

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications





Aircraft Modelers Research

**COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW**



**EXTRA 330LX
CARBON
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER**

PILOT RC



**PITTS
CHALLENGER
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER**

PILOT RC



**LASER 35%
CARBON
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER**

PILOT RC

RC HELICOPTERS



DLE 55RA

**DLE ENGINES &
PARTS**



**EDGE 540V3
EN STOCK | IN STOCK**

PILOT RC



RC CARS/TRUCKS



GP 123 V2

**GREAT POWER
ENGINES**



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

WWW.AMR-RC.COM

1-855-747-2444

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

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



...à l'ordre du jour, ajoutez un sujet
tenant parce que ces sujets devront être
inclus dans mon courriel que je dois être
envoyé au préalable aux membre.
J'espère que vous avez passé un été formidable
et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

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

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

**905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
RIC SWAPMEET '15**

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

E.M.T. or PAYPAL also accepted at:
AMAC_swapmeet@yahoo.ca

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

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications

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

Editorial Department

editor@modelaviation.ca
10 Ranch Glen Drive NW, Calgary, AB T3G 1E3
Ph 403-510-5689

Advertising

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

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

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

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

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at 10 Ranch Glen Drive NW, Calgary, AB T3G 1E3. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to editor@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

January Issue - November 10
March Issue - January 10
May Issue - March 10
July Issue - May 10
September Issue - July 10
November Issue - September 10

Classified Advertising

Submit to:
Model Aviation Canada,
10 Ranch Glen Drive NW, Calgary, AB T3G 1E3
or email TradingPost@modelaviation.ca

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

Display Advertising

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

Model Aviation CANADA



NOVEMBER-DECEMBER 2020 - VOL. 51 NO.6

TABLE DES MATIÈRES

Rapport annuel du président	4
Chronique de l'éditeur	6
Alberta (A)	8
Atlantique (B)	10
C-B\ Intérieure et Yukon (C)	12
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	14
Manitoba (D)	16
Vallée de l'Outaouais (G)	18
Saskatchewan (K)	20
Sud Est de l'Ontario (L)	22
Sud Ouest de l'Ontario (M)	24
A System of Guidance	26
Claude Melbourne - Hall of Fame	30
Le CQFA	34
Kit Bashing	38
The Huron Cup	43
Dave Platt A6M5 ZERO	46
Groupe consultatif de la remise de prix	48
Spectre radio	49
Vol circulaire	50
Vol circulaire acrobatique	52
SAM/Vol libre extérieur	54
Vol libre intérieur	56
Hydravions	60
Maquettes électriques RC	61
Jets RC	62
Pylône RC	64
Copies volantes RC	66
Magasins de passe-temps au Canada	70
Trading Post	71
Évènements à venir	72
Obituaries	76

TABLE OF CONTENTS

The MAAC President's Annual report	5
Editor's column	7
Alberta (A)	9
Atlantic (B)	11
British Columbia Interior - Yukon (c)	13
South West British Columbia (H)	15
Manitoba (D)	17
Ottawa Valley (G)	19
Saskatchewan (K)	21
South-east Ontario (L)	23
South-west Ontario (M)	25
A System of Guidance	26
Claude Melbourne - Hall of Fame i	30
The Quebec Aeronautical Training Center	35
Kit Bashing	38
The Huron Cup	43
Dave Platt A6M5 ZERO	46
Award Advisory Group	48
Radio Spectrum	49
Control Line	51
Control Line Precision Aerobatics	53
SAM / Free Flight	55
Free Flight Indoor	57
RC Float	59
R/C Electric	61
R/C Jets	63
R/C Pylon	65
R/C Scale	67
Hobbyshops Canada	70
Trading Post	71
Coming Events	72
Obituaries	76



John Ferguson with his 'kit bashed' Balsa USA EAA Biplane, modified to match his brother Jim's customized full size airplane. More about this model starting on page 38. / John Ferguson et son EAA Biplane (à l'origine, un kit de Balsa USA) qu'il a beaucoup modifié afin qu'il ressemble à l'appareil à l'échelle réelle de son frère Jim. Vous trouverez davantage de renseignements en page 38.

RAPPORT ANNUEL DU PRÉSIDENT



Peter Schaffer - 44429

Président

807.468.7507 | president@maac.ca

MERCI AUX HÉROS DANS L'OMBRE

Je veux remercier une fois de plus le personnel administratif du MAAC, le conseil de direction, toutes les personnes associées aux nombreux comités, le webmestre, l'éditeur de la revue Model Aviation Canada, les traducteurs, les rédacteurs d'articles et de chroniques, les experts de matière qui offrent des conseils professionnels et un sens de direction sur plusieurs sujets, les bénévoles dans les clubs qui accomplissent le travail nécessaire afin que leur club respectif soit accueillant. Merci à vous tous et toutes pour votre temps, votre engagement envers notre passe-temps et envers votre organisme. Vous êtes sensationnels et je suis très fier d'être associé à vous.

LA VIE EN ACCÉLÉRÉ

À titre individuel et d'organismes, nous nous retrouvons quotidiennement à la croisée des chemins. Rien ne demeure statique. Il survient toujours un quelconque changement. Parfois, il arrive à pas de tortue; parfois, il nous arrive dessus à pleine vitesse et nous secoue.

Notre aptitude à poursuivre nos activités au sein de ce passe-temps repose sur notre capacité et notre volonté d'anticiper et de s'adapter aux nouvelles réalités qui évoluent. La bonne nouvelle, c'est que notre réseau de bénévoles – ces derniers apportent à la table une panoplie d'expertises diverses – travaille sans cesse à faire en sorte que nous puissions poursuivre nos activités de passe-temps.

L'ÈRE NUMÉRIQUE DANS UN UNIVERS COVID-19

La valeur et la robustesse de l'infrastructure numérique du MAAC a véritablement brillé de tous ses feux à mesure que la pandémie prenait de l'ampleur. C'était de quoi être fier. Notre organisme a toujours été « sur la coche ». Le personnel a pu faire du télétravail tandis que les adhésions en ligne et le renouvellement d'inscription des clubs étaient traités normalement. Le seul hic, pendant ces premières semaines de ralentissement des opérations, était

la desserte des lignes téléphoniques, ce qui n'avait rien à voir avec les opérations numériques du MAAC. C'était le problème des compagnies de téléphone.

Ce défi a aussi été relevé. Les opérations du MAAC se poursuivent sans anicroche, que ce soit à distance ou à partir du bureau.

le retour sur l'investissement dans l'univers numérique

Le groupe du site Web poursuit sa tradition de monter de meilleurs outils administratifs et de communication pour les membres, les administrateurs de club, les comités, le conseil de direction ainsi que l'équipe administrative du MAAC.

L'abandon progressif du papier, des chèques et des services postaux traditionnels a réduit les coûts d'au moins 400 000 \$ par année; le temps de traitement des transactions a été diminué; et la qualité et la ponctualité des communications s'en sont trouvées améliorées au sein de l'association.

Environ 15 000 \$ de ces économies sont réinvestis à apporter des améliorations annuelles aux outils numériques du MAAC. Ce n'est pas là du nouvel argent qui apparaît au poste de dépenses du site Web au sein des budgets du MAAC; c'est une portion des économies des années précédentes.

