for full flaps and again no surprises. The jet came in far slower than anticipated and landed without any problems. History had just been made in NS!

"The Velox jet is made by Feibao Jets of China, and is powered by a Jet Central Falcon. The jet weights 18 lbs dry and the Falcon puts out 23lbs of thrust, making it a very sprightly combination. Control is by a Futaba FASST 14-channel receiver and a Futaba 14MZ transmitter on 2.4 GHZ. Servos are all Hitec digitals, powered with a Smart-Fly power distribution system, with dual redundant Li-Ion battery packs.

"Hopefully, this will be the beginning of more turbine jet flying in NS, now that the doors have been opened!"✈

Le 25 août, notre président du MAAC Richard Barlow est arrivé en Colombie-Britannique. Je l'ai emmené faire une tournée des clubs dans la partie inférieure et dans le centre de la province. Nous avons roulé environ 1 500 km en trois jours, si bien que nous n'avons certainement pas accumulé de mousse. En tout, nous avons rendu visite à dix clubs et j'aimerais remercier tout le monde d'un si bel accueil. C'était le meilleur moment de mon année à titre de directeur de zone.

En terminant, rappelez-vous de garder le train d'atterrissage vers le bas en atterrissant, volez avec précaution et amusez-vous. Au plaisir de vous voir sous peu au terrain. Vous avez fait en sorte qu'il me serait difficile d'oublier la dernière année. Merci beaucoup. ✈

le vol, les juges et l'observation pour d'autres pilotes et j'ai aimé le pilotage des séquences. Les diverses catégories permettent aux concurrents de tous les niveaux d'aptitude de se mesurer à des pilotes du même groupe, ce qui est excitant. Avis à quiconque entretient le moindre intérêt pour l'acrobatie de copies volantes : rendez-vous à un tel concours. Lorsque celui-ci sera terminé, vous aurez déjà hâte à participer au prochain. Je crois que vous vous amusez bien plus que vous ne le pensez.'

"Veuillez vous rendre au www.rccanada.ca, au http://www.lobstercove.ca/asrcm/index_2 ou au www.peneloperc.com afin d'y lire des renseignements et des mises à jour relativement à de prochains concours et rassemblements. Vous pouvez m'envoyer un courriel au marcramsay@hotmail.com si vous voulez vous impliquer au sein de l'acrobatie de copies volantes ou si vous avez quelque question que ce soit. Au moins un concours de deux jours est prévu en 2009."

UNE TURBINE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

par Dan Thibault

"Le samedi 23 août 2008, la Nouvelle-Écosse est passée à l'ère des jets à turbine. Al Coolen a procédé au vol inaugural du Velox, propriété de Dan Thibault (moi) à un aéroport municipal près de Bridgewater. Je n'en suis pas absolument certain, mais je crois que ce pourrait être le tout premier vol d'un jet à turbine effectué par un Néo-Écossais en sol néo-écossais. Les préparatifs ont été effectués. M. Coolen a vérifié tous les paramètres de l'émetteur avant le vol. Après ces vérifications et le signal du "go", le jet a commencé à se déplacer sur la piste, volets à demi-sortis. Il s'est élevé en grimper peu prononcé et stable. Pas de surprise. Après quelques circuits d'ajustement, Al a piloté la maquette par simple plaisir.

"Le chronomètre s'est déclenché beaucoup plus tôt que nous le souhaitions puisque tout le monde a apprécié le spectacle qui s'offrait devant eux : voir, entendre et aussi renifler l'odeur d'un jet qui effectuait des passes! Quelques petits problèmes mineurs ont été constatés au chapitre du train d'atterrissage mais une fois qu'Al a fait virer l'avion en finale, il a sélectionné la position des volets à demi-déployés et n'a pas remarqué de changement dans l'assiette de vol du jet (ce qui confirmait que la combinaison de mixage était la bonne). Al a sélectionné les volets entièrement déployés et aucune mauvaise surprise n'en a résulté. La maquette volait plus lentement qu'escompté et elle a atterri sans histoires. La Nouvelle-Écosse venait d'inscrire un nouveau pan d'histoire!

"Le Velox est fabriqué par Feibao Jets en Chine est est mû par une turbine de marque Jet Central Falcon. L'appareil pèse 18 livres sans carburant et la turbine Falcon génère 23 livres de poussée, ce qui confère une performance intéressante au Velox. Le guidage s'accomplit grâce à un récepteur Futaba FASST de 14 voies et grâce à un émetteur Futaba 14MZ sur 2,4 GHz. Les servos sont tous numériques et leur alimentation est assurée par un système Smart-Fly avec batteries redondantes au Li-Ion.

"Espérons que cela augure de nombreux vols d'autres jets à turbine en Nouvelle-Écosse, maintenant que quelqu'un a cassé la glace!"✈

an aircraft towed the Canadian flag across the sky. Welcoming speeches were given by the Mayor of Gimli and Richard Barlow, the President of MAAC. The Master of Ceremonies and air show announcer was a shy and quite introverted fellow, a former Saskatchewan Zone Director who entertained the crowd and passed on valuable information while sitting in his jeweled lawn chair.

"The visitors got to see a rocket launched, hand-launched and high-start launches of sailplanes, 3-D flying, aircraft of all eras and types going through the sky. The event organizers kept young people in mind during the show. There was candy drops for the kids, a young person got to hit the launch button for the rocket, kids got to win a prize for the closest guess of the speed at which the jet went through the circuit. The guess was 394 km/h, the actual speed was 395 km/h.

"This event is a valuable fund-raising opportunity for the Gimli Kiwanis Club. They sold low-calorie mini-donuts and other food goodies including valuable cold drinks. The whole hog BBQ was a great hit with the folks on Saturday night sold out! The Evergreen Basic Needs organization collected canned food at the entrance gate and received a portion of the gate receipts for manning the entrance ticket booth.

"Aeromodellers are an important asset in any community and it is great to see community groups working together for the benefit of all. So get off the couch and go and participate in as many Fun Fly events as you can. They are always a great time."✈

"Le spectacle aérien de l'après-midi a débuté avec l'hymne national tandis qu'un avion remorquait l'unifolié. Le maire de Gimli ainsi que le président du MAAC (Richard Barlow) ont livré un discours. Le maître des cérémonies et commentateur du spectacle aérien était un type très gêné et intraverti en la personne d'un ancien directeur de la zone Saskatchewan (blague), celui-là même qui a diverti la foule et qui relayait des renseignements utiles pendant qu'il prenait place dans une rutilante chaise longue.

"Les visiteurs ont observé le lancement d'une fusée, le lancement lancer-main et par treuil électrique de planeurs, du vol en trois dimensions et des aéronefs de toutes les époques. Les organisateurs avaient réservé certaines activités pour les jeunes. Il y a eu des laruages de friandises; une jeune personne a pressé le bouton de mise à feu de la fusée; les enfants ont deviné la vitesse inscrite au radar après le passage d'une maquette de jet. Quelqu'un a deviné 394 km/h; la vitesse inscrite était de 395 km/h.

"L'événement est une occasion en or de prélever des fonds pour le Gimli Kiwanis Club. Ses membres vendaient des mini-beignets et d'autres friandises et des boissons froides tant appréciées. Le cochon au barbecue a été entièrement dégusté le samedi soir. L'organisme Evergreen Basic Needs s'est vu remettre des denrées en conserve ainsi qu'une portion des recettes du prix d'entrée parce que ses membres s'étaient occupés de l'accueil.

"Les modélistes sont un atout de taille pour n'importe quelle communauté et c'est chouette de voir tous ces groupes communautaires travailler main dans la main, pour le bénéfice de tout le monde. Allez hop, levez-vous du divan et participez à autant de Fun-flies que possible. C'est toujours très agréable de se retrouver."✈

tree lights to outline the flight line; deep blue for the flight line and white to mark the taxiway. They were powered off of a DC/AC inverter, driven by two lead acid batteries to keep things nice & quiet. We also had a couple of 500-watt halogen spotlights on a tripod, just behind the flight line so that if any plane lost its illumination, we could instantly throw a spotlight in the area to safely bring it down. We never needed it.

"As far as aircraft lighting systems go, it seems one can never have too much lighting. Best practice seems to be to make sure you can see the aircraft outline from all attitudes, use lighter colours and mostly steady, non-flashing lights. Flashing lights can be more scale-like but don't lend themselves to RC aircraft.

"Finally, like any event, it's not possible to pull it off without the help of volunteers who make things come together, so please accept my personal thanks for your support before and during the event." ✈

robotiques... et même des objets volants peu communs comme des niches avec Snoopy aux commandes, des tondeuses à gazon et un fer à repasser tout à fait acrobatique. Bien sûr, je m'en voudrais de ne pas mentionner le vol du gigantesque hydravion Martin Mars électrique qui a ébahi la foule. En tout et pour tout, le spectacle aérien a recueilli la surprenante somme de 20 000 \$ pour des œuvres caritatives. C'est incroyable et tout à l'honneur du comité organisateur. Félicitations à Mike Scholefield et à son équipe.

Je terminerai cette chronique en vous disant à quel point j'ai eu du plaisir à diriger la zone et qu'il me ferait plaisir de répéter l'expérience si j'en avais la chance. Je remercie beaucoup Richard Barlow de m'avoir appuyé en poste lorsque j'y ai fait mes débuts ainsi que sa délicatesse à vouloir visiter la zone. Personne ne se souvient de la dernière visite d'un président du MAAC! Je remercie aussi Kevin McGrath de son hospitalité au cours de l'Assemblée générale annuelle du MAAC à Sault-Sainte-Marie et je remercie tout autant mon prédécesseur Bill Rollins qui m'a accordé tout son appui lorsque j'ai entamé mon mandat. ✈

et Scott Gray en a remis avec sa désormais séquence en hélicoptère. D'autres maquettes disposaient de leur propre système d'éclairage. Résultat : une farandole de lumière a illuminé le ciel, au grand bonheur de tout le monde.

Un tel événement nécessite un travail herculéen et un engagement de la part des membres du club. Plus de 80 bénévoles sont requis afin d'assurer la bonne marche de la fin de semaine, dont la plupart des membres du club et de leur compagne. Le Waterloo Rod and Gun Club, lui, est mis à contribution en coordonnant les kiosques de nourriture et de rafraîchissement. Sans ce travail acharné de tous ces gens et de l'appui de leur compagne de vie, le spectacle annuel n'aurait tout simplement pas lieu.

Le club s'affaire déjà à planifier la prochaine édition du spectacle aérien, qui marquera d'ailleurs les 40 ans de l'événement, les 12 et 13 septembre 2009. Les Flying Dutchmen ont bien hâte d'accueillir davantage de modélistes à l'occasion de cet anniversaire bien spécial. Ce sera non seulement le 40e anniversaire du spectacle aérien, mais aussi le 10e de la présence des KWFD à leur terrain de vol actuel – un magnifique emplacement qui comporte une piste gazonnée de 200 pieds par 500 pieds et qui donne sur des acres et des acres de terres agricoles.

Nous avons bien hâte de revoir nos vieux amis et d'en rencontrer de nouveaux à cette occasion. Au plaisir de vous y voir!

Pour obtenir plus de renseignements, y compris des photos et des extraits vidéo d'anciens événements et pour vous procurer une carte illustrant les directions vers le terrain de vol, ou encore, si vous voulez en savoir plus long sur les Kitchener Waterloo Flying Dutchmen, vous n'avez qu'à vous rendre à leur site Web, le www.kw-flyingdutchmen.com. Je remercie les Flying Dutchmen pour leur excellent Fun-fly et pour leur assiduité à l'organiser. Messieurs, vous rendez tout un service à notre sport...

J'aimerais aussi remercier tous les membres de la zone Milieu qui m'ont appuyé en 2008. ✈

s'illumineraient plutôt que de se faire illuminer par une source extérieure, qu'un observateur donnerait un coup de main visuel à chacun des pilotes, que seules deux maquettes voleraient en même temps et qu'un système d'éclairage d'urgence serait en coulisse, prêt à servir.

"Le Code de sécurité du MAAC définit les maquettes de vol nocturne comme étant des aéronefs qui ne peuvent voler à plus de 100 km/h. Nous avons restreint la dimension et la vitesse des maquettes à des paramètres que nous verrions sous un dôme de soccer. Ceci signifiait que nos avions possédaient une envergure maximale d'environ trois pieds et qu'ils possédaient une surface alaire d'environ 6 onces/pied. Pour une première, c'était un compromis idéal entre la dimension et la performance, par souci d'augmenter le plaisir et la sécurité.

"Nous avons utilisé lumières de Noël LED afin de délimiter la ligne de vol; bleu foncé pour la ligne de vol proprement dite et blanche afin de délimiter l'aire de taxi. Un inverseur DC/AC et

deux batteries à l'acide/plomb alimentaient silencieusement les ampoules. Nous avons aussi apporté deux projecteurs de 500 watts sur des trépieds que nous avons placés derrière la ligne de vol, au cas où nous devions soudainement illuminer une maquette dont l'éclairage venait de défaillir. Nous n'en avons jamais eu besoin.

"En ce qui concerne l'éclairage sur les maquettes, semble-t-il que nous ne pouvons jamais en avoir trop. La meilleure solution consistait à nous assurer que la silhouette de la maquette se profilait de tous les angles. Il valait mieux aussi utiliser les couleurs plus pâles et qui ne clignotaient pas. Les ampoules clignotantes donnent peut-être du réalisme à une maquette, mais elles ne sont pas tellement pratiques.

"Finalement, comme tout événement, il aurait été impossible d'organiser celui-ci sans l'aide des bénévoles qui ont rassemblé toutes les pièces du casse-tête. Veuillez donc accepter mes remerciements personnels pour l'appui que vous avez ainsi fourni avant et durant cet événement." ✈



You may not realize it, but these Archives Reports are usually written under sometimes difficult conditions. Let me explain.

The archives are maintained at the MAAC Headquarters in Burlington and the reports are written in my home which is some 58 kilometers from the office. This arrangement can lead to some difficulties because I may not have the information needed to prepare the text. That is what happened when this report was being prepared. The information and notes are still at the office.

It was mentioned in the June report that we had received two issues of a small model magazine which we had not seen before and which we had never seen mentioned in lists of model magazines. We have since found that there was a copy of an advertisement of this magazine in a 1942 issue of Model Craftsman which was published by the same company that produced Model Aircraft Magazine, the magazine in question. This may indicate that the magazine was not as unknown as we had surmised. Nevertheless, Model Aircraft Magazine is seldom seen or referred to, nowadays.

It seems to be only one of several model aircraft magazines (Model Aircraft Engineer, Model Aircraft Builder, Boys' Magazine, Sportsman Aviation, Air World, to name a few) of the mid-thirties and early forties which could not compete with Model Airplane News, Flying Aces, and Bill Barnes Air Trails which had established a very firm hold on the pockets of the modellers. Possibly only a few issues of those magazines were purchased. Few seem to have been saved and, as a result, few are to be found in your archives library. Any copies that you come upon are worth seizing, if the price is right, and depositing in your MAAC library. We could use any copies you may have or obtain in the future.

We received a photo from Malcolm Barker of Chatham, Ontario, that came with the following (edited) comments:

"I took this picture at a contest at the Mount Hope Airport in Hamilton in 1958. I was 13 and was not competing but my father knew I loved aeroplanes of any kind and took the time to drive



Mount Hope Airport, Hamilton, Ont., 1958. Unknown mother and son with father's model. Photo courtesy of Malcolm Barker / Aéroport de Mount Hope à Hamilton, en 1958. Une mère inconnue et son fils se tiennent à côté de la maquette du père. Photo gracieuseté de Malcolm Barker

me from Toronto to Hamilton to see the latest and greatest that they had to offer at the time. They had control line, free flight and a few RC models. The transmitters for the RC models were so big they stood on the ground with what looked like a car battery beside them.

"The picture shows a young boy and his mother beside his father's model. It would be interesting to know if that young boy pursued the hobby or if anyone recognizes him, the model or his mother."

Can any of our members answer any of those questions for Malcolm? Let us know if you can and we will pass the information along to him. We will also add it to the photo which will be in the archives.

That leads into the final bit of material for this shorter than usual report. It concerns our photograph archives. Too many of the photos which we have received over the years are accompanied by very little or no information about the

time, place or subjects shown and are therefore of limited interest to us. They may be very good pictures but without pertinent information, they are merely something to look at. Nothing more.

If you want your photographs to be of interest and use in the future, be sure to put the following on the backs of them but not with a ball point pen. One of the best instruments for writing on the back of photos is a felt tip marker, "IDENTI PEN" with permanent ink which goes on easily without damaging the front of the photo. What you write on the photos is up to you but it should include: the date, the location, the people or items shown, and the event. In this way, when others see the picture and you are not there to identify the subject(s), the viewer will be able to better appreciate the picture.

The archives has received many photos which have left us truly in the dark as to who, what, where, why and when? Sometimes there are clues in photo which

continued on page 40

Peut-être ne vous en rendez-vous pas compte, mais les chroniques des archives sont parfois rédigées en des conditions difficiles. J'explique.

Les archives se trouvent au siège du MAAC à Burlington et je rédige mes chroniques à la maison, située à 58 km de Burlington. Ça peut devenir problématique lorsque je n'ai pas les renseignements sous la main. C'est ce qui m'est arrivé en préparant ce qui suit. Les renseignements et mes notes se trouvaient au bureau du MAAC.

Dans la chronique de juin, j'ai mentionné que nous avions reçu deux numéros d'une petite revue d'aéromodélisme que nous n'avions jamais vue auparavant qui n'était mentionné dans aucune liste de revues de modélisme. Depuis, nous avons découvert un exemplaire d'une annonce pour cette revue, dans un numéro de 1942 de Model Craftsman, une autre revue spécialisée que publiait la même entreprise qui produisait Model Aircraft Magazine, la revue qui nous a tant étonnés. Cela indique que cette revue n'était pas aussi méconnue que nous pensions. Toutefois, on n'en entend pas beaucoup parler de nos jours.

Semble-t-il que cette revue fait partie de plusieurs revues d'aéromodélisme (Model Aircraft Engineer, Model Aircraft Builder, Boys' Magazine, Sportsman Aviation, Air World, pour ne nommer que ceux-là) qui n'ont pu rivaliser au cours des années 1930 et 1940 avec Model Airplane News, Flying Aces et Bill Barnes Air Trails, ces revues bénéficiant déjà d'un bon positionnement au sein du marché et dans les poches des jeunes amateurs. Ces revues méconnues ont peut-être même été écoullées à un nombre très restreint d'exemplaires. Bien peu ont été conservées et donc, on peut difficilement les retrouver sur les étagères de vos archives. Si vous apercevez l'un ou l'autre de ces numéros et que le prix ne vous offusque pas trop, songez à en faire l'acquisition pour ensuite nous la remettre. Nous pourrions en faire grande utilisation.

Nous avons reçu une photo de Malcolm Barker de Chatham (Ontario) qui nous a fait part de quelques commentaires, que j'ai édités :

«J'ai pris cette photo lors d'un concours à l'aéroport de Mount Hope à Hamilton (Ontario) en 1958. J'étais âgé de 13 ans et je ne me livrais à aucune compétition, mais mon père savait fort bien à quel point je raffolais d'avions de tout genre et il a pris le temps de se rendre avec moi de Toronto à Hamilton afin de voir un concours qui mettait en vedette tout ce qu'il y avait de plus moderne à l'époque. On y trouvait des maquettes de vol circulaire, de vol libre et quelques appareils dotés d'équipement de télécommande. Les émetteurs étaient si gros qu'il fallait les disposer sur le sol. Une batterie – rappelant celles des voitures – alimentait le système.

«La photo montre un garçonnet et sa mère à côté de la maquette de son père. Ce serait intéressant de savoir si ce garçon est lui-même devenu modéliste ou si quelqu'un parmi nos lecteurs arriverait à reconnaître son identité, celle de sa mère ou de quel type de maquette il s'agissait.»

L'un d'entre vous peut-il répondre à Malcolm? Faites-le nous savoir et nous lui transmettrons ces renseignements. Nous les ajouterons aussi à la photo, que nous placerons dans les archives.

Ce qui m'amène au dernier point que je veux soulever dans le cadre de cette chronique plus courte que d'habitude. Il s'agit des archives photographiques. Trop peu d'entre elles sont dotées de renseignements portant sur la date, le lieu ou sur les sujets en vedette, ce qui en limite l'intérêt pour nous. Elles peuvent être d'excellentes photos, mais elles ne demeurent que cela, des photos agréables à regarder, si nous ne disposons pas de l'information pertinente.

Si vous voulez susciter l'intérêt pour vos photos et que nous puissions les utiliser à l'avenir, assurez-vous d'inscrire des renseignements à l'arrière, mais PAS à l'aide d'un stylo à bille. L'un des meilleurs instruments pour ce faire, c'est l'IDENTI PEN, un stylo à encre permanente qui s'applique facilement sans que l'on ait à appuyer, ce qui endommagerait le recto des photos. Vous pouvez inscrire ce que vous voulez, mais vos renseignements devraient noter la date, le lieu, les gens ou les objets en vedette ainsi que l'événement au cours duquel la photo a été prise. De cette façon, lorsque

d'autres modélistes verront votre photo mais que vous ne serez pas derrière eux pour donner les détails, ils pourront tout de même apprécier la valeur de ce cliché.

Les archives ont reçu plusieurs photos et nous nous grattons la tête à savoir comment les utiliser parce que nous ne connaissons pas les qui, quoi, où, pourquoi et quand. Nous prélevons parfois des indices à même la photo, mais souvent, nous n'avons pas la moindre idée du contexte dans lequel elle a été prise. Les photos demeurent alors exactement cela : de simples photos. Elles peuvent avoir un certain mérite artistique et être bien chouettes à regarder, mais elles nous confèrent bien peu de renseignements. Veuillez indiquer les détails pertinents au verso. Peut-être n'avez-vous pas besoin de ces renseignements à l'heure actuelle mais qu'en est-il de l'avenir?

Nous avons certainement besoin de vos photos maintenant ainsi qu'à l'avenir. ✈

Archives

From page 39

have led us to a possible answer to those questions but too often we have been left completely in the dark. Such pictures remain just that, simply pictures. They may have some artistic merit and be good to look at, but they impart little or no other information.

Please clearly indicate on the backs of your photographs the Who, What, Where, When and Why of the picture. You may not need that information now but what about in the future?

We certainly need it now and in the future. ✈

Middle

From page 21

tures and video from past events and maps to the club field, or to find out more information about the Kitchener Waterloo Flying Dutchmen, go to the club website at: <http://www.kwflying-dutchmen.com/>. I wish to thank the Flying Dutchmen for their excellent Fun Fly and for keeping this fine event going. Gentlemen, you are doing a great service to our sport.

I would also like to thank all the members of the Middle zone for their support in 2008. ✈

FROM PR CHAIR TO MOVIE DIRECTOR

This report is written to serve as a guide to anyone wishing to produce a Digital Video Disc, detailing any phase of our hobby, or for club promotional purposes.

Back in 1995, some \$4000.00 was set aside by the Board to fund the production of a DVD to be used as a promotional tool for MAAC at mall shows, air shows, and static displays of models. In 2000, an additional \$6000.00 was added to the kitty, as it was felt that such a disc could display the various interests of our hobby to the public, attracting new members.

In early 2006, a to-do list arrived with other instructions to committee chairmen. Your PR Chair, after a six-year absence from the post, noticed that the disc item was still outstanding. Later that year, when nobody else had appeared ready to try this, your Chairman enquired about getting the job started. That question got me involved in one-and-a-half years of unfamiliar work!

At a preliminary meeting with the association's secretary/treasurer, Linda Patrick, it was decided that the disc should run about ten minutes and display as many of the modeling disciplines as possible. This would allow viewers a

chance to choose which phase of aeromodeling appealed to them, within the scope of MAAC jurisdiction.

It was evident that this would require the recording of much of our hobby which was not covered by our existing video tape or disc resources. At this point, we contacted two local production studios for bids on the camera work. The best bidder was Hill's Production Studios of Burlington; a wise choice because they were close to our office and available to work on shooting sessions at our discretion, on short notice.

That's when the fun started for the PR Chair! With no experience, he was required to choose scenes without cluttered backgrounds, camera locations to show the subjects at best advantage, get models on stage and keep the cameraman safely out of harm's way. Each shooting session lasted up to two hours, at a variety of locations: scale rallies, seaplane meets, control line demonstrations, indoor and outdoor free-flight sessions, and sailplane demonstrations. Add to that some THS tape and video material we had gathered off the air waves and Internet.

Now, all this stuff had to be edited to separate the wheat from the chaff and boiled down to the ten-minute duration

target we had in mind. We tried to be fair to everybody and when we found we didn't have a decent showing of control line, we decided we needed to do a re-run of it. By this time, the weather was closing us down, so we postponed reruns until spring of this year. After that was done, it was back to the editing process and then to compile the bits and pieces on the final tapes, which were used to produce the prototype disc. A few adjustments were made to the tapes for this proto-disc.

No, we're not done yet! The next step was the voice-over, the "commercial" if you like, since this is essentially a sales tool. At today's date, the first 25 discs have been received and forwarded to the Directors for their requirements of the English version. The French voice-over is being done and should be available by the end of August.

At this stage, we are well under budget and we'll have plenty of stock to supply all the clubs which could use a copy. Get your orders in early, either through your Zone Director or direct to H.Q. As mentioned earlier, this was no small task, but far from impossible for the layman, if you have a decent budget and good professional help. ✨

RELATIONS PUBLIQUES

De président des relations publiques à la direction de films!

Je rédige ce compte rendu afin qu'il serve de guide à quiconque désire produire un qui relate n'importe quel secteur de notre passe-temps ou aux fins de promotion d'un club.

En 1995, la somme de 4 000 a été mise de côté par le conseil d'administration du MAAC afin de financer la production d'un DVD qui ferait la promotion de notre regroupement lors d'expositions dans des centres commerciaux, des spectacles aériens ou lors d'expositions statiques. En 2000, 6 000 \$ de plus ont été déposés à cette fin parce que les dirigeants étaient d'avis qu'un tel instrument montrerait de façon avancée notre passe-temps au public, ce

qui attirerait de nouveaux membres.

Au début 2006, des instructions et une liste de choses à faire ont été distribuées aux présidents des divers comités. Votre président du comité des relations publiques, même après une absence de six ans, a constaté avec surprise que la réalisation de ce disque promotionnel était toujours à faire. Plus tard cette année-là, lorsque personne d'autre ne semblait disposé à aller de l'avant, votre président (c'est-à-dire moi) a décidé de s'informer relativement au projet. Cette question a eu pour résultat que je me suis retrouvé plongé dans cette tâche que je ne connaissais pas!

Lors d'une rencontre préliminaire avec la secrétaire-trésorière de l'association, Linda Patrick, nous avons convenu que le

reportage sur le disque aurait une durée de dix minutes et qu'il montrerait autant de volets de notre passe-temps que possible. De cette façon, quiconque visionnerait le disque aurait un aperçu du volet qu'il l'intéresse davantage au sein des disciplines que représente le MAAC.

Il était évident que ce projet nécessiterait des prises de vue différentes de ce dont dispose présentement le MAAC dans ses archives vidéo et disque. À ce moment-là, nous avons communiqué avec deux studio locaux de production télévisuelle afin de solliciter un appel d'offres sur le travail à accomplir. Le meilleur des deux était Hill's Production Studios de Burlington (Ontario); c'était un choix bien savant en ce que ses artisans ex-

suite à la page 53

En vertu de notre Code de sécurité, paragraphe 4.1, toutes catégories de maquettes télécommandées, on retrouve le point 6. Celui-ci, explique essentiellement qu'un pilote ne fera pas intentionnellement fonctionner une télécommande à moins de 4 km d'un club de maquettes qui existait déjà sans conclure une entente de partage des fréquences avec lui. Depuis plus d'un an, le comité du spectre radio tente de rédiger un formulaire traitant de ce partage des fréquences.

L'Academy of Model Aeronautics américaine oblige l'espacement des clubs de maquettes à une distance d'au moins trois milles (4,8 km) avant même que l'un et l'autre doivent conclure une entente de partage des fréquences. Toutefois, par souci de simplicité, l'AMA délivrera des permis d'exploitation aux clubs, mais avec certaines restrictions. Exemple : Le club "A", les McCoys, et le club "B", les Hatfields, ne s'entendent tout simplement pas. Les deux clans veulent sans cesse faire voler des maquettes au même parc local. Dans un tel cas, l'AMA permettra aux deux clubs de faire voler des maquettes côte à côte dans des parcs urbains, en autant que les pilotes ne fassent voler que de petits appareils de type Park Flyer, que les télécommandes ne soient que du type 2.4 Ghz et en autant que personne ne cause de problème. Si l'un ou l'autre des clubs crée des problèmes, il perdra ses privilèges de vol.

Si nous voulons que davantage de pilotes se manifestent à nos terrains de vol, pourquoi un club en empêcherait-il un autre de procéder à des vols? Si vous ne vous rendez au terrain que les mardis, jeudis et samedis et qu'un autre club se trouve à l'intérieur de la limite des quatre km, vous ne devriez pas empêcher cet autre club d'autoriser ses membres à effectuer des vols les lundis, mercredis et dimanche. En tant que membres du MAAC, il est de notre devoir de faire la promotion de notre passe-temps et d'en partager les bons moments, et cela comprend le geste de ne pas entraver les efforts de pilotes actuels ou nouveaux.

La recherche montre que les clubs peuvent s'adonner à leurs activités en toute sécurité malgré la présence d'un club à deux milles (3,2 km) de distance, sans que quiconque n'ait de problèmes à l'aide de la bande 72 MHz, sur les

voies 10 à 60. Toutefois, en guise de marge de manœuvre, le MAAC stipule que les clubs devraient se trouver à une distance d'au moins quatre km l'un de l'autre. Comme les émetteurs de type spectre élargi (Smart Spread Spectrum) qui fonctionnent sur la bande 2.4 GHz, le potentiel d'interférence est réduit de beaucoup. Les membres des clubs constatent aussi que les agglomérations se rapprochent de leur terrain de vol et qu'ils doivent parfois envisager transférer leurs opérations dans des parcs urbains. Plusieurs villes se sont dotées d'un arrêté municipal qui restreint l'opération de maquettes télécommandées dans un parc municipal, à moins qu'une zone désignée soit précisément réservée aux maquettes électriques.

À l'heure actuelle, un produit a été lancé sur le marché et il fait appel au concept des véhicules aériens non habités (unmanned aerial vehicle, mieux connu sous l'acronyme UAV). Il s'agit du cropcam (<http://www.cropcam.com/>) On peut programmer ce produit à l'aide de coordonnées de GPS afin de faire en sorte que la maquette survole une zone désignée. Cet avion pourrait être équipé d'un deuxième récepteur VHF qui ne contrôle pas le vol, d'un appareil de consignation des données, d'un enregistreur de bord, d'un enregistreur de défaillance de signal radio et d'un appareil GPS d'Eagle Tree qui, lui, consignerait toutes les données (<http://www.eagletree-systems.com>) . Quelqu'un pourrait piloter l'avion depuis deux emplacements et un émetteur qui utilise l'autre fréquence, celle du récepteur VHF pourrait être mis en marche en survolant l'autre secteur. Une fois les données téléchargées, elles pourraient être représentées graphiquement grâce à Google Earth. Nous serions dès lors en mesure de déterminer très précisément s'il y a un potentiel d'interférence en provenance des terrains avoisinants. Les édifices, collines, arbres, types de roche et la topographie ont tous un effet sur la distance que peuvent franchir les ondes de nos télécommandes.

À Kamloops, nous avons signé une entente de partage des fréquences afin de nous servir d'un parc qui appartient à la ville. La fréquence, c'est quand nous pouvons voler. À d'autres moments, des athlètes olympiques du lancer du mar-

teau s'exercent. Nous nous sommes tout au moins mis d'accord pour ne pas faire voler nos maquettes en même temps que ces poids fendent l'air! Peut-être que si nous arrivons à perfectionner nos virages hammerhead, nous pourrions alors piloter en tout temps. Une association sportive de criquet se sert aussi parfois du même terrain. Compte tenu de cette entente, toutes les parties impliquées sont heureuses.

De temps à autre, on me demande si nous pouvons toujours nous servir d'un émetteur datant d'avant 1991, c'est-à-dire dont la bande de signal est un peu plus large. Ces émetteurs plus anciens ne sont pas interdits en autant qu'ils utilisent une voie qu'a autorisée Industrie Canada. Vérifiez donc le nouveau tableau des fréquences. Toutefois, il appartient à chaque club de décider si son exécutif autorise ces émetteurs anciens au terrain. Mon point de vue, c'est de me demander pourquoi vous voudriez utiliser un émetteur de plus de 20 ans? Vous n'avez aucune façon de savoir s'il transmet toujours précisément sur la fréquence, s'il émet un bon signal ou s'il émet sporadiquement sur des fréquences voisines. Et est-il toujours fiable?