MISE EN ŒUVRE DE L'EXEMPTION DU MAAC AUPRÈS DE TRANSPORTS CANADA

Plusieurs comités travaillent d'arrache-pied afin de moderniser les documents actuels et afin de créer de nouveaux documents de sorte que le MAAC se conforme entièrement aux attentes qu'a stipulées Transports Canada au sein de l'exemption destinée au MAAC.

Les mises à jour ont été effectuées à même les documents de formation, ceux portant sur la sécurité, les qualifications de pilote ainsi qu'aux statuts et aux politiques. Le travail afférent à l'« espace aérien » à proximité des terrains de vol débute à compter de décembre 2020.

CARTE D'ADHÉSION

Les cartes d'adhésion ont été redessinées afin de refléter les qualifications des pilotes et le libellé en matière de sécurité.

RÉUNIONS VIRTUELLES

Le MAAC a adopté très tôt l'univers

numérique. Il convient de dire que chaque activité administrative et de communication du MAAC comporte une composante numérique.

Le conseil de direction et les comités utilisent des outils de visioconférence depuis plusieurs années. La pandémie de la COVID-19 a précipité ce passage aux réunions numériques. L'univers numérique a rendu possible la tenue des assemblées annuelles de zone en virtuel et les assemblées générales annuelles. En fait, plusieurs zones ont ainsi organisé leur assemblée virtuelle en 2020.

L'AGA de décembre 2020 s'est déroulée en format numérique, tout comme le sera celle d'avril 2021. Celle de 2022 sera probablement une formule hybride (en personne et en mode virtuel).

L'ÉTAT DES LIEUX

L'état du modélisme canadien ressemble beaucoup à celui des États-Unis et de la Grande-Bretagne. Par exemple, le nombre de membre au sein de ces organismes est en diminution pour les mêmes raisons que l'adhésion canadienne chute et tous ces organismes travaillent très fort afin de s'ajuster aux réalités actuelles... phénomène que certains appellent le « rightsizing ».

Le nombre de membres au sein de la Fédération aéronautique internationale (FAI) sur la scène internationale diminue aussi, si bien que cette entité a perdu deux commanditaires majeurs. Cet organisme effectue aussi du « rightsizing ».

Ce rapport annuel du président tient davantage de la tradition que de l'échange d'information. Ce n'est là rien de nouveau.

La chronique du président sert à garder tout le monde dans la proverbiale boucle. De plus, le procès-verbal de toutes les réunions sont affichés au site Web, de sorte à ce que quiconque puisse les lire.

De plus, les plans opérationnels annuels et le plan stratégique quinquennal se trouvent aussi au site Web. Enfin, les directeurs et le personnel administratif se servent judicieusement du bulletin électronique e-blast afin d'envoyer des renseignements, au besoin.

Les membres ont rarement eu autant de renseignements sur les diverses activités et initiatives et le MAAC n'a jamais été aussi transparent que maintenant.

suite à la page 6

THE MAAC PRESIDENT'S ANNUAL REPORT



Peter Schaffer - 44429
President
807.468.7507 | president@maac.ca

THANKS TO MAAC'S UNSUNG HEROES

I want to take this opportunity to again thank the MAAC administrative staff, the Board of Directors, all those associated with MAAC's many committees, the webmaster, the Model Aviation Canada Magazine editor, the translators, the folks who write articles for our magazine, the Subject Matter Experts who provide professional advice and guidance on many topics, the club volunteers who do what needs to be done to keep their clubs a functioning happy place to go. Thanks to all of you for your time, commitment to the hobby, and to your organization. You are all amazing and I am proud to say, it gives me great pride to be associated with you.

LIFE IN THE FAST LANE

We as individuals and organizations are at a crossroads every day. Nothing is static. Change is always happening. Sometimes it occurs at a snail's pace, other times its impact is fast and jarring.

Our ability to continue to enjoy our hobby hinges on our ability and willingness to anticipate and adapt to the new realities, as they evolve. The good news is that our member network of volunteers, who bring a wide variety of skill sets to the table, is constantly working at making it possible for all of us to continue to enjoy the hobby.

DIGITAL IN THE COVID-19 WORLD

The value and the robustness of MAAC's digital infrastructure has really shone through, as the COVID-19 pandemic

progressed. It was something to be very proud of. Our organization never missed a beat. The staff were able to work remotely from their homes and online membership and club renewals were proceeded as per normal. The only stumbling block we had with providing service in the first few weeks of shutdown was with the phone lines, which has nothing to do with the MAAC digital operations. It was the phone companies' problem.

That challenge was also resolved. The MAAC operations continue flawlessly, be it remotely, or from the office site.

return on investment in the digital world
The website group continues its tradition of building better online administrative and communication tools for the members, the club administrators, the committees, the Board of Directors, and the MAAC administrative staff.

The move away from using paper, cheques, and traditional postal services has reduced costs by at least \$400,000 per year, decreased the time to complete a transaction, and has improved the quality and timeliness of communication for all of us in the association.

Approximately \$15,000 of the savings is reinvested in making annual improvements to MAAC's digital tools. It is not new additional money that appears in the website line item in the MAAC budgets; it is a small portion of the previous years' savings.

IMPLEMENTING MAAC'S TRANSPORT CANADA EXEMPTION

Many committees have been burning the midnight oil in revamping existing documents and creating new documents, in order that MAAC be in full compliance with the expectations described in MAAC's

exemption from Transport Canada.

Upgrades have taken place in the Training documents, Safety Documents, Pilot Qualifications, and in By-laws and Policy. Work on "Airspace" in proximity to airfields, will begin in December 2020.

MEMBERSHIP CARD

The membership cards have been redesigned in order to accommodate the pilot qualifications and new safety wording.

VIRTUAL MEETINGS

MAAC has been an early adopter of the digital world. It would be fair to say that every MAAC administrative and communication activity has a digital component to it.

The Board of Directors and the committees have been using online meeting tools for a number of years. COVID has been the driving force to accelerate the move to digital member meetings. The digital world has made it possible to hold virtual Annual Zone Meetings (AZM) and Annual General meetings (AGMs). In fact, a number of zones held virtual AZMs in 2020.

The December 2020 AGM, was a virtual meeting, as will be the April 2021 AGM. The 2022 AGM will probably be a hybrid of in-person and virtual.

STATE OF THE HOBBY

The state of the Canadian model aviation hobby closely mirrors that of the USA and Britain. For example, the membership numbers in those organizations are in decline for the same reasons as the Canadian membership decline and all of these organizations are working hard to adjust to today's realities... sometimes known as 'rightsizing.'

continued on page 7



Online Annual General Meeting Assemblée Générale annuelle, virtuelle April 10, 2021 | 10 avril 2021

The 2020 MAAC AGM will be held as an online 'web based' meeting that will be accessible to members using a normal web browser. Live voting will require access to email and a second browser tab on the same computer.

L'AGA 2020 de MAAC se tiendra sous la forme d'une réunion virtuelle "hébergée sur le Web" qui sera accessible aux membres en utilisant un navigateur WEB normal. Le vote en direct nécessitera un accès au courrier électronique et à un deuxième onglet du navigateur sur le même ordinateur.