Les composantes électroniques vieillissent, ce qui modifie les paramètres de transmission de l'émetteur et du récepteur. Il est très plausible que vous ayez entre les mains un émetteur très peu fiable, ce qui pourrait vous apporter des ennuis, ainsi qu'aux personnes autour de vous. Si vous faites partie d'un petit club qui se trouve à des milles et des milles d'un autre, je ne vois pas de problème à ce que vous utilisiez un de ces émetteurs. Mais si vous considérez que vous pouvez vous munir d'un nouvel émetteur informatisé de 72 MHz ou l'un des nouveaux émetteurs informatisés Smart Spread Spectrum et des récepteurs (même les servos sont fournis) pour moins de 200 \$, pourquoi alors dépenser de l'argent à mettre à niveau votre vieil émetteur?

Je vous rappelle que si vous n'avez pas encore reçu ou affiché votre tableau des fréquences MAAC, ces pancartes sont toujours disponibles au siège du MAAC.

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

Under our Safety Code, section 4.1 All R/C Categories, item 6. "I will not knowingly operate an R/C system within four km of a pre-existing R/C aircraft club flying site without a frequency sharing agreement with that club." For over a year, The Spectrum Committee has been involved in trying to put together a form for frequency sharing.

The Academy of Model Aeronautics in the U.S. requires flying fields to be at least three miles (4.8 kilometers) apart before a frequency sharing agreement is required. However, for the sake of simplicity, the AMA will issue operating permits to clubs with restrictions. Example: Club "A" the McCoys, and Club "B", the Hatfields cannot get along. They wish to fly at the same local park at the same time. The AMA will allow both clubs to fly side by side at local city parks providing they fly only electric park flyers, they only use 2.4 GHZ and they do not cause any problems. Either club creating issues will lose their flying rights.

If we are to get more members flying,

why should one club prevent another prospective club from flying? If you only fly on Tuesday, Thursdays and Saturdays, and there is another prospective club within the four-kilometer spacing, you should not be able prevent the other club from flying on Mondays, Wednesdays, Fridays and Sundays. We, as members of MAAC, have a duty to promote and share the hobby by not restricting new or existing flyers from enjoying our great hobby.

Research has shown that clubs could operate safely two miles (3.2 kilometers) apart without any interference issues in the 72 MHZ band, using channels 10 - 60. However, as an added insurance buffer, MAAC has the four-kilometer spacing requirement. With the increasing use of Smart Spread Spectrum transmitters using channels in the 2.4 GHZ band, the potential for interference problems are diminished. Clubs are also finding cities and towns moving in on their fields and they may have to look at flying in a city park. A lot of cities have by-laws restricting flying R/C models in city parks

unless in a designated area specified for R/C electric models only.

Right now, a product that is available is a UAV (unmanned aerial vehicle) called a cropcam. <http://www.cropcam.com/>. This product can be programmed with GPS coordinates to fly a set pattern. It could be equipped with a second, non-controlling VHF receiver, a Data logger, a flight recorder, a glitch recorder and a GPS unit from Eagle tree would record all the required data <http://www.eagle-treesystems.com>. The UAV would be flown from two different field locations, and a transmitter with the frequency of the second non-controlling VHF receiver would be turned on from each location. Once the data is downloaded it can be graphed onto Goggle Earth. We would then be able to determine very accurately if there would be potential for interference from the adjacent field. Buildings, hills, trees, type of rocks and topography all have an effect on how far and where our VHF R/C waves will travel.

In Kamloops, we signed a joint frequency-sharing agreement for use of a local city-owned park. The frequency for us is when we can fly. At other times, the field will be taken over by Olympic hopeful hammer throwers. We did agree not to fly at the same time as hammers are flying! Perhaps if we perfect the hammerhead turns, we may be able to fly at anytime. Also using the field at alternate times is a cricket association. We do have a frequency-sharing agreement in place and all parties are happy.

Every now and then, I get asked if it's still legal to use pre-1991 wide band specification radios. Pre-1991 wide-band are not banned as long as they are using one of the presently assigned Industry Canada approved channels. Check the new frequency chart for the channels and frequencies. However, it is up to each club to decide if they want to allow these radios at their field. My own take on this is why would you want to use a radio that may be over 20 years old? You have no way of knowing if it's on frequency, if it's transmitting a clean signal or transmitting out-of-band spurious signals and how reliable will it be?

Electronic components age, resulting in changed values and operating param-

continued on page 52



RC Helicopter Specialist
Home of Align T-Rex, Hirobo & JR Helicopters
Good Price & Good Service



www.advance-rc.com

[email:advancerc@gmail.com](mailto:advancerc@gmail.com)





OS Engines



Futaba Radio



Futaba Servos



Triton 2 DC Charger



FlightPower
Li-Po Battery

B200 - 8555 Woodbine Ave., Markham, Ontario, L3R 4X9

Tel: 905 946 8088

YOUTH AND BEGINNER

Milt Barsky

5380L

Chair

905-836-5678

milt.barsky@sympatico.ca

What has your club done for the community lately? Are we too involved in ourselves to look around and see where our sources come from?

Recently, our club was allowed the use of a beautiful area for our new flying site. The generous donor was Georgina Township itself. It was an open field; rough, but clear with a few obstructions, and far from any residential or industrial areas. The land was fairly flat, but it needed drainage, grading, clearing and fencing. The Keswick Model Aircraft Club and their families put in hundreds of hours levelling, laying sod and seeding it. After two years of continuous cutting and grooming, we are proud to show off our field as a flagship among airstrips. MAAC has sanctioned it and we maintain the field for safety at all times.

A few months ago, we put on a presentation of our planes in a grade school class room. We showed the kids how the planes are made and controlled. We even gave them a demonstration of U-Control flying using a small electric styro plane in the parking lot. That went over really well. Further to that, four months later, we put on a display of our different aircraft for the summer camp kids from the Salvation Army Camp Jericho they were fascinated. Seeing the interest of



Keswick Model Aircraft Club Vice-President Derek Pheaton (L) and Karl Goinarov (R) presenting a cheque for \$200.00 to administrators Shirley and Catherine of Jericho Youth Centre. / Le vice-président du Keswick Model Aircraft Club, Derek Pheaton (à gauche), et Karl Goinarov (à droite) remettent un chèque de 200 \$ aux administratrices Shirley et Catherine, du Jericho Youth Centre.

the younger prospective flyers was heartwarming. We immediately decided to give them a cash donation from our club.

Helping youngsters and beginners can take many forms. We instruct and teach, as well as put on shows and demonstrations. Our flying field is open to the pub-

lic when we fly. Even here, this gives us the opportunity to teach safety and give a little buddy-box training. It isn't necessary to have the club's training plane handy. It isn't necessary to go through a formal procedure just to give a kid or a beginner the chance to fly. ✈

JEUNES ET DÉBUTANTS

Milt Barsky - 5380L

Chair

905-836-5678 - milt.barsky@sympatico.ca

Qu'est-ce que votre club a accompli pour la communauté, dernièrement? Sommes-nous trop dans notre bulle au lieu de regarder autour de nous et de constater d'où nous viennent les bonnes choses?

Récemment, notre club a reçu la permission de ce servir d'un magnifique secteur en guise de nouveau terrain de vol. Le donateur très généreux était le canton de Georgina. C'était un champ grand ouvert, pas ce qu'il y a de plus entretenu mais dégagé et en plus, il est situé bien loin de toute agglomération résidentielle ou commerciale. Le terrain était plutôt plat mais il devait être muni de dispositifs de drainage, il devait se faire niveler un peu, être dégagé et nous devions y installer une clôture. Le Keswick Model Aircraft Club et ses familles ont consacré des centaines d'heures à ces

travaux et à installer de la pelouse ou à l'ensemencer. Après deux ans de soins très méticuleux, nous sommes bien fiers de montrer notre terrain à quiconque s'y amène et nous le considérons comme étant l'un des meilleurs de la région. MAAC l'a parrainé et nous veillons à ce que la sécurité y règne en roi et maître.

Il y a quelques mois, nous avons organisé une démonstration de nos avions devant une classe d'écoliers du primaire. Nous leur avons montré comment ils sont fabriqués et comment nous les contrôlons. Nous leur avons ensuite offert une démonstration de vol circulaire à l'aide d'une petite maquette de mousse que nous avons fait voler dans le terrain de stationnement. Cela s'est très bien passé. En plus, quatre mois plus tard, nous avons présenté nos diverses maquettes à des jeunes qui fréquentent

le camp d'été Jericho de l'Armée du Salut... les enfants étaient carrément fascinés. C'était très réconfortant de voir l'intérêt de ces pilotes potentiels dans leur visage. Sur-le-champ, nous avons décidé d'offrir un don en argent de la part du club.

Aider les jeunes et les débutants peut revêtir plusieurs formes. Nous enseignons et nous organisons des expositions et des démonstrations. Notre terrain de vol est ouvert au public lorsque les membres font voler des avions. Nous pouvons alors enseigner les rudiments de la sécurité et offrir un peu de formation grâce à la boîte-école (buddy box) branchée sur l'émetteur. Il n'est pas nécessaire de respecter une procédure très formelle; donnons tout simplement la chance à un jeune de piloter un avion télécommandé. ✈

CHALLENGE #3:

Check the heat tolerance limits of an AR9000 DSM[®] receiver.

THE RESULT:

The AR9000 functions normally up to approximately 307°F, at which point its plastic case has become severely distorted.

Summer's a great time for RC, but its higher temperatures can cause problems with RC equipment—especially in large models with internal, can-system silencing.

And although we were confident there'd be no heat-related problems with Spektrum[™] DSM receivers, we decided it wouldn't be a bad idea to test one to the point of failure.

So an experiment was arranged with an AR9000 placed in a thermal test chamber, with all the other gear—battery, servos and temperature sensor-display—located outside on extensions so any heat-related failure would be confined to the receiver itself.

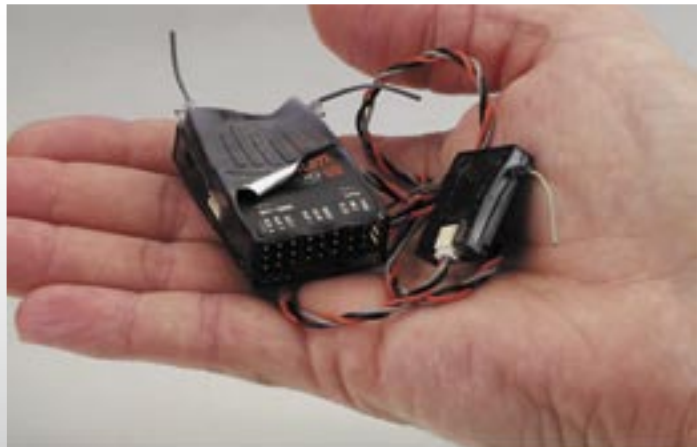
We expected good results, but we ended up with *astounding* results.

Because, even though the smell of hot plastic had become quite strong, the test receiver was operating properly until the temperature in the chamber

had reached 307° and the receiver's case had sustained the severe distortion you see in the photo!

Of course you'll never mistreat your gear this badly. But it's still kind of nice to know that your DSM gear will work in tough, high-temperature conditions—temperature conditions that'd even give your *model* heat stroke.

So what's the next challenge? Stay tuned. And in the meantime, just remember that DSM is the 2.4GHz technology that's here to stay and still the one to beat.



Spektrums AR9000 receiver worked fine until the case melted at 307°

Spektrum[™] DSM: Clearly different, clearly better.


SPEKTRUM
DSM


JR
DSM

**Proud sponsors
of RCTV
on the OLN**



GREAT HOBBIES
Great Service • Great Savings

**5% Automatic
Shipping Allowance to
All MAAC Members***

For the life of this issue we are applying 5% of the shipped total of goods towards the freight charges of your order. This applies to orders of any size as well as back orders. No limits!* Just make sure your MAAC number is on file with us to qualify.

*Excludes any product drop shipped direct to consumer from our suppliers. This offer is subject to change or cancellation without notice

GREAT PLANES
Real Flight G3.5
w/Cessna



- R/C simulators make learning to fly easy and low cost!
- This fantastic combo includes Great Planes Real Flight with the Cessna 182 Skylane RTF

**GPMZ80XX
\$269.99**

E-flite

**Blade mCX
RTF**

- 100% factory-assembled, test-flown and ready-to-fly
- Includes everything needed to fly
- Ultra-micro size and weight perfect for indoor flying
- Innovative airframe design and electronic components offer incredible durability and precise control for excellent maneuverability
- Coaxial, counter-rotating rotor head design
- Also available in a BNF (Bind-N-Fly™) version - \$99.99



Main Rotor: 7.5 in • Height: 4.7 in • Length: 7.9 in • Weight w/Battery: 1.0 oz **EFLH2200**
Radio: 4 Ch, 2.4GHz DSM2 (included) • Motor: Micro Coreless (included) **\$129.99**

E-flite

**F-16 400 DF
ARF**

- Authentic pre-finished USAF Thunderbirds trim
- Ducted fan unit with motor included and installed
- Injection-molded detailed foam airframe
- Prehinged flight control surfaces
- Optional detailed missiles and missile racks
- Molded servo pockets
- Easy access canopy with magnetic hatch



Wingspan: 28 in • Wing Area: 195 sq in • Length: 35.5 in • Weight: 23.5–25.5 oz **EFLH7075**
Radio: 4+ Ch, 5 servo (required) • Motor: 400 Ducted Fan (included) **\$184.99**

Team GREAT HOBBIES
PREMIUM LITHIUM POLYMER
True 25C continuous discharge per capacity in 10C with minimum load balancing leads brands of chargers depending on battery

Perfect upgrade over stock 10C for Blade CX/CP and Twister Helis!



TGH085L2C
850mAh 2C
\$29.99

TGH085L3C
850mAh 3C
\$39.99

TGH155L3C
1550mAh 3C
\$49.99

HANGAR 9

**PT-19 Profile CL 36
RTF/ARF**

- Easy-grip wooden U-control handle feels comfortable in any hand
- Easy for inexperienced control line pilots to enjoy
- Popular semi-scale World War II subject
- Braided music wire, fuel tank and aluminum spinner nut included



Wingspan: 54 in • Wing Area: 519 sq in • Length: 28.25 in • Weight: 38 - 42 oz **HAN0100**
Engine: 2C: .36, 4C: .40 (Evolution's .36CL included w/HAN0115) **\$199.99**



**.36 Control Line Engine
w/Muffler**

- Purpose-built control line engine with unique cylinder liner
- Just 9.3 ounces complete with included tongue-style muffler
- Multiple control line venturis and mufflers included



Displacement: 0.36 cu in • Bore: 0.81 in • Stroke: 0.70 in • Weight: 9.3 oz **EVOE0365**
RPM Range: 9,300 - 17,000 rpm • Prop Range: 9x5 - 12x5 **\$79.99**

www.greathobbies.com

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

HOBBIES

Selection • Great Prices



Real Flight G3.5

w/Axe EZ Heli



- R/C simulators make learning to fly easy and low cost!
- This fantastic combo includes Great Planes Real Flight with the Axe EZ ready to fly coaxial helicopter

GPMZ81XX

\$269.99

E-News!

If you haven't already signed up for our E-News, be sure to do it right away. We are now sending them out on a regular basis with specials only E-News subscribers will see. Don't miss out!



...uous discharge rate and 50C burst. Highest output in its class with a long duty life of over 200 cycles. Loss of capacity when handled correctly. Includes connector that matches E-Flight and Twister servos. Includes a 2 Pin Ultra Plug set or Micro Plug, battery size.



TGH220L3C
2200mAh 3C

\$69.99

TGH480L2C
4800mAh 3C

\$149.99



2 Pin Ultra Plug



Micro Plug



Edge 540T EP 50"

ARF

- Balsa and plywood construction with prehinged ailerons
- Two piece wing with carbon fiber wing joiner
- Top Flite MonoKote covering
- Prepainted fiberglass cowl and wheelpantz
- Full set of hardware included
- Approximately 6-8 hours building time



Wingspan: 49.5 in • Wing Area: 490 sq. in • Length: 48 in • Weight: 3.25 - 3.5 lbs GPM1572
Radio: 5 Channel, 4 micro-servo (req) • Motor: Rimfire BL 42-50-800kV (req) **\$184.99**



AT-6 Texan 60

ARF w/Retracts

- Built-up and sheeted wood construction, with fiberglass cowl and aluminum spinner
- Historically accurate, high-visibility WWII Navy trim
- Sturdy, high-quality mechanical retractable landing gear.
- Covered with Top Flite MonoKote
- Painted fiberglass cowl
- Assembles in 18-25 hours



Wingspan: 69 in • Wing Area: 730 sq. in • Length: 51 in • Weight: 8.5 - 9.5 lbs TOPA0965
Radio: 6 Ch, 7-Servo (req) • Engine: 2C: .60 cu in, 4C: .70 - .91 cu in (req) **\$299.99**



1.60-50cc Reactor 84.5"

ARF

- Excellent step up for pilots eager to try giant-scale
- Lightweight and durable to handle high-stress maneuvers
- Assembles in only 15-20 hours
- Superior ARF quality -- with proven Great Planes brand hardware



Wingspan: 84.5 in • Wing Area: 1556 sq. in • Length: 85 in • Weight: 14-17 lbs GPM1420
Radio: 6 Ch, 7-Servo (req) • Engine: 2C: 1.6 - 2.2 cu in, 4C: 2.0 - 2.2 cu in (req) **\$459.99**



Aluminum Spinner

w/Collets



EFLSP175 1.75" Aluminum Spinner w/4mm & 5mm Collets.....\$19.99
EFLSP200 2.00" Aluminum Spinner w/4mm & 5mm Collets.....\$22.99
EFLSP225 2.25" Aluminum Spinner w/5mm & 6mm Collets.....\$26.99
EFLSP250 2.50" Aluminum Spinner w/5mm & 6mm Collets.....\$30.99

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Fax: 1-888-478-2580

E-mail: mail@greathobbies.com

Taking it to the Sky

7-Rex 700n



FlightPower.ca



New B2B System

New Dealer Accounts Welcomed

Sales@FlightPower.ca

www.FlightPower.ca



Free Shipping
On Orders Over \$100

FlightPower

Lithium Polymer



V-Balance

Advanced High Rate Charge Through Balancer
Compatible With All Li-Poly Chargers

New Formulation Cells

25C Continuous 35C Climbouts 50C Burst



Toll Free 1 877 667 2243 www.rcmodels.ca

Model flight technology is still advancing rapidly and the Safety Committee is trying to keep up. We are currently examining the Safety Code and trying to keep it up to date. New issues arise constantly and we are constantly looking into those issues. Please do send us your concerns.

The majority of our members and clubs respect and even exceed the Safety Code. Some, however, are still always intent on bending the rules to suit their needs. One of our main rules is to respect our fellow modeler: R/C Pilots/modelers shall ensure that the operation of their model does not interfere with the enjoyment of the hobby/sport by others.

If this was done, many of our rules would not be needed. The safety committee is always available to help members understand the rules and help with the reasons behind and interpretations of the rules. The intent of the Safety Code is to operate and fly safely and happily, avoiding injury and/or property damage to other members and visitors. I am sure that we all want to enjoy our hobby and that it would not be an enjoyable experience to injure someone.

Your Zone Director is your representative with MAAC. He is the person that

you elected to represent you. It is his job to advise you on issues and at times, make judgment calls regarding disputes, field layouts and events. You gave him this job, so you should respect his opinions and advice. If the Zone Director feels that something is unsafe, listen to him. It is part of the job to tell you. It is also in every club and even every individual member's best interest to examine any safety issues and it is better to be safe than sorry later.

One big issue continues to be parking of vehicles. Please always park in the safest areas of your parking zones first. This is usually behind the center of the field, behind the flight stations. This avoids the flight path used for take-off and landings if possible. Use barriers and fencing to protect members in the pits and parking areas.

INTEGRATING HELICOPTERS WITH FIXED WING

I have seen a small electric helicopter hover, then just take off, flying out of control for over 100 feet and crash inverted. I have drawn the following opinions about integrating helicopters with other aircraft. It is best that helicopters use the furthest ends of the runway or even a se-

parate helipad for take-off and landings. As long as the minimum R/C field layout distances are in effect from parking, spectator and pit areas, it is feasible to put a helipad or helicopter take-off and landing area next to the fixed wing runway. Helicopters should avoid take-offs, landings and manoeuvres done directly in front of the fixed wing pilot stations, as it is hard for those pilots to watch their aircraft as well as the helicopter.

In fact, all pilots should respect the area directly in front of the other pilots stations when doing stunts and maneuvers as all pilots are busy concentrating on flying their own aircraft. Clubs should consider the differences between fixed and rotary aircraft as well as turbines and try to exceed the minimums set for field layouts and integrate safe layouts for the enjoyment and safety of all their members.

Remember, clubs may make their own specific rules for their operations that exceed the MAAC Safety Code.

Lastly, if you suspect or even think you might have a glitch or problem with your aircraft, land immediately and check it out. Fly like you are a pro and you will get respect! Fly like an idiot and you will become one! ✈

PRÉVENTION (SÉCURITÉ)

La technologie des maquettes volantes évolue très rapidement et le Comité de la sécurité tente de rester à l'affût de ces développements. Nous examinons présentement le Code de sécurité afin de le mettre à jour (ce qu'on appelle aussi la mise à niveau). De nouvelles problématiques surviennent constamment et nous y voyons tout de suite. Veuillez nous envoyer vos préoccupations.

La majorité de nos membres et de nos clubs respectent et excèdent souvent les exigences de notre Code de sécurité. Quelques-uns, toutefois, veulent toujours outrepasser les règlements parce que ça fait leur affaire. L'un des règlements principaux, c'est de respecter un collègue modéliste : "Les pilotes/modélistes de maquettes télécommandées s'assureront que le fonctionnement de leur maquette ne compromet pas le plaisir des autres de pratiquer le passe-temps/sport."

(N.D.L.R. : traduction très libérale)

Si tout le monde observait ce règlement, nous n'aurions pas besoin de quantité d'autres. Le Comité de la sécurité est toujours prêt à aider les membres afin qu'ils comprennent la portée des règlements et afin d'expliquer les raisons pour lesquels ils ont été mis de l'avant et afin de les interpréter. L'intention du Code de sécurité, c'est d'utiliser et de faire voler une maquette de façon sécuritaire et afin que le modéliste soit heureux, tout en évitant tout blessure ou dommage à la propriété aux autres modélistes ou aux visiteurs. Je suis persuadé que nous voulons tous avoir du plaisir en pratiquant notre passe-temps et que ce ne serait certes pas plaisant de blesser quelqu'un.

Votre directeur de zone est votre représentant auprès du MAAC. Il est celui que vous avez élu afin de vous

représenter. C'est son travail de vous conseiller relativement aux problématiques et, à l'occasion, de trancher sur des disputes, la disposition d'un terrain de vol et sur des événements. Vous lui avez offert son poste, alors vous devriez respecter ses opinions et ses conseils. Si le directeur de zone a l'impression qu'une situation n'est pas sécuritaire, écoutez-le. Dans le cadre de ses fonctions, il doit vous laisser savoir qu'il perçoit une situation peu sécuritaire. Il y va aussi dans l'intérêt du membre en tant qu'individu ainsi que dans celui du club d'examiner toute problématique afférente à la sécurité et de régler la situation tout de suite. Parce qu'il pourrait être trop tard par la suite...

Un des gros problèmes, c'est le stationnement des véhicules. De grâce stationnez d'abord toujours dans les zones les plus sécuritaires de votre aire de sta-

suite à la page 84

Eh bien, nous y voilà une fois de plus – la fin de la saison de vol et peut-être certains d'entre nous songeons-nous déjà au projet d'hiver, peut-être deux, afin d'occuper nos soirées. Je trouve que la construction procure beaucoup de bien à l'âme; peu de choses sont plus agréables que de passer une soirée d'hiver à tailler du balsa et à appliquer de la colle.

Que pensez-vous assembler pour l'année prochaine? Peut-être avez-vous l'intention d'assembler une maquette en prévision d'un événement précis ou peut-être est-ce un appareil de voltige ou sportif que vous rêviez de construire depuis un bon moment? Peu importe ce que vous choisirez, je vous encourage à donner vie à au moins une nouvelle création.

Essayez quelque chose de nouveau, comme une maquette munie d'un troisième filin afin d'actionner la manette des gaz et inscrivez-la à une épreuve Profile Scale. Que pensez-vous d'une maquette de course ou de vitesse, ce qui ferait circuler votre adrénaline à tout coup, l'été prochain? Peu importe ce que vous déciderez, faites au moins quelque chose! Vous pouvez rêver d'être un modéliste ou le devenir. Le choix est le vôtre, bien sûr, mais franchement, je préfère la deuxième option.

BONNE NOUVELLE AU CHAMPIONNAT MONDIAL EN FRANCE

Notre équipe de combat F2D a remporté beaucoup de succès au Championnat mondial qui avait lieu en France entre les 28 juillet et 4 août. Pat Mackenzie est arrivé en cinquième place au sein de la catégorie F2D, une épreuve qui a toujours été très compétitive depuis son introduction, à la fin des années 1970.

L'équipe canadienne de combat était composée de Pat Mackenzie, Ivan Mackenzie et Dave Lovgren, des vétérans au sein de cette discipline; l'équipe est arrivée quatrième au classement général des équipes. Nous devrions mentionner que Brad Lapointe a une fois de plus agi à titre de mécanicien d'équipe et qu'il y a certainement lieu d'accorder un peu de crédit aux acteurs en coulisse dont le nom n'apparaît pas sur la feuille de pointage! Une fois de plus, ces résultats montrent à quel point le Canada demeure un adversaire de taille dans le giron de la catégorie F2D et que toutes ces années



Junkers 288 Profile Scale model built by Gord Gimbert of Barrie, Ontario. Powered by two OS.25FP engines, it is a fast and stable flyer. The model took second place at the Southeast Zone Control Line Championships held August 23 and 24th, 2008. / Cette maquette de profil du Junkers 288 a été construite par Gord Gimbert de Barrie (Ontario). Mûe par deux O.S. .25FP, cette maquette est aussi stable que rapide. M. Gimbert est arrivé deuxième lors du championnat de vol circulaire de la zone Sud-est, les 23 et 24 août 2008. PHOTO: Dave Relf

de pratique et de travail qu'ont investies nos pilotes ont rapporté! Des félicitations sont de mise et nous pouvons être fiers d'être si bien représentés lors du championnat mondial.

CES FILINS PRÊTS À UTILISER...

S'il vous venait l'idée de vous procurer des filins métalliques prêts à utiliser en guise de lignes pour vos maquettes, vous devriez au moins en connaître les désavantages.

Le premier, c'est que que l'enroulement des gaines de cuivre n'est pas toujours parfait et que ce mauvais assemblage a parfois donné lieu à des incidents au cours desquels le filin glissait à travers la gaine et hors de l'œillet. Résultat : il est arrivé qu'en plein vol, la maquette perde la tension sur l'une des lignes, suivie de la catastrophe qu'on imagine. Avant d'utiliser ces filins, effectuez donc un test de poussée de 40 à 50 livres une fois qu'ils sont installés sur la maquette fin de vous assurer que les extrémités sont bien enroulées et que le filin ne glissera pas hors de sa gaine.

Le deuxième problème, c'est la lon-

gueur annoncée sur l'emballage (disons 60 pieds), une dimension qui est mesurée sur toute la longueur du filin mais qui ne tient pas en ligne de compte les premiers 24 pouces qui sont logés à l'intérieur de l'aile et qui sert aux fils lead-out.

Si vous entendez quand même utiliser ces filins déjà assemblés dans le cadre de vols de compétition, vous aurez probablement à les raccourcir de 24 pouces afin d'obtenir la bonne longueur requise pour l'épreuve, ce que l'on mesure toujours de la ligne du centre de la poignée à la ligne du centre de la maquette.

Cela nous ramène à la vieille question : pourquoi les acheter en premier lieu? Premièrement, les connections pincées ou élaguées sont inférieures à celles que l'on peut assembler à l'aide de fil de cuivre, tel qu'illustré dans le livret des règlements du vol circulaire. Dans le cadre de certaines épreuves telles la vitesse ou la course, ces connections comme je les ai décrites ne sont pas légales, en réalité. Deuxièmement, vous devrez probablement refaire un ensemble de connections lorsque vous devrez les raccourcir. Je crois en avoir suffisamment dit. ✨

Well, here we are again – the end of the flying season is coming to a close, and maybe some of us are thinking of a winter project, or two, to fill in a long winter. Building is good for the soul, I find, and there is little better than spending a winter's evening amongst the balsa chips, and glue.

So, what is up for next year? Maybe you are planning a new model so that you can enter a particular event or possibly a stunt or sport model that has been too long on the dream agenda and now it is time to make it happen. No matter what you choose to do, I would encourage you to plan to have at least one new creation to embark on during the winter season.

Try something new like maybe a model with three-line throttle control and enter the Profile Scale event. How about a new racer or speed model with which to let the adrenalin flow with next summer? Whatever you do, though, please do something! You can be a wannabe, or an active flyer. It is your choice, but frankly, I would prefer to be the latter.

SUCCESS AT FRENCH CONTROL LINE WORLD CHAMPIONSHIPS...

Our F2D Combat Team has met with considerable success at the Worlds, which was held from July 28 to August 4 in France. Pat Mackenzie took fifth place in F2D, an event which has always provided very stiff competition since its introduction in the late 1970s.

The Combat team itself included Pat Mackenzie, Ivan Mackenzie, and Dave Lovgren, who are all longtime campaigners in the event, took fourth place in the overall team placing. It should be mentioned that Brad Lapointe again served as the mechanic for the team, and cer-



Len Bourel of Stayner, Ontario with his Sport Scale Fokker DVII. The airplane took third place at the South East Zone Control Line Championships. Powered by a Fox .35 Stunt Engine, the model is completely aerobatic, although a bit shaky in outside loops! / Len Bourel de Stayner (Ontario), et son Fokker DVII à l'échelle sportive. M. Stayner a ravi la troisième place lors du championnat de vol circulaire de la zone Sud-est. Mû par un Fox .35 Stunt, cet avion est entièrement acrobatique, même s'il tressaille pendant les loopings extérieurs! PHOTO: Dave Relf

tainly, some of the credit must go to those whose names do not appear on the official score sheet! This result again shows us to be a very competitive country in F2D competition, and the years of hard work and practice put in by these fellows have once again paid off! Certainly, congratulations are in order and we can all be proud of having Canada represented so well at these World Championships.

AND LASTLY THE PROBLEM WITH READY-MADE LINES...

If you should acquire a set of 'ready to use' control line wires, there are several problems that you should be aware of with their use.

The first one is that the swaging of the copper sleeves is not always perfect, and they have been known to let the wire slip through the sleeve and out of the eyelet causing certain disaster because of the obvious reason of a control line letting go from the model. Therefore, before using these lines, please pull test them to 40 or 50 lbs off the model. Make sure that the

swaged ends are tight and will not let the wire slip.

The second problem is the length that is marked on the package (say 60 ft., for instance) is measured for the whole length of the line, and does not allow for the 24 inches or so taken up by the in-board wing, and the lead out wires.

So if you are going to use 'ready to use' lines in competition, you will probably wind up having to shorten them by 24 inches in order to get the correct length for the event, which is always measured from the centre line of the handle to the centre line of the model.

This comes back to the old question as to why buy them in the first place. Firstly, swaged or crimped connections are inferior to ones whipped with copper wire as shown in the Control Line rule book. For some events, like speed or racing, the crimped or swaged connections really aren't legal. Secondly, you are probably going to have to remake one set of connections when you shorten them.

Nuff said, I think. ✈

Il ne sert à rien de pleurer pour du lait qu'on vient de renverser, dit une expression populaire dans la langue de Shakespeare. Or, devrait-on justement s'en soucier?

Lorsque j'étais jeune garçon (suis-je suffisamment vieux mieux maintenant pour utiliser de tels clichés?), ma mère travaillait à la laiterie Silverwood Dairies. Il m'arrivait de l'accompagner à l'usine et j'avais toujours droit à du lait et à de la crème glacée. Parfois, je pouvais me rendre sur le plancher même afin de voir les bouteilles se faire emplir de ma substance préférée. Je le revois encore, ce liquide froid, doux et onctueux, un véritable ruban de saveur (qui goûtait si bon que c'en était presque criminel) qui se déversait dans des bouteilles de verre, des contenants qui seraient déposés éventuellement sur le perron de milliers de domiciles dans la région. Non, ce n'était pas une concoction illicite de champignons magiques ou de LSD, c'était encore plus fort que cela. Les effets duraient encore plus longtemps. Je parle du lait au chocolat!

J'ingurgitais de grandes quantités de ce précieux liquide qui goûtait si bon et, de plus, ça me fascinait toujours de le voir se déverser dans un récipient. On n'y voyait jamais de rebord coupant, le liquide passait sans hésitation de la bouteille à une position qu'on aurait dit prédéterminée dans un verre. Ce liquide se rendait aussi dans le moindre coin du récipient. C'était un déversement ininterrompu de liquide brun et ces petits gestes

anodins demeurent à jamais inscrits dans ma mémoire (c'est dommage que les mathématiques n'ont pas eu le même effet).

Il se passerait bien des années avant que je libère ce pouvoir d'évocation du lait au chocolat de par le monde. Lorsque j'essayais d'expliquer une séquence à un ami lors d'une compétition aux États-Unis, cette image a surgi : vous devez être aussi doux dans vos gestes que ce lait au chocolat qui, jadis, coulait si aisément dans un verre. J'ai dit à ce concurrent d'imaginer du lait au chocolat et comment ce liquide se rend dans les moindres coins du récipient. L'image a fonctionné et au cours des années qui ont suivi, ce même type m'a souvent rappelé cette discussion que nous avons eue.

Dernièrement, j'ai ressenti le besoin de transmettre cette analogie digne d'une vache brune à un modéliste/pilote canadien. J'hésitais à lui en faire part puisque, d'après moi, il était davantage du genre à savourer du bœuf de l'Ouest canadien que d'écouter un pauvre type lui parler de lait au chocolat, tout cela en plein milieu d'un concours. Mais il a effectivement écouté. Lui aussi se plaît à revenir sur cette image que je lui ai transmise, cette journée-là. Même qu'il croit fermement que cette analogie a amélioré son pilotage.

La séquence qu'exigent les juges fait à appel à des coins très carrés et à des courbes... très courbées. Cette image ne jure en rien relativement à l'histoire que je vous ai racontée. Il existe 15 manœuvres

bien précises au sein de la séquence et celle-ci doit être fluide comme s'il s'agissait de lait au chocolat qui finit sa course dans un gros gobelet bien froid. Si l'on prend acte de l'exigence des règlements qui stipule que les pilotes doivent exécuter des coins très carrés en aussi peu d'espace que possible, il est essentiel que dans le cadre d'une manœuvre, que chaque tronçon en ligne droite mène de façon très fluide au prochain coin et que le pilote redresse sa maquette hors du coin et vers le prochain droit. Il n'y a aucune marge de manœuvre pour une quelconque interruption ou pour un geste saccadé. En coulant jusque dans un verre ou une tasse, le lait au chocolat ne change pas abruptement sa course.

Cette visualisation est très puissante et c'est un outil qui est fort bien compris dans l'univers de la performance humaine. Si jamais vous pouvez prendre part un jour à un championnat mondial de D2B, vous apercevriez le quintuple champion mondial Han Xing Ping en retrait des autres concurrents et sans sa maquette, les yeux fermés et la main traçant une séquence dans le ciel pendant que son corps se contorsionne comme s'il se trouvait déjà dans le cercle de compétition. La visualisation vous aide à préparer votre esprit à la tâche qui vous attend sans la distraction qui peut survenir pendant le vrai déroulement du concours. Moins, c'est plus. Il faut piloter tout en douceur. Et le lait au chocolat, lui, est tout doux sur le palais aussi! ✨

Radio Spectrum

suite de la page 43

eters of the transmitter and receiver. It is more than likely you will be operating a very unreliable radio, placing yourself and everyone else in a very compromising position. If you are a small club operating miles from other clubs, I do not see a problem using the wide-band radios. When you can now buy a new 72 MHz computer radio or a smart Spread Spectrum computer radio c/w receiver and with some, including servos for under \$200, why would you spend money to upgrade an old radio?

Just a note. If you have not received or posted the new MAAC frequency chart, they are available from the MAAC headquarters. See you on the flight line. ✨

Saskatchewan suite de la page 30
temps ont été inscrits à entre 62 et 65 secondes.

"Lyle Baker de Saskatoon était à égalité avec Cecil Graval de Calgary au moment de passer à la dernière ronde (parmi sept). Malheureusement, juste au moment où Lyle jouissait d'une avance confortable en dernière ronde, son moteur a soudainement calé au septième tour (sur dix). Désormais, il n'était plus nécessaire de procéder à un fly-off afin de couronner un pilote en première place. (Encore une fois, vous pouvez consulter le tableau dans la chronique originale en anglais afin de connaître les résultats.)

"Après cette performance, Henry

Redekop de Regina s'est retrouvé en quatrième place à seulement un point en moins. Henry a aussi composé avec la perte soudaine de sa motorisation lors de la dernière ronde, ce qui lui a coûté une place sur le podium. Selon la rumeur, il a oublié de faire le plein de carburant à l'approche de la dernière ronde!

Félicitations à Cecil Graval, qui a remporté ces deux courses. Il s'est d'ailleurs vu remettre le trophée Hub City Pylon Meet Championship pour avoir récolté le plus de points pendant la rencontre de deux jours, un trophée qu'il a souvent gagné. Cecil semble toujours être en forme lorsque il se rend à Saskatoon." ✨

There's no sense crying over spilled milk!...or is there?

As a young boy (am I that old that I can actually use phrases like that?), my mother worked for Silverwood Dairies. I used to go to the plant with her on occasion and was always treated to ice cream and milk. Sometimes, I was allowed to go into the plant and watch the bottles being filled with my favourite substance. There it was, that cold, velvety smooth, liquid ribbon of lusciousness (that tasted soooooo good it was criminal) being poured into the clear glass bottles that soon would land on the doorsteps of thousands of homes in the area. No, this was not some illicit brew compounded of magic mushrooms and LSD, it was far more potent and addictive than that. It also had far longer lasting effects than any of the other potions of bliss. It was none other than chocolate milk!

Other than consuming copious quantities of this sinful liquid pleasure, I was fascinated by how smooth it looked when poured into a cup. Never a ragged edge, no hesitation in taking up its pre-ordained position in a glass, always eager to flow into every corner. Ounce after sa-lubrious ounce in one continuous uninterrupted flow of chocolaty liquid pleasure,

it burned an indelible image on my mind (too bad math did not have the same effect).

It would be a long time before I reached back to unleash the powers of chocolate milk on the world again. In trying to explain how smooth you need to be in all of your actions while flying the pattern to a friend at a contest in the States, it dawned on me that the most powerful visual I had ever seen of similar nature was indeed chocolate milk pouring into a glass. I told this contestant to envision chocolate milk being poured in the shapes of the pattern and to feel how the milk would flow through the corners and around the rounds. It seemed to work and over the next few years, he always reminded me of that discussion.

In more recent times, I felt the need to impart the way of the brown cow to a more illustrious flyer of Canadian origin. Now understand that I was hesitant to make this suggestion as this individual is more likely to consume Alberta Prime Beef than to listen to someone talking about chocolate milk at a very big contest. But listen he did. He too still reminds me of our discussion and thinks it improves his flying.

The pattern calls for very square cor-

ners and very round rounds. There is no conflict here with the visual image we have been talking about. While there are fifteen distinct manoeuvres in the pattern, the pattern must flow as if it were chocolate milk being poured into a frosty cold mug. Acknowledging the rule requirement to make square corners in as little a space as possible, within a manoeuvre it is equally essential to make each straight segment flow into the approaching corner and then out of the corner and into the next straight segment. There is no room for interruption or roughness. Chocolate milk never makes rash decisions on its journey into the cup.

Visualization is a powerful and well understood tool in the world of human performance. Should you ever find yourself at a world F2B championship, you would see five-time world champion Han Xing Ping off to the side without his model, eyes closed, his hand tracing out a perfect pattern in the air while his body mimics every move it will experience in the circle. Visualization allows you to prepare the mind for the upcoming task without the distractions of the real-time event. Less is more. Smooth is the name of the game. Chocolate milk is very smooth! ✈

Relations Publiques suite de la page 41
ploient un bureau non loin du siège du MAAC et qu'ils étaient disponibles à peu d'avis afin de tourner des images.

C'est à ce moment précis que le gros plaisir a débuté pour votre président du comité des relations publiques! Je n'avais aucune expérience mais j'ai dû choisir des plans dont l'arrière-scène n'était pas trop embarrassée, des lieux de tournage où les sujets étaient montrés sous leur meilleur jour, il fallait montrer des maquettes à l'œuvre au-dessus d'un terrain de vol tout en s'assurant que le caméraman ne se fasse pas blesser. Chaque séance de tournage durait deux heures en plusieurs endroits : rassemblements de copies volantes, rencontres de pilotes d'hydravion, démonstrations de maquettes de vol circulaire, séances de vol libre intérieur et extérieur ainsi que des démonstrations de planeurs. Ajoutez à cela des bandes THS et du matériel vidéo que nous avons récolté à la télévi-

sion ou par Internet.

Et bien sûr, ce matériel devait être édité afin de celui dont nous ne pouvions nous servir, le tout dans le but d'offrir un DVD de dix minutes. Nous avons tenté d'être juste envers tout le monde et lorsque nous nous sommes rendu compte que nous n'avions pas d'extrait mettant en vedette des adeptes du vol circulaire, nous avons décidé de reprendre des séquences. À cette étape du projet, la météo se détériorait, si bien que nous avons fait attendre la reprise des images au printemps. Lorsque cette étape s'est terminée, nous devons retourner au processus d'édition pour ensuite compiler les éléments des bandes finales, du matériel qui a servi à produire le prototype du disque. Quelques ajustements ont été apportés avant que le disque ne prenne la forme d'un prototype

Non, nous n'avons pas encore fini! La prochaine étape était celle de la pose de

la voix (le voice-over, dans le jargon du métier), qui confère à la production un caractère commercial, d'autant plus que le disque est un outil de vente. À l'heure où je vous écris, les premiers 25 disques ont été reçus et distribués aux directeurs afin d'entendre leurs exigences relativement à la version anglaise. La pose de la voix en français est en cours de réalisation, si bien que le disque francophone devait être disponible vers la fin août.

À ce point-ci, nous nous situons bien en-deça du budget et nous aurons suffisamment de stock pour fournir un exemplaire du disque à tous les clubs qui en voudraient un exemplaire. Commandez un exemplaire sous peu, que ce soit par le biais de votre directeur de zone ou directement auprès du siège. Comme mentionné plus tôt, ce n'était guère une mince tâche pour un néophyte mais c'est faisable, si vous disposez d'un budget qui se tienne et d'un peu d'aide professionnelle. ✈

This column is largely pictorial – which isn't a bad thing anyway – as little material has come to hand and I've had no opportunity to gather information personally as I've been medically grounded for the summer. Therefore, I am deeply grateful to those who have kindly supplied these photographs, but, I do need more.

DECENTRALIZED CONTESTS

The suggestion aired in the August column produced only one response but I would ask all readers to refer back to that issue and further consider the proposal. It would be good to recommence some formal MAAC F/F events once again, with concurrent opportunities to establish or raise Canadian records. A few basic classes flown would be a small but positive initial commencement and I ask again for your thoughts and input.

VANCOUVER MODEL AIRCRAFT LEAGUE

Marty Higgs of Vancouver tells me that way back, every major Canadian city had a branch of the Model Aircraft League and that in Vancouver, the organisation ran from 1926 to 1934 with sponsorship from the Scouts through the Church. Marty and Steve Walther are attempting to revive the name in their city and we can but wish them luck in this venture. ✈

Cette chronique sera essentiellement composée de photos – ce qui n'est pas nécessairement mauvais – puisque peu de matériel m'est parvenu. Je n'ai personnellement pas eu l'occasion de récolter des renseignements puisque j'ai été forcé à l'inactivité pour des raisons médicales au cours de l'été. Je suis très reconnaissant envers les personnes qui ont fourni les photos...mais j'en requiers d'autres.

CONCOURS DÉCENTRALISÉS

La suggestion que j'ai faite dans ma chronique du mois d'août n'a généré qu'un commentaire mais j'aimerais bien que les lecteurs s'y réfèrent et qu'ils la considèrent. Il serait bien de reprendre des activités formelles de vol libre au sein du MAAC de nouveau, ce qui nous permettrait d'établir ou d'éclipser des records canadiens. Il ne suffirait que de raviver quelques catégories de base pour signaler un recommencement positif. Une fois de plus, je vous demande d'y songer et de me faire part de vos commentaires.

LA VANCOUVER MODEL AIRCRAFT LEAGUE

Marty Higgs, de Vancouver (Colombie-Britannique) me rapporte que jadis, chaque grosse ville du pays comptait une succursale de la Model Aircraft League et qu'à Vancouver, cet organisme a été actif entre 1926 et 1934. Les Scouts et une congrégation religieuse parrainaient les jeunes. Marty et Steve Walther tentent de faire revivre le nom dans leur ville et nous leur souhaitons bonne chance. ✈



Steve Price of Kingston, Ontario, launches his Japanese "K1" at Geneseo – another model with contra-rotating propellers. / Steve Price, de Kingston (Ontario), lance son K1 japonais à Geneseo. C'est une autre maquette munies d'hélices qui tournent à contre-sens.



A very nicely built 'Sparky' by Steve Walther. Freewheel system is hidden very neatly within the spinner. / Un bien beau Sparky de Steve Walther. Le système de volant (freewheel) est dissimulé à l'intérieur de la coupole d'hélice.



Marty Higgs of Vancouver shows his well finished "Sparky" / Marty Higgs, de Vancouver, nous montre son Sparky, un design Old Timer.



Steve Walther of Vancouver – happy with his excellent 'Sparky'. / Steve Walther, de Vancouver, est bien heureux de son excellent Sparky.



A very nice 25" span Fieseler 156-Storch in Afrika Korps colours, as built by Javier Sarango, Carvel Alberta. / Un bien beau Fieseler 156 Storch reproduit en livrée de l'Afrika Korps qu'a construit Javier Sarango de Carvel (Alberta).

Luc Martin of Montréal shows us 'work in progress' on his Rene Leduc RG-16 42" span for Jumbo Scale. Outstanding structure and workmanship. / Luc Martin, de Montréal, montre où il en est rendu avec son René Leduc RG-16. Envergure de 42 pouces pour la catégorie Jumbo Scale. Structure et savoir-faire absolument sans reproche.



Ronnie Gosselin of Montréal, is captured at Geneseo launching his 1908 'Ferber Type 8', 32" span, contra-rotating propellers and weighing 63 gms with motor. A challenging subject well executed. / Ronnie Gosselin, de Montréal, a été croqué à Geneseo en train de lancer son Ferber type 8 1908. Cette maquette a une envergure de 32 pouces, possède deux hélices rotatives à sens contraire et pèse 63 grammes, une fois munie de son moteur. C'est un design qui comportait sa part de défis et qui est bien exécuté.

Encore une fois, j'ai le regret de vous annoncer le décès d'un autre modéliste d'Ottawa. Mike Kent s'est éteint à la suite d'une courte maladie à l'âge de 86 ans. J'espère que cette chronique ne se transformera pas en page de nécrologie mais je crois bien que ça arrivera plus souvent, étant donné que nous vieillissons tous.

Comme je l'avais promis dans ma dernière chronique, voici le compte rendu de John Marett relativement au championnat USIC :

«C'était la vingt-deuxième année du concours de vol intérieur au mini-dôme de l'ETSU (une hauteur de 116 pieds, tout de même) à Johnson City (Tennessee). J'en étais à ma 16e visite mais à ma première depuis 2001. Après une absence de six ans, j'ai finalement fait voler quelques nouvelles maquettes, y compris une Manhattan Cabin et j'ai apporté 28 maquettes réparties en sept boîtes et j'ai été en mesure d'en faire voler 22. J'aime bien faire voler ces avions et les gens qui pensent comme moi ont raté une belle occasion en n'effectuant pas le voyage.

«Cette année, Jack McGillivray et moi avons rejoint Richard Miller à son domicile d'Angola (état de New York) afin d'entreprendre le long périple de 12 heures en voiture. Nous avons logé aux résidences du collège mais comme toujours, nous avons passé beaucoup de temps au mini-dôme. Depuis mon dernier passage, un grand panneau indicateur de pointage a été installé et je croyais qu'il deviendrait problématique mais mes avions ne l'ont jamais frappé en quelque 149 vols, pas même les fils qui le suspendaient. Il fallait faire dévier la course de nos maquettes si elles s'aventuraient sous des stores au centre du dôme mais la participation moindre des modélistes a fait en sorte que nous avions plus d'espace aérien et moins de collisions. Il était possible d'inscrire des temps de vol honorables, quoique l'air ambiant ne convenait pas aux performances relevées.

«J'ai bien aimé l'horaire de vol qui voyait les maquettes plus lourdes (planeurs, copies volantes et maquettes d'Olympiades scientifiques) prendre la voie des airs en matinée, ce qui laissait la voie libre aux maquettes légères de vol d'endurance en après-midi et en soirée. Les séances de vol s'étiraient de 7 h

30 à 22 h du mercredi au samedi et de 7 h 30 à 15 h le dimanche. Les plus fringants parmi nous étions au mini-dôme de très bonne heure, ce qui nous a permis d'inscrire une heure de vol de plus, la plupart des jours. Tout a commencé le mercredi avec les vols de planeurs en matinée et les planeurs lancés par catapulte m'ont beaucoup impressionnés parce qu'ils frappaient le plafond. Les adeptes de planeurs lancés à la façon d'un disque arrivaient souvent à propulser leur machine à presque 100 pieds, ce qui leur permettait d'inscrire des temps de vol respectables. Dans la catégorie lancer-main, Stan Budenbohm a obtenu le meilleur chrono avec 86,5 secondes. J'avais apportés les miens, un peu plus vieux, si bien que mon meilleur temps a été de 74 secondes dans la catégorie illimitée et de 72,6 secondes dans la catégorie standard; la première place au sein de ces deux catégories est allée au même type, Kurt Krempetz (94,5 secondes en illimité et 83,3 secondes en standard).

«Jack McGillivray s'est inscrit au sein de la catégorie P24 à l'aide d'une maquette qu'il avait tout juste terminée deux semaines auparavant et il a réussi à inscrire 5:24 avec une bande élastique de 52 pouces, ce qui lui a valu la deuxième place lors du lancer de masse, seulement à 7 secondes de la première place. Ray Harlan a remporté la course vers le plafond avec sa maquette qui est montée en spirale presque à la verticale pendant 6,2 secondes.

«En après-midi et à nouveau le jeudi après-midi, la catégorie F1D était à l'honneur puisque trois champions mondiaux s'y étaient inscrits. Brett Sandborn, un finissant du programme des Olympiades scientifiques dans les écoles américaines, a terminé en première place avec deux vols de plus de 35 minutes. J'ai moi-même effectué trois vols de plus de 30 minutes, le meilleur étant de 30:58 malgré des problèmes d'élastique et que j'utilisais une vieille maquette afin d'épargner celles que je comptais apporter au championnat mondial. Tom Sova a remporté la catégorie Intermediaire Stick avec un chrono de 35:03. Je suis arrivé en deuxième place avec un chrono de 31:20.

«La catégorie Bostonian a débuté le jeudi matin avec l'inscription de tout juste six modélistes. Richard Miller l'a

emporté avec des chronos de 5:10 et de 4:44, avant de ravir la première place lors du lancer de masse. En après-midi, la catégorie EZ B comptait dix concurrents et F1L, quelque 15 concurrents. Jim Richmond a remporté toutes deux avec un chrono de 31:54 (EZ B) et de 20:53 (F1L, à 1,2 gramme). J'ai réussi à inscrire un chrono de 19:47 en EZ B, ce qui m'a valu la cinquième place.

«Limited Penny Plane, comme d'habitude, a rassemblé le plus grand nombre de concurrents (24) et le pilote gagnant a inscrit un chrono de 15 :15. Je me suis hissé au septième rang avec un chrono de 12:44. Quelque 18 pilotes se sont inscrits au sein de la catégorie Open Penny Plane même s'ils devaient limiter le poids de leur élastique. Le meilleur chrono a été celui de Larry Loucka, à 14:25. La catégorie Manhattan Cabin ne comptait que cinq inscriptions. Le meilleur chrono était de 11:54; je suis arrivé deuxième à 11:13. Dans la catégorie vol libre électrique, Ray Harlan a remporté les honneurs avec un chrono de 19:40 tandis que John Marett a établi un record canadien avec un chrono de 8:31. Walt VanGorder a remporté la catégorie Mini Stick avec 13:19 tandis que M. Loucka suivait de très près, à 13:02. Même la catégorie A6 a été le théâtre de bons chronos, le gagnant ayant obtenu 9:43. Les autres chronos inscrits au sein des épreuves d'endurance de l'AMA étaient 20:26 (AROG), 6:42 (hélicoptère), 14:34 (ornioptères), 26:32 (35 cm) et de 7:43 (NoCal).

«Pour ceux d'entre vous qui raffolez des copies volantes, bien peu de concurrents se sont inscrits, 15 seulement, y compris les modélistes du Smyrna PAC Squadron, un groupe jeunesse d'une congrégation religieuse qu'accompagnaient plusieurs adultes et le pasteur Tim Lavender. Quelqu'un au sein de cette équipe a remporté la catégorie FAC Peanut grâce à un vol de 64 secondes. Les plus jeunes ont fait voler leur maquette au sein d'événements séparés, des catégories Peanut à Coconut.

«Richard Miller a remporté la catégorie Coconut ainsi que le lancer de masse Coconut à l'aide de son Zlin turbo, une réplique d'un avion épandeur. Il a aussi réclamé les honneurs au sein des copies volantes FAC (95 secondes grâce à

suite à la page 64

INDOOR FREE FLIGHT

Fred Tellier

9125L

Chair

519-944-1933

fred-tellier@cogeco.ca

I again regret to announce the death of another Indoor Flyer from Ottawa. Mike Kent passed away after a short illness at the age of 86. I hope this doesn't turn into an obituary column, but I guess since we are all getting on in years, it could be more common.

As promised in the last column here is John Marett's report on the USIC championships:

"This was the twenty-second year for Indoor at the 116' high ETSU mini-dome in Johnson City, Tennessee. This was my sixteenth visit but the first since 2001.

After six years away, I finally built a few new models, including a Manhattan cabin and took 28 planes in seven boxes and I was able to fly 22 of them. I like to fly and any of you like-minded modellers missed out on a great opportunity.

"This year Jack McGillivray and I met up with Richard Miller at his home in Angola, NY, and joined him for the 12-hour drive. We stayed in the dorms at the college but as always, spent most of our time in the mini-dome. Since my last visit, a large score board has been installed, which I thought would cause problems, but none of my 149 flights hit either the scoreboard or the wires it hung on. A lot of steering was necessary if one flew in the centre area under the louvers, but the low attendance meant more available air space and less mid-air collisions. Decent times were still possible, though the air wasn't the best for the highest times.

"I liked the schedule, which had the heavier models such as gliders, scale and Science Olympiad models in the morning and the lighter endurance models in the afternoon and evening. Official flying was from 7:30 a.m. until 10 p.m. Wednesday to Saturday, with 7:30 a.m. to 3 p.m. on Sunday. Some of us early risers got an extra hour or so most days.

"Wednesday, it all began with glider flying in the morning and I was impressed with many catapult gliders actually hitting the roof and the discus launch pilots who winged big gliders up to almost 100 feet for good times. The best in hand launch was by Stan Buddenbohm 86.5 seconds. I took my old catapult gliders but my best was 74 seconds in unlimited class and 72.6 in standard with the winner of both classes Kurt Krempetz scoring 94.5 unlimited and 83.3 standard.

"Jack McGillivray flew P24 class next with a model only completed two weeks before and managed a 5:24 with a 52" loop of rubber, good for 2nd place in the mass launch only 7 seconds out of 1st. Ray Harlan won the race to the roof with a flight that spiralled almost straight up in 6.2 seconds.

"In the afternoon and again Thursday afternoon was F1D class with three world champions entered. This was won by Brett Sanborn, a graduate of the Science Olympiad program in the USA schools, with two flights of over 35 minutes. I flew three flights of over 30 minutes with a best of 30:58 in spite of rubber problems and using an old model to avoid damaging my planes to be used in the World Championships. Intermediate stick was won by Tom Sova 35:03 with myself in second place with 31:20.

"Bostonian started Thursday morning with only six flyers and Richard Miller won with flights of 5:10 and 4:44 and then also won the mass launch. In the afternoon, EZ B with ten entries and F1L with 15 was flown with Jim Richmond winning both with 31:54 EZ B and 20:53 F1L (1.2 gram.) I managed a 19:47 in EZ B good for 5th place.

"Limited penny plane as usual had the most entries 24, and a winning time of 15:15. I was seventh with a 12:44. Open Penny Plane had 18 entries and had a winning time of 17:58. The top time in F1M the FAI equivalent of penny plane, with a limited rubber weight, was 14:25 by Larry Loucka. Manhattan Cabin had only five entries with a top time of 11:54. I was second with 11:13. In electric free flight, Ray Harlan won with a 19:40, John Marett established a Canadian record with 8:31. Mini stick was won by Walt VanGorder with a 13:19 with Loucka close behind with 13:02. Even A6 had great times with a winning flight of 9:43. Other times for AMA endurance events were AROG 20:26, Helicopter 6:42, Ornithopter 14:34, 35cm 26:32 and NoCal 7:43.

"For those of you who love scale models, there were very few competitors. Fifteen, in fact, including the fliers from the Smyrna PAC squadron, a church-based youth group supported by several adults and Pastor Tim Lavender who won FAC peanut with a 64-second flight. The juniors flew in separate events with beautiful models from Peanut up to Coconut.

"Richard Miller won Coconut class and Coconut mass launch with his Zlin turbo duster, plus FAC scale (95 sec with Curry Wot Floatplane), and WW II mass launch (Mustang). Jack Mc-

continued on page 65

GREAT NORTHERN MODELS
Canada's Complete Source for EDF and Turbine Jets

www.greatnorthernmodels.com
905-320-7979

SUIVI DE MA
CHRONIQUE
PRÉCÉDENTE

Depuis ma chronique du mois d'août dans laquelle je comparais ce qu'il en coûterait de préparer des maquettes pour la compétition IMAC soit à la propulsion conventionnelle, soit à la propulsion électrique, j'ai reçu quelques courriels. J'apprécie beaucoup vos réactions.

Eric Taylor m'a demandé pourquoi j'écrivais qu'on ne peut extraire que 50 à 100 cycles d'une batterie dans le cadre de tels vols tandis que la documentation en ligne qu'il a lue fait état de 300 à 400 cycles.

Mes propres renseignements afférents au cycle de vie me proviennent d'une combinaison de sources : ce que les usagers rapportent dans des sites Web de discussion, ce que j'ai retenu de conversations avec des collègues pilotes de maquettes électriques et selon mon propre vécu. Je suis d'accord que des ensembles de piles de fabricants haut de gamme comme Thunder Power ou NeuEnergy devraient pouvoir connaître un cycle de vie plus long, mais seulement s'ils sont équilibrés et qu'on ne tente pas des cycles hauts pour de grandes périodes de temps.

Je crois que ce que revendiquent en ligne les fabricants (plusieurs centaines de cycles de charge) sont uniquement basés sur des essais en laboratoire et que ces conditions n'ont pas nécessairement été reproduites sur le terrain lors de vols de maquettes télécommandées. Théoriquement, les piles NiCd et NiMH peuvent subir plusieurs centaines de tels cycles, mais selon l'expérience que j'ai accumulée, elles ne résistent que rarement à de 50 à 100 cycles de décharge/recharge. Vous remarquerez peut-être qu'aucun des fabricants des ensembles



Rob Brun Del Re is all smiles on Canada Day after his first flight on this Scott Black original F86 Sabre EDF prototype made of blue foam and brown paper. Powered by a Mega 22-20-4 motor and 7 x A123 cells driving a modified WMT 609 fan. / Rob Brun Del Re sourit de toutes ses dents, le 1er juillet, après avoir procédé au vol inaugural du prototype du F86 Sabre qu'avait construit Scott Black. La maquette de type ducted fan électrique a été réalisée à l'aide de polystyrène bleu. Elle est mûe par un Mega 22-20-04, un assemblage WMT 609 modifié et par sept piles A123.

de piles Li-Po ne prétendent aspirer à un nombre minimal de cycles – ils savent pertinemment qu'ils ne peuvent se vanter ni garantir un tel rendement.

Je ne crois pas que nous assisterons à de nettes améliorations du cycle de vie des LiPo puisque nous, les adeptes des maquettes électriques, avons tendance à toujours en demander davantage lorsqu'une nouvelle technologie apparaît, et ce, jusqu'à ce que nous acceptions l'équilibre coût, espérance de vie des piles et leur rendement... Tous des facteurs qui limitent une vie prolongée.

Lawrie Henrickson pensait quant à lui que mon analyse suggérait que l'option de la motorisation électrique était trop onéreuse. Il a suggéré une alternative, l'emploi d'ensembles de piles Zippy, de HobbyKing, à Hong Kong.

Je ne mets pas en question le coût plus abordable des composants de vol électrique en provenance de la Chine. Plusieurs de mes collègues pilotes se sont procurés des éléments Hexatronics, qui ont offert une bien piètre performance au chapitre de la qualité. Semble-t-il que les Zippy sont meilleurs, selon l'expérience qu'a acquise Lawrie. Quant aux moteurs, je n'ai pas eu de chance avec les moteurs de type outrunner qui provenaient de la Chine. Les moteurs chinois peuvent s'avérer excellents, mais comme ils sont fabricants sous tant de marques et que la qualité varie tellement d'une marque à l'autre, faire l'acquisition d'un excellent moteur relève un peu de la loterie.

En guise de lignes directrices pour en arriver à une solution fiable, j'ai utilisé des composants Hacker et NeuEnergy afin d'estimer un coût quelconque dans le cadre de ma chronique. J'ai utilisé ces produits et je sais que leur qualité varie très peu. Je suis aussi d'accord que les coûts de la motorisation électrique peuvent être plus bas que ce que j'écrivais dans ma chronique du mois d'août.

RASSEMBLEMENTS DE L'ÉTÉ

En juin, j'ai donné un coup de main à des collègues pilotes et nous étions en train d'améliorer notre nouvelle piste. J'ai étiré quelque chose dans le bas du dos et pendant deux mois, j'étais immobilisé en raison de la douleur des spasmes musculaires. En juin et juillet, j'ai manqué le Kingston Electric Fun Fly ainsi que notre propre Ottawa Electric Fun Fly. Je n'ai aucune photo à partager avec vous et je n'ai reçu aucune photo de la part de modélistes qui s'y sont rendus.

suite à la page 59

ELECTRIC IMAC FOLLOW-UP

I got a couple of e-mails from readers of the August column in which I compared gas- and electric-powered IMAC-class planes. I really appreciate getting this feedback.

Eric Taylor wanted to know why I claimed only a 50 to 100 cycles battery life in this application, when he's read online reports of 300 to 400 cycles.

My battery life cycle info comes from a combination of what is reported by users in various online discussion forums, discussions with fellow e-flyers and my own experience. I agree that high-quality packs like Thunder Power or NeuEnergy should have longer life, but only if balanced and not cycled at high currents for long times.

I suspect that online claims of hundreds of cycles are based on theoretical 'lab conditions' and not on their personal use in typical RC applications. Theoretically, NiCds & NiMHs can be cycled hundreds of times, but my experience has been that they rarely lasted more than 50 to 100 cycles. Also notice that none of the big LiPo pack makers are claiming minimum cycle counts – they know better.

I'm not too optimistic that we'll see improvements in life spans for LiPos since we RC-ers tend to just increase the per-



Jean-Claude Terrattaz shows off his HET F104 EDF powered by 4s 3300 Fullymax Lipos driving a 70 mm HET fan for eight-minute flights at scale speeds. / Jean-Claude Terrattaz sa maquette électrique HET F104 de type ducted fan, mûe par un assemblage HET de 70 mm et des piles Li-po Fullymax 4s 3300, ce qui confère à l'intercepteur une durée de vol de huit minutes à une vitesse très réaliste.

formance demand for any new cell technology until we find an acceptable balance between cost, life & performance, which rarely favours long life.

Lawrie Henrickson thought my analysis unfairly portrayed the electric option as too costly and offered an alternative using Zippy packs from HobbyKing in Hong Kong.

I don't dispute the lower cost of electric components from Chinese sources. A number of my fellow modellers have bought Hexatronic cells and have had a terrible quality record. It sounds like the Zippys are much better, by Lawrie's experience. As for motors, I've recently had terrible luck getting good outrunners made in China. The Chinese motors can be excellent, but with so many re-badged brands and variation in quality, one has to be a little lucky to get one of the excellent motors.

Simply as a guideline for a reliable solution, my column used components from Hacker and NeuEnergy for my cost esti-

mates. I have experience with them and know their product have very little variation in quality. I agree that the electric costs can be lower than what I wrote in the August column.

SUMMER ELECTRIC EVENTS

In June, while working on our new runway, I strained something in my lower back and over the next two months, I was immobilised with pain and muscle spasms for a total of almost four weeks over June/July. I missed the Kingston Electric Fun Fly and our own Ottawa Electric Fun Fly. So I have no photos from those event to share with you and I haven't received any from any of you either.

If you'd like to see one of your photos in this column, please send it along including all the information for the caption. (900 x 600 pixels minimum)

If you have a suggestion for a future column, please let me know! ✨

suite de la page 58

Si vous voulez soumettre une photo aux fins de cette chronique, veuillez me l'expédier en compagnie des renseignements qui serviront à la vignette dessous. Une dimension de 900 par 600 pixels est un minimum.

Si vous avez une suggestion en prévision d'une chronique future, veuillez m'en faire part! ✨

Mesdames et messieurs, au moment où j'écris ces lignes, il fait froid, il vente et c'est humide à l'extérieur et je pense avec nostalgie au temps magnifique qui nous a accueilli à Bonny Bay Float Fly de Dryden (Nord-ouest ontarien). C'était la meilleure météo que j'ai connue depuis le début de ce rassemblement. Le Float-fly de Rabbit Lake a été contremandé par des vents élevés le samedi mais nous avons eu droit à une journée splendide le lendemain. Ceux d'entre vous qui deviez partir plus tôt avez manqué bien du plaisir.