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5698 | Editor@ModelAviation.ca

Pour plusieurs personnes, les restrictions que nos gouvernements imposent sur les rassemblements sont difficiles à comprendre et ont asséné un dur coup à notre moral collectif. Ce sera sûrement difficile sur notre passe-temps aussi.

C'EST DES AVIONS DONT IL EST QUESTION?

Il est clair que le passe-temps des maquettes volantes, c'est à propos des avions. Mais je suggérerais que la force de notre passe-temps réside en l'esprit de camaraderie et des amitiés qui se sont forgés au fil des événements, des séances de vol avec les amis du club ainsi que les séances de jasette (le fameux « hangar flying ») de fin de journée ou pendant les réunions hivernales et autres rassemblements.

En fait, mes souvenirs du passe-temps se portent davantage sur les personnes – généralement – que sur les maquettes proprement dites. Là n'est pas dire que les maquettes d'avion en sont absentes ni qu'elles ne sont pas le point central de ces activités. Cependant, ce sont les personnes autour de soi et au sein de ce volet d'activité de loisir qui font qu'on s'y plaît.

C'ÉTAIT FACILE, JADIS

Se réunir en compagnie de modélistes aux mêmes passions que nous, c'était facile auparavant et plusieurs prenaient probablement ces rassemblements pour acquis. On avait la certitude qu'en se déplaçant au terrain de vol, on reverrait à coup sûr nos compères et collègues de vol.

Si vous vous donniez la peine de réserver quelques dates de rassemblement et de faire un peu de route afin de vous rendre à un Fun-fly ou à un concours, il était quasi-certain que vous y reverriez de vieux amis.

Grâce à un coup de dés qui vous décidait de vous rendre à un Fun-fly ou à un club que vous ne connaissiez pas ou encore, que vous décidiez de vous rendre à un rassemblement d'un volet particulier du passe-temps ou à un concours pour la première fois, c'était encore une bonne possibilité que vous vous y fassiez de nouveaux amis.

Si vous vous décidiez à charger votre véhicule récréatif de maquettes, de nourriture et de breuvages, il était très plausible que vous alliez effectuer des vols du lever au coucher du soleil et que vous alliez terminer la journée autour d'un feu de camp en compagnie de vos confrères et consoeurs.

Tout cela était facile à faire « avant » notre époque actuelle. En gros, les restrictions gouvernementales et les précautions personnelles de 2020 ont réduit de beaucoup le nombre d'événements organisés de même que l'interaction personnelle. De par la nature de notre passe-temps, cela changera et l'aspect social de nos événements reviendra éventuellement.

QUESTION DE SÉCURITÉ

Faire voler des maquettes en compagnie d'autres modélistes/pilotes, ce n'est pas seulement une affaire d'amitié ou d'une expérience partagée... cela pourrait aussi vous sauver la vie.

On a entendu de nombreuses histoires portant sur des pilotes qui se sont grièvement blessés pendant qu'ils faisaient voler une maquette et qui se sont retrouvés tout seuls au milieu de nulle part pendant une urgence. Voler en compagnie d'un autre membre de club peut changer le cours des choses en votre faveur, advenant une telle situation.

De plus, une paire supplémentaire d'yeux peut être commode au moment même où vous cherchez à améliorer votre aptitude de pilotage ou que vous tentez de comprendre le problème technique qui a fait que votre avion a dû atterrir plus tôt que prévu.

Faire voler des avions télécommandés en compagnie de quelqu'un et prendre chacun son tour pour agir à titre d'observateur (spotter) pour l'autre, c'est mille fois mieux que de piloter en solitaire.

Bien sûr, le vol en solo – ou en nombre limité – fait partie de notre réalité pour l'instant. Bien qu'il soit toujours plus prudent d'amener un ami au terrain avec vous, vous pouvez prendre plusieurs précautions, particulièrement si vous vous retrouvez à voler seul.

- Ayez une trousse de premiers soins à proximité et que celle-ci soit facile à ouvrir. Cela signifie que vous devrez vous exercer à manipuler des fermetures éclair

ou des pinces de fermeture avant même de vous concentrer sur les préparatifs de votre avion... ou que vous devrez pratiquer à ouvrir la trousse avec une seule main... voire sans mains.

- Soyez méthodique. Ayez recours à une liste de contrôle (checklist) et à des procédures écrites afin de vous rappeler quels sont les risques et les dangers autour de vous. Vous pourriez penser que c'est une exagération de procéder ainsi parce que vous vous apprêtez à « jouer avec un avion-jouet », mais les blessures sont souvent infligées lorsqu'on devient complaisant.

- Connaissez votre téléphone et le lieu où vous trouvez. La plupart des téléphones « intelligents » peuvent être utilisés afin de composer le 911 malgré un écran verrouillé, ce qui pourrait vous être utile. Non seulement est-ce important d'être en mesure de joindre le 911 mais il est essentiel que l'on sache où vous êtes. Si vous êtes seul, vous devriez pouvoir retrouver l'adresse du terrain et les coordonnées de GPS.

- Évitez de faire voler une maquette seul là où il n'y a pas de service de téléphonie cellulaire. J'ai connu des personnes qui se sont grièvement blessées et qui ont dû conduire d'elles-mêmes jusqu'à une zone cellulaire afin d'appeler à l'aide. Il va sans dire que ce n'est pas toujours une option viable.

Je me dois de préciser que ce sont là des idées que j'ai eues et qu'elles ne représentent aucunement une quelconque politique officielle du MAAC. C'est davantage un exemple des choses à considérer lorsque vous vous retrouvez tout seul à un terrain de vol.

suite à la page 68

Président

suite de la page 4

Inutile de revenir sur toute cette information dans le cadre de ce rapport. Certaines personnes se plaignent déjà d'un surplus d'information.

Maintenant, il faut s'adonner à ce que nous aimons plus que tout – se précipiter vers l'atelier afin de construire et de faire voler – si tel est votre intérêt – des Systèmes aériens télépilotes. C'est mon plan! ✈

EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Editor

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

For many, the gathering restrictions our governments are imposing have been challenging to understand and have been hard on our collective psyche. It will no doubt be hard on our hobby as well.

IS IT REALLY ABOUT AIRPLANES?

Clearly, the hobby of model aviation is about airplanes. But I'd argue that the strength of the hobby comes from the camaraderie and friendships built through attending events, flying with clubmates, and the all important 'hangar flying' that happens at the end of the day or during winter meets and gatherings.

In fact, my memories in the hobby are more about the people -- generally -- than the models. That isn't to say that the airplanes are absent, or that they aren't a focal point. It is the people around you in the hobby that make it a lasting affection.

IT USED TO BE EASY

Gathering with like-minded modellers used to be easy and was probably taken for granted by many. Head out to the field on the weekend and you'd run in to your flying buddies for sure.

Set aside a few dates on the calendar and a short road trip would take you to a Fun Fly or a contest near you and you'd see some distant friends.

Roll the dice and check out a Fun Fly at a new-to-you club, or go check out a type-specific event or contest for the first time and you're almost certain to come away with some new friends in the hobby.

Load up the RV with models, food, and drink and you'll no doubt find yourself flying dawn to dusk before ending the day around the glow of a campfire surrounded by like-minded modellers.

All of that was easy to do in 'the before times.' But, for the most part, government restrictions and personal precautions in 2020 greatly reduced the number of events being held, as well as the personal interaction during events. The nature of our hobby means this will change, and the social aspect of our events will return eventually.

IT'S A SAFETY THING

Flying with others is more than just about the friendship or shared experience, it can be life saving.

There are countless stories about people who have severely injured themselves while flying alone and have found themselves alone at the field in the middle of nowhere. Flying with another member present can make all the difference in these situations.

Not only that, but that extra set of eyes can come in handy as you're working on improving your skills or figuring out where that 'glitchy' model ended up landing unexpectedly.

Flying with someone else and taking turns 'spotting' for each other beats flying alone hands-down.

Of course, for now, flying alone -- or in limited numbers -- is just part of our current reality. While it is always safer to bring someone out to the field with you, there are a broad number of precautions we can take, particularly if we are completely by ourselves at the field.

- Have a first aid kit nearby, and easy to open. This may mean undoing zippers or clasps before working with your airplane... or practice opening the first aid kit with one working hand... or no working hands.

- Be methodical. Use checklists and written procedures to remind you of the risks and dangers around you. It may seem like overkill for 'playing with a toy airplane,' but injuries most often happen when you start becoming complacent.

- Know your phone and location. Most smart phones can be used to call 911 from a locked screen, which can be handy. But not only is being able to call 911 important, knowing where you are is essential. If you're alone, you should have the address and GPS coordinates with you at your pit location.

- Avoid flying alone where there is no cell service. I've known people who have hurt themselves badly and had to drive from the field to cell service to get help. Needless to say, this isn't always a viable option.

I should be clear that these are just some ideas I've come up with and that they don't represent any official MAAC policy. It is more of an example of how to approach things if you're at the field on your own.

MAKE THE EFFORT

Perhaps the more important thing is to

make the effort to keep your flying buddies close... virtually. While it is no replacement, Zoom meetings or virtual Fun Flies available in some of the flight simulators can be a way to keep the connections alive.

Clubs should be encouraged to use Zoom, or similar video conferencing, for meetings and tutorials. In many cases, the meetings will take less time than it would have taken to just travel to an in-person meeting, and the range of 'guest speakers' can be from literally anywhere around the world, at no additional cost!

While virtual meetings are no replacement for face-to-face gatherings or 'hands-on' workshops, they often actually bring in more participants, which is great for keeping people involved and engaged with the group.

continued on page 77

President's Annual report from page 7

The FAI membership numbers at the international level are also in decline and that organization has lost its two major corporate sponsors. They too are rightsizing.

This President's annual report now has more to do with tradition, than information exchange. There is nothing new here.

The bi-monthly President's column is used to keep everyone in the loop. In addition, all the minutes of all meetings are posted on the website for the members to read.

Furthermore, the Annual Operating Plans and the five-year Strategic Plan are on the website. Last, but not least, the directors and administration have been making good use of the e-blast tool to send info to all as needed.

The members have never had so much info on the various activities/initiatives, as they now have, and MAAC has never been so transparent as it is now.

There is no point in rehashing any of that info, in this report. Some folks are complaining of information overload.

Now, for what all of this is really about -- go and have fun building and flying your Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS). That is my plan! ✈

ALBERTA (A)



Relaxing on the flight line at the Dogfight Over Benalto event. / Un moment de détente sur la ligne de vol pendant le rassemblement Dogfight Over Benalto.



Roger Ganley - 6426

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

ÉTÉ 2020

Pour plusieurs clubs au sein de la zone A, la saison de vol en 2020 a été très différente en raison de la pandémie de la COVID-19.

Pour les plus petits clubs, le seul changement qui ait été visible était le port de couvre-visage en plus de la distanciation de deux mètres. Chez les clubs plus imposants, il y avait une restriction sur le nombre de pilotes sur place au terrain de vol.

La plupart des clubs de la zone n'organisent pas de réunion(s) pendant les mois d'été. Toutefois, ceux qui en avaient l'habitude ont annulé leur rencontre à l'intérieur ou l'ont remplacée avec une réunion au terrain de vol.

Je suis en train de vérifier auprès de nos clubs de zone, à savoir s'ils organiseront des rencontres intérieures pendant les mois d'hiver ou s'ils ont décidé d'organiser cela ailleurs, c'est-à-dire qu'ils auront peut-être trouvé un autre lieu de rencontre ou qu'ils procéderont par des moyens électroniques virtuels.

AGA

L'Assemblée générale annuelle 2020 est prévue pour le 13 décembre à l'aide des moyens virtuels. Nous verrons comme le tout s'est passé.

SÉCURITÉ

Une fois de plus, j'aimerais profiter de cet espace de chronique afin de remercier les membres du MAAC pour une excellente – pour ne pas dire « parfaite » -- saison

de vol 2020 au sein de la zone A (Alberta, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut). Vous méritez tous une bonne tape sur l'épaule pour vos pratiques en matière de sécurité au cours des derniers mois.

Il y a eu des presque-incidents, toutefois. Quelqu'un l'a dit avant moi en anglais et je le répète : « C'est de près, ça ne compte qu'en jouant aux fers à cheval, en lançant une grenade ou en dansant ». ✈



Some of the zone members socially distanced at the Annual Zone Meeting. / Quelques-uns des membres de la zone en train de respecter la distanciation physique lors de la même réunion.

ALBERTA (A)



Henry Beekman with his flying 'Snoopy Doghouse' and 'Dusty' model (from the CARS movies) at the Dogfight Over Benalto, event in September. / Henry Beekman et sa niche de Snoopy volante ainsi que sa reproduction de Dusty (un personnage du film CARS) lors du rassemblement Dogfight Over Benalto, en septembre.



Roger Ganley - 6426
Zone Director
780.986.9230 | zd-a@maac.ca

SUMMER OF 2020

For many clubs in Zone A, the 2020 flying season has been quite different due to the Corona virus pandemic.

For the smaller clubs, the only visible change has been the wearing of masks plus the two-metre social distancing rule. For the larger clubs, they have had to restrict the number of flyers showing up at their flying site.

Most of the clubs in this zone do not conduct any club meetings during the summer months. However, those who do have cancelled their indoor meeting venue or replaced it with a club meeting at their flying field location.

I am in the process of checking up on the clubs in Zone A to see if they will try to conduct their meetings indoors during the upcoming winter months or decide to conduct their meeting(s) using a different method than what they have done in the past, i.e. use a larger facility for their meeting place or conduct their meeting(s) via the

electronic virtual world.

AGM

MAAC's AGM for 2020 is now scheduled for December 13 using a virtual method of conducting it so we will all see how that turns out.

SAFETY

Once again, I would like to use this column to thank all MAAC members for

the excellent (perfect) flying season of 2020 within "A" Zone (Alberta/NWT/Nunavut). You all should give yourselves a pat on the back for the safe manner in which you have conducted your flying for the past several months.

There may have been some close calls, however. It has been said before and I repeat, "Close only counts in horseshoes, hand grenades, and dancing". ✈



ZD Roger Ganley and DZD Brad Cleland, at the Annual Zone Meeting held on September 26 in Lacombe, AB. / Roger Ganley (directeur de zone) et son assistant Brad Cleland pendant l'assemblée annuelle de la zone, le 26 septembre à Lacombe (Alberta).