Il y a quelques chroniques, j'ai lancé un appel afin de récolter des idées sur la façon de garder au sec votre équipement radio, advenant un accident. Mo Leblanc m'a envoyé ce qui suit :

«Je viens de recevoir le numéro de juin de Model Aviation Canada et j'ai lu que vous cherchiez des trucs sur la façon de protéger notre équipement électronique à bord de nos hydravions. Je m'amuse avec huit hydravions différents depuis que j'ai pris ma retraite en 2000 et j'ai appris par moi-même à les piloter! Je pilote surtout des maquettes électriques, surtout de dimension des Park Flyers. Je possède un E-Starter (de GWS) sur flotteurs GWS, un Seawind électrique, un Cessna 182 d'E-Flite sur flotteurs GWS. Quant à mon Cub .40 (un kit de Sig) sur flotteurs en mousse, c'est le seul avion de plus grande dimension que je possède.

«J'ai survolé plusieurs contrées au Canada (vol de brousse et hélicoptères) pendant 38 ans. Mais le vol télécommandé est un autre type de vol et d'orientation. Inutile de vous dire que mes maquettes ont parfois pris tout un bain!

«Je crois bien que si les pilotes font voler une maquette à carburant, ils peuvent envelopper leurs composantes dans des ballons de caoutchouc ou placer une pellicule de plastique. Vous devriez recouvrir tous les moyeux de servos de Vaseline et positionner toutes vos composantes où elles seront hors de l'eau, une fois l'avion immobilisé. Je me suis aperçu que la plupart des accidents avec des avions à ailes hautes se soldent par la maquette qui demeure légèrement vers le haut avec la queue orientée à environ 45 degrés vers le ciel. Ou encore, les flotteurs ont été arrachés par la force de



North Star just after takeoff at Bonny Bay Float Fly. Dryden pilot is Jerome Bobay. / Le North Star de Jérôme Bobay (de Dryden), juste après son décollage lors du Bonny Bay Float Fly.

l'impact et l'avion se retrouve en position normale, si ce n'est qu'il est à demi-submergé. Conséquemment, essayez de placer les composantes électroniques dans la partie supérieure de la cabine.

«Les maquettes électriques sont différentes puisque vous ne pouvez enrober le récepteur ou le contrôleur de vitesse en raison de la chaleur qui s'en dégage. Ces deux composantes doivent être placées là où l'eau ne les atteindra pas. Les maquettes en mousse flottent mieux que les conventionnelles en balsa et en contreplaqué. J'essaie non seulement de bien positionner l'équipement mais je fais aussi de mon mieux pour faire en sorte que la cabine soit protégée de l'eau. J'étends une couche d'un seizième de pouce de Vaseline sur le fuselage, là où les ailes s'attachent au fuselage, de sorte que l'eau ne puisse pas s'infiltrer sous les ailes. Je place un soupçon de Vaseline à chaque extrémité du contrôleur de vitesse (autour des fils et contre le recouvrement de plastique) et je dispose l'appareil à l'air libre afin qu'il puisse refroidir adéquatement. Si cette composante devient très chaude, la Vaseline sera dissoute, ce qui laissera entrer l'air dans le contrôleur de vitesse. Mais ça ne m'est jamais arrivé jusqu'à maintenant.

«En dernier lieu, je me suis retrouvé avec des récepteurs et des contrôleurs de vitesse très humides qui étaient toujours branchés même submergés (ne placez jamais l'interrupteur de votre émetteur à "off" lorsque l'équipement est submergé;

maintenez la manette des gaz à "off" ou à bas régime). Je me mettais en devoir de récupérer ma maquette à l'aide d'une embarcation. Vous devez ensuite retirer l'eau, fermer le courant à la batterie, vous rendre au rivage et retirer toutes les composantes électroniques. Je souffle alors autant d'eau que possible à l'aide de ma bouche. Si vous en avez un à portée de la main, ayez recours à un compresseur pneumatique! Déposez le récepteur et le contrôleur de vitesse sur une tôle à biscuit et ajustez votre four à 150 degrés (le point le moins élevé) et laissez la porte du four entreouverte de trois ou quatre pouces. Laissez vos composantes pendant au moins deux heures. Retirez-les, secouez-les afin de libérer toute eau résiduelle. Si c'est le cas, replacez-les dans le four pendant encore deux heures. Vous pouvez finir le travail de séchage à l'aide de votre fusil à recouvrement... mais ne vous approchez pas trop!

«J'ai ainsi épargné bon nombre de récepteurs et de contrôleurs de vitesse de façon sans être en proie à quelque défaillance que ce soit. C'est faisable! Dieu merci, je m'améliore aussi en tant que pilote et je provoque moins d'accidents, ce qui fait que je passe moins de temps devant le four! Je m'amuse beaucoup au sein de notre passe-temps, j'aime beaucoup lire Model Aviation Canada, aussi. Soyez prudent!»

Je remercie Mo de nous avoir parlé de ses expériences et de nous avoir prodigué

suite à la page 61

Ladies and gentlemen, as I write this, it is a cold, windy, wet day outside and it makes me long for the great weather we experienced at the Bonny Bay Float Fly in Dryden. The weather was the best I have experienced at that event since its inception. The Rabbit Lake Float Fly in Kenora was blown out on Saturday, but we had a great day on Sunday. Those who had to leave early missed a super time.

A couple of articles ago, I asked for ideas on keeping your radio equipment dry when float flying and I got the following information from Mo Leblanc:

"I just received Model Aviation Canada for June and you were looking for input on keeping electronics dry in our float planes. I've been playing with eight different floatplanes since I retired in 2000 and taught myself to fly these things! I fly only electric, mostly Park-Flyer size. GWS E-Starter on GWS floats, Electrify Sea wind (flyboat,) E-Flite 182 on GWS floats. My Sig Cub 40 on foam floats is the only larger ship I have.

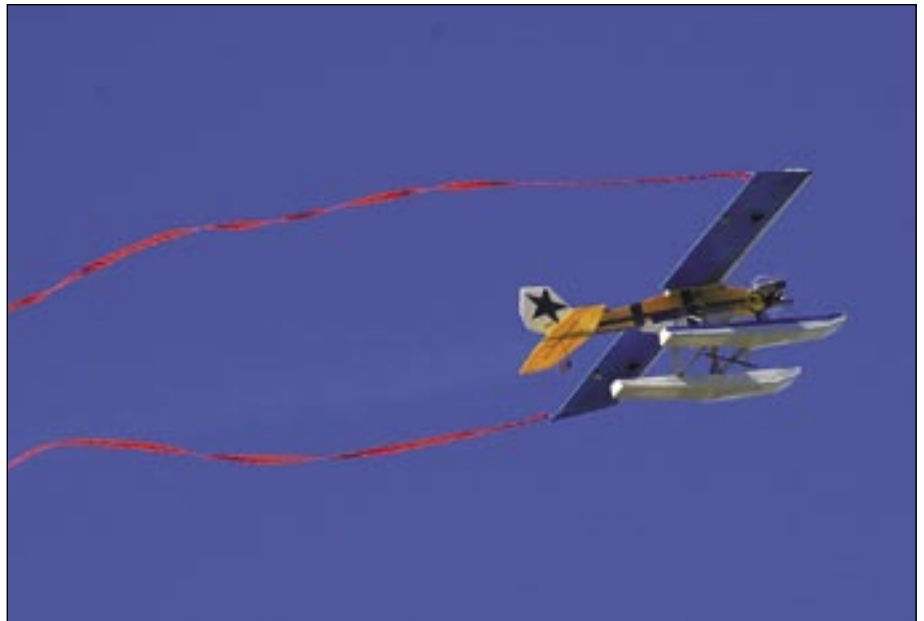
"Even though I have flown all over Canada (bush flying...helicopters) for 38 years, this, as you know, is a different type of flying and orientation. So I have had a few wet aircraft to say the least!

"I guess that when flying glow or gas, one can wrap all the electrics in balloons or plastic wrap. Cover all servo shafts with Vaseline and try to position all items where they will remain out of the water once the plane comes to rest. I find most wrecks with high-wing aircraft on floats end up with the aircraft standing on its nose/floats with tail about 45 degrees off the water or the floats have been sheared off and the plane is right side up, but half-submerged. Therefore, try to keep all electrics in the top, aft

suite de la page 60

de tels conseils. Merci aussi à Karen Kahtava, une photographe de Dryden, pour les photos qu'elle m'a envoyées du Float-fly de Bonny Bay.

Au moment d'écrire cette chronique, je me prépare à me rendre au Boulevard Lake Float Fly de Thunder Bay. D'ici ma prochaine chronique, gardez les flotteurs humides et les ailes bien au sec. ✈



Rick Wills of Sioux Lookout demonstrates having fun with ribbons at the Bonny Bay Float Fly. / Rick Wills, de Sioux Lookout, montre à quel point il s'amuse à l'aide de rubans lors du Bonny Bay Float Fly.

part of the cabin.

"Electric planes are different because you can't wrap the receivers or ESCs due to heat. They have to be placed where they will remain out of the water. Foam aircraft also float higher out of the water than balsa/ply ones after a crash. I not only try for good position of the equipment, but I try to water-proof the cabin section as much as possible. I lay a bed of Vaseline 1/16 thick, on the fuse, where the wing will attach, keeping all water from flowing in under the wing. I pack a small amount of Vaseline into each end of the ESC around the wires/up against the heat shrink material and place the unit out in the open for cooling. If it gets too hot, the Vaseline melts away, letting air through the ESC, but I've never had that happen.

"Lastly, I've had some very soggy receivers and speed controllers, and I mean sitting out there in the water with the power on (never turn the transmitter off when the equipment is submerged, keep the throttle stick in the off or low power position) while I get the boat going to retrieve the wreck. Drain the model, turn the battery pack off in the plane, go to shore and remove all of the electric equipment. Then, I blow out as much water as I can with my mouth, although an

air compressor is much better if you have one handy! Lay the receiver and the ESC on a cookie tin and place in the oven at 150 (the lowest setting) leave the oven door open to the first notch (about 3-4") and leave them there for at least two hours. Shake them and blow them again to see if any water still in there. If so... put them back in for two more hours. You can finish the drying job with your Monocote heat gun, but be careful...not too close!

"I have saved many receivers and speed controls this way, with no glitches or failures. So it can be done! Thank God, I'm getting better as a pilot and less crashes means less time wasted in the oven! Enjoying the hobby a lot, enjoying Model Aviation Canada as well. Be safe out there."

I thank Mo for his experience and advice; I also thank Karen Kahtava, a photographer from Dryden for the pictures she sent me from the Bonny Bay Float Fly.

Next weekend, as I write this, it's off to Thunder Bay for the Boulevard Lake Float Fly. Until next time, Keep the floats wet and the wings dry. ✈

Rallye of Giants d'Arnprior – les remerciements!

Maintenant que nous avons tous récupéré de ce gros événement, nous pouvons apprécier l'une des plus belles réussites du rassemblement de quatre jours – l'aide des 40 bénévoles en provenance des clubs au sein de la zone de la Vallée de l'Outaouais qui se sont présentés et qui ont offert tant d'aide. Les 108 pilotes participants ont tous mentionné à quel point ils avaient apprécié la coopération et les efforts qu'ont déployés ces gens. Ces mêmes personnes se sont occupées des inscriptions, des vérifications de sécurité sur les maquettes, ont surveillé les fréquences radio et assuré la bonne marche de la régie radio, ont contrôlé la ligne de vol et ont accompli toutes les autres tâches qui surgissaient. Résultat : la rencontre s'est déroulée sans pépin au chapitre de la sécurité et tout le monde s'est bien amusé. Un gros bravo est de mise à l'égard de toutes ces personnes.

LE VOL 3D LORS DES RASSEMBLEMENTS

L'un des sujets qui revient souvent lors des rassemblements de petits-gros partout au pays, c'est cette cohabitation de pilotes de maquettes 3D et des pilotes de maquettes sportives ou de petits-gros en même temps sur une ligne de vol. L'une des solutions qui semble avoir fonctionné, c'est le règlement des 20 secondes. Normalement, les pilotes guident leur aéronef dans un circuit digne d'une piste de course. Si un pilote d'aéronef 3D veut faire du surplace, manœuvres dignes d'un Harrier, tonneaux, etc., au centre de la ligne de vol et qu'il se retrouve tout seul en l'air, il peut alors s'en donner à cœur joie. Toutefois, aussitôt qu'un autre pilote fait voler un aéronef à l'intérieur du circuit, le premier pilote ne dispose que de 20 secondes au centre de la ligne de vol avant de poursuivre son circuit. Cela libère le circuit pour les autres qui voudraient aussi effectuer une passe ou tout autre manœuvre au centre. Cela signifie aussi que l'autre pilote qui fait voler son appareil dans le circuit peut apercevoir les manœuvres 3D et il sait d'avance que le centre de la ligne de vol sera disponible lors du prochain passage de son appareil. Ce règlement des 20 secondes a été adopté lors de plusieurs rassemblements de petits-gros au cours des trois



Stephen Johnston, of Mississauga is a regular participant at the Kingston Event. This year, he brought his DA-85 powered QQ Pitts Python as well as other aircraft. He also conducted a JR 9303 modification seminar at the event./ Stephen Johnston, de Mississauga (Ontario) est un habitué du rassemblement de Kingston. Cette année, il a apporté un QQ Pitts Python mû par un DA-85, en plus d'autres maquettes. Il a aussi offert un atelier sur les modifications que l'on peut apporter à l'émetteur JR 9303.

dernières saisons et ça fonctionne! Plus important encore, tant les pilotes de petits-gros que d'appareils d'acrobatie 3D y ont vite cru en guise de façon d'accommoder l'autre groupe et tous peuvent maintenant s'amuser.

SORTEZ UN PEU!

Je me rends régulièrement à des rassemblements des deux côtés de la frontière et l'une des plus grandes doléances des organisateurs, c'est qu'il devient de plus en plus difficile d'inciter les pilotes à se rendre à des événements à l'extérieur. C'est comme si quelques modélistes souffrent d'une forme d'agoraphobie et qu'ils ont peur de dépasser les limites territoriales de leur club. Vous avez déjà enduré mes propres sparages là-dessus mais je me dois de répéter ce en quoi je crois fermement. Vous en apprendrez davantage relativement à votre passe-temps en vous rendant à de tels rassemblements à l'extérieur qu'en exploitant toute autre forme de collecte de renseignements et d'expérience.

L'attrait de tels rassemblements de petits-gros, c'est d'apercevoir sur la même ligne de vol une si grande variété de maquettes, ainsi que de constater par soi-même comment les autres clubs fonctionnent. C'était particulièrement le cas lors d'un récent voyage que plusieurs d'entre

nous avons effectué à Binghampton (état de New York) afin de nous rendre au 25e Fly-in des petits-gros de l'IMAA. Quelle variété, notamment chez les vieux coucous des deux conflits mondiaux. On y retrouvait plus d'une douzaine d'avions de la Première Guerre mondiale et une vingtaine de maquettes du deuxième conflit mondial, en plus d'une très bonne sélection de Cubs à l'échelle 30 %, de jets et d'avions de l'époque dorée de l'aviation. Bien sûr, on retrouvait aussi quelques avions de voltige.

FUN-FLY DES PETITS-GROS DE KINGSTON

Le 16 août, le Kingston RC Club et le chapitre IMAA 217 ont organisé la 21e rencontre annuelle. Quelque 32 pilotes et leurs plus de 60 maquettes ont participé. La meilleure chose qui en soit ressortie, c'est que c'est l'un des rares rassemblements qui n'ait pas été gêné par la pluie! Oui, nous avons eu droit à deux splendides journées sans pluie et tout le monde s'est amusé. Les pilotes sont arrivés du Connecticut, Barrie, Toronto et Ottawa et se sont joints aux membres du merveilleux club-hôte de Kingston.

QU'EST-CE CES PETITS-GROS?

Sporadiquement au cours des années, nous devons nous rappeler de ce que sont

suite à la page 87

Wrapping up the Arnprior Rally of Giants – thanks to all the volunteers!

Now that we've all recovered from the big event, we can reflect on one of the best achievements of the four-day event – the help from over 40 volunteers from clubs in the zone who came out and made this successful. All of the 108 pilots who attended all commented on the cooperation and effort made by the volunteers. These hard working members ran registration, conducted safety checks on all the aircraft, monitored the radio frequencies and impound, controlled the flight line as well as all the other many chores that came up. This resulted in a safe and enjoyable event by everyone. A big 'attaboy' to all the volunteers.

ACCOMMODATING 3D FLYING AT EVENTS

One of the hot topics at most Giant events across the country is the mix of 3D flying along with the flying of sport or scale models at the same time on a flightline. One of the solutions that seems to have worked is the 20-second Rule. Normally, everyone flies in a racetrack pattern. If a 3D flyer wants to do his hovering, harriers, torque rolls etc. at center stage then if he's alone on the flightline, then he can continue to 'do-his-3D thing'. However as soon as there's someone else flying in the pattern then he has only 20 seconds in center stage then he must depart and join the pattern. This then frees up the circuit for other who want to do their fly-by etc. It also means that if the other flyer in the pattern sees the 3D in progress he knows that the line will be free on the next pass.

This 20-second rule has been used at several events over the past three seasons at giant events and it works! More important is that the scale flyers and the 3D flyers both find it a better way to accom-



Tim Adams starts up his beautiful Beech 18 at the Binghampton Aeros 25th annual giant event. Just one of the many planes that make a road trip worthwhile! / Tim Adams fait démarrer son magnifique Beech 18 lors du 25e rassemblement annuel du Club Aeros de Binghampton (état de New York). Ce n'est là qu'une seule des maquettes qui font en sorte que ça vaut la peine d'effectuer une expédition pour aller voir de tels chefs-d'œuvre!

modate their style of having fun.

YOU'VE GOTTA GET OUT MORE!

In attending various meets both here in Canada and the U.S. a common complaint amongst organizers is that it's getting harder to get people to travel to out-of-town events. It's as if some modelers suffer from a form of agoraphobia or a fear of going to other events beyond the club's home field. Well, you've heard me go on about this before but it bears repeating. You can learn more about our hobby than through any other means by attending events out of your home ground.

The special attraction for giant scale events is seeing a different variety of models and ways that clubs operate. This was especially true of a recent trip several of us took to Binghampton, NY to attend the 25th annual IMAA Giant Fly-In. What a variety of models were represented, especially the warbirds! There were over a dozen WWI types and twenty or so WWII models, as well as the mix of 30% Cubs, jets and Classic era scale planes. Of course, there were also the pattern planes to round things off a bit.

KINGSTON IMAA GIANT FUN FLY

On August 16th the Kingston RC Club and IMAA Chapter 217 ran their 21st annual event. There were 32 pilots and over 60 models participating. The best of all was that it was one of the few events this summer that was rain-free! Yes, two great days of sunshine was enjoyed by all. Pilots came from Connecticut, Barrie, Toronto and Ottawa to join the Kingston members who were great hosts.

WHAT IS GIANT SCALE?

Every few years, it's good to remind ourselves what constitutes Giant Scale. Originally, it was called Mammoth Scale but this had a rather prehistoric connotation and was changed to Giant Scale in the early 1990s. The Giant Scale interest group in MAAC was patterned after the International Miniature Aircraft Association (IMAA). The key factor was that it was a non-competitive event designed for large model aircraft. To qualify for participation in these events, the models had to have a minimum wingspan of 80" for monoplanes and 60" for biplanes. A "true scale" of 1/4 size or larger was also accepted. Soon jets wanted in and they had to have a combined wingspan and fuselage length of 150 inches. Recent-

continued on page 86

S'il y a une chose au sujet du vol d'hélicoptères, c'est que plusieurs événements sont organisés au cours d'un été, si bien qu'il est aisé d'en choisir et d'y participer. J'encourage fortement les nouveaux venus et les pilotes intermédiaires à se rendre à l'un d'entre eux puisque ils en apprendront beaucoup uniquement en se présentant et en posant des questions à n'importe qui parmi les pilotes plus expérimentés. La plupart d'entre eux sont bien heureux de pouvoir répondre aux questions et de donner un coup de main à ajuster une machine.

Pendant la même fin de semaine que celle de l'ERCHA à Edmonton, le championnat XFC Extreme Flight (tant pour les avions que pour les hélicoptères) se déroulait au terrain de l'AMA, à Muncie (Indiana). Deux des meilleurs pilotes au Canada se sont classés parmi les dix meilleurs. Colin Bell a ravi la quatrième place tandis que Scott Gray suivait tout juste derrière, au cinquième rang. Félicitations à vous... et beau travail!

Je sais qu'un rassemblement d'hélicoptères a eu lieu à Hamilton (Ontario) au début du mois de juillet mais jusqu'à maintenant, personne ne m'a envoyé de quelconques renseignements. Si quelqu'un se donnait la peine d'écrire un bref compte rendu et de m'envoyer des photos, il me ferait plaisir d'inclure le tout dans la prochaine chronique. La même consigne prévaut pour tout autre rassemblement d'hélico auquel je n'ai pu me rendre. Malheureusement, pour la première fois depuis sa création, je n'ai pu me rendre au rassemblement du Club KORC au cours de la première fin de semaine d'août. Il me fera plaisir d'inclure quelque chose si quelqu'un m'en expédie. Veuillez m'écrire au pnoel@dccnet.com.

J'ai réussi à me rendre une fois de plus au concours du Club RCFBC de Surrey, les 12 et 13 juillet. La météo était parfaite, ce qui a donné comme résultat que les 34 pilotes inscrits ont effectué plusieurs vols. Comme d'habitude, le vol de nuit du samedi a été très populaire et plusieurs y sont soit demeurés jusque tard en soirée, soit revenus après avoir mangé.

Encore cette année, Al Tamosiunas, Brian Weekly et leur équipe de Victoria ont organisé un superbe événement, suivi d'un bon bifteck le samedi soir. Miroslav, Alvin, Randy, Mark et Shawn ont décrit

bien des séquences dans le ciel et ont littéralement tondu la pelouse. Cela valait amplement le billet du traversier.

Le vendredi 8 août, j'ai consigné mon Swift 550E bien emballé à bord d'un vol de Westjet et suis arrivé à Ottawa afin de participer au troisième ralliement d'hélicoptères des Stetson Flyers. Nick Di Biase, Shawn Ireland, Eric Dainty et plusieurs autres adeptes nous ont offert de très bons spectacles. J'ai remarqué une présence accrue de copies volantes, cette année. Comme toujours, Richard Robichaud du magasin de passe-temps Discount Hobbies (d'Orléans) a été tout un hôte. Les côtes de porc au barbecue chez lui le samedi soir ont été très populaires.

La fin de semaine d'ensuite, il y avait le spectacle aérien de Victoria. Chaque année, les organisateurs invitent un certain nombre de pilotes d'hélicoptère afin de divertir entre les cases horaires des maquettes conventionnelles. C'était frappant à quel point les prouesses du FunKey Bell 222 électrique de Shawn Lammer et le plus petit Swift A109 (un kit de Century) de Randy Champaign avaient un air et un son de réalisme pendant leur performance. À d'autres moments, le FunKey A109 (au nitro, cette fois) de Shawn et le Schweizer 300 .30 à trois pales de Shawn, que pilotait Greg Jestico, ont diverti la foule. Une fois de plus cette année, Shawn a été sacré préféré du public après avoir effectué une démonstration de vol 3D à l'aide de son Synergy N9, mû par un YS .90. Le point fort du spectacle, cependant, c'était Quique Somenzini qui a effectué plusieurs vols à l'aide de plusieurs grosses maquettes; il nous arrivait fraîchement couronné lors du championnat XFC. Si vous consultez les deux liens mentionnés dans le texte original en anglais, vous pourrez vous rendre à deux extraits de Youtube.

Le lendemain, samedi 23 août, je me suis rendu au Fun-fly électrique de Chilliwack avec mon Swift 550, mon Swift 16 et avec un Swift RTF, sa première apparition publique. D'autres pilotes avaient apporté un hélico électrique : George Miller avait son T600N et Glenn Peden avait apporté un 450. Même si mon intérêt principal est l'hélicoptère, je peux certainement apprécier les efforts que déploient d'autres modélistes à assembler

et à piloter des avions uniques. Chaque année, je ne cesse de m'émerveiller devant la gamme si complète d'avions électriques que font voler leur propriétaire, du micro-avion à de véritables petits-gros. J'ai admiré le quadrimoteur DH84 Express d'Ivan Pettigrew, un appareil qui a été le prédécesseur du réputé de Havilland Dragon rapide, un bimoteur, celui-là.

Je terminerai ma chronique avec un petit conseil technique, cette fois sur la façon d'ajuster les gyroscopes de tenue de cap. Ces appareils fonctionneront de façon optimale si vous établissez les raccords de tringlerie en premier pour ensuite effectuer l'ajustage mécanique en ajustant la longueur de la tige-poussoir... et non pas en utilisant le bouton d'ajustage fin (trim) sur votre émetteur pendant que vous vous trouvez en mode taux de tangage (yaw rate). Ainsi, vous pourrez faire du surplace sans dériver sur le côté. ✈

Vol libre intérieur

suite de la page 56

un hydravion Curry Wot) et le lancer de masse des maquettes de la Deuxième Guerre mondiale (grâce à un Mustang). Jack McGillivray a remporté la palme chez les maquettes de production civile moderne grâce à un Found 100 et est arrivé deuxième au sein de la catégorie Dime Scale.

"Il existe une possibilité aussi réelle que malheureuse que nous perdions ce lieu de vol intérieur d'ici quelques années. Nous savons tous que les déplacements coûtent de plus en plus cher et c'est aussi le cas lorsque arrive le temps de louer un tel édifice. Personnellement, je traite cette semaine comme étant des vacances et, comparé aux autres vacances, c'est une vraie aubaine. Si le vol libre intérieur vous intéresse, passez quelques jours au Tennessee. Vous ne le regretterez pas."

J'aimerais remercier John de m'avoir soumis ce compte rendu écrit à la main et je m'excuse d'avoir été obligé d'en éditer quelques bouts. Au moment de le transcrire à l'ordinateur, je me suis aperçu qu'il serait un peu trop long pour les besoins de la chronique. J'espère ne pas l'avoir trop modifié.

Rappelez-vous que j'ai toujours besoin de matériel afin d'alimenter cette chronique. ✈

One thing about R/C heli flying is that there are a lot of interesting events one can attend throughout the summer. I strongly encourage newbies and intermediate flyers to attend these events as there is a lot to be learned just by being there and asking questions to any of the more knowledgeable people in attendance. Most modellers are more than happy to answer questions and to help others with their set-ups.

On the same weekend as the ERCHA event in Edmonton was the XFC Extreme Flight Championships (both airplane and helicopters) held at the AMA site in Muncie, Indiana. Two of Canada's best placed among the top ten. Colin Bell took fourth place and Scott Gray took fifth. Congratulations you two for a job very well done.

I know there was a heli event organized in Hamilton (Ontario) at the beginning of July but to date I have not received any info on it. If anyone wants to write a brief summary and send me some pictures I will include it in the next issue – the same goes for any heli events I couldn't make it to. Unfortunately, for the first time since its inception, I was not able to make the KORC heli event on the first weekend of August, so if anyone wants to send me pictures and a brief summary, I would be glad to get that in

a subsequent issue. You can e-mail me at pnoel@dccnet.com.

I was able to attend the RCFBC event again in Surrey on July 12th and 13th. The weather was perfect, resulting in a lot of flying by the 34 registered pilots. As usual, the night flying on Saturday night was a big hit, as many stayed late or came back after dinner for it.

Again this year, Al Tamosiunas, Brian Weekly and their crew from Victoria hosted a great event with the usual superb steak dinner Saturday night. Miroslav, Alvin, Randy, Mark and Shawn where all burning up the sky and cutting the grass. Well worth the cost of the ferry ride.

Friday, August 8th had me and my Swift 550SE packed and on a Westjet flight to Ottawa for the third annual Stetson Flyers Heli Rally. There was some great flying by Nick Di Biase, Shawn Ireland, Eric Dainty and a number of others. Of note was that this year saw a good number of scale helicopters. Again, Richard Robichaud, from Discount Hobbies in Orléans, proved to be an excellent host. The pork rib BBQ at his place, on Saturday evening, was again a big hit.

The following weekend was the annual Victoria Model Airshow. Every year, organizers invite a number of scale heli flyers to fill a few of the scale flight slots. The electric flights of Shawn Lammers' large electric-powered FunKey Bell 222, with some modified Century Falcon mechanics, and Randy Champaign's relatively smaller Century Swift A109 looked and sounded very realistic during their times at centre stage. At other times, Shawn and his nitro FunKey A109, with

Greg Jestico, flying Shawn's three-bladed .30 size Century Schweizer 300 did a great job entertaining the crowd. Also again this year, Shawn was a crowd favourite during his slotted 3D demos with his YS90-powered Synergy N9. Of course as always, the biggest hit were the flights of Quique Somenzini, using a number of different large aircraft, fresh from his win at the XFC. You can see some well-filmed youtube videos of it here:

<http://www.youtube.com/watch?v=k0HADIZI-cQ>
http://www.youtube.com/watch?v=VMR1w_3Xj70

On the following Saturday, August 23th, I went out to the Chilliwack electric Fun Fly for some electric flying with my Swift 550, Swift 16 and for the first time in public, the just-released Swift RTF. Other electric helis flown were the T600N by George Miller and a 450 by Glenn Peden. Though my main interest is helicopters, I also appreciate the efforts of those who can build and fly unique airplanes well. Every year I come away very impressed by the many different types of aircraft these electric fliers build and fly from micro on up to big giant scale, including Ian Pettiigrew's four-engine DH84 Express, which was the predecessor to the more famous twin-engine deHavilland Rapide.

I will again close with a little tip, this time on setting heading hold gyros. You will find they will perform at their best if the linkage is first set and trimmed mechanically, by adjusting the length of the control rod, not by using the trim on the transmitter while in the yaw rate mode, such that it will hover with no drift. ✈

Indoor Free Flight From page 57
Gillivray won Modern Civilian Production with a Found 100 and was second in Dime scale.

"It is an unfortunate possibility that we could lose this site for Indoor within a few years. We realize the travel costs are getting high, but so is the expense of renting such a fabulous building. I treat it as a week's holiday and compared with other holidays, it is a bargain. If you are interested in Indoor Free Flight, fly Tennessee, you will never be sorry."

I would like to thank John for this hand-written report and apologize for trimming it down a little when I entered it in the computer as it was a little too long for the publishing limits. I hope I did not alter his text too much.

Remember I always need material for this column. ✈



DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

N'oubliez pas de renouveler votre adhésion au MAAC!

To receive your 2008 Early Bird Crest the MAAC office must receive your Membership Form and dues by November 30th.

Pour faire en sorte que vous receviez votre écusson 'early bird' 2008 votre formulaire de renouvellement du MAAC et votre cotisation doivent parvenir au siège du MAAC d'ici le 30 novembre.

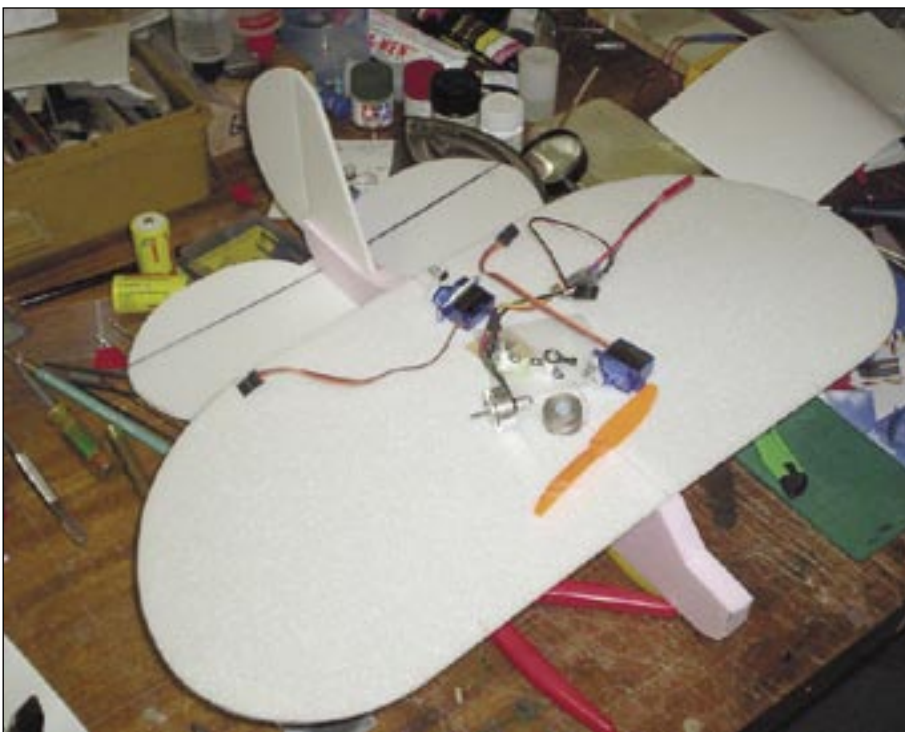
Ah, glorieuse saison de l'automne! Pensez-y, bientôt, les activités de vol intérieur RC reprendront et je sais que les clubs concernés m'enverront leur liste d'activités sous peu...du moins, je l'espère!

Avant que je n'entame cette prochaine chronique, j'aimerais faire remarquer que dans le numéro d'août de Model Aviation Canada, les dates se rapportant aux activités de la London Indoor Flyers Troupe étaient erronés. L'erreur est probablement la mienne mais voici la mise à jour. À compter du 8 novembre, les activités reprendront dans le gymnase du Fanshawe College. De nouvelles heures de rencontre ont été prévues et, de plus, les pilotes pourront faire voler des maquettes le dimanche après-midi entre 13 heures et 15 heures. Inscrivez cela à vos calendriers dès maintenant.

Les dates suivantes ont été réservées à la saison 2008-2009 : 9 novembre, 14 décembre, 11 janvier, 8 février, 15 mars et 5 avril (cette dernière rencontre au cas où il y aurait encore de la neige au sol à l'extérieur).

J'étais très occupé ces derniers mois à construire de nouvelles maquettes pour le vol intérieur. J'ensuis rendu aux copies volantes de profil (Profile Scale) maintenant. La première est un Navion. C'était un appareil civil de la fin des années 1940 et qu'a aussi utilisé la USAF pour l'entraînement. La motorisation sera assurée par un moteur de 7 mm et par une boîte de réduction de BSD Micro RC Products. Une pile Li-po de 130 mAh assurera l'alimentation. Naturellement, la construction fait appel à de la mousse en feuille. Le Navion sera construit à l'aide de panneaux artistiques de chez Michael's Craft Store dont l'épaisseur aura été réduite à 4 mm après avoir trempé le panneau dans l'eau afin d'en arracher le fond de carton. Des panneaux de mousse de 2 mm et de 3 mm feront l'affaire pour l'empennage. L'envergure est de 15 pouces et j'ai utilisé un plan agrandi d'un design de Randy Randolph, en bâtonnets et papier de riz, une maquette qui a été publiée en août 2003 de la revue Flying Models.

Ces maquettes vieux style conviennent parfaitement au vol intérieur RC, si vous les agrandissez un peu, en autant que la vitesse ne soit pas votre critère primor-



The DartCub as a work in progress. / Le DartCub, un design toujours en évolution.

dial. J'entends aussi construire le Ballerina, une maquette rappelant le Cosmic Wind; c'est un design de A.A. Lidberg datant de quelques années déjà. Je voudrais aussi assembler un avion classique s'il en est un, le Piper J3 Cub.

Toutes ces maquettes seraient mûes par le moteur de 7 mm (orange) ainsi que par la boîte de réduction que j'ai mentionnée. Plusieurs micro-récepteurs sont maintenant disponibles sur le marché et des actuateurs servent maintenant au gouvernail de direction et à l'élévateur. Jetez un coup d'œil aux produits de BSD Micro RC pour obtenir de plus ample détails.

Avis aux invétérés des moteurs de type outrunner : toute une gamme de nouveaux moteurs est maintenant disponible. Jetez un coup d'œil à Lazertoyz en Ohio chez Bob Selman, au Missouri. Leur site Web se trouve aisément. Pourquoi n'en ai-je pas dressé une liste? Il me faudrait trop d'espace. Vous n'avez qu'à effectuer une recherche sommaire et vous verrez ce que je veux dire.

Avant que je l'oublie, vous devriez voir les systèmes de 2.4 GHZ de Plantraco à l'intention des pilotes de vol intérieur ai-

nsi que les minuscules qu'ils vendent. Ce sont des produits canadiens! J'ai reçu un courriel de Mark Betuzzi, de la Colombie-Britannique et il m'a parlé des activités de vol intérieur dans son coin de pays. Mark recherchait aussi une maquette qui ferait l'affaire et je me suis empressé de lui conseiller le Dart, un design qu'avait conçu un autre Britanno-Colombien, Frank Weaver.

Ces maquettes peuvent être construites avec une envergure de 15 à 20 pouces sur des moteurs de type outrunner (les moteurs avec armature aussi) et ils sont vraiment chouettes pour le vol intérieur. Assemblées à l'aide de mousse EPP, vous n'avez qu'à vous servir d'un peu de colle chaude et d'un couteau bien affûté et vous pouvez en concevoir une, en découper les composantes et la faire voler le lendemain... Ça, c'est s'organiser afin de voler rapidement. Vous devriez l'essayer.

Eh bien, ce sera tout puisque je n'ai rien d'autre. Je crois bien que je terminerai en vous recommandant de voler en toute sécurité, surtout à gauche, silencieusement et de vous amuser... C'est ce que je fais! ✈

Fall, glorious fall. Just think, indoor RC activities will be starting soon and I know all you indoor RC clubs will be sending me your indoor activities list shortly - at least I hope so!

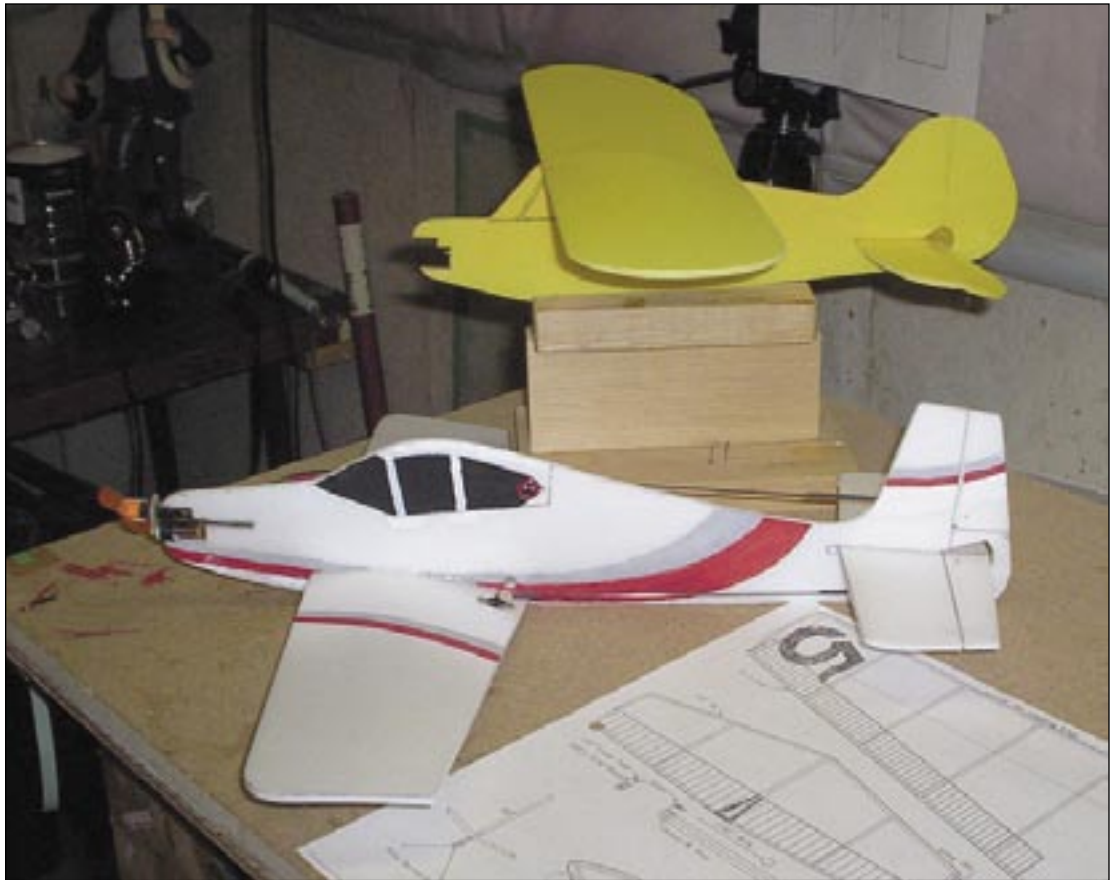
One thing before I begin this next article. In the August issue of Model Aviation Canada, the London Indoor Flyers Troupe, dates were published wrong. Probably my mistake, but here's the up-to-date listings for their activities.

Starting November 9th, 2008, activities will once again be held at the Fanshawe College gym. New times have been set up and this year they will be flying Sunday afternoons, 1 p.m. to 3 p.m., so mark you calendars now. LIFT indoor RC starts again.

The following dates have been set for the new season, November 9, December 14, January 11, February 8, March 15 and April 5, should the weather still be snowy outdoors.

I have been busy over the last couple of months building new indoor flyers. Profile scale now! First one is the Navion. A civilian aircraft from the late 40s and also used by the USAF as a trainer. Power will be the 7mm motor and gearbox from BSD Micro RC products. A 130mAh Lipo will power it. Naturally, foam is used and this one is the art board from Michaels craft store, 4mm after you soak it in water to peel the card coating from it. Board of 2mm and 3mm will be used for tail feathers and wing. The wingspan is 15" and the plan I used is enlarged from a Randy Randolph design, stick and tissue, from the August 2003 Flying Models magazine.

These stick and tissue models, enlarged a little, make perfect indoor scale models where speed is not a necessity,



My stable of indoor planes: Navion, Piper Cub J3, and a DartCub, miniaturized of course. / Mon écurie d'avions pour le vol intérieur : le Navion, le Piper J3 Cub et un DartCub, miniaturisé, bien sûr.

but helpful, when you need it.

Two other models I'm planning on building are the Ballerina, a Cosmic Wind model designed by A.A. Lidberg a few years back and naturally, a real old timer, and good flyer, the Piper Cub J3.

Again, all models will use the 7mm pager motor (orange) and the gearbox I mentioned above. There are plenty of micro receivers now on the market, and newer actuators to power rudder and elevator. Check out BSD Micro RC for further details.

For those of you who are die-hard outrunner fans a whole new bunch of smaller outrunners are plentiful. Again, check out Lazertoyz in Ohio or Bob Selman in Missouri. Their websites are easy to find. Why don't I list some of them? Well, I'd need too much space to note all of them, just check out the various websites and you'll see what I mean.

Before I forget to mention it, you

should check out Plantraco's new 2.4 Ghz radio systems for indoor flyers, and all the wee ones they carry. They're Canadian, eh!

I received an e-mail from Mark Betuzzi of BC telling me of their planned indoor activities for the coming season. Mark was also looking for different models for this and, naturally, I told him about my Dart, a design by Frank Weaver who is also from BC.

These things, made anywhere from 15" up to 20" wingspan, on outrunners, (yes, you can use the brushed motors too), are the best thing for our indoor activities. Made of the EPP foam, hot melt glue gun, a sharp knife, you can design one, cut it out, glue it together and be flying the next day. Talk about shock flying, wow, try one.

Well, since I don't have anything more at this time, I guess it's "Fly safely, mostly left, quietly and enjoy.. I do! ✈

Malheureusement, j'ai manqué la date de tombée des articles pour le mois d'août. Avis aux intéressés, cette chronique que j'avais rédigée, je l'ai postée au forum de discussion du site Web RCCanada. Cette fois, je vous offre un compte rendu du rassemblement printanier Jets Over Leamington, qu'a rédigé Peter Doupnik.

JETS OVER LEAMINGTON 2008

Par Peter Doupnik

"Le troisième rassemblement annuel Jets Over Leamington a attiré 16 pilotes en provenance de l'Ontario, du Québec et du Manitoba. Quelque 35 jets étaient de la partie, des maquettes à hélice aux électriques, en passant par les appareils à turbine. Les Sun Parlor R/C Flyers de Windsor en étaient les hôtes à l'aéroport de Leamington.

"Puisque c'était le premier rassemblement de l'année dans l'Est du pays, plusieurs pilotes ont profité des trois jours et ont effectué un vol le vendredi afin d'obtenir la permission de prendre part au rassemblement, avant que le public ne vienne voir les avions les samedi et dimanche. Nous avons couronné un nouveau pilote au sein de notre discipline grâce à son vol obligatoire, exécuté à l'aide de son Kangaroo. Bravo, Scott Bailey!

"Plusieurs prix de présence ont été offerts par Robart Manufacturing, Ontario Adhesives, Altecure R/C, Action Hobbies, Model Aviation Products, Canadian Tire (succursale de Listowel), l'hôtel Days Inn (de Leamington) et Bruce Savile.

"Parmi les points forts de la rencontre, notons Jim Brown qui a exécuté ses célèbres passes en rase-mottes. Paul Souza a effectué un très beau vol à l'aide de son Kangaroo. Jeff Decalue, le petit nouveau de l'année dernière, est arrivé avec une remorque remplie de sept jets prêts à voler! John Wiebe a piloté un F16 électrique de type ducted fan, un produit de Tam Jets. Ce que cet avion était rapide! J'étais triste pour Chris Trump qui a endommagé deux jets de Bob Violet Mod-



Scott Bailey with his Kangaroo. / Scott Bailey et son Kangaroo.

els (BVM) en raison des turbines qui ont calé (flame out). Il a bien encaissé le choc et nous reviendra, l'année prochaine. J'ai aussi été témoin d'atterrissages sans moteur (les fameux dead sticks). Pour une raison quelconque, les turbines fonctionnent toujours mieux lorsque les pilotes y ont mis du carburant. (Je souris très jaune.)

"Plusieurs pilotes ont profité du fait qu'un radar était sur place, le samedi. C'était intéressant de constater que la plupart des maquettes ont volé à une vitesse moyenne de 150 milles à l'heure. Quant à la passe la plus lente, elle a volé à 27 milles à l'heure.

"Les organisateurs ont préparé un souper formel et une exposition à l'hôtel Days Inn de Leamington. Nous y avons entendu les histoires exagérées et les mensonges habituels. La nourriture et le divertissement étaient excellents. C'était chouette de voir plusieurs pilotes qui avaient amené leur famille avec eux. Plusieurs attractions de type familial les ont contentés.

"Le samedi, la séance de vol a été interrompue en raison de vents de travers élevés, si bien que nous avons accepté quelques consommations, gracieusément de RC Pete. Jim Brown, Angus McDonald et Peter Doupnik ont fourni un peu de divertissement par le biais d'histoires! Le dimanche, le météo était parfaite et plusieurs vols ont été accomplis.

(N.D.L.R. : Vous verrez dans le texte original en anglais quelques statistiques relativement à la motorisation et au type de maquettes que l'on retrouvait à Leamington.)

"J'aimerais remercier Paul Souza et sa famille ainsi que l'équipe des Sun Parlor R/C Flyers d'avoir assuré le succès de la rencontre. Nous avons bien hâte de revoir nos amis lors de l'édition 2009." ✈



Jeff Decalue with his impressive F-18 Super Hornet. / Jeff Decalue et son impressionnant F-18 Super Hornet.

Unfortunately, I missed the submission deadline for the August issue. That article is posted on RCCanada in the Jet forum for those who missed it. This month, we have coverage of the Spring Jets Over Leamington event, compliments of Peter Douppnik.

JETS OVER LEAMINGTON 2008

By Peter Douppnik

"The Third Annual Jets Over Leamington event attracted 16 registered pilots from Ontario, Quebec and Manitoba. Some 35 jets were present, ranging from props to electrics and turbines. This event was hosted at the Leamington Airport by the Sun Parlor R/C Flyers from Windsor.

"Since this was the first jet event of the year in Eastern Canada, many pilots took advantage of the three days and flew off the mandatory restriction on Friday before the public viewing on Saturday & Sunday. A new jet pilot was crowned after successfully completing the mandatory flights on his Kangaroo. Way to go Scott Bailey!!

"Numerous raffle prizes were donated by; Robart Manufacturing, Ontario Adhesives, Altecure R/C, Action Hobbies, Model Aviation Products, Canadian Tire (Listowel), Days Inn (Leamington) and Bruce Savile.

"Some of the highlights were Jim Brown doing his famous low passes. Paul Sousa had a very nice flight on his Kangaroo. Jeff Decalue, the rookie from last year, brought along a trailer with seven



Steven Prang and his Dad with their F-117. / Steven Prang et son père avec leur F-117.

ready-to-fly jets! John Wiebe flew an electric ducted fan F16 made by Tam Jets. This jet was seriously fast. My heart went to Chris Trump who damaged two BVM jets due to turbines flaming out. He took it all in stride and will be back again next year. I also witnessed some dead stick landings, for some reason turbines run better when there is fuel on board. (grin)

"Many pilots took advantage of the radar equipment that was set up at the field on Saturday. It was interesting to see that most jets were flying in the 150 miles per hour range. Also the slowest fly-by was clocked at 27 miles per hour.

"A formal dinner and show was held

at Days Inn Leamington with the usual exaggerated stories and half-lies being told. The food and entertainment were great. It was interesting to see that many of the pilots brought their wives and children with them. There are many family attractions in the area to keep everyone happy.

"On Saturday, the flying was cut short due to stiff crosswinds so we had a couple of brews compliments of RC Pete. The entertainment was provided by Jim Brown, Angus McDonald and Peter Douppnik telling their stories, good times! On Sunday, the weather was great with many successful flights.

"Here are some statistics:

Turbines

Wren	7
Jet Cat	6
Behotec	4
RAM	3
Simjet	2
AMT	1
PST	1
Jet Central	1
Homebuilt	1

Airplanes

Sport	29
Scale	6

"I would like to thank Paul Sousa his family and the team from the Sun Parlor R/C Flyers who made this event a success. We look forward to seeing all our friends again next year." ✈



Peter Douppnik with his very classy-looking DV8R. / Peter Douppnik et son très beau DV8R.

ÉPREUVES CANADIENNES 2008 ET ÉPREUVES DE QUALIFICATION

Le Championnat mondial a lieu aux deux ans. Pendant les années "d'inactivité", nous organisons les épreuves de qualification. Cette année, le concours de Kawartha Lakes a été désigné comme étant les Épreuves canadiennes (NATS) de voltige et nous avons combiné les épreuves de qualification.

Comme c'est le cas pour tout concours, nous devons mener à bien quantité de préparatifs. Les travaux d'aménagement du terrain de vol ont débuté dès le mardi. Le terrain de Kawartha Lakes a été détremé cette année et je ne voulais certainement pas prendre de chance et m'apercevoir que le terrain n'était pas prêt. De la pluie était prévue pour plus tard au cours de la semaine et quelques-uns des concurrents arriveraient dès le mercredi. Grâce à Al Cordy et Peter Conquergood, nous avons installé les poteaux qui tiendraient les balises du centre et des extrémités. Plutôt que d'utiliser un grand ruban à mesurer, nous avons eu recours à la technologie GPS afin de localiser l'emplacement exact où devait être installé chaque balise. Les lignes du centre et de 60 degrés ont été placées approximativement sur le terrain, d'autant plus que nous devions couper l'herbe et passer le rouleau compresseur sur le terrain, le jeudi.

Après quelques semaines de temps plus sec et ensoleillé, l'apparence du terrain s'est améliorée. Al s'affairait à couper l'herbe et à passer le rouleau et il a réussi à couper l'herbe sur les 100 derniers pieds de la piste est-ouest, ce qu'il n'avait pas réussi à faire de tout l'été en raison de l'eau qui s'y était accumulée. Lors de sa deuxième passe, j'ai tout de même été obligé de le pousser. Après avoir ajusté les balises et peint des lignes, j'étais satisfait de la disposition du terrain et les séances de pratique ont débuté le jeudi avec le contingent de l'Ouest, Dave Reaville, Mark Byrne et Dan Venables.

Le vendredi matin, le terrain s'est retrouvé sous des averses de pluie mais il était tout de même en bon état. Le ciel s'est dégagé en après-midi et les vols de pratique ont repris. Chad Northeast, Ivan Kristensen, Xavier Mouraux, Paul Hepworth et Dezso Vaghy sont arrivés et se



Team Chariandy: Ten-year old Ethan Chariandy flew his first contest in sportsman class while his father Colin took part in the Team Trials. / Équipe Chariandy. Ethan (âgé de dix ans) a piloté lors de son tout premier concours au sein de la catégorie Sportsman tandis que son père, Colin, participait aux Épreuves de qualification d'équipe.

sont immédiatement livrés à de tels vols de pratique.

Lorsque nous nous sommes rendus au terrain le samedi matin, nous nous sommes aperçus pourquoi il avait été nommé Kawartha Lakes. Le mauvais temps du vendredi soir nous a laissé de grandes flaques d'eau sur la piste, ce qui nous a fait changer de chaussures, toutes les unes plus originales que les autres.

Lors d'un briefing des pilotes, deux explications ont été fournies relativement aux règlements, des règlements qui avaient été stipulés en cours de semaine lors du championnat européen. Bob Hudson, le directeur de la zone Sud-est, a souhaité la bienvenue aux 29 pilotes et la compétition a débuté.

Le premier jour, nous avons presque accompli quatre rondes jusqu'à 17 h 30 et un contingent assez important est allé manger à Peterborough.

Le dimanche, un épais brouillard enveloppait le terrain de vol mais il s'est retiré en milieu de matinée. Les vols ont repris et nous avons terminé en milieu d'après-midi. La concurrence était féroce et les trois premières places n'ont pu être décidées avant les toutes dernières rondes. Je remercie Bill Dick d'avoir travaillé d'arrache-pied au pointage. C'était un emploi à temps plein, compte tenu du nombre élevé de participants.

Au sein de la catégorie Sportsman,

nous avons accueilli quatre concurrents (sur un total de six) qui en étaient à leur toute première compétition. Deux d'entre eux ont même ravi une place parmi les trois premières : Phil Stang (première place), Ethan Chariandy (deuxième place) et Gerard Baron (troisième place).

Au sein de la catégorie Intermediaire, nous avons accueilli cinq pilotes, mais deux se sont retirés en raison de problèmes de maquette. Scott McNaught est arrivé premier; Bert Armstrong a ravi la deuxième place tandis que Spencer Grey s'est emparé de la troisième place.

En catégorie Advanced, nous comptons trois pilotes qui ont tous remporté au moins une ronde. Il s'agit de Bev Cowell (première place), Ross Erwin (deuxième place) et Jim Eichenberg (troisième place).

Au sein de la catégorie Masters, les pilotes se sont livrés une chaude lutte et deux d'entre eux ont chacun remporté trois rondes. Steve Miller est arrivé bon premier, Ken Velez a terminé deuxième et Tim Pasco a obtenu la troisième place.

Au sein de la catégorie P09 de la Fédération aéronautique internationale (FAI), nous comptons 12 pilotes et nous avons accueilli le vétéran Ivan Kristensen. Chad Northeast a ravi la palme, suivi de M. Kristensen et de Dezso Vaghy.

suite à la page 87

2008 CANADIAN NATIONALS AND TEAM TRIALS

The World Championships are held every two years. In the "off" years, we hold the team trials. This year, the Kawartha Lakes contest was designated as the Pattern Nats and we combined the team trials with the event.

With any contest, there is a lot of preparation. Work setting up the field started on Tuesday. The Kawartha Lakes field has been very wet this year and I did not want to take any chances on the field not being ready. There was some rain predicted later on in the week and some of the contestants would be arriving on Wednesday. With the help of Al Cordy and Peter Conquergood, the T-bar posts were pounded into the ground that would hold the center and end markers. Rather than use a measuring tape a handheld GPS was used to locate the marker positions. The center and 60 degree lines were roughed in on the field as it would be cut and rolled on Thursday.

After a couple of weeks of sunny dry weather, the field was starting to look good. Al had been cutting and rolling and was actually able to cut the last 100 feet of the east-west runway that had been too wet to cut most of the summer. On the second pass to cut the grass shorter, I ended up having to push him out. After some end marker realignment and line painting, I was happy with the field layout and practice started on Thursday with the Western contingent of Dave Reaville, Mark Byrne and Dan Venables.

Friday morning brought light showers, but the field was not too bad and the sky cleared up in the afternoon for practice to resume. Chad Northeast, Ivan Kristensen, Xavier Mouraux, Paul Hepworth and Dezso Vaghy arrived to get in their practice flights.

When we got to the field on Saturday morning, we discovered that it was aptly named Kawartha Lakes. The storm that blew through late Friday night left many large puddles on the runways, and made for some interesting choices in footwear.

At a brief pilots' meeting, two rule clarifications were announced that had come earlier in the week from the European Championships. Bob Hudson, SE Zone Director, greeted the 29 pilots and the competition began.



Team Canada 2009. From l. to r.: Xavier Mouraux (alternate) Dezso Vaghy, Chad Northeast, Dan Venables. / Équipe Canada 2009. De g. à dr. : Xavier Mouraux (remplaçant), Dezso Vaghy, Chad Northeast et Dan Venables.

On the first day, we managed to fly almost four rounds for everyone by 5:30 p.m. and a large group headed out for dinner in Peterborough.

On Sunday, we were met with thick fog that burned off by mid-morning. Flying resumed and we were able to finish by mid-afternoon. The competition was very close and the top three winners for all classes could not be decided until the last rounds were flown. I must thank Bill Dick for all his hard work doing the scoring. With such a large turn-out it was a full-time job.

In Sportsman, we had four first-time competitors for a total of six. Two of them managed to land top three finishes: First - Phil Stang, Second - Ethan Charriandy, Third - Gerard Baron.

In Intermediate we had five pilots, although two had to withdraw with aircraft problems: First - Scott McNaught, Second - Bert Armstrong, Third - Spencer Grey.

In Advanced we had three pilots with all three winning at least one round. First - Bev Cowell, Second - Ross Erwin, Third - Jim Eichenberg.

In Masters we had a tight race with two pilots winning three rounds each. First - Steve Miller, Second - Ken Velez, Third - Tim Pascoe.

In FAI (schedule P09), we had 12 pilots and welcomed back long-time competitor Ivan Kristensen. First - Chad Northeast, Second - Ivan Kristensen, Third - Dezso Vaghy.

After the awards were presented, many of the pilots taking part in the team trials were able to practice a few rounds of schedule F09 in preparation for the finals being held the following day.

On Monday morning, we were treated to a beautiful sunny day with hardly any wind. Ivan Kristensen did two demo flights for the judges and after a short judges' meeting, the planes were measured, glow planes were weighed prior to their first flight, and the flying for the eight pilots in the team trials started. All planes were sound-tested prior to flying and electric planes were weighed at the end of each flight. All but two planes were on 2.4 Ghz. Five Integrals, two Twisters and one Prestige were flown. The predominant engine was Plettenberg.

After the two rounds, it was quite evident that the scores were close. Because of this, all of the rounds from F09 were audited along with all the rounds of P09 for two competitors. The final scores were checked at least twice. There was a .28 difference in score between the third- and fourth-place finisher. I would like

continued on page 87

Bonjour amateurs de course,

Au moment où j'écris ce compte rendu, le district Canadian Prairie Pylon Racing vient de mettre un terme à son cinquième concours de la saison au Hub City Radio Control Club, à Saskatoon. Ce concours met un terme à la saison 2008. Un dernier concours se sera déroulé à Swift Current (Saskatchewan) mais les points accumulés lors de celui-ci iront au classement des pilotes pour la saison 2009.

John Gemmell d'Edmonton doit encore répertorier le pointage de cette saison pour chacun des pilotes mais il semble bien que Roy Andrassy de Calgary remportera la palme tant au sein de la catégorie Quickie 500 que la Q40 et qu'il sera consacré grand champion. Roy s'est une fois de plus distingué au sein du district et a pris part à de la compétition à Phoenix (Arizona) et lors des NATS américains à Muncie (Indiana). Si nous mettions autant de temps à pratiquer notre parcours et à nous livrer à de la compétition que Roy, nous nous serions aussi hissés au palmarès. Félicitations, Roy. Je suis las de publier votre photo dans les pages de cette revue, si bien que je ferais mieux d'accorder aussi une mention honorables à quelques autres pilotes.

Cecil Graval (de Calgary) et son fils James ont fait équipe, James agissant comme son observateur, lors de la course à Saskatoon, tant au sein de la catégorie Quickie que Q40. Cecil et James sont arrivés bons premiers dans les deux catégories et ont ravis les honneurs de la fin de semaine. Cecil a inscrit un chrono de 1:30 et quelques poussières aux commandes d'une maquette Miss Candace. Murray Hamula de Crossfield (Alberta) a réussi le chrono le plus rapide en Q40 avec 1:02:65, ce qui se situe très près du record national qu'a établi Roy. Murray pilotait aussi un Miss Candace, de H&M Racing.

Deux nouveaux pilotes ont tenté leur chance au sein de la catégorie Q40. Kevin Umbach (d'Edmonton) et Jeff Martin (de Saskatoon) ont procédé aux essais de leur avion respectif le samedi soir (et aussi en matinée, dimanche) afin de se préparer pour leur tout premier concours Q40. Ils étaient bien sûr nerveux, mais ils ont bien piloté et affichaient un large sourire par la suite. J'ai beaucoup aimé leur donner un coup de main à l'ajustage



Cecil Graval and son James Graval team up in Saskatoon at the Hub City Radio Control Club's RC pylon contest to take weekend top honors in Quickie 500 and Q40. James proudly displays his dad's Miss Candace Q40 racer built by H&M Racing and painted in Dago Red racing colors. / Cecil Graval et son fils James ont constitué un tandem à Saskatoon au cours des courses autour de pylônes qu'organisait le Hub City Radio Control Club. Ils ont récolté les honneurs en Quickie 500 et en Q40. James exhibe fièrement le Miss Candace (pour Q40) de son père, une construction de H&M Racing et portant la livrée de Dago Red. Photo: Alan Umbach

des maquettes et de leur équipement parce nous étions tous heureux d'accueillir de nouveaux visages en Q40. Je suis persuadé que je regretterai bientôt ma gentillesse parce que ces deux pilotes seront en train de me battre en compétition.

Toute cette testostérone mâle est diluée un tantinet par ma copine, Lana Costello. Lana agit en tant qu'observatrice lorsque je dispute une course de Quickie 500 et pour la première fois, nous avons fait équipe à Saskatoon dans le cadre d'une course Q40. Nous avons mis au point un système qui a raisonnablement bien fonctionné lors de quelques courses Quickie 500 en tant qu'équipe. Les épreuves de Q40 rehaussent encore le niveau de difficulté. Lana se débrouille très bien et l'important, c'est que nous nous amusons.

Je dois mentionner que Kevin Umbach prépare et entretient le site Web du

district. Il renferme des renseignements vraiment utiles relativement à la course de maquettes autour de pylônes, des résultats de courses, plusieurs photos croquées dans le vif de l'action ainsi que des extraits vidéo. Vous pouvez jeter un coup d'œil au <http://sites.google.com/site/cp-pradistrict3/home>.

Merci aussi à John Gemmell qui a agi à titre de président de la CPPRA au cours de cette saison et qui a soumis toutes les feuilles de pointage à la NMPRA aux fins de pointage total. Merci à tous les directeurs de concours et aux aides lors des courses, tous des gens qui ont travaillé d'arrache-pied afin d'accueillir l'une ou l'autre des courses auxquelles nous nous sommes rendus, cette année. Sans vous, nous n'aurions pu autant nous amuser.

Au plaisir de vous affronter dans les virages... ✈

Hello Race Fans.

As I write this, the Canadian Prairie Pylon Racing district just completed its fifth contest of the season at the Hub City Radio Control Club in Saskatoon. This contest pretty much wraps up the season for 2008. A final contest for the year will be held in Swift Current, Saskatchewan but the points for this contest will count toward each pilot's total for 2009.

John Gemmell of Edmonton has yet to tally the final points standings for this year but it looks like Roy Andrassy of Calgary will take top honors in both Quickie 500 and Q40 and as such will be declared the grand champion. Roy put up another strong season in our district and also competed in Phoenix, Arizona and at the US Nats in Muncie, Indiana. If we all did as many laps in practice and competition as Roy does we would be near the top as well. Congratulations Roy. I'm getting tired of publishing your mug in this magazine so I'll give some other guys honorable mention.

Cecil Graval and his son James from Calgary teamed up as pilot and caller at the Saskatoon race to put in a strong weekend of Quickie and Q40. Cecil and James finished first in both events and took top honors for the weekend. Cecil also posted a good time of 1:30 and change, flying his Miss Candace. Murray Hamula of Crossfield, Alberta captured fast time in Q40 with a 1:02.65, which is very close to beating Roy's national fast time record. Murray was also flying a Miss Candace from H&M Racing.

New to the Q40 scene were Kevin Umbach of Edmonton and Jeff Martin of Saskatoon. Both pilots tested their



Callers are poised prior to the drop of the start flag to launch their Quickie 500 RC pylon racers in Saskatoon at the Hub City Radio Control Club's annual contest. Quickie 500 racers have .40 sized motors, 500 square inches of wing area, and weigh 3.5 pounds. / Les observateurs sont fin prêts à larguer les maquettes de course Quickie 500 lorsque le drapeau du départ s'abaissent. Scène croquée à Saskatoon lors du concours annuel du Hub City Radio Control Club. Les Quickie 500 sont dotés d'un moteur de cylindrée .40, possèdent une surface alaire de 500 pouces carrés et pèsent 3,5 livres.

Photo: Randy Smith

planes Saturday evening (and even a little bit Sunday morning) to prepare themselves for their first Q40 contest ever. Understandably nervous, the guys flew really well and were smiles from ear to ear. I enjoyed helping Kevin and Jeff test their birds and work out the kinks of trimming and radio set up. It was a pleasure to see two new entries in Q40. I'm sure it won't be long before I regret it as they kick my butt somewhere on the race course in the near future.