A gathering of the guys in 'Jumhh's shed' as a reminder of the times when we could gather together. Hopefully we'll be back in the shed soon! / Un rassemblement de pilotes dans la baraque de Jumhh en guise de souvenir d'une époque où nous pouvions nous rassembler. Avec un peu de chance, nous y serons de retour bientôt!

ATLANTIQUE (B)



Cato Hansen - 61451 L

Directeur de zone
zd-b@maac.ca

Bonjour tout le monde, Joyeux Noël et Bonne Année à tout le monde!

Eh bien, c'est une année que nous ne sommes pas près d'oublier. Il ne se passe pas grand-chose au sein de la zone puisque la saison vient de se terminer. Alors alignez vos projets de construction et hop, allez!

N'oubliez pas de retirer vos batteries embarquées (à bord de vos maquettes) et de les entreposer en lieu sûr et frais... Les laisser dans votre maquette vous attirera des problèmes!

Dans un autre ordre d'idées, j'ai quelques photos de Wayne relativement à la construction de son Cub à l'échelle un quart. Voici ce qu'il avait à dire :

« Eh bien, j'ai eu passablement de temps libre puisque je ne travaille pas depuis le mois de juin. Si la retraite ressemble à ceci, j'adore!

« Vous vous souvenez de l'ultra-léger que j'ai construit de façon artisanale, il y a quelques années? J'avais des ailes de



The packed flight line at the Kentville indoor flying venue last winter... oh well maybe next year! / La ligne de vol bondée lors de la rencontre de vol intérieur à Kentville, l'hiver dernier... eh bien... peut-être pourrons-nous vivre la même chose l'année prochaine?

maquette à l'échelle un quart, si bien que j'ai décidé de construire un fuselage pour l'agencer à celles-ci. J'ai aussi retiré le moteur à essence... et voici de quoi mon projet a l'air jusqu'à maintenant.

« J'ai encore passablement de travail à abattre mais je dispose de six mois en prévision du Fun-fly de Margaree. Je vais secouer le Cub de Ron, ha! Même si Ron m'a fourni le train d'atterrissage!

« J'ai aussi l'intention de façonner un panneau en dessous pour des largages au parachute, de quoi rendre les enfants heureux! »

Merci Wayne... J'aime beaucoup recevoir de telles histoires afin de les partager avec les membres d'un bout à l'autre du pays grâce à cette chronique. ✈

ATLANTIC (B)



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

Hi everybody and a Merry Christmas and Happy New Year to you all!

Boy this is a year we will not forget for a long time. Not much going on in our Zone to tell you about as it now has come to an end for this season. So get your projects lined up and get going.

Don't forget to take those flight batteries out of your plane and store them in a safe and cool place or what ever way you prefer, leaving them in your plane is asking for trouble!

On another note, I had a couple of pictures from Wayne on the build of his quarter scale cub, and here is what Wayne said:

"Well, I had lots of free time on my hands as I have been off work since June, so if this is what retirement is like, I love it.

"Remember the ultra light I built from scratch a few years back? Wel, I had the 1/4 scale wings on it so I decided to scratch build a fuse for the wings. I also took the gas engine off it... and here it is so far.

"Still some work ahead but I have six months to get it ready for next June and the Margaree fun fly. This one will blow Ron's cub out of the sky LOL... even after Ron



A look at the engine and prop on Wayne's 1/4 scale Cub. / Un aperçu du moteur et de l'hélice du Cub à l'échelle un quart de Wayne.

supplied me with the landing gear!

"I'm also planning on putting a hatch underneath for parachute drop to keep the kids happy!"

Thanks Wayne... I appreciate getting stories like these that I can share with the members across the country in this column.



Wayne's beautifully framed up 1/4 scale Cub sitting on a desk chair for scale! / Le Cub à l'échelle un quart de Wayne repose sur une chaise de bureau afin d'offrir un aperçu de sa dimension!

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



On the flight Line at 100 Mile / Sur la ligne de vol à 100 Mile



Roly Worsfold - 50286 L

Directeur de zone
250.374.4405 | zd-c@maac.ca

Bonne année, tout le monde. J'espère que vous avez eu un bon temps des fêtes. J'ai bien hâte de voir arriver 2021 et je transmets mes meilleurs vœux à tout le monde.

Voici venu le temps de faire parrainer les événements de la prochaine saison! Les faire approuver le plus tôt possible pourrait faire en sorte que ceux-ci accusent une meilleure participation ainsi que d'en inclure la mention dans la section des événements à venir de la revue Model Aviation Canada.

En gros, le nombre de membres du MAAC – et donc, ses revenus – est à la baisse d'environ 250 personnes par année (cette tendance étant démontrée, ces dernières années)... Nous devons tous nous évertuer à faire la promotion de notre passe-temps à la moindre occasion!

L'année dernière, la zone C répertoriait 45 événements parrainés entre la période de nos deux assemblées de zone, une baisse par rapport aux 54 de l'année précédente. Il ne fait aucun doute que la pandémie de la

COVID-19 a eu un impact.

Les événements constituent une bonne façon de faire signe à la communauté et d'attirer de nouveaux membres. Les nouvelles adhésions de club et de membres aident le passe-temps à prospérer et de maintenir nos privilèges des fréquences radio et notre statut au sein des agences gouvernementales comme Transports Canada. J'encourage les clubs à planifier des événements qui seront ouverts au public la saison prochaine, en espérant que les choses seront à peu près revenues à la normale.

FALL CLASSIC

Je me suis rendu au Fall Classic Float Fly de septembre dernier, l'affaire des Shuswap Lake Aero Modellers. Quelque 50 pilotes en provenance du Canada et des États-Unis -- participation moindre que par le passé -- s'y sont inscrits, mais pas d'ailleurs. Tout le monde s'est bien amusé au lieu de villégiature Sandy Beach Resort. Les hydravions étaient de véritables œuvres d'art.

ASSEMBLÉE DE ZONE

En octobre, l'Assemblée annuelle de la

zone C a eu lieu à Kamloops au hangar (sous le Spitfire) de la Vernon Army and Navy. La rencontre a permis à des représentants de divers clubs de présenter un survol de leurs activités au cours de la dernière année. Nous avons élu Todd Davis (assistant directeur de zone) et Roly Worsfold (directeur de zone). L'année prochaine, nous devons procéder à l'élection de l'assistant directeur de zone, conformément à l'alternance des deux ans que stipulent les règlements du MAAC.

Quant aux adjoints de notre vaste zone, il s'agit de : Michael Allman (Kamloops), Gordon Biner (Vanderhoof), John Code (100 Mile), Joe D'Albertanson (Kelowna), Willem Graafland (Whitehorse, YT), Lester Koeneman (Vernon/Armstrong), Dave Paulson (Prince George), Dennis Raymond (108 Mile Ranch).

Les adjoints agissent à titre de personnes ressources entre les membres et le directeur de zone. Leur rôle consiste à faire la promotion de notre passe-temps et sport et d'être accessibles envers les membres afin de traiter de leurs préoccupations et de les informer des nouvelles importantes au sein du MAAC et du passe-temps. ✈

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



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

Happy New year to all, hope you had a good Holiday season. I am looking forward to 2021 and wish everyone all the best.

It is now time to sanction the coming year's planned events! Sanctioning them as soon as possible can help to get a good participant turnout and your listing ad in Model Aviation Canada's coming events section!