All this male testosterone is being diluted somewhat by my girlfriend, Lana Costello. Lana is calling for me in the Quickie 500 event and, for the first time in Saskatoon for the Q40 event. It has taken a number of Quickie 500 contests to work out a system of calling and flying that works for us as a team. The Q40 event takes things to a more challenging level. Lana is doing great and the important part is that we are having fun.

I want to mention our racing district's website that has been prepared and managed by Kevin Umbach. It is full of really good information on RC pylon racing, detailed contest results, lots of great contest photos, and some video too. Visit our site at: <http://sites.google.com/site/cppradistrict3/home>.

Also, many thanks to John Gemmell for serving as president of the CPPRA this season and submitting all the contest results to the NMPRA for national points tally purposes. Thanks as well to all the contest directors and race course helpers who worked hard to host the race meets we all attended this year. Without you, we could not have the fun that we do.

See you in the corners... ✈

J'ai demandé à Peter Conquergood, directeur de concours à l'occasion des Épreuves canadiennes (NATS) de copies volantes, d'écrire quelque chose pour la chronique de ce mois-ci. Il m'a aussi fourni des photos. Je dois dire que le Kawartha Lakes Flying Club a préparé tout un événement malgré la météo. Je ne taris pas d'éloges à l'égard des dames qui se sont occupées de la nourriture et des rafraîchissements. Elles se sont dévouées à la tâche même lorsque la pluie tombait à verse. Parfois, nous ne songeons pas à remercier ces femmes qui nous appuient. Merci mesdames, merci beaucoup!

NATS DE COPIES VOLANTES

par Peter Conquergood

«Les Épreuves nationales de copies volantes du MAAC et le Kawartha Classic Scale ont eu lieu du 8 au 10 août 2008. Le championnat de copies volantes de la zone du Sud-est (Ontario) avait lieu en même, tout comme l'épreuve de qualification aux US Scalemasters et l'épreuve de qualification au Top Gun.

«Nous étions très heureux de constater la très bonne participation, compte tenu que le météorologue avait prévu du temps un peu moins clémente. Il y a eu suffisamment d'inscriptions pour faire en sorte qu'aucune catégorie n'a été combinée. Roly et Dianne Worsfold nous sont arrivés de la Colombie-Britannique. Nous avons accueilli 19 concurrents et des maquettes sensationnelles, d'une grande variété, d'ailleurs. Ces pilotes ont fait preuve de beaucoup d'adresse, ce qui a relevé encore davantage le calibre de la compétition.

«Malheureusement, ce secteur de l'Ontario a reçu beaucoup de pluie au cours des semaines qui ont précédé le concours et le terrain était détrempé. Des portions de la piste étaient spongieuses mais notre problème, c'était le stationnement puisque le terrain ferme était beaucoup plus petit qu'à l'accoutumée. Toutefois, tout le monde a coopéré et nous nous sommes arrangés.

«Le jugement statique s'est bien déroulé le vendredi mais il venait trop pour pouvoir effectuer des vols de pratique. Les juges au statique et à la portion vol ont pris leur travail au sérieux et s'en sont très bien acquittés. L'uniformité de leurs décisions était impressionnante.



Two flight lines in action: pilot Peter Conquergood and spotter Richard Esseltine in the foreground, pilot Walter Ernstberger and spotter Tom Russell in the background. The judges in view are Bruce Finley and Gerry Shaw. / Deux lignes de vol en action : le pilote Peter Conquergood et son observateur Richard Esseltine à l'avant, tandis que le pilote Walter Ernstberger et son observateur Tom Russell se trouvent plus loin. Les juges que l'on voit sont Bruce Finley et Gerry Shaw.

Nous avons apprécié leur effort, surtout qu'ils agissaient à titre bénévole. Les vols du samedi ont été interrompus à deux reprises en raison de la pluie et en fin de journée, une grosse tempête s'est abattue sur la région, ce qui nous a empêché de compléter les deux rondes de vol, même si nous avions mis deux lignes de vol en action. Le dimanche a débuté correctement mais une fois de plus, nous avons eu droit à quelques averses. Nous avons tout de même réussi à compléter trois rondes.

«Les Modélistes aéronautiques associés du Canada nous ont beaucoup appuyés et encouragés lors de la planification et pendant l'événement. Les photos du président Richard Barlow sont disponibles sur le site Web du MAAC, sous l'onglet des photos du président, au http://www.maac.ca/mcgal/main.php?g2_itemId=10030.

«La première place au sein de chacune des catégories va comme suit :

Fun Scale (novices) : Cody Moss avec son Piper J-3 Cub. Fun Scales (experts) : Dennis Pratt. Sports Scale : Tom Russell (Citabria Pro). Stand-off Scale : Jim Moss (Boeing B-17) Expert : Peter Conquergood (moi) (Piper PA-18 Super Cub)

Team (équipe) : Walter Ernstberger et Tom Russell (Fokker D-VII)

«Vous trouverez tous les détails entourant les résultats ainsi que des photos au site Web www.kawarthaclassicscale.com.

«Plusieurs commanditaires nous ont généreusement appuyés. Je pense précisément à Hobbies & Beyond (Lindsay), Lakefield Hobby and Game, Great Northern Models, Airtronics ainsi que Ontario Adhesives. En tant que directeur de concours, j'ai énormément apprécié l'appui que j'ai reçu de plusieurs membres de clubs, le bon travail des juges ainsi que la tolérance des spectateurs qui ont composé avec les conditions météo.»

Merci Peter et si je puis me permettre de changer de sujet, j'ai finalement réussi à entrer en contact avec les membres des Minden-Haliburton Fun Flyers au cours de vacances que j'ai passées à Minden, cet été. Ces types étaient vraiment sympathiques et ils m'ont invité à faire voler une maquette chez eux en prévision des NATS. En raison de la météo, je n'ai réussi à me pratiquer qu'à quelques brèves occasions. Merci à Wayne Coltman, Chad Skelding et aux autres qui m'ont ainsi réservé un tel accueil. ✈

I have asked Peter Conquergood, CD of the Scale Nats, to write the column for this month's magazine. He has also supplied a few pictures as well. I must say that the Kawartha Lakes Flying Club has put on a splendid event despite the weather. I just can't say enough about the ladies taking care of the food and drink. They stuck it out even when it was pouring rain. Sometimes, we don't thank these ladies who support us and our hobby enough. Thank you ladies, thank you very much.

SCALE NATS

by Peter Conquergood

"MAAC RC Scale Nationals / Kawartha Classic Scale was held August 8 through 10, 2008. This was also a South-east Ontario Zone Scale Championship, US Scalemasters Qualifier, and Top Gun Qualifier.

"We were pleased to have a good turnout given that the weatherman was predicting nasty stuff. There were enough entries in each class that we did not have to combine any. It was wonderful that Roly and Dianne Worsfold came all the way from BC. We had 19 competitors and some very high quality aircraft, with a good cross-section of aircraft types. Excellent piloting skills were demonstrated making this a challenging competition.

"Unfortunately, this area of Ontario received a lot of rain in the last few weeks and the field was very wet. Portions of the runways were soggy, but the big issue was parking, as the solid area was much smaller than normal for this time of year. However, everyone was cooperative and we managed ok.

"Static judging went smoothly on Friday, but it was too windy for much practice flying. The static and flight judges all took their tasks seriously and carried them off well. The consistency and qual-



Richard Esseltine's Cub undergoing static judging by judges Garney Gunn, Jim McIntyre and Barry Fletcher. / Le Cub de Richard Esseltine est soumis au regard scrutateur des juges Garney Gunn, Jim McIntyre et Barry Fletcher.

ity of the judging was impressive. We appreciated the efforts and time of the volunteer judges. Saturday's flying was interrupted twice by rain, and at the end of the day, a big storm came through, so we did not manage to complete the planned two full rounds of flying, even with two flight lines operating. Sunday started out ok, but again, a couple of showers came through. We got in enough flying that we completed three rounds

"We had great support and encouragement from MAAC in planning this event, and also during the event. President Richard Barlow's photos of our event are on the MAAC website, under the President's Photo Album. http://www.maac.ca/mcgal/main.php?g2_itemId=10030

"The First place in each category was as follows: Fun Scale – Novice – Cody Moss with his Piper J-3 Cub; Fun Scale – Expert – Dennis Pratt; Sportscale -Tom Russell with his Citabria Pro; Stand-off Scale – Jim Moss with his B-17; Expert - Peter Conquergood (me) with my Piper PA-18 Super Cub; Team – Walter Ernstberger and Tom Russell with their Fokker DVII. Detailed results and photo-

graphs are posted on the event website: www.kawarthaclassicscale.com

"A number of sponsors also generously contributed support. Specifically, Hobbies & Beyond in Lindsay, Lakefield Hobby and Game, Great Northern Models, Airtronics, and Ontario Adhesives. As CD, I greatly appreciated the support from so many club members, the consistency of the judging, and the tolerance of the competitors in putting up with the weather conditions."

Thanks Peter and on another note, while on vacation near Minden prior to attending the NATS, I finally made contact with the members of the Minden-Haliburton Fun Flyers, another nice bunch of people who invited me to use the field any time to practice for the NATS. Due to the weather, I was only able to fly there a couple of times. I would like to thank Wayne Coltman, Chad Skelding and the others who made me welcome at their field. ✈

ÉPREUVES NATIONALES 2008 D'ACROBATIE DE COPIES VOLANTES

par Lee Prevost

"Quel spectacle!

"Après plus d'une année de planification, les Épreuves nationales 2008 d'acrobatie de copies volantes ont été jugées par plusieurs comme étant les meilleures! Les directeurs de concours Craig Knight et moi-même (Lee Prevost) ainsi que le coordonnateur de concours Bob Hudson n'avons épargné aucun effort en préparant cet événement de trois jours au magnifique terrain des Cambrian RC Flyers d'Azilda (au nord de Sudbury), en Ontario. Le lien Web du club : www.cambrianrcflyers.ca.

"Les inscriptions ont atteint 52 pilotes du Québec et de l'Ontario répartis au sein de toutes les catégories, de Basic à Unlimited. Les catégories comptant le plus de pilotes étaient Basic, Sportsman et Unlimited, ce qui laisse présager que l'avenir de l'IMAC et de l'acrobatie de copies volantes sera bien beau!

"Les cérémonies d'ouverture ont mis en vedette le président du MAAC, Richard Barlow, le directeur de la zone Nord Ontario Kevin McGrath ainsi que le directeur régional du mouvement IMAC du Centre-Nord et président du comité de l'acrobatie de copies volantes du MAAC, Bob Hudson. Après l'hymne national, ces trois personnalités et les directeurs de concours ont procédé à la coupe du ruban afin de lancer les trois jours.

"Le terrain des Cambrian RC Flyers est, selon les dires du président du MAAC Richard Barlow, de calibre international et s'il a cette allure aujourd'hui, c'est que des personnes y ont mis beaucoup d'effort. Ces personnes comprennent le président du club, Grant MacKay, le vice-président Kent Fabbro, les membres Brian Wright, Gilbert Rowe, Fred Pella, Brendan Grace, John (Jean) Goddard et Dave Nicholls, qui ont passé des semaines entières à allonger la piste et le terrain de stationnement, à peindre, à ajouter des clôtures, à ajouter des citernes d'eau potable et quantité d'autres tâches. Superbe travail, les amis!

"Le vendredi, c'était la journée Pilotez-jusqu'à-ce-que-vous-n'en-puissiez-plus puisque Craig et moi voulions exécuter trois rondes entières au sein de

chacune des catégories. Avec l'aide de Brendan Grace et de Kevin McGrath à titre de coordonnateurs de ligne de vol, la première ronde est allée rondement. Ensuite, la pluie s'est abattue! Nous avons réussi à faire voler d'autres maquettes entre les averses, et ce, jusqu'à 17 heures, et nous avons annoncé la fin de la journée après deux rondes en toutes les catégories sauf Advanced et Intermediate.

"Ma femme Kathy a organisé un superbe souper italien au terrain. Grâce à l'apport de Mimi Knight, de Lisa MacKay, de Gilbert Rowe, de Rino Zorzi, de Kathy et Lindsay Grace, de Stella Wright et de plusieurs autres bénévoles, nous avons nourri plus de 80 personnes. Plusieurs ont d'ailleurs remarqué les pilotes québécois qui ont voulu manger avec un soupçon de classe. Ils avaient apporté de la véritable coutellerie et des coupes à vin. Quelle élégance!

"Le samedi, la météo s'était beaucoup améliorée et les vols ont repris dès 8 h 30 précises. La deuxième ronde pour les deux catégories laissées en plan a été entreprise, suivie de la troisième ronde de la catégorie Basic. Les pilotes ont ensuite exécuté la première ronde des séquences inconnues. Oui... la première ronde. Nous avons planifié deux rondes de séquences inconnues au cours des Épreuves nationales, ce qui est possible compte tenu des trois jours disponibles. Cependant, en raison de la pluie le vendredi, nous avons décidé plus tard que la deuxième ronde de séquences inconnues serait abandonnée le dimanche, ce qui nous a permis de nous détendre tous lors du banquet!

"Nous avons estimé le nombre de spectateurs à plus de 1 000! Les tâches de promotion de Don Huntington, l'un de nos membres, ont vraisemblablement fonctionné! Puisque le vent était de la partie, nous n'avons pas demandé aux pilotes d'exécuter la première ronde de Freestyle (style libre) mais un pilote, Nicolas Pinzon, a offert une routine qui nous a laissés bouche bée. En fin de journée, tous les pilotes au sein de toutes les catégories avaient accompli trois rondes de séquences connues et une ronde de séquence inconnue (les pilotes inscrits au sein de la catégorie Basic ont piloté pendant quatre rondes connues puisque nous ne leur imposons pas une séquence

inconnue).

"La salle de banquet était magnifique et les tables de prix débordaient grâce aux offrandes de plusieurs commanditaires. Le président Barlow a remis un prix spécial à Andrew Coholic... son intronisation au sein du Temple de la renommée du MAAC, en raison de ses nombreux accomplissements et plusieurs étaient aussi émus que lui.

"Ensuite, un prix spécial a été remis à Bob Hudson – le Bob Hudson Achievement Award for Canadian Scale Aerobatics. Ce sera une plaque perpétuelle, remise annuellement à un modéliste qui fait la promotion de l'acrobatie de copies volantes au Canada ou qui réalise des gestes exemplaires afin de faire avancer la discipline. Bob était logiquement le premier nom sur la liste!

"Après un succulent repas, les prix ont été remis aux nombreux bénévoles qui ont contribué à la réussite de ces trois jours. Les prix de participation ont ensuite été distribués aux pilotes participants grâce aux dons d'une pléiade de fabricants et distributeurs du milieu. C'était une soirée très agréable!

"Le dimanche matin était ensoleillé et les vols ont débuté à compter de 9 h 00. Les pilotes ont exécuté une dernière ronde de séquences connues, après quoi ils se sont livrés à une séance de style libre qui a fait applaudir à tout rompre le millier de spectateurs venus observer l'action. De beaux prix ont été remis aux première, deuxième et troisième places au sein de chacune des catégories, y compris quelques surprises. Vous pouvez consulter la liste des gagnants et trois galeries de photos au www.peneloperc.com.

"Voici donc une autre Épreuve nationale qui appartient maintenant au passé. Inutile de vous rappeler que son déroulement aurait été impossible sans l'apport de douzaines de personnes qui ont travaillé en coulisse. Merci aux femmes qui se sont dévouées à la nourriture tout au long des trois jours, dont Stella Wright, Linda Rowe, Lisa MacKay, Isabella Wulthrich, Terry Huntingdon (exquis, ce chili!), Julie d'Azure Hobbies – bien chic fille, nous vous remercions du fond du cœur!

"D.B. MacKay et Dave Deluca ont une fois de plus manié de main de maître la

suite à la page 77

2008 SCALE AEROBATICS NATIONALS

By Lee Provost

"What a show!

"With over a year in the planning, the 2008 Scale Aerobatics Nationals has been deemed by many as the best Nats ever! Contest directors Craig Knight and myself (Lee Provost), and contest co-ordinator Bob Hudson pulled out all the stops as we hosted this three-day event at the beautiful Cambrian RC Flyers field in Azilda Ontario (near Sudbury). www.cambrianrcflyers.ca.

"Registrations totalled over 52 pilots from Québec and Ontario, and all classes from Basic to Unlimited were represented in good numbers. The largest classes were Basic, Sportsman and Unlimited, which bodes well for the future of IMAC and Scale Aerobatics in general!

"Opening ceremonies included the President of MAAC Richard Barlow, the Northern Ontario Zone Director Kevin McGrath, and the North Central IMAC Regional Director and MAAC Scale Aerobatic Chairman, Bob Hudson. After the national anthem was played, these three, in addition to the contest directors, held a ribbon-cutting ceremony to officially kick off the event.

"The Cambrian flying field is, according to the MAAC President, of world-class status and this was made possible through the tremendous efforts of some special individuals from the Cambrian club. This included president Grant

MacKay, vice president Kent Fabbro, club members Brian Wright, Gilbert Rowe, Fred Pella, Brendan Grace, John Goddard and Dave Nicholls who literally spent weeks at the field expanding the runway and parking areas, painting, adding fences, water tanks etc. A tremendous job fellows!

"Friday was the 'fly 'till you die' day as Craig and I wanted to get in three full rounds from every class. With the help of Brendan Grace and Kevin McGrath as flight line co-ordinators, the first round went off in record time. Then the rains came! We managed to fly between rain delays until five o'clock and called it a day with two rounds in for all classes except Advanced and Intermediate.

"My wife Kathy organized a great Italian dinner at the field. With help from Mimi Knight, Lisa MacKay, Gilbert Rowe, Rino Zorzi, Kathy and Lindsay Grace, Stella Wright and a host of other volunteers, we fed over 80 people. Many took note of the Québec pilots who know how to dine in style. They even brought real cutlery and wine glasses - very classy!

"Saturday, the weather was much better and flying started at 8:30 a.m. sharp. The second round for the two classes was done first with Basic flying round three. Then we flew the 1st round of Unknowns. Yes...the 1st round! We had planned from the beginning to fly two rounds of Unknowns at the nationals, which is possible given three days. However, because of the rain on Friday, it was decided later in the day to toss out the 2nd Unknown for Sunday, which made for a very relaxing and enjoyable banquet!

"The crowds that came to watch were estimated at over 1,000 people! Advertising duties by club member Don Huntington had obviously worked! As it was windy, we didn't fly the planned round one of Freestyle, but one pilot, Nicolas Pinzon, put on a terrific Freestyle routine that left everyone crying for more. By the end of the day, all classes had three rounds of Knowns and the Unknown (Basic flew four Knowns since they don't have an Unknown).

"The banquet hall looked beautiful and the prize tables were awash with donations from our many sponsors. The

President of MAAC gave a special award to Andrew Coholic. This was his induction into the MAAC Hall of Fame. His achievements are many and varied and many echoed his tears of joy.

"Next, a special award was given to Bob Hudson by Sam Filippelli - the 'Bob Hudson Achievement Award for Canadian Scale Aerobatics.' This will be a perpetual plaque that will be given each year to a recipient who promotes and/or exhibits exemplary achievement in the field of Canadian Scale Aerobatics. Bob is the 1st name on the list!

"Following a terrific meal, awards were given first to the many volunteers who helped make this event special. Next were pilot prizes donated by a who's who of RC companies. All in all, a very enjoyable evening!

"Sunday dawned bright and sunny and flying started at the civil time of 9:00 a.m. A last round of Knowns was flown by all. We had a Freestyle competition that blew away the over 1,000 spectators again on site. Terrific awards were given from first to third place with a few surprises noted. Full details of the winners complete with three galleries of photos can be found at www.peneloperc.com.

"So, another Nationals has come and gone and it goes without saying that it would not be possible without having dozens of people behind the scenes. To all the women who helped in the food area all weekend, notably Stella Wright, Linda Rowe, Lisa MacKay, Isabella Wulthrich, Terry Huntington (great chilli!), Julie from Azure Hobbies - great gal, we give you a huge thank you!

"D.B. MacKay and Dave Deluca once again masterfully handled impound and raffle duties. Parking duties and all-around site co-ordinator Gilbert Rowe was busy with the huge crowds. Lindsay Grace and her boyfriend were terrific as scribes, and Brian Wright was our terrific audio man all weekend. To everyone who helped out, and to our terrific sponsors - notably Penzoiil Ten Minute Oil Change (on Regent) and Apex Business Machines and Supplies, we offer a huge thank you!"✈

suite de la page 76
régie radio et les tâches reliées aux tirages. Le responsable du stationnement et coordonnateur d'emplacement Gilbert Rowe a été fort occupé, compte tenu des spectateurs qui ont convergé vers le terrain. Lindsay Grace et son petit ami ont été sensationnels à titre de scribes et Brian Wright a été notre homme de confiance à la technique audio tout au long de la fin de semaine. Merci à tout le monde qui a donné un coup de main et merci à nos formidables commanditaires - notamment Penzoiil Ten Minute Oil Change (sur la rue Regent à Sudbury) et Apex Business Machines and Supplies : merci à vous tous!"✈

Quel bel été nous avons passé dans l'Est du pays! Nous avons es-suyé beaucoup de pluie et de vent. La pelouse est si vert que vous en demeurez béat... surtout si vous devez la tondre! Malgré ces caprices de la météo, les pilotes de copies volantes ont réussi à organiser la plupart des événements.

Les adeptes de copies volantes du Sud de l'Ontario, sous la gouverne de la Canadian Model Aerotow Society (CMAS), ont réussi à faire démarrer la saison à Fergus. Jan Bloom (de North Bay) et Gudmund Thompson et Brian Buchanan (tous deux d'Ottawa). J'ai moi-même effectué six remorquages à l'aide de l'avion-remorqueur de Don Guthrie (un Ugly Stick mû par un G-62). La météo était bonne et les conditions thermiques étaient passables, compte tenu que plusieurs d'entre nous étions en train de nous refaire les réflexes.

La fin de semaine du rassemblement de Springvale, en juin, a été entièrement annulée en raison de tempêtes le samedi et le dimanche! Des pilotes ont effectué quelques vols entre les averses mais malheureusement, dame Nature n'a pas coopéré. Les pilotes étaient déçus.

Le prochain rendez-vous à Fergus était la coupe DVMF, les 21 et 22 juin. Il y avait suffisamment de planeurs inscrits afin de permettre à Bill Woodward d'agir en tant que juge. Après les séquences de vol obligatoires sous un vent assez fort le samedi, le gagnant a été annoncé. Il s'agit de Stan Shaw (moi), aux commandes d'un ASK-18. J'ai battu Dick Colley, qui lui, pilotait un Kadet. Un pilote local, John Clemmer, a procédé à l'essai en vol de son DG-600 avec un peu d'aide. Piloter la maquette n'a pas été de tout repos puisque son envergure n'était que de trois mètres et l'avion était rapide. Depuis, John a commandé un kit d'ASK-18 aux Etats-Unis et s'y mettra au cours de l'hiver. Les ASK-18 seront donc au nombre de quatre au sein du parc de planeurs de la Canadian Model Aerotow Society pour la saison de vol 2009.

Le prochain événement était le Gerry Knight Memorial, les 19 et 20 juillet à Springvale (Ontario). Dick Colley m'a en-



Aurèle Alain and his five meter span Alpina at the Arnprior field where he test flew the plane and managed to get a 30-minute flight! / Aurèle Alain et son Alpina de cinq mètres au terrain d'Arnprior, l'endroit même où il a effectué des vols d'essai. Aurèle a obtenu un vol de 30 minutes!

voyé le courriel suivant :

"Quelque 14 pilotes se sont inscrits le samedi et ont voté sur les maquettes qu'ils préféraient : DG-1000 comme meilleure machine moderne (Frank Pilihi), Grunau Baby comme meilleure machine ancienne (Dick Colley) et Apogee Lite comme meilleur remorqueur (Jim Donnelly). Gudmund Thompson a remporté une chaise pliante conçue pour les pilotes de planeur, le prix du vol le plus long. Le haut point de la journée a certainement été un survol du bombardier Lancaster (Mynarski Memorial) du Canadian Warplane Heritage Museum, qui se rendait à un rassemblement au Michigan. Après le dîner, la pluie a interrompu les vols pendant un moment. Le dimanche, sept pilotes intrépides ont effectué quelques vols malgré le vent qui soufflait fort."

Le prochain rassemblement était celui de fin de saison, à Springvale, les 23 et 24 août. Les dieux de la météo nous ont à nouveau joué un tour puisque les prédictions parlaient de pluie mais en réalité, il faisait une chaleur humide au-dessus du terrain et les vents étaient légers en provenance du Sud-ouest, le tout sous un ciel très bleu! Jim Eichenberg et son Apogee et Gudmund Thompson et son Extra 330 ont effectué le gros des remorquages, le samedi. Richard Ran-

som et son imposant parc de planeurs est arrivé du Michigan. Nous avons accueilli un nouvel adepte en la personne d'Aurèle Alain, un pilote normalement affecté au Club ORCC d'Ottawa. Son Alpina d'une envergure de cinq mètres possédait quatre servos dans chacune des ailes articulées en quatre points. Aurèle se servait d'un émetteur Futaba de 2.4 GHz qui a été très fiable. Le vol inaugural a été entrepris la fin de semaine précédente à Arnprior (à l'Ouest d'Ottawa).

Aurèle a rédigé ce qui suit :

"Nous avons accompli cinq vols aujourd'hui à Arnprior, le meilleur étant d'une durée de 30 minutes. La maquette vole très bien mais c'est très différent de piloter un planeur si imposant et qui possède une masse si importante. Grâce à Gudmund Thompson, Brian Buchanan et Dick Mills, les vols ont été couronnés de succès! Les atterrissages s'effectuent en douceur en autant que je ne manie pas trop les manettes!"

Je crois que c'est le premier Alpina de cinq mètres à avoir volé au Canada, cette année. Maintenant, si seulement nous pouvions persuader Aurèle d'acheter une copie volante en prévision de l'année prochaine...

Un autre pilote, Phil Landray, a apporté son Ka-8 pour procéder à des vols

suite à la page 83

What a great summer this has been in the East! We have been blessed with lots of rain and wind. The grass is so green that it takes your breath away... especially if you have to cut the darn stuff! Nevertheless, the Scale pilots did manage to get in most of the events planned.

The Scale Sailplane flyers in Southern Ontario, under the direction of the Canadian Model Aerotow Society, did manage to start their season off with the season opener at Fergus. It attracted Jan Bloom from North Bay and Gudmund Thompson and Brian Buchanan from Ottawa. I even managed to do six tows with Don Guthrie's tug (an Ugly Stick with a G-62 gas motor) for the flyers. The weather was good and the soaring pretty fair, considering that some of us were getting the cob webs out of the models.

The Springvale weekend in June proved to be a wash-out due to storms on Saturday and Sunday! A few flights were made between the rainfalls but unfortunately, Mother Nature did not co-operate with us. It left a few flyers somewhat disappointed.

The next Fergus event was the DVMF Cup event June 21 and 22. There were enough entries for Bill Woodward to judge the event. After the compulsory figures and somewhat windy conditions on Saturday, the winner was announced: Stan Shaw, flying an ASK-18, managed to beat Dick Colley flying a Kadet. A local flyer, John Clemmer test flew his DG-600 model with some help. It proved to be a handfull since it was only three metres but it was a fast and demanding model to fly well. John has since ordered an ASK-18 kit from the USA for his winter project. This will make four in the CMAS fleet for the 2009 season.

The next event was the Gerry Knight Memorial on July 19 and 20 at Springvale, Ontario. Thanks to Dick Colley for his email:

"Some 14 pilots registered for Saturday's flying. They voted Frank Pilih's DG-1000 Best Modern Sailplane; Dick Colley's Grunau Baby Best Vintage sailplane; and Jim Donnelly's Apogee Lite Best Tow plane. Gudmund Thompson won a folding chair designed for sailplane flyers, the prize for the longest flight. The highlight of the day was the fly-past of the Canadian Warplane Heri-



Fourteen pilots registered for Saturday at the Gerry Knight Memorial Aerotow and voted Frank Pilih's DG-1000 Best Modern Sailplane. / Quelque 14 pilotes se sont inscrits le samedi du rassemblement Gerry Knight Memorial et ont arrêté leur choix du meilleur planeur moderne sur le DG-1000 de Frank Pilih.

tage Museum's Lancaster which was on its way to an event in Michigan. Rain after lunch put a halt to the flying for a while. On Sunday, seven hardy pilots showed up for some challenging flying as the wind picked up considerably."

The next event was the season closer at Springvale on Aug. 23 and 24. The weather Gods were playing games with us as the forecast was for rain but the reality was hot and muggy with light southwest winds and lots of blue sky! Jim Eichenberg and his twin-powered Apogee and Gudmund Thompson with his Extra 330 did most of the towing on Saturday. Richard Ransom came with his fleet from Michigan. A new flyer from the ORCC group in Ottawa, Aurèle Alan, came with a five-metre span Alpina sailplane. It had four servos in each wing to control the four-part articulated wing. It was controlled by a Futaba 2.4 GHZ radio system that gave reliable performance. The maiden flight was on the previous Saturday at Arnprior.

Aurèle wrote:

"We managed five flights today in Arnprior with the longest being 30 minutes. The model flies beautifully but it is different to fly such a large glider with that much mass. With the help of Gudmund Thompson, Brian Buchanan and Dick Mills, the flights were successful!"

The landings are smooth as long as I don't play with the controls too much!"

I believe this is the first five-metre span Alpina to have flown in Canada this year. Now if we can only persuade him to buy a scale glider for next year!

Another flyer, Phil Landry brought his Ka-8 out for a test flight. It managed to just get off the ground when the tow hook disengaged unexpectedly! It landed with no damage. Unfortunately, I damaged my Ka-8B on take-off so it's back to the workshop for repairs again. Perhaps I should be getting some kind of message about too many crashes this year but I think that it is part of the hobby!

Someone else who has a new glider is Frank Pilih. He purchased a DG-1000 glider and has it completely fitted with all the accessories. It is an excellent example of the European craftsmanship that we admire so much! Sunday, Gerald Fritz with his Citabria and Jim Eichenberg with his twin-powered tug did most of the towing before the rains came at noon.

In my last column, I passed on a note from CSS director Brian Olson. It may come as a surprise to new members that such an organization was started in Canada. The CSS was started for the Canadian flyer who did not wish to join the

continued on page 82

Where did the summer go? I can count on the fingers of one hand the number of times that I've been out to a field, let alone packing along a plane to go flying. I guess that goes with the territory when you have a one-hour drive to and from work, plus your spouse also works and has almost as far to go. Yes, I know, 'suck it up' as the Marines say.

I've managed to do a fair bit of cyber-cruising over this summer and have a list of projects lined up, including being talked into putting together an entry into next year's Scale Nationals. Of course, that's the result of working with James McIntyre and accepting his challenge to do something. That now has me researching the plane to see if there is enough documentation and three-views to make it worthwhile building. The other fly in the ointment is that I've seen similar electric projects on the Internet and I thought that I had a handle on electrics until I saw what Ivan Pettigrew uses in his airplanes. Oh well, that's all part and

parcel of this hobby. Finding something new to build and fly, something unusual to try, to keep the blood pumping and brain cells active.

Now, how does a scale project hook into RC Sport Flying? Simple: I have to figure out the power system needed, and the easiest way of doing that is with a scratch airplane that works. Which will explain what I'm up to when I show up at the field with yet another Unionville Club Cricket, this time with twin engines, flaps and a twin tail.

This is also the season when club meetings start and new executives are being voted into office. The same applies to MAAC, the Zones, and the committees. Please show up for your AZM, register your votes and volunteer for committees. Also, don't forget to show up for the club meetings. Yes, the same old bunch always show up for the meetings but the face-to-face exchange of ideas and showing off your latest project is part and parcel of this hobby.

It's also time for clubs to start planning events for next year. If you haven't checked lately, there is a lot of information on the MAAC website that will help your club plan events, especially Fun Flies. One webpage lists over a hundred events that can easily be run, even including the use of paintballs as markers for bombing or as indicators for landing skills. Other websites that you can find have more events and the rules for running them.

By the time you read this, the white stuff is either starting to come down or is already there. In which case, it's time to drop the wheels and put on skis or floats. Winter flying is another area that a lot of people don't explore. Also, don't forget that many clubs also have indoor flying, which will really stretch yours skills in both construction and flying.

Have a good fall and winter all! Remember not to run out of speed, altitude and ideas at the same time. ✈

PILOTES SPORTIFS

Mais où est donc passé l'été? Je peux compter sur les doigts de la main le nombre de fois que je me suis rendu au terrain de vol... et encore moins le nombre de fois que j'ai apporté une maquette afin de la piloter. Je crois bien que cela fait partie du jeu lorsque cela me prend une heure pour me rendre ou revenir du travail et que la compagne en a presque aussi loin à conduire. Ouais, je sais bien, endure, diraient certains.