Overall, the MAAC membership, which is our organization's revenues has been declining about 250 per year over the last few years... we all need to try and promote the hobby at every chance we get!

Last year Zone C had 45 scheduled sanctioned events between Annual Zone meetings down from the 54 in the previous year. There is no question the COVID-19 epidemic has put a damper on our events.

Events are a good way to reach out into the community for new membership. New Club/MAAC memberships help the hobby to grow and to maintain our privileges of radio frequencies and our status with government agencies such as Transport Canada. I encourage clubs to plan events that are open to the public next year, with the hope we will be back to normal.

FALL CLASSIC

I attended the September 'Fall Classic Float Fly' hosted by the Shuswap Lake Aero Modellers. The event featured about 50 registered pilots from all over Canada and the United States. A good time was had by all at the Sandy Beach Resort. Even though the numbers were down with the pandemic situation and no flyers from outside the country. There were many quality scale floatplanes.

ZONE MEETING

In October, the Zone C Annual Zone Meeting was held in Kamloops at the Vernon Army Navy and Airforce Hangar (under the Spitfire). The meeting featured clubs sharing experiences over the last year. This year was the election for Deputy Zone Director, Todd Davis and Zone Director Roly Worsfold. Next year, we will need to have an election for Deputy Zone Director to get into the alternating years MAAC schedule



John Code and Grand daughter, Piper scrutinizing the flight. / John Code et sa petite-fille Piper surveillent un vol.



Dave Volker and his 3-cylinder Cub / Dave Volker et son Cub mû par un moteur à trois cylindres.

for Zone Elections.

The Assistant Zone Directors for our large zone are: Michael Allman (Kamloops), Gordon Biner (Vanderhoof), John Code (100 Mile), Joe D'Albertanson (Kelowna), Willem Graafland (Whitehorse, YT), Lester Koeneman (Vernon/Armstrong), Dave Paulson (Prince George), Dennis Raymond (108 Mile Ranch).

Assistant Zone Directors act as a contact person between the membership and the Zone Director. Their role is all part of promoting our hobby/sport and being accessible to members to address concerns and keep the members up to date on happenings within MAAC and in the hobby.



SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



John Deadman - 26518

Directeur de zone
604-354-2736

zd-h@maac.ca

Bonjour et j'espère que tout le monde demeure en sécurité et se porte bien.

J'entame cette chronique en apportant un correctif au crédit photo qui traitait de la présentation du certificat de l'Accomplissement d'une vie dont il était question dans le dernier numéro. Le crédit photo aurait dû être attribué à Dennis Matthews, 7600 CD.

Mes excuses auprès de Dennis pour mon erreur.

ÉLECTION À L'EXÉCUTIF

Au moment de rédiger cette chronique, l'élection au sein de l'exécutif du MAAC a eu lieu le 23 novembre 2020. On a proposé ma candidature – que j'ai acceptée – et ai été élu au conseil de direction à titre de membre at large du comité exécutif.

SAISON TRANQUILLE

La saison a été très tranquille et l'automne n'y a pas dérogé en raison de la pandémie. Heureusement, les restrictions provinciales n'ont pas forcé l'interruption de nos séances de vol (jusqu'à maintenant). Je n'ai pu visiter un grand nombre de clubs mais je suis demeuré très à l'écoute de ce qui se passait au sein de la zone.

Un club a organisé un rassemblement du Jour du souvenir et d'un survol afin d'honorer ceux et celles qui ont payé de leur vie leur participation en temps de guerre. Rick Zeller (MAAC 79859) m'a gentiment envoyé plusieurs photos de la part des Renegade Flyers de Surrey (Colombie-Britannique).

LE RETOUR À LA NORMALE?

Nous espérons tous que cette pandémie finira par ralentir sa progression et que nous reprenons une routine presque normale bientôt.

Je recherche toujours du matériel pour cette chronique, si bien que si vous avez un projet en chantier et que vous aimeriez soumettre des photos et une petite description de celui-ci, veuillez m'expédier cela et je m'assurerai que le tout se rende jusque dans les pages de la revue. ✈

■ Huge selection of old-time freeflight and hand-launch gliders, rubber and glow plans adapted to laser cut kits and suitable for electric and RC conversion.

■ More than thirty original design vintage and classic sailplanes, military training gliders, cropdusters, and power planes in scales from 1 - 6 meter wingspans.

SGP 1-1 Primary
SGU 1-7 Utility
SGS 1-19
SGS 1-20
SGS 1-23
SGS 1-26B

■ Frameable 3-view prints of vintage U.S. Sailplanes including full color customized window and bumper stickers of the RCAC Schweizer 2-33A

SGS 1-26E
SGS 2-32
SGS 2-33A

SGS 1-36 ...

momartin@swbell.net - Current Catalog
www.etsy.com/shop/NewPrairieWoodworks
We offer Club, mail order, quantity discounts.

TMRC Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER, INTERMEDIATE TO ADVANCED

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

Hello, I hope everyone is staying safe and doing well.

I start this column with a correction to the photo credit for the lifetime achievement award presentation photo that ran in the last issue. The photo should have been credited to Dennis Matthews, 7600CD.

My apologies to Dennis for my error.

EXECUTIVE ELECTIONS

At the time of writing this column, The MAAC executive elections were held on Nov 23th 2020. I was nominated, I accepted the nomination, and was elected by the Board of Directors as a member at large on the Executive Committee.

A QUIET SEASON

It has been a quiet season and the fall was no exception due to the COVID-19 pandemic, Fortunately the provincial restrictions have not totally shut down our flying (so far). I have not been able to visit a lot of clubs, but I have kept an ear to the



ground, so to speak, on what is happening in the zone.

One club had a Remembrance Day gathering and flight to honour those who made the ultimate sacrifice. I was kindly sent several photos by Rick Zeller (MAAC 79859) from the Renegade flyers in Surrey, British Columbia.

BACK TO NORMAL?

It is hoped that this COVID-19 pandemic

slows down and we all can flatten the curve, and hopefully resume a somewhat normal routine again soon.

I am always looking for subject matter for this column and if you have a project under way and would like to submit photos and a short description of your project, please forward it to me and I will make sure it makes its way to the magazine. ✈

MANITOBA (D)



Randy Hepner - 73393
Directeur de zone
zd-d@maac.ca

Salutations et bonjour de la part de vos tout nouveaux directeur et assistant-directeur de zone.

Bien que j'aie eu l'occasion de rédiger des rapports de zone auparavant, j'ai cru à-propos de procéder à une présentation formelle grâce à ma première chronique en poste – APRÈS avoir rendu hommage au gourou sortant – et j'ai nommé Jeff Eslinger.

Jeff... El Jeffe... Jeffery – directeur de la zone D... l'organisateur depuis belle lurette du rassemblement Gimli Model Fest... celui qui entretient la flamme.

Je crois que la première fois que j'ai rencontré Jeff, c'était au premier Gimli Model Fest, en 2004. Je me souviens avoir vu des avions mais aussi des campeurs et des gens en train de s'amuser... surtout un gars, un cigare à la bouche et un bandeau sur le front – Jeff.

Il était un fondateur, organisateur et pendant plusieurs années, incarnait le Model Fest sous toutes ses coutures (aux côtés de Todd Shulba). Le nombre d'heures que ces deux-là ont cumulées pendant plus d'une décennie – afin de s'assurer que tout le monde s'amusait – voilà de quoi inspirer.

Pour ceux qui ne le savent pas, Jeff possède un bien beau dispositif de transport d'avions, une ancienne fourgonnette cube U-Haul E350. Certains l'appellent « le musée » parce qu'elle recèle des maquettes qui ne volent (pratiquement) jamais.

Je n'ai jamais tout à fait compris le concept de musée jusqu'à ce que j'entreprenne du travail de directeur de zone. Je crois maintenant comprendre – il faut de l'huile de coude pour faire rouler une zone, bien plus que peuvent se l'imaginer les gens – Jeff faisait en sorte que cela paraissait facile mais c'était probablement au prix de ses propres loisirs.

Maintenant que ce fardeau est retiré de ses épaules, nous voulons voir voler ces avions. Un merci sincère pour tout ce que vous avez fait, Jeff (et pour ce que vous accomplirez encore...)

LES PRÉSENTATIONS

Je crois que nous sommes influencés par la vie que nous avons menée sans pour



autant en être prisonniers – ma vie ne me définit pas.

Au moment où paraîtront ces lignes, je serai finalement à la retraite de la vie de contrôleur aérien – après 31 ans, il était temps. Depuis mes 14 ans (avec le programme des Cadets de l'air), ma vie a toujours porté sur l'aviation d'une façon quelconque. J'ai touché au pilotage, aux planeurs, aux tâches de contrôleur aérien, à l'instruction... tout ça.

À mesure que nous apprenons à évoluer en cette ère de la nouvelle réalité du MAAC (l'abandon de notre exemption), je tenterai de mon mieux d'offrir les meilleures portions de mon expérience de vie afin d'en faire bénéficier le MAAC.

Je crois aussi qu'une vision et un objectif devraient guider les opérations au quotidien – pourquoi posons-nous tel ou tel geste? Mon plan en trois volets (j'accepte les commentaires) consiste en :

La protection du MAAC et de son exemption. Si nous n'avons plus ni un, ni l'autre, les choses peuvent déraiper très rapidement.

S'assurer que tous les membres de la zone D s'amusent – selon leurs pratiques et valeurs.

Contribuer à améliorer nos institutions – la zone, nos clubs, notre organisme et notre passe-temps.

Je crois que l'approche en équipe est la meilleure.

Nous avons recruté les meilleures

personnes d'un peu partout au sein de la zone à titre d'assistants – ces derniers auront de plus en plus de visibilité et occuperont un plus grand rôle, s'ils le veulent bien.

La personne numéro deux, c'est le directeur de zone adjoint – la personne occupant ce poste prendra la relève si je suis soudainement indisposé ou afin de me succéder. À cette fin, notre zone peut compter sur une excellente personne, Ray Grenkow. Et ce n'est pas parce qu'il possède un vécu aéronautique comme moi mais plutôt parce qu'il partage les mêmes valeurs que j'ai énumérées plus haut.

Voici les détails biographiques de Ray... en ses propres mots.

RAY GRENKOW

« Je suis un pilote depuis 1981 et j'ai piloté des planeurs, des avions civils et militaires, des voilures tournantes (hélicoptères) et jets.

« Je suis un pilote militaire à la retraite avec 34 ans d'expérience. J'ai effectué plusieurs tours au sein d'escadrons au Canada et en Europe et j'ai ensuite passé 15 ans à titre d'instructeur ici au Manitoba. Pendant ce temps, j'ai acquis mes permis de pilote d'avion de ligne et ATPL (H).

« J'ai été employé chez STARS Air Ambulance à compter de 2015 et j'appuie toujours autant les Manitobains lorsqu'ils vivent des heures bien sombres.

« J'ai commencé à construire des avions télécommandés en 1981 et j'ai progressé des maquettes de formation aux petits-gros. J'ai touché à la motorisation électrique. Toutefois, la plupart de mes avions sont à nitro ou à essence.

« J'ai passé quelques années à piloter des hélicoptères télécommandés – dont deux machines à moteur à nitro – mais j'ai décidé de me concentrer sur les coucous de guerre et à voilure fixe.

« J'ai agi à titre de vice-président et de secrétaire de l'un des clubs manitobains pendant 12 ans, jusqu'à ce que je déménage plus près de Winnipeg. Après une petite pause, j'ai repris du service lorsqu'on m'a approché afin de faire partie de l'équipe du directeur de zone. Alors me voilà.

« Si vous percevez quelque chose qui ne fait pas votre affaire – ou au contraire, qui vous satisfait – informez-en Randy ou moi-

suite à la page 77

MANITOBA (D)



Randy Hepner - 73393
Zone Director
zd-d@maac.ca

Greetings, salutations and hello from your newly minted Zone Director and Deputy Zone Director.

While I have written zone reports before, I felt it appropriate to do “formal” introductions with my first ZD article – AFTER we pay proper homage to the outgoing ZD guru – Jeff Eslinger.

Jeff... El Jaffe... Jeffery – ZD-D... for as long as I remember Gimli Model Fest Organizer... the keeper of the museum.

I think the first time I ever met Jeff was at the very first Gimli Model Fest in 2004. I recall seeing some airplanes but more importantly campers and people having fun...especially one guy with a cigar and head bandanna – Jeff.

He was a founder, an organizer and for many years, all things Model Fest (along with Todd Shulba). The sheer hours these guys put into pulling off GMF every year for over a decade – making sure everyone had a good time - is truly inspiring.

For those not in the know, Jeff has a nice airplane hauling set-up consisting of a converted U-Haul E350 cube van. Some call it the museum because it's full of planes that never (rarely) fly.

I never really understood the museum concept until I started taking over Zone Director work. Now I think I get it – there is so much more to making a zone run than what people think -- Jeff made it look easy but perhaps at the cost of his own enjoyment.

Now that this load is off his shoulders, we better see them planes flying. A sincere thanks for all you have done, Jeff (and will still do...)

ON TO THE INTRODUCTIONS

I believe we are all shaped by the lives we have lived but not bound by it – my life certainly does not define me.

By the time this publishes, I will finally be a retired Air Traffic Controller – after 31 years it is about time. Since age 14 with the Cadet program, my life has been aviation-

related in one way or another. Pilot, gliders, controller, instructing all the above – all that jazz.

As we move forward with the new MAAC reality (post Exemption world), I am going to try my level best to bring the good parts of my life experience forward for MAAC's benefit.

I also believe high-level vision and purpose should guide the daily stuff – so what are we doing this for? My proposed three-point plan (always open to feedback folks) is:

1. Protect MAAC, protect the exemption. No MAAC or no exemption, things get goofy really quickly.

2. Ensure that all Zone D members can enjoy the hobby – on their terms.

3. Contribute to help improve -- the Zone, our clubs, our organization, and our hobby.

I think a team approach is best.

We have enlisted the best people from all across the zone as Assistant Zone Directors – as we move forward, they will have increasing visibility and roles, if willing.

The number two person is the Deputy Zone Director – this position is intended to take over either from my incapacitation or succession. To that end, our zone has another excellent person in Ray Grenkow. Not because he is another aviation background guy, but because he shares the same values I listed above.

Here is Ray's bio... in Ray's words.