J'ai fait bien des explorations virtuelles pendant l'été et j'ai constitué une liste de projets à faire aboutir un jour. On m'a notamment convaincu de réaliser une copie volante en prévision des Épreuves nationales de l'année prochaine. Bien sûr, cela découle du travail accompli avec James McIntyre et en réponse au défi qu'il m'a lancé. Maintenant, j'effectue une importante recherche relativement à l'avion afin de vérifier s'il existe suffisamment de documentation et de diagrammes trois-vues afin d'en justifier la construction. L'autre difficulté, c'est que j'ai vu des projets électriques semblables en ligne et je croyais avoir

compris les rudiments de la construction de maquettes électriques jusqu'à ce que j'aperçoive comment Ivan Pettigrew s'y prend. Eh bien, je crois bien que cela fait partie de notre passe-temps : trouver un sujet peu usuel à construire et à piloter, un avion qui puisse nous stimuler.

Alors, comment un projet de copie volante s'inscrit-il dans les objectifs d'une chronique portant sur les pilotes sportifs? C'est simple : je dois calculer la motorisation et la façon d'y parvenir à l'aide d'un avion conventionnel et m'assurer que cette combinaison fonctionnera. Ce qui explique les expériences auxquelles je me livrerai lorsque je me pointerai le bout du nez au terrain de vol avec une autre maquette modifiée du Club Cricket (un kit de Unionville), cette fois dotée de deux moteurs et d'une queue à double empennage.

C'est aussi le temps de l'année durant lequel les réunions de club ont lieu et que de nouveaux membres d'exécutif entrent en fonction. On peut appliquer la même séquence d'événements au MAAC, aux zones ainsi qu'aux comités. Veuillez

faire acte de présence à votre assemblée annuelle de zone, faites consigner votre vote et portez-vous volontaire afin de siéger au sein de l'un ou l'autre des comités. Présentez-vous aussi aux réunions de votre club. Oui, vous y verrez la même bande de modélistes de toujours mais l'échange d'idées et montrer votre plus récente création, cela fait partie de ce passe-temps.

C'est aussi l'époque où les clubs planifient leurs activités de la saison prochaine. Si vous n'avez pas vérifié dernièrement, le site Web du MAAC regorge de renseignements qui aideront votre club à préparer des événements bien chouettes, surtout les Fun-flies. Une seule page Web énumère ainsi plus d'une centaine d'événements que l'on peut aisément organiser, y compris une séance de bombardement qui fait appel aux boules de peinture servant au combat de fusils pneumatiques. Vous pouvez aussi mettre votre adresse à l'épreuve au cours d'un concours d'atterrissage. Vous pouvez trouver d'autres événements à organiser (ainsi que les règlements les régissant)

suite à la page 83

Last weekend as I'm writing this, the Empire State Free Flight Championships were held, sponsored and run by the Western New York Free Flight Society. We were blessed with reasonable weather, although Saturday was a little windy for many. This contest has been held for about 40 years and is one of the few Free Flight contests still around.

The events were a mix of Flying Aces Club rubber and electric models, along with some hotly contested FAI events. My special interest is SAM, of course, but they only included one event: Old Time Rubber, and any stick or cabin model is eligible. Of course, some of the larger models would be suitable to enter in the Mulvihill event.



NYFFFS member Jack Barker's Keil Kraft Senator, a Nostalgia Rubber eligible model. / Le Keil Kraft Senator de Jack Barker, un membre de la New York Free Flight Society. Le Senator est admissible à la catégorie SAM Nostalgia Rubber.

But there was also an event called Nostalgia Rubber/Wakefield. Of interest to me was the venerable Senator, a model once kitted by the British Keil Kraft Company. This will be a special event in the 2008 Great Grape Gathering, although that contest will be long over by the time you read this. Jack Barker, a long time member of the WNYFFS and a strong supporter of our SAM 86, brought one to fly and you can see it in the photograph complete with its battle scars.

The Senator is a great model and most people extol its many virtues, one of which is that it has no bad features and is a relatively simple build. The only building problem centers on the need to devise a wing DT because of the way the stabilizer is mounted under the fuselage. But this is only a problem because most of us are so used to the pop-up stab type. There are several published means of doing this, so it should not deter anyone from taking on the project. Some say that this model will do three minutes in

calm air so you really need the DT!

I think its performance is due to the proportions, the airfoil and the propeller. A 13-inch prop on a model billed as a 30-inch cabin plane certainly helps. I have built one and on its maiden flight, flown by proxy, it ended up at the top of a large tree. I still have the wing and stabilizer complete with tissue tears but the fuselage is still at the top of the tree. I really must replace the fuselage.

The next issue after this one will be after the flying season for most of the country so I hope to hear from SAM people near and far. Please send me information on your activities and especially photographs.

You can't have failed to notice how much colour there is in our magazine now. And by the way, I think Keith Morison is doing a great job. So to guide you in submitting photos, here is what Keith has to say about photos:

"We have begun running colour pictures throughout the magazine, and we

need the highest quality from you when submitting images. Resolution should be as high as possible, a minimum of 1.5Mb when open in an imaging program or a Jpeg no smaller than 200Kb. These sizes apply to a cropped image so if you have a lot of 'extra' content around your subject the file sizes will have to be larger. Pictures from a website or taken with 'web quality' will not reproduce well. Please do not submit pictures with a date stamp covering image content.

"In general, pictures with more detail will work better than general pictures of an event. Fifteen pilots and planes lined up on a runway are generally less interesting than some close up pictures of the nicer airplanes at an event. Look for things that are out of the ordinary or special and get pictures of those things ... if we have nothing but groups of modellers with their planes, the pages will become difficult to tell apart!" ✈

Au moment où je vous écris cette chronique, c'était le Championnat de vol libre Empire State, la fin de semaine précédente. La Western New York Free Flight Society l'organise. Nous avons eu droit à de la météo correcte, bien que le samedi ait été un peu trop venteux au goût de plusieurs. Ce concours a soufflé 40 chandelles et c'est l'un des rares concours de vol libre.

Les épreuves étaient un mélange de catégories à propulsion électrique Flying Aces Club et de maquettes électriques et on y retrouvait des épreuves FAI très chaudement disputées. Mon domaine de prédilection demeure le SAM, bien sûr, et seul une épreuve y était représentée : Old Time Rubber, au sein de laquelle toute maquette en bâtonnets ou à cabine était autorisée. Bien sûr, quelques-unes des maquettes plus imposantes pourraient aussi être inscrites au sein de la catégorie Mulhivill.

Il y avait aussi une catégorie appelée Nostalgia Rubber/Wakefield. Ce qui m'a intéressé, c'est le vénérable Senator, une maquette que fabriquait jadis l'entreprise britannique Keil Kraft Company. Cette épreuve figurait au palmarès du Great Grape Gathering 2008, un concours qui aura eu lieu depuis un moment lorsque vous lirez ces lignes. Jack Barker, un membre de longue date de la WNYFFS et un ardent partisan de notre propre club, SAM 86, a apporté une maquette du Senator et vous l'apercevrez dans la photo qui accompagne cette chronique... jusqu'aux blessures de guerre!

Le Senator est une maquette bien chouette et la plupart des modélistes ne tarissent pas d'éloges à son endroit puisqu'elle n'exhibe aucune mauvaise caractéristique de vol et qu'elle relativement simple à assembler. La seule difficulté à laquelle se heurtent certains, c'est de concevoir un mécanisme d'allumage de la mèche DT (dethermalizer) en raison de la façon dont est installé le stabilisateur sous le fuselage. Ce n'est toutefois qu'un problème parce que la plupart d'entre nous sommes tellement habitués au stabilisateur qui se soulève, le moment venu. Plusieurs solutions ont été publiées ailleurs, si bien que cette étape ne devrait décourager personne si le modéliste a décidé de construire cette maquette. Certains disent que le Senator peut franchir

le cap des trois minutes par temps calme, si bien qu'il vous faudra réellement une mèche DT (pour empêcher que votre maquette ne s'envole à tout jamais)!

Je crois que sa performance est attribuable aux proportions de la maquette, à son profil d'aile et à son hélice. Que d'avoir une hélice d'un diamètre de 13 pouces sur une maquette à envergure de 30 pouces, voilà qui aide sûrement! J'ai construit un exemplaire qui, dès son vol inaugural et dont j'ai inscrit la performance par procuration, a terminé son vol à la cime d'un arbre. Je possède encore les ailes et le stabilisateur au recouvrement légèrement déchiré, mais le fuselage est demeuré là-haut. Je devrais le remplacer.

La chronique de décembre sortira au moment où la saison de vol sera bel et bien terminée pour la plupart d'entre nous, si bien que j'espère entendre parler d'adeptes du mouvement SAM, où qu'ils soient. Veuillez m'envoyer des renseignements et surtout des photos de vos activités.

Vous avez certainement remarqué à quel point la revue regorge de couleur, maintenant. En passant, je crois que Keith Morison fait de l'excellent travail. Histoire de vous donner quelques consignes au moment où vous voudrez soumettre des photos, voici ce que Keith nous écrivait, il y a un moment :

"Nous avons commencé à faire publier des photos en couleur à même la revue et nous avons besoin de la meilleure résolution possible lorsque vous nous soumettez des images. Je parle d'un minimum de 1,5 Mb lorsque vous l'ouvrez à l'aide d'un logiciel d'image ou encore, envoyez un format Jpeg d'au moins 200 Kb. Ces dimensions s'appliquent à une image rogée (croppée); si vous avez plusieurs autres éléments autour de votre sujet principal, la dimension de votre fichier devra être encore plus imposante. Les photos que vous avez extraites d'un site Web et qui ont été transformées pour être de qualité Web ne sont tout simplement pas reproductibles adéquatement. Veuillez ne pas soumettre de photos munies d'un timbre daté qui recouvre toute l'image.

"En général, les photos comportant davantage de détails (gros plan) seront de loin préférables aux photos trop vastes

des rassemblements. Voir une quinzaine de pilotes et leur maquette sur la piste, c'est moins intéressant que d'admirer un gros plan de quelques appareils vraiment spéciaux. Recherchez ce qui sort de l'ordinaire et photographiez cela... Si nous ne publions que des photos de groupe, les pages de la revue deviennent bien difficiles à différencier l'une de l'autre!" ✈

Sailplane From page 79
League of Silent Flight based in USA.

When the LSF was formed in the beginning of 1969-70, it naturally attracted the majority of glider guiders wanting to improve their skill levels and also meet the task requirements from Level 1 through to Level 5. If you check out the website, www.silentflight.org, you can easily check out the fellow Canadians who earned their Level 5. They are John McMillan, Joe Bedford, Neil Tinker, Gerry Bower, Stan Shaw and Bill Pettigrew. They completed the task between 1987 and 1993. There are 123 persons who have achieved their Level 5 and one who has done it twice! So whether you did the LSF or the CSS levels, you are among the master R/C pilots who have dedicated a lot of time and energy to achieving these particular goals.

It would seem that in today's world of R/C model airplanes, we see more emphasis on sport flying and fun fly events. Thus, there is less need for individuals to undertake such demanding tasks and a lack of desire to achieve these specific skill levels. However, the R/C Scale Sailplane fraternity that has developed in the past decade also wanted to strive for levels of skills. Therefore, the R/C Scale Sailplane Achievement Tasks were set up in order for these pilots to develop their thermal flying abilities.

I received news of the F3J Team and their adventure to Turkey. Joe Fitz-James (B.C.), David Webb (B.C.), Simon Thompson (Alberta), Team Manager Kevin Hanson, (Alberta) and tower Ryan Dick (B.C.) all participated and put in a fine effort to represent Canada. Kevin Hanson and Joe will be sending along their reports that should be in the next issue. ✈

d'essai. Il a quitté le sol mais le crochet de remorquage a mal fonctionné! L'avion s'est posé sans subir de dommages. Malheureusement, j'ai endommagé mon propre Ka-8B au décollage et je retourne à mon atelier afin d'effectuer les réparations. Peut-être devrais-je y déceler un message (trop d'accidents cette année) mais je crois bien que ces accidents font partie de notre passe-temps!

Quelqu'un d'autre est arrivé avec une nouvelle copie volante. Frank Pilih a fait l'acquisition d'un DG-1000 et il a installé plusieurs accessoires. C'est un parfait exemple de l'artisanat vraiment réussi que l'on retrouve sur les maquettes européennes. Le dimanche, Gerald Fritz (avec Citabria) et Jim Eichenberg (avec son remorqueur mentionné précédemment) ont accompli la majeure partie des remorquages avant que la pluie ne s'abatte sur la région, sur l'heure du midi.

Dans ma chronique précédente, je reprenais une note que m'a envoyée le directeur de la CSS, Brian Olson. Les nouveaux venus au sein de notre discipline seront peut-être étonnés d'apprendre qu'il existe un tel mouvement au Canada. La CSS a été lancée par un pilote canadien qui ne voulait pas faire partie de la League of Silent Flight, basée aux Etats-Unis.

Lorsque la LSF a été créée vers 1969-1970, elle a naturellement attiré son lot de pilotes de planeurs qui voulaient améliorer leurs aptitudes et répondre aux exigences de vol des niveaux 1 à 5. Si vous jetez un coup d'œil à son site Web (www.silent-flight.org), vous remarquerez que des Canadiens ont effectivement atteint leur niveau 5. Il s'agit de John

McMillan, Joe Bedford, Neil Tinker, Gerry Bower, Stan Shaw (moi) et Bill Pettigrew. Ils ont accompli cette prouesse entre 1987 et 1993. En tout, 123 personnes se sont hissées jusqu'au niveau 5 de la LSF et une seule personne a réussi cet exploit deux fois! Ainsi, que vous vous soyez hissé aux plus hauts niveaux de l'un ou l'autre de ces deux organismes, vous comptez parmi les meilleurs pilotes de planeurs télécommandés et vous y avez investi beaucoup de temps et d'énergie afin d'atteindre ce but.

On pourrait penser que dans cet univers moderne des maquettes télécommandées, nous mettions davantage l'accent sur le vol sportif et les rassemblements de type Fun-fly. Conséquemment, moins de personnes ressentent le besoin d'accomplir des tâches de vol si exigeantes ou d'atteindre ces niveaux. Toutefois, la fraternité des adeptes de copies volantes de planeurs qui est né au cours de la dernière décennie cherche aussi à se dépasser. C'est ainsi que les R/C Scale Sailplane Achievement Tasks ont été créées afin d'offrir le défi que ces pilotes recherchent.

Je viens de recevoir des nouvelles de l'équipe canadienne de F3J et de leurs péripiéties au championnat mondial en Turquie. Joe Fitz-James, David Webb (tous deux de la Colombie-Britannique), Simon Thompson (Alberta), le gérant d'équipe Kevin Hanson (Alberta) et le remorqueur Ryan Dick (Colombie-Britannique) ont fourni un vaillant effort afin de représenter le pays. Kevin Hanson et Joe prépareront un rapport qui devrait se retrouver dans les pages d'un prochain numéro de Model Aviation Canada. ✈

dans d'autres sites Web.

Au moment où vous lirez cette chronique, la neige aura probablement commencé à tomber. Ce sera le temps de mettre les roues de côté et de passer aux skis ou aux flotteurs. Le vol hivernal, voilà un autre volet de notre passe-temps que plusieurs modélistes ne connaissent pas. N'oubliez pas non plus que plusieurs clubs pratiquent aussi le vol intérieur, ce qui vous force à faire preuve d'adresse en construction en pilotage.

Passez un bel automne et un bel hiver! Rappelez-vous de ne jamais manquer de vitesse, d'altitude ou d'idées en même temps. ✈

tionnement. C'est généralement à l'arrière de la partie centrale de la piste, derrière les stations de pilotage. Ceci fait en sorte que dans la mesure du possible, votre véhicule ne se trouve pas dans la trajectoire de décollage et d'atterrissage des maquettes. Ayez recours à des clôtures afin de protéger les membres qui se trouvent dans l'aire des puits et dans le terrain de stationnement.

L'INTÉGRATION DES HÉLICOPTÈRES

J'ai déjà vu un hélicoptère voler sur place pour ensuite décoller immédiatement et finir sa course, hors de contrôle, 100 pieds plus loin en s'écrasant inversé. Je suis parvenu aux conclusions suivantes relativement à l'intégration des hélicoptères avec les maquettes d'avion conventionnelles. Il est préférable que les hélicoptères utilisent les extrémités de la piste ou qu'ils utilisent même une aire séparée (comme ce que l'on retrouve à un héliport) pour leurs manœuvres de décollage et d'atterrissage. Il est envisageable d'aménager une telle aire spécialisée à côté de la piste normale en autant que les distances minimales exigées par le MAAC pour la disposition de la piste, la distance du terrain de stationnement et les aires des spectateurs et des puits soient respectées. Les hélicoptères devraient éviter les décollages, les atterrissages et les manœuvres directement devant les stations de pilotage puisque les pilotes d'avions conventionnels ne peuvent surveiller leur propre maquette et l'hélicoptère en même temps.

En fait, tous les pilotes devraient respecter l'espace qui se trouve directement devant les stations de pilotage lorsqu'ils font faire des manœuvres à leur appareil puisque les autres pilotes se concentrent, eux aussi, à piloter leur maquette. Les clubs devraient se pencher sur les différences qui caractérisent le vol des maquettes à voilure fixe et celles à voilure rotative, de même que les jets à turbine et ainsi tenter de dépasser les exigences minimales de disposition des terrains de vol. Ils pourront ainsi intégrer une disposition sécuritaire qui procure du plaisir... et de la sécurité... à tous les membres.

Rappelez-vous : les clubs établissent leurs propres règlements de fonctionnement, des règlements qui, ordinairement, vont plus loin que ce que stipule le Code de sécurité du MAAC.

En dernier lieu, si vous pensez être en proie à une défaillance radio ou mécanique à bord de votre maquette, atterrissez immédiatement et vérifiez cela. Pilotez comme un professionnel et vous vous attirerez le respect des autres! Pilotez comme un idiot et vous en deviendrez un! ✈



Please be aware that the Board of Directors of MAAC has passed a revised section of the safety code that was developed and agreed to by the safety committee. The section refers to the ALL CATEGORIES information.

There are significant differences from the previous version, so all members are asked to read the new document carefully. Remember, your insurance is in effect if, and only if, you are following the safety code.

Thanks are extended to the safety committee members and the insurance committee members, each of whom made contributions.

1 ALL CATEGORIES

When operating any model including, but not limited to, model aircraft, model rocket, model watercraft, model vehicle or other model of a similar nature (collectively referred to as a "Model"), MAAC members shall adhere to the following:

1. I shall not operate a Model in competition or in the presence of spectators until it has been proven airworthy and/or safely operational by a previous successful test.
2. I shall review, understand and abide by the MAAC Safety Code, the specific rules of my special interest category and the safety rules of the flying or other site I use, all as may be amended or modified from time to time. For greater certainty, I understand that where the specific rules or a specific interest category contain easements, enhancements or other like variances from the MAAC Safety Code, such easements, enhancements or other like variances form part of the MAAC Safety Code for all activities of that special interest category, and I shall review, understand and abide by the same;
3. I shall not operate a Model in a careless, reckless and/or dangerous manner or in a manner, at a place and/or in conditions that may pose an unreasonable risk of harm, damage, injury or death to a person or persons and/or property;.
4. I shall not operate a Model while under the influence of alcohol or judgement impairing drugs.
5. I shall not operate a Model carrying, or with the intent to activate, Pyrotechnic and/or explosive devices.
6. I shall not launch projectiles from the ground with the intent of damaging or destroying a model aircraft or in a manner that may pose an unreasonable risk of damage or destruction to a model aircraft;.
7. I shall not operate a Model over a maximum weight of 35 kilograms including fuel & all liquids.
8. I shall not operate any model aircraft including but not limited to, model rockets, model helicopters or other models of a similar nature ("Model Aircraft"), at a man-carrying piloted aircraft airshow.
9. I shall not operate any Model Aircraft at any event that specifically invites the general public to attend without an approved sanction from M.A.A.C.
10. I shall comply with any directives, policies, rules, regulations or information of any nature that may be posted by MAAC from time to time on its website.

Veillez retenir que le Conseil d'administration du MAAC a adopté une section révisée du Code de sécurité qui a été mis au point et auquel ont acquiescé les membres du comité de la sécurité. Cette section fait référence aux renseignements contenus dans l'extrait TOUTES LES CATÉGORIES. Cette nouvelle version diffère de façon importante de la précédente, si bien que nous demandons à tous les membres de lire le nouveau document très attentivement. Rappelez-vous que votre protection d'assurance n'est en vigueur que si, et nous insistons là-dessus, vous observez le Code de sécurité.

Nous remercions les membres du comité de la sécurité et du comité sur les assurances; ces deux groupes ont contribué à la rédaction du nouveau document.

1 TOUTES CATÉGORIES

Lorsqu'ils feront voler un modèle réduit d'avion, mais pas seulement les modèles d'avion mais incluant aussi fusée, hydravion à flotteurs, modèle de véhicule ou autre modèle du même genre (collectivement appelé modèle réduit) les membres du MAAC devront adhérer aux règlements suivants:

1. Je ne vais pas faire voler mon modèle réduit lors d'une compétition ou en présence de spectateurs avant d'avoir fait la preuve que mon modèle est en état de navigation et a effectué des essais avec succès.
2. Je vais tenir compte, comprendre et me conformer au Code de Sécurité du MAAC, aux règles précises pour ma catégorie d'intérêt et aux règles du site où je suis; toutes ces dernières peuvent être rectifiées ou amendées en tout temps. Pour une plus grande certitude, je comprends que lorsque les règles précises ou spécifiques pour ma catégorie d'intérêt contiennent des droits d'usage, des augmentations ou autres variantes du Code de Sécurité du MAAC, je devrai alors tenir compte, comprendre et me conformer à ces droits d'usage, augmentations ou autres variantes pour toutes les activités de cette catégorie d'intérêt spéciale.
3. Je ne ferai pas voler intentionnellement ou délibérément mes modèles de façon insouciant, imprudente ou dangereuse ou dans un endroit et/ou condition qui pourrait causer un risque déraisonnable qui pourrait être nocif, causé du dommage, un préjudice ou la mort d'un individu, multiple individus et /ou une propriété.
4. Je ne ferai pas voler mon modèle réduit lorsque mes facultés seront affaiblies par des boissons alcoolisées ou par des drogues qui affectent le jugement.
5. Je ne ferai pas fonctionner mon modèle réduit transportant ou avec l'intention d'activer des dispositifs explosifs.
6. Je ne lancerai pas de projectiles avec l'intention d'endommager ou détruire un modèle réduit ou d'une façon qui pourrait causer un risque déraisonnable de dommage ou de destruction d'un modèle réduit.
7. Je ne ferai pas voler un modèle réduit excédent le poids d'un maximum de 35 kilogrammes, incluant le carburant et autre liquide.
8. Je ne ferai pas voler un modèle réduit d'avion mais pas seulement les modèles d'avion mais incluant aussi les modèles de fusée, hélicoptère, ou autre modèle semblable à un salon de l'aéronautique où le pilote d'avion occupe l'appareil.
9. Je ne ferai pas voler un modèle d'avion réduit à un événement qui invite spécifiquement le public avant d'avoir fait approuver la sanction d'événement avec le MAAC.
10. Je vais observer toutes les directives, les politiques, les règles, les règlements ou l'information de tout genre qui seront publiés en tout temps sur le site Web du MAAC.

HOBBYSHOPS CANADA

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



actionhobby.ca
ACTION HOBBY CANADA LTD.

R/C Planes, Boats, Cars, Helicopters
Diecast - Plastic Kits - Rockets - Kites

Doug & Donette Hyslip

6808 Ogden Road SE Store: 403 236-5098
Calgary Alberta Orders: 1 866 415-5098
Canada T2C 1B4 info@actionhobby.ca

Action Hobby Canada Ltd.
6806 Ogden Rd. SE Calgary, AB
www.actionhobby.ca 1-403-236-5098

**ALBERTA'S
LITTLEST
AIRPORT**

Radio Controlled Model Aircraft Supplies

Box 6 Phyllis Blackwell
Bawlf, Alberta Phone (780) 373-3953
0B 0J0 Fax (780) 373-2522

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St. Winnipeg, MB
www.cellardwellerhobby.com
1-866-248-0352

Competition RC Imports
10234 152 St. Surrey, BC
www.competition-rc.com 1-866-930-8080

Eastern Helicopters
100 Bosse Ave. Edmunston, NB
www.VarioCanada.com 1-506-737-8700

Eliminator-RC Hobby Supply
11 MacDonald Ave. Winnipeg, MB
www.eliminator-rc.com
1-800-870-6346 1-204-947-2865

Great Hobbies
Stratford, PEI and Edmonton, AB
www.greathobbies.com 1-800-839-3262

HiFlight R/C Ltd.
5503 82 Ave. Edmonton, AB
www.hiflightrc.com 1-877-986-9430

Hobby Hobby
128 Queen St. South, Mississauga ON www.
hobbyhobby.com 1-800-352-9971

**HOBBYWOOD
PRODUCTS**

*Balsa *Basswood * Spruce
*Baltic Birch Plywood GL 11
* Italian Lite Plywood
*Hardwood Dowells

WHOLESALE & RETAIL

FAX & PHONE
1-888-251-3331
OR
613-692-2428
Carsonby Road East
Kars, ON, K0A 2E0

CUT TO PLEASE
MAIL ORDERS WELCOME!

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB T6H 2H8
www.hobbywholesale.com 1-877-363-3648

Hobbywood Products
1496 Carsonby Rd. E RR#1 Kats ON
1-888-251-3331

**HOLDEN R.C.
HOBBY HANGAR**

TUE. & THURS. 6PM - 10PM SAT. 10AM - 6PM
PH.780-688-3959 FX.780-688-3364 Email:horchoha@telusplanet.net
BOX 126, HOLDEN AB. T0B-2C0 49224 RGE RD 160
1-866-888-3959 www.holdenrchoobby.com

Holden RC Hobby Hangar
Box 126 Holden, AB
www.holdenrchoobby.com
1-866-888-3959

Icare
381 Joseph Huet Boucherville, PQ
www.icare-rc.com 1-450-449-9094

Ideal Hobbies
12 Commerce Park Dr., Unit K, Barrie ON
www.idealhobbies.com
1-800-799-2484

Parker Model Ltd.
296 701 Rossland Rd. E., Whitby ON
www.parkermodel.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE., Calgary, AB
www.PMHobbycraft.ca
1-403-291-2733 1-877-764-6229

Sunrise R/C
12131 54 St., Edmonton AB
800-463-6033

KLASS KOTE
"SUPERIOR QUALITY" 
Epoxy Paint System

Eldoren Design > New CDN Distributor

- ✓ 25 colors+
- ✓ Fuel Proof
- ✓ Tough, durable, and flexible film provides excellent adhesion on nearly all substrates.
- ✓ Outlasts, outperforms & outshines similar 2-component epoxy coatings
- ✓ Primer, Gloss/Satin Catalysts

Visit our site at www.klasskote.ca
Order TODAY! Call (250) 784-8383

**LEADING EDGE
HOBBIES**

699 Gardiners Rd
Kingston, ON K7M 3Y4
toll free 866-389-4878
www.leadingedgehobbies.com

6111 Progress Ave.
Gardiners Rd.
Hwy #2
Hwy 401

We are at the corner
of Gardiners and Progress
Take exit 6111 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest
Full Line Hobby Store
For all Your Hobby Needs!

LESTERS HOBBIES
Specializing in Radio Control

Sig, Stocan Floats, Great Planes, OS, Hitec, Goldberg
Sika Spruce, Balsa wood, Saito, JR, Futaba, Airtronics,
Super Tigre, Thunder Tiger and many more

MAIL ORDER SERVICE

Toll Free 1-888-475-5082
Fax 250-265-4808 Box 1679, 312 Broadway St. Nakup BC V0G 1R0
Website: lestershobbies.com
E-mail: lester@lestershobbies.com

**MARITIME
HOBBIES
& CRAFTS
est. 1946 LTD.**

1521 Grafton Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 2B9
Phone (902) 423-8870

www.MaritimeHobbies.com
MarHobbies@ns.aliantzinc.ca

CORNER OF GRAFTON AND SPRING GARDEN ROAD

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

Redline Hobby Ltd.

Fine Products and
Superior Service

308 McDonald St., Regina SK S4N 6P6
Ph. (306) 721-4322 Fax (306) 721-3443
Email: redlinehobby@SaskTel.net

**Signal
Hobbies**

Everything for the
R/C Modeller

Call or e-mail to get a copy of our
current catalogue!
\$2 or FREE with any order
contactus@signalhobbies.com
www.signalhobbies.com
(709) 722-7021

Subscribe to our E-flyer Specials list!





A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY
Contact the office if you have any question
laire d'autorisation pour compétition
l'enregistrement du club

ALBERTA - A

October 18, 2008 - Display - Annual Auction - Didsbury R/C Fun Flyers - Olds College Alumni Center - Roger Hall - 403-507-2404 - hallrd@telusplanet.net - October 18, 2008 - The Didsbury R/C Fun Flyers will be holding their 'Annual Fall Auction' at the Olds College Alumni Center, Olds, AB. Doors open at 10:00 am Auction starts at 12:00 noon. Door prizes and concession. More information at drcff.net or contact Roger Hall at (403) 507-2404

January 1, 2009 - Fun Fly - Polar Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club - Barnstormer Airport - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - Box 538, Rocky Mountain House, AB T4T 1A4 - 403-845-5289, 845-7012, 845-2293 - raybrosinsky@shaw.ca - January 1, 2009 - Polar Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club at Barnstormer Airport. Noon to 4 PM. Start the year right. Weather matters not. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293.

September 18, 2009 - Fun Fly - Dogfight over Benalto - Stettler Aero Modelers - Gary Hillman Field - Howard Fenske - 403-742-3092 - rohofen@telus.net - Dogfight over Benalto From North Hwy 2 (QEII) West on Hwy 11 to Sylvan Lake turnoff (Secondary 781) South 5 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand Road (between Range road 24 & 25) and then south 1/4 mi to flying field and campground. From South Hwy 2 (QEII) west on Hwy 54 at Innisfail to Secondary 781, north 6 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand road, south 1/4 mile to flying and camping. (no services at campground, just good fellowship)

ATLANTIC - B

BRITISH COLUMBIA - C

November 1, 2008 - Swap Shop - High Country Flyers Swap Meet - High Country Flyers - Calvary Temple Church - Ron Flack - P.O. Box 272 Logan Lake, BC V0K 1W0 - 250-523-6890 - refwcf75@telus.net - High Country Flyers annual 'Swap Meet', Saturday, 1st November, 2008, at Calvary Temple Church, Kamloops, BC Admission: Loonie - \$1.00; Table rentals: \$10.00

- can be shared. Limited concession on-site. Hours: 9:00am - 3:00pm Contact: Ron Flack at 250-523-6890 or email: refwcf75@telus.net

MANITOBA N/W ONTARIO - D

July 18, 2009 - Fun Fly - Rainy River Internationals Fun Fly - Rainy River Intl RC Club - Rainy River Intl RC Club - Bill Hagarty - Box 492 Rainy River, ON P0W 1L0 - 807-852-3251 - whagarty@aol.com - Rainy River International welcomes you to our 2009 Fun Fly. July 18th and 19th. Plenty of room for dry camping at the field. Hotels available in town, book early - they fill up FAST. Your \$15.00 entry fee includes the best fish fry you'll ever have. Not only fish, but great baking too. Come join the many pilots from Winnipeg, Steinbach, Portage La Prairie, Kenora, Dryden, Thunderbay, Mankato, Bemidji, Minneapolis. Any inquiries, contact Bill Hagarty 807-852-3251

MIDDLE - E

NORTHERN - F

OTTAWA VALLEY - G

PACIFIC - H

QUEBEC - I

ST. LAURENT - J

SASKATCHEWAN - K

SOUTH EAST - L

SOUTH WEST - M

October 12, 2008 - Swap Shop - 20th. Anniversary LMAC Swap Meet - London Model Aircraft Club - Canada Building - Philip Hicks - 2677 Catherine Street Dorchester, Ontario N0L 1G4 - 519-452-0986 - p.hicks@tvdsb.on.ca - The London Model Aircraft Club is proud to present its' 20th Annual Swap Meet, Sunday October 12th, location will once again be The Canada Building, Western Fair, London, Ontario. Show runs from 9:00 A.M. until 1:00 P.M. Last year over 130 tables sold. Book early so that you will not be disappointed. Contact Phil Hicks, 519-452-0986, or e-mail p.hicks@tvdsb.on.ca. See www.lmac.on.ca for registration forms.

November 9, 2008 - Fun Fly - LIFT Indoor RC flying dates - Southwestern Ont. Old timers SAM 89 - Fanshawe College, Oxford St. E. London, Ontario - Art Lane - As above - 519-685-7002 - art1lane@netscape.ca - Welcome to our new indoor RC venue.. The gym is at Fanshawe College in London Ontario and is a good size gym at 80' X 110' with a 26' Ceiling. The dates for this year are thus; November 9th December 14th January 11/09 February 8/09 March 15/09 April 5/09 The days are all Sundays, new time is 1 to 3PM afternoons Contact person still same, art2lane@rogers.com Cost is still the same, \$35.00 for a seasons pass (All 6 Dates) Admission at door for non subscribers is \$15.00 per day.

Giant Scale

From page 63

ly autogyros of minimum 50-inch rotor diameter have been added. No size for helicopters has been fixed but it is generally felt that they should have a rotor diameter of at least 60 inches.

So that handles the size of the planes at a Giant event but there are other additional rules to be followed at any sanctioned Giant event. In addition to the General MAAC Safety Code, the models at the event must follow the MAAC Giant Scale Safety Code. In brief, this means that the models fly in a traffic pattern, spotters are required, the Giant Scale Safety Check is conducted and each model must have at least six flights prior to participation. The code and the safety check forms are all available at the MAAC website under the Giant Scale Committee section.

FINAL WORD

We have a website devoted to Giant Scale in Canada. This is a place to advertise your event, post photos of projects and events. This site is for all Giant Scale modelers in Canada! To date, the input beyond the Ottawa Valley has been sparse to non-existent. So, please send in postings and photos to let everyone know what's going on out there, www.giantscalecanada.com. ★

les avions petits-gros. À l'origine, cette catégorie s'appelait Mammoth Scale (mammouth) mais comme cela avait une connotation évidemment préhistorique, l'appellation petit-gros (Giant Scale) a été prisee à compter du début des années 1990. Ce groupe d'intérêt au sein du MAAC reprend des éléments de l'International Miniature Aircraft Association (IMAA). Le facteur clé, c'est que le format se voulait non compétitif, tout juste un rassemblement pour d'imposantes maquettes d'avion. Si un pilote voulait inscrire son appareil à un tel rassemblement, sa maquette devait posséder une envergure minimale de 80 pouces pour les monoplans et de 60 pouces pour les biplans. Une "échelle véritable" de un quart ou une dimension plus importante était acceptée. Sitôt dit, sitôt fait et éventuellement, les pilotes de jets ont aussi voulu être reconnus au sein de cette discipline. L'envergure et la longueur des maquettes de jets doit atteindre les 150 pouces. Récemment, même les autogyres au rotor minimum de 50 pouces ont été acceptés dans les rangs des petits-gros. Aucune dimension n'a encore été exigée à l'endroit des gros hélicoptères mais plusieurs s'accordent d'ores et déjà pour stipuler un diamètre minimal des rotors d'au moins 60 pouces.

Voilà qui règle la question de la dimension des maquettes que l'on retrouve à un rassemblement de petits-gros mais il faut aussi observer d'autres règlements lorsqu'on se présente à un rassemblement de petits-gros. En plus du Code de sécurité du MAAC, les maquettes et leur pilote doivent se conformer aux règlements du MAAC afférents aux petits-gros. En résumé, cela signifie que les pilotes doivent faire voler leur maquette dans un circuit habituel, que des observateurs sont requis lors des vols, que la vérification rigoureuse propre aux petits-gros soit menée à bien et que chaque maquette ait volé au moins à six reprises avant de prendre part à ce rassemblement précis. Vous pouvez vous procurer les règlements et le Code de sécurité auquel je faisais allusion en vous rendant au site Web du MAAC, sous la section du comité des petits-gros.

LE MOT DE LA FIN

Nous disposons d'ailleurs justement d'un site site Web voué aux petits-gros au Canada. C'est l'endroit tout indiqué afin d'annoncer un rassemblement, poster des photos d'événements et de projets. Ce site se veut un outil pour tous les adeptes, où qu'ils soient au Canada! Jusqu'à maintenant, le matériel qu'on y voit provient surtout de la Vallée de l'Outaouais et les autres coins du pays ont hésité à nous faire part de leurs projets. De grâce, envoyez-nous du matériel et des photos, de sorte à ce que nous sachions ce qui se passe dans votre coin de pays. L'adresse est le www.giantscalecanada.com. ✈

Après la présentation des prix, plusieurs pilotes qui participaient aux épreuves d'équipe ont réussi à effectuer quelques vols de pratique de la séquence F09 en prévision de la finale du lendemain.

Le lundi matin, un Soleil radieux nous attendait et pratiquement aucun vent ne soufflait. Ivan Kristensen a procédé à deux vols de démonstration pour les juges et après une brève réunion des juges, les avions ont été mesurés, les avions à moteur conventionnels ont été pesés avant leur premier vol et la séance de qualification a débuté pour les huit pilotes qui s'étaient inscrits. Tous les avions ont été soumis à un test de décibels et les maquettes électriques ont été pesées après chaque vol. Tous les avions, à l'exception de deux, étaient guidées à l'aide d'un émetteur de 2,4 GHz. Nous avons vu évoluer cinq maquettes Integral, deux Twisters et un Prestige. Le moteur électrique de choix était un Plettengerg.

Après les deux rondes, il était évident que le pointage était serré. En raison de cela, toutes les rondes de la séquence F09 ont été vérifiées, de même que celles de la séquence P09 (cette fois, touchant deux concurrents). Le pointage final de chacun a été vérifié au moins deux fois. Il y avait une différence de ,28 point entre la troisième et la quatrième place. J'aimerais féliciter les six juges qui sont demeurés sur place une journée de plus afin d'exercer leur travail lors de la finale. Ceux-ci ont investi beaucoup de leur propre temps afin de revoir la séquence F09 et ils accompli accompli un boulot du tonnerre.

Les résultats finaux vont comme suit : Chad Northeast (première place avec 2 000 points), Deszo Vaghy (deuxième place avec 1 842,78 points), Dan Venables (troisième place avec 1 723,90 points) et Xavier Mouraux (quatrième place avec 1 723,62 points).

Sans l'aide de plusieurs personnes, il aurait été impossible de coordonner un tel événement. Merci beaucoup à Jeff, Al, Peter, Bill, Scott, Debbie et Rosemary, de même qu'aux nombreuses personnes qui ont travaillé en coulisses.

Je change de sujet. Nous sommes en plein milieu de nos assemblées de zone. Si vous voulez prendre part aux travaux du comité d'acrobatie de précision, vous devez faire en sorte que votre nom soit prononcé lors de l'assemblée de zone chez vous. Si vous voulez proposer une modification de règlement ou en proposer un nouveau, vous pouvez le mettre de l'avant lors de cette réunion ou le porter à l'attention de n'importe quel membre du comité ou de moi-même. Notez bien que je possède une nouvelle adresse courriel, le harryells@canadaf3a.org ou vous pouvez récolter des renseignements au site Web du comité, au <http://www.canadaf3a.org>. ✈

to thank the six judges who stayed for an extra day to judge the finals. They invested a lot of personal time reviewing the F09 schedule and did an outstanding job of judging.

The trials results were, First - Chad Northeast (2000), Second Dezso Vaghy (1842.78), Third - Dan Venables (1723.90) and Fourth - Xavier Mouraux (1723.62).

Without the help of many people, it would be impossible to run an event like this. Many thanks to Jeff, Al, Peter, Bill, Scott, Debbie and Rosemary, as well as many others behind the scenes.

On another note, we are now in the midst of zone meetings. If you would like to participate on the Precision Aerobatics committee, you must have your name brought forward at your zone meeting. If you have a rule or schedule change, you can bring it forward at your zone meeting, or bring it to the attention of your committee member or myself. I do have a new e-mail, harryells@canadaf3a.org or you can get information on the Committee website at <http://www.canadaf3a.org> ✈



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

WANTED: Old radio equipment for R/C planes to be restored & flown at Vintage R/C Society meets. Single channel or reed radios, including transmitters, receivers, servos or actuators. Contact Bob Gardner, 2201 O'Dette Rd., Peterborough ON K9K 2L4 Ph. 705-749-3512 email: boberos@canada.com

FOR SALE: Enya R120-4C with muffler. Boxed, and recently test run. \$275 (306) 373-5361

WANTED: Harvard KIB approx 7' W.S. Contact Bruce 519 426-0772 or e mail at bruzflo@amtelecom.net

WANTED: Nexstar left wing panel (port side) Don Arthur, Tillsonburg, 519-842-4374

FOR SALE: 1/3 Scale Sopwith Pup. Excellent flying condition. \$1000 with G62 engine or \$700 without - OBO. Will consider a trade for a WWII plane. 905-768-9364 (Haggersville, ON)

FOR SALE - Procter Jenny complete kit, NIB, all the extras r_fleming66@hotmail.com. St. Thomas, ON

FOR SALE - FOR SALE AFTER 38 YEARS phone or email for prices and photos. PHAETON BIPLANE 62 inch span. OS 91 FX JR servos and rec. \$ 375. SUPER CUB 8ft span Great Planes Saito 91 Futaba servos \$ 350. No motor \$210, EDGE 540 82 inch span Moki 180 Hitec 635 Servos \$ 495. LEGEND - V YS 120 A/C Futaba equipped retracts tuned pipe \$ 550. NORSEMAN 86 inch span OS 61 FX Futaba equipment \$ 295. TRAINER - SCRATCH BUILT 60 inch OS 46AX Futaba Equipment \$ 250. 3 foamy electric Mustangs with motors and speed controls, servos, spare motors, li-poly paks , Charger + field box full of stuff CHEAP CHEAP, FIELD BOX - COMPLETE Heavy duty Starter 2 motor cycle batteries 3 glow starters, complete sets of everything & 2 pumps \$ 120. Super cycle, and all cords to discharge/charge any make \$ 60. SHOP FULL OF MODEL EQUIPMENT, PARTS AND TOOLS. FANTASTIC BUYS. Planes or motors or radios can be purchased sepa-

rately. RADIOS- FUTABA -8UAF 3 receivers, buddy box & cord @ 250. JR 10 S - 3 receivers & servos battery 2 paks \$ 250. EXTRA MOTORS & Hitec Supreme Receivers- Moki 180, Magnum XL 180, Saito 150, OS 45, Magnum XL 15 , WenMac 049. Piles of props, mufflers, cowls,, irons, heat gun, smoke systems, tuned pipes & headers- you name it I have it. Even damaged planes. Murray, Richmond Hill, ON 905 764 3490 berman@bromarsystems.com

WANTED: Any condition, parts or whole engines of the Old Gotham Hobby Deezil 0.12 diesel engine. Contact David Crocker at crockerdh@aol.com

FOR SALE: o.s.ff 240 four cylinder horizontally opposed, 4-stroke cycle, air cooled, glow ignition, condition new asking 1000\$ neg. 450-443-0095 or robertdemers01@videotron.ca

FOR SALE: Balsa USA Fly Baby Biplane, 84" span. Quadra 35 motor. No reasonable offer refused, 519-434-8875 (Lon-

don, On.) pholloway@odyssey.on.ca

WANTED: maloney 100 engine for parts phone 905 6812720 email nicplace@hotmail.com call nick

FOR SALE: C-130 Herc. 19.5' span, 73 lbs, 4 Poulan Motors, never crashed. For info call Steve at 204-773-2921.



Looking for an IMPRESSIVE combo?



381 Joseph-Huet
 Boucherville
 PQ J4B 2C5

tel.(450) 449-9094
 fax (450) 449-3497
 sales@icare-rc.com

NEW!!
 AP-High discharge 15-20C LiPo

AP3300HD	351P	11.1V	\$109.00
AP3300HD	451P	14.8V	\$145.00
AP3300HD	551P	18.5V	\$179.00
AP3700HD	351P	11.1V	\$121.00
AP3700HD	451P	14.8V	\$164.00
AP3700HD	551P	18.5V	\$205.00



Dealer inquiries welcome

ICARE/IKARUS North American distributor for Plettenberg, Schulze and many other genuine products

GET WHAT YOU WANT

ELECTRIC-FLYING NEW PRODUCTS FROM SEAGULL



FOR FULL DETAILS VISIT OUR WEBSITE AT WWW.HIFLIGHTRC.COM/SEAGULL

BUY DIRECT!
**REPLACED, DISCONTINUED
AND DAMAGED PRODUCTS
AVAILABLE TO THE PUBLIC**
CASH IN ON THE SAVINGS AT WWW.HIFLIGHTRC.COM/BARGAINS

**CHECK STOCK AVAILABILITY
IN OUR WAREHOUSE**
VISIT WWW.HIFLIGHTRC.COM/CATALOGUE

**SIGN UP FOR OUR MAILING LIST AT WWW.HIFLIGHTRC.COM TO RECEIVE NOTICE OF
SPECIAL OFFERS, NEW PRODUCT ANNOUNCEMENTS AND CLEARANCE ITEMS!**

HiFLIGHT
RADIO CONTROL
CANADA'S LARGEST R/C DISTRIBUTOR

5503 82 AVE
EDMONTON, ALBERTA
T6B 2J6 CANADA

TOLL-FREE: 1-877-986-9430
LOCAL: (780) 485-2003
FAX: (780) 485-2103

EMAIL: MAIL@HIFLIGHTRC.COM WEBSITE: WWW.HIFLIGHTRC.COM

DEALER INQUIRIES WELCOME



Phil Henniger's P-47 at the Medicine Hat RCers fun fly.



Nathan Buck flying at Medicine Hat RCers fun fly.

Winnipeg MAAC MEN members Bruce and Maria Johnson pose with their 1:3.75 scale ASH 25 MI at the Gimli Model Fest. This model has some impressive specs! 22'10" wingspan, 8'1" long, flying weight 29 pounds, 20 servos plus one controller.



Marc Thompson with an MW-44 turboprop-powered Extra 330. Check out that pilot!

Guglielmo Teoli keeps an eye out for Ron Sebag while he flies a free-style demonstration with his 50% Pitts at the IMAC competition hosted by the Amidaire RC Club.



WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESALERS

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**



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

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

PLANES * CARS * TRUCKS * BOATS * HELICOPTERS * RADIOS * MODELS * TRAINS * ROCKETS * KITES



FREE SHIPPING*

SERVOS

FREE SHIPPING*

HS-45HB	Premium Feather	\$ 16.50
HS-50	Super Sub Micro	\$ 17.50
HS-55	Sub Micro	\$ 10.50
HS-56HB	Sub Micro Karbonite	\$ 19.99
HS-65HB	Mighty Feather	\$ 19.99
HS-65MG	Mighty Feather	\$ 29.99
HS-75BB	Retract	\$ 25.50
HS-77BB	Low Profile	\$ 21.99
HS-85MG	Mighty Micro	\$ 25.99
HS-85BB	Mighty Micro	\$ 18.99
HS-81	Sub Micro	\$ 12.50
HS-82	Micro Metal Gear	\$ 19.99
HS-125MG	Thin Wing	\$ 27.99
HS-225BB	Mighty Mini	\$ 15.99
HS-225MG	Mighty Mini	\$ 22.50
HS-311	Standard	\$ 8.50
HS-422	Deluxe Standard	\$ 10.50
HS-425BB	Deluxe BB Standard	\$ 13.50
HS-475BB	Deluxe HD BB	\$ 13.99
HS-625MG	Deluxe High Speed BB	\$ 27.99
HS-635HB	High Torque Dual BB	\$ 24.99
HS-645MG	Deluxe High Torque BB	\$ 27.99
HS-755BB	1/4 Scale Bearing Karbonite	\$ 22.50
HS-765HB	Sail Arm	\$ 33.99
HS-785HB	Sail Winch	\$ 41.99
HS-805BB	Mega 1/4 Scale	\$ 31.99
HS-965MG	Super Speed	\$ 54.99
HS-985MG	Super Torque	\$ 54.99
DIGITAL SERVOS		
HS-5055MG	Digital Sub Micro	\$ 20.99
HS-5056MG	Digital Micro	\$ 32.50
HS-5065MG	Digital Micro	\$ 35.99
HS-5082MG	Digital Micro	\$ 27.50
HSG-5083MG	Digital Micro Gyro	\$ 43.50
HS-5085MG	Digital Mighty Micro	\$ 35.99
HS-5125MG	Digital Wing	\$ 45.50
HS-5245MG	Mini High Torque	\$ 35.99
HS-5475HB	Digital Sport	\$ 24.99
HS-5625MG	Digital Super Speed	\$ 44.99
HS-5645MG	Digital Super Torque	\$ 44.99
HS-5745MG	Digital 1/4 Scale	\$ 55.99
HS-5965MG	Digital Super Speed	\$ 69.99
HS-5985MG	Digital Super Torque	\$ 69.99
HS-5955TG	Digital Titanium	\$ 91.99
HS-6635HB	Karbonite Digital	\$ 37.50
HS-6965HB	Digital Coreless	\$ 66.50
HS-6975HB	Digital Coreless	\$ 66.50
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 103.99
HS-7965MG	V2 High Speed	\$ 78.99
HS-7966	Karbonite V2 High Speed	\$ 72.99
HS-7975	Karbonite V2 High Speed	\$ 72.99
HS-7985MG	V2 High Torque	\$ 78.99
DIGITAL CAR SERVOS		
HSC-5995TG		\$ 91.99
HSC-5996TG		\$ 91.99
HSC-5997TG		\$ 91.99
HSC-5998TG		\$ 91.99

NOTE: MG: Metal Gears; BB: Ball Bearings;
HD: Heavy Duty; TG: Titanium Gears

* Customer must request MAAC deal at time of purchase.
* Wood and fuel are excluded from free shipping offer.
* Some size and weight restrictions apply.
* Insurance is extra.

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)

RADIOS **FREE SHIPPING***

ECLIPSE 7



- 171721 **Airplane Version FM** \$ 209.99
4 HS-422 Servos, 8 Ch, Supreme Receiver, 600mAh Receiver, Battery, Standard switch.
- 171724 **TX only w/Spectra Module FM** \$ 184.99
Eclipse Transmitter with Spectra Synthesizer Module, TX Nicads and overnight wall charger.

LASER 4



- 156721 **Laser 4 Standard System** \$ 109.99
Supreme 8 Ch, Receiver, 4 HS-300 Servos, 600mAh Transmitter Nicads, 600mAh Receiver Battery, A/C Overnight Wall Charger.
- 156724 **Laser 4 Micro System** \$ 89.99
72MHz Transmitter with Micro05S 5 Ch Receiver, 2-HS-55 Servos, Switch Harness, Full Nicad System, Charger.

OPTIC 6



- 158721 **Standard Version** \$ 179.99
6 Ch, 4 HS-325HB Servos, Supreme Receiver, 600mAh Receiver Battery, Charger Switch.
- 158722 **TX only w/Spectra Module** \$ 154.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module.
- 158723 **TX w/Spectra Supreme Rx** \$ 164.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module, Supreme Receiver.
- 158724 **QPCM Version** \$ 209.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, QPCM Receiver, 4 HS-325HB Servos.
- 158725 **QPCM TX/RX** \$ 209.99
6 Ch, TX w/QPCM Receiver.

OPTIC 6 SPORT



- 159721 **Standard Version** \$ 144.99
4 HS-325 Servos/Sup Rx
- 159723 **Electric Version** \$ 149.99
3 HS-81 Servos/6S Rx
- 159725 **Micro Version** \$ 144.99
3 HS-55 Servos/05S Rx

FLIGHT PACKS **FREE SHIPPING***

All crystals are only \$ 8.99 with purchase of flight pack.

ELECTRIC HELI PACK

4-HS56HB Servos
1-Micro05S Rx
Works with all radios
25581



\$ 94.99

MICRO 05 PACK

3-HS55 Servos
1-Micro05S Rx
Works with all radios
25555



\$ 49.99

MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos
Mini 6S 6 Ch FM
Auto-Shift Rx
28881



\$ 56.99

MINI MICRO PACK

3 HS-55 Servos
1 Mini 6S Rx
28855



\$ 54.99

NEUTRON MICRO PACK

3 HS-55 Servos
1 Neutron 6 Ch Dual
Conversion Rx
28955



\$ 72.99

NEUTRON MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos
Neutron 6 Ch FM Dual
Conversion IPD Rx
28981



\$ 74.99

ECONOMY PACK

4 HS-322 Servos
1 Mini 6 Rx
28832



\$ 72.99

UNIVERSAL PACK II

4 HS-425BB
Deluxe Servos
Supreme II S 8 Ch FM
Auto-Shift Rx Rechargeable
Rx Battery & Switch
Harness w/Charge Plug
73942



\$ 84.99

RECEIVERS **FREE SHIPPING***

Available for any radio

FUSION 9 9 Ch Syn. Aircraft Rx \$ 84.99



HPD-07RH 7 Ch QPCM Aircraft Rx \$ 86.99



MICRO 05S 5 Ch FM Rx \$ 18.99



MINI 6S 6 Ch FM Single Conversion Rx \$ 20.99



NEUTRON 6S 6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx \$ 39.99



SUPREME IIS 8 Ch Auto Shift Select \$ 31.99



No PST.

Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!

**P
L
Y
W
O
O
D

B
A
L
S
A**

	24" LONG	48" LONG
1/64"x12"	\$ 11.99	\$ 19.99
1/32"x12"	\$ 7.99	\$ 13.99
1/16"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
3/32"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
1/8"x12"	\$ 11.99	\$ 21.99
3/16"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99
1/4"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99
	36" LONG	48" LONG
1/16"x3"	10/ \$ 9.99	10/ \$12.99
3/32"x3"	10/ \$10.99	10/ \$13.99
1/8"x3"	10/ \$11.99	10/ \$15.99
3/16"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/4"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/16"x4"	10/ \$13.99	10/ \$17.99
3/32"x4"	10/ \$14.99	10/ \$21.99
1/8"x4"	10/ \$15.99	10/ \$22.99
3/16"x4"	5/ \$ 9.99	5/ \$13.99
1/4"x4"	5/ \$11.99	5/ \$14.99

FREE SHIPPING* (See Page 1 for details.)

HOBBY WHOLESALE
is very determined to give you, the consumer, the best possible deal on all our products. We guarantee to cheerfully meet or beat any of our competitor's advertised prices. Plus, we will continue to offer FREE SHIPPING and all club members that are registered with us a 2% REBATE to their club.*

LEADS & WIRES

FREE SHIPPING*

22 GAUGE H.D. WIRE/
GOLD PINS

STD SWITCH	\$ 8.99
6" EXT	\$ 4.49
12" EXT	\$ 4.49
18" EXT	\$ 4.99
24" EXT	\$ 4.99
36" EXT	\$ 5.49
Y ADAPTER/12"	\$ 6.99

Others - Please Call

MONOKOTE
STANDARD COLORS
Mix or match any standard colors and SAVE!
5 - \$ 54.99 (\$ 11 each)
FREE SHIPPING*

AR6000 Receiver
SPM6000 - \$ 49.99
- Works with DX-6/DX-7 Radio
- Only weighs 7 grams
- 2.4 GHz only

AR6100 Receiver
SPM6100 (6 Ch) - \$ 49.99
- Works with DX-7 only
- Weighs only 3.5 grams
- DSM2 Technology

AR6200 Receiver
SPM6200 - \$ 79.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Ultralite only 10 grams
- Dual Link

AR6300 Receiver
SPM6300 - \$ 59.99
- DSM2 6 Ch Rx
- Weighs only 2 grams

AR7000 7 Ch Receiver
SPM6070 - \$ 99.99
- DSM2 Technology
- Works with DX-7 only
- Full range for use in any aircraft

AR7100 7 Ch Heli Receiver
SPMAR7100 - \$ 149.99

AR7100R 7 Ch Heli Receiver
SPMAR7100R - \$ 219.99
- Includes Rev Limiter

AR9000 Receiver
SPMAR9000 - \$ 169.99
- DSM2 Technology

AR9100 Receiver
SPMAR9100 - \$ 219.99
- DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver
- Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale

AR6300 Nanolite Flight Pack
SPM6300F
- AR6300 Rx
- 4-DSP60J Servos
\$ 129.99

SPEKTRUM **FREE SHIPPING***

DX6i Radio
SPM6600 - \$ 209.99
- Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
- Airplane and Heli Programming
- 6 Channels
- 10 Model-Memory
- AR6200 Receiver

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio - \$ 349.99 each
SPM2710 - Sport Flyer
SPM2712 - Sport Heli
- First full-range 2.4 GHz Radio for all aircraft types
- 20 Model-Memory
- Airplane/Heli Software
- 4-DS821 Digital Servos
- AR7000 Receiver

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio MicroLite - \$ 339.99 each
SPM2720 - MicroLite Air
SPM2722 - MicroLite Heli
- 3-S285 Servos
- 1-AR6100 Receiver

Digital Servo Programmer
SPMDSP - \$ 24.99
- Servo Reversing
- High-Speed Input
- Three-Point and Dead Band Programming

DSP60
SPMDSP60 - \$ 21.99
- Sub Micro
- 6.0 g Digital Servo

DSP75
SPMDSP75 - \$ 19.99
- Sub Micro
- 7.5 g Digital Servo

Deluxe Transmitter Case
SPM6701
- Custom fit for Deluxe radios
\$ 59.99

4.8V - 700mAh - \$ 16.99
6.0V - 700mAh - \$ 19.99
4.8V - 1100mAh - \$ 27.99
6.0V - 1100mAh - \$ 31.99
4.8V - 2700mAh - \$ 29.99
6.0V - 2700mAh - \$ 34.99

SANYO Battery Packs

9.6 Tx Packs (Flat or Square Available)
700mAh - \$ 34.99
1100mAh - \$ 44.99
2700mAh - \$ 49.99

EPOXY **FREE SHIPPING***

5 min., 8 oz [NHP105] | 12 min., 8 oz [NHP112]

Mix or match any 3 for \$24.99 (Reg. \$11.99 ea.)

30 min., 18 oz [NHP130] | 3 hr., 8 oz [NHP180] | Finishing Resin [NHP200]

ZAP **FREE SHIPPING***

ADHESIVES

CA Deal
Buy 3 - 2oz bottles for **\$ 29.97** (\$ 9.99 each). Available in thin, medium, thick [Reg. price \$ 12.99 each]

THUNDER POWER TP-610C

ALL-IN-ONE-CHARGER
Charger, Discharger w/Balancer
- 1 to 14 cells NiCd/NiMH
- 1 to 6 cells Li-Ion/Li-Po/A123
- 0.25 to 10.0 Amps
\$ 129.99

THUNDER POWER LITHIUM BATTERIES **FREE SHIPPING***

730mAh 2C THP7302SJPL - \$ 29.99	1320mAh 3C 11.1 V THP13203SPL - \$ 49.99
730mAh 3C THP7303SJPL - \$ 39.99	2100mAh 2C 7.4 V THP21002SPL - \$ 49.99
910mAh 2C 7.4V THP9102SJPL - \$ 34.99	2100mAh 3C 11.1 V THP21003SPL - \$ 64.99
910mAh 3C 7.4V THP9103SJPL - \$ 44.99	2200mAh 2C 7.4 V THP22002SXV - \$ 59.99
1320mAh 2C 7.4V THP13202SPL - \$ 34.99	2200mAh 3C 11.1 V THP22003SXV - \$ 79.99

FlightPower LITHIUM BATTERIES

EVO 25 **EVO LITE**

1200 mAh 35 11.1V [FPWP0313] - \$ 49.99	350 mAh 35 11.1V [FPWP0105] - \$ 25.99
1500 mAh 35 11.1V [FPWP0317] - \$ 55.99	800 mAh 25 7.4V [FPWP0108] - \$ 23.99
1800 mAh 35 11.1V [FPWP0321] - \$ 61.99	800 mAh 35 11.1V [FPWP0109] - \$ 34.99
2170 mAh 35 11.1V [FPWP0327] - \$ 76.99	1320 mAh 35 11.1V [FPWP0113] - \$ 46.99
	2100 mAh 35 11.1V [FPWP0117] - \$ 62.99

Futaba **FASST** (Advanced Spread Spectrum Technology) * Full Range 2.4 GHz System

6EX 2.4GHZ
* 6 Ch Computerized Radio
* R606FS 6 Ch Rx
* 6 Model Memory
FUTK6900 - \$199.99

7C 2.4 GHz Fasst
* 7 Ch Computerized Radio
* Incl: R617FS Receiver & 4-S3152 Servos
FUTK7000 Aircraft
FUTK7001 Heli
\$ 349.99 each
* Tx & R617FS Receiver
FUTK7004 Aircraft
FUTK7005 Heli
\$ 289.99 each

10C 2.4GHz Fasst
Includes:
- 10C 10-channel Transmitter
- R6014, 14 Ch Receiver
FUTK9250 - Aircraft
FUTK9251 - Heli
\$ 589.99 each

12FG 2.4 GHz Fasst
- R6014FS Receiver
- 1700mAh Tx Battery
- 1500mAh Rx Battery
FUTK9275 Aircraft
FUTK9276 Heli
\$ 1199.99 each

12Z 2.4 GHz Fasst
- 12 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx
FUTK9300 - \$ 1499.99

14MZ 2.4 GHz Fasst
- 14 Ch Computerized Radio
- Incl: R6014FS Rx
FUTK9400 - \$ 2299.99

RECEIVERS

Fasst R606FS
FUTL7635 - \$ 89.99

Fasst R608FS
FUTL7638 - \$ 139.99

Fasst R607FS
FUTL7637 - \$ 99.99

Fasst R6014FS
FUTL7644 - \$ 199.99

Fasst R617FS
FUTL7627 - \$ 99.99

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

CT-114 Tutor

ARF Snowbird w/Landing Gear

- Includes Air Up/Down Retracts, Oleo Struts, Wheels, Brakes, Valves and Airtanks
- Painted in Canadian Snowbirds colour scheme
- Comes in one box



JLECT114S

\$1759.99

Scale: 1/6 • Wingspan: 72 in • Length: 65.5 in • Thrust: 13 - 20 lbs

T-45 Goshawk

ARF US Navy w/Landing Gear

- Includes Air Up/Down Retracts, Oleo Struts, Wheels, Brakes, Valves and Airtanks
- Painted in US Navy color scheme
- Comes in 2 boxes



JLET45

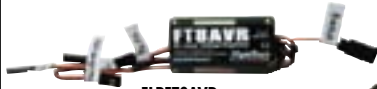
\$1579.99

Scale: 1/6 • Wingspan: 67 in • Length: 71 in • Thrust: 13 - 20 lbs

Linear Voltage Regulator

5A & 8A

FlightPower



FLPFT8AVR



FLPFT5AVR

FLPFT5AVR

\$39.99

FLPFT8AVR

\$44.99



91HZ-PS 3D PD-08

w/Pump

- PD-08 pump works with a matched 61B-P carburetor and integral regulator to deliver a steady fuel supply at any attitude
- Newly designed piston and crankshaft reduces vibration and improves torque stability



OSMG1976

\$469.99

Displacement: 0.91 cu in • Bore: 1.09 in • Stroke: 0.98 in • Weight: 1.4 lbs
RPM Range: 2,000 - 16,000 rpm • Power Output: 3.4 hp @ 15,000 rpm

33% Extra 260 85cc

ARF

- Fuselage and wing mounted C.F. strengthened tubes
- Carbon Fiber Tail Wheel Assembly
- Pre-hinged, glued, and Ready-To-Fly
- Covered in Genuine Ultracote



EGA85001A - Orange

EGA85001B - Red

\$999.99

Wingspan: 99 in • Wing Area: 1760 sq in • Length: 89 in • Weight: 20.5 to 23 lbs
Radio: 6-9 Ch, 6-9 Servo (required) • Engine: Gas: 80cc - 110cc (required)

EG AIRCRAFT

**GREAT HOBBIES
EXCLUSIVE!**



Wingspan: 99 in • Wing Area: 1775 sq in • Length: 89 in • Weight: 20.5 to 23 lbs
Radio: 6-9 Ch, 6-9 Servo (required) • Engine: Gas: 80cc - 110cc (required)

33% Raven 85cc

ARF

- Fuselage and wing mounted C.F. strengthened tubes
- Carbon Fiber Tail Wheel Assembly
- Pre-hinged, glued, and Ready-To-Fly
- Covered in Genuine Ultracote

Red/Blk - EGA85002A

Red/Blue - EGA85002B

\$999.99

Rave 325 EP

Helicopter Kit

- Introducing the new Rave 450 sized electric helicopter designed by Curtis Youngblood and Next D Designs. This helicopter features an all metal head, high quality parts, carbon fiber u-frame design, tube driven tail and can run either 325mm or 350mm main blades in its stock form.



YEIRAVE

\$529.99

Beam
Specialty Engineering Pattern Makers

- Ultra-low parts count design, for easy servicing and reduced weight
- Direct Drive tail drive pulley system
- CNC aluminum rotor head assembly
- All aluminum, adjustable and serviceable swashplate



Main Rotor: 723 mm • Tail Rotor: 150 mm • Length: 660 mm • Weight: 29.3 oz
Radio: 6+ Channel (req) • Motor: 3550 kv brushless (req)

BMH1000

\$369.99

Beam 450 E4

Helicopter Kit

17 Glen Stewart Drive Stratford, Prince Edward Island Canada C1B 2A8 • 5144 - 75th Street Edmonton, Alberta Canada T6E 6W2

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Visit us by computer!

We have the World's most extensive hobby shop web site!

**Customer Service Department
New Extended Hours;
Heures de service a la clientèle
prolongé**

(Atlantic Time)

9AM to Midnight Monday through Thursday
9AM to 9PM Friday
9AM to 8PM Saturday
2PM to 8PM Sunday



Prices do not include applicable taxes.
No handling fees! only GST, shipping,
and insurance charges apply!
PEI residents also add 10% PST.
NS, NB & NFLD residents just
add 13% HST.

1-888-478-2580
FAX ORDER LINE

Secure on-line ordering
with searchable catalog

Technical Assistance Hours;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, Thurs, and Fri.
9AM to 9PM Thursday
9AM to 5PM Saturday

Heures Assistance Technique;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, and Fri.
12PM to 9PM Thursday