BIO - RAY GRENKOW

“I have been a licensed pilot since 1981 and have flown gliders, civil aircraft, military fixed wing, rotary wing and jet aircraft.

“I am a retired military pilot with 34 years of experience. Completed multiple tours with operational squadrons in Canada and Europe and spent 15 years in pilot training here in Manitoba. In that time, I have attained both the Airline Transport Pilots Licence (ATPL) and ATPL(H) licences.

“I started with STARS Air Ambulance Winnipeg in June 2015 and continue to support Manitobans on their worst day.

“I started out building a flying RC aircraft in 1981 and have evolved from the basic trainers to giant scale aircraft. I have dabbled

with electric. However, most of my aircraft are either nitro or gas.

“I did spend a few years flying helicopters as well, owning two nitro machines, but have decided to limit my reach in the hobby to wartime, fixed wing examples.



“I was the Vice President/Secretary of one of the Manitoba clubs for 12 years until moving closer to Winnipeg. After a short time away from executive duties, I was asked to join the Manitoba Zone Director's team, so here I am.

“If you see something that you disagree with or are happy about, let either Randy or me know... we are here for the members.”

NEXT COLUMN

The next zone article will get into specifics – issues and points to discuss. Please always remember the Model Aviation Canada articles are a formality. My e-mail and phone are available anytime an issue pops up. Also, we have our Zone Facebook page primarily intended for non-e-mail based communication bursts – please follow the page:

<https://www.facebook.com/groups/504431270444019>

Stay safe, stay sane this long dark winter!



VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)



ORCC's new field ready for action Oct 1 2020. / Les nouvelles installations de l'ORCC fin prêts, le 1er octobre 2020.



Mike Anderson - 17752

Directeur de zone

613 407 5914 | zd-g@maac.ca

Bien que la saison de vol 2020 ait débuté tardivement et que presque tous les rassemblements aient été annulés en raison de la pandémie, il y a eu beaucoup d'activité au sein de la zone de la Vallée de l'Outaouais. Deux clubs basés à Ottawa ont monté de nouveaux emplacements de vol en cette année plutôt particulière.

L'OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB

L'Ottawa Remote Control Club (ORCC) est l'un des plus vieux tels clubs au Canada. Créé en 1957, l'ORCC a évolué en huit endroits différents au fil des années. Voici le compte-rendu qu'en a fait Barney de Schneider quant au neuvième de cette série :

« L'Ottawa Remote Control Club (ORCC) avait utilisé le terrain des Drummond pendant plus d'une décennie. Au début de la saison 2019, le propriétaire terrien nous a averti qu'il aurait besoin du terrain pour d'autres usages et que nous devrions alors déménager en fin d'année.

« Ultimement, la famille Drummond a



Ground-breaking begins at the ORCC new site in August 2020 / La mise en chantier du nouveau terrain de vol de l'ORCC en août 2020.

autorisé l'ORCC à poursuivre ses opérations au terrain d'alors jusqu'à l'hiver 2019-2020 et que nous pouvions laisser nos conteneurs SeaCans et l'équipement sur place jusqu'à ce que nous ayons trouvé un nouveau terrain de vol.

« Paul Bradbeer, le président du Club à l'époque, a avisé les membres que chacun devrait partir à la recherche d'un tel terrain. L'un de nos membres, Bob Andrew, est un agent immobilier et s'est vu confier le mandat de diriger cette recherche.

« Le Club a examiné les options

d'acheter ou de louer les lieux, même si nous nous doutions qu'un achat ne serait pas envisageable, compte tenu du prix des parcelles de terrain. Les membres ont poursuivi leur recherche individuelle et trouvaient des sites potentiels que nous allions ensuite visiter afin d'entamer des discussions. Un propriétaire avait entamé et fait progresser une telle discussion avant qu'il ne se désiste.

« Peter Neidy, l'un de nos membres, a identifié le 1600 chemin Bankfield à titre de

suite à la page 68

OTTAWA VALLEY (G)



Inaugural members of The Ottawa Valley Jets enjoy the new field on an unusually warm November 6th 2020. / Les membres – les fondateurs – du Club Ottawa Valley Jets profitent du nouveau terrain par une journée inhabituellement chaude du 6 novembre 2020.



Mike Anderson - 17752
Zone Director
613 407 5914 | zd-g@maac.ca

Although the 2020 flying season started late, and virtually all events were cancelled because of the pandemic, there was still plenty of activity in the Ottawa Valley zone.

Two Ottawa-area clubs established new flying sites in this most unusual year.

OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB

The Ottawa Remote Control Club (ORCC) is one of the oldest in Canada. Established in 1957, the ORCC have operated from eight flying sites over the years. Read ORCC's Barney de Schneider's account of establishing site # 9 below.

"The Ottawa Remote Control Club (ORCC) had flown at Drummond Field for more than a decade. Early in the 2019 flying season the landlord advised us that the land we were on would be required for other purposes and we would need to move at the end of the year.

"Ultimately, Drummonds allowed the ORCC to continue flying at Drummond Field through the winter of 2019-2020 and to leave our SeaCans and equipment there until we had secured a new location.

"Paul Bradbeer, our President at the time, advised Club members to begin looking for a new field. One of our members, Bob

Andrews, is an active real estate agent and was tasked by Paul to oversee the search.

"The Club looked at both purchase and rent options, realizing that a purchase was unlikely given the very high price of land. As members located possible sites they were scouted and discussed. One property went as far as advanced discussions with the landowner before the landowner decided not to proceed.

"ORCC member Peter Neidy identified 1600 Bankfield Road as a possibility. An RC car racing facility and a polo club were already housed there, and the Ottawa FPV Riders had been doing some flying there.

"After Peter Neidy's initial contact with the landowner, discussions were led on the ORCC side by Paul. Early on, the Executive team visited the location and met with the owner. Based on that site visit, the ORCC Executive team was very favourable to the location.

"Paul kept in contact with MAAC to determine that the site would be acceptable while he and Bob negotiated with the landowner to create a lease that would be acceptable to both parties.

"Paul signed the lease on behalf of the Club in May. Soon thereafter we had our SeaCans and equipment moved to the new site. A temporary runway was quickly established while work on the main runway proceeded.

"The Club provided flight training each Thursday evening throughout the season using the temporary runway.

"We will begin using the permanent runway in the spring of 2021. It is 460' long and 75' wide with an orientation of 130°/310° and excellent approaches from either end."

OTTAWA VALLEY JETS

Ottawa Valley Jets (OVJ) was established in 2016 as a virtual club, with no permanent flying site. Until 2020, they had run jet events at various Ottawa Area flying sites, attracting pilots from Ontario, Quebec and beyond.

Read Greg Hope's account of setting up a permanent flying site below.

"Turbine model flying in the Ottawa Valley is alive and well and has grown exponentially the last five years. The models are becoming bigger faster and more complicated. Not all of these models require a long runway but some of the more military scale models do and it is more desirable to fly these models at airports and that usually means travel hotels and a lot of extra expense.

"I wanted to find a local field long enough and smooth enough to fly these models not just a few times a year but most of the summer. Enter my father-in-law who happens to be a retired turf farm owner

continued on page 68

SASKATCHEWAN (K)



Grant Robertson - 26561
Directeur de zone
306-399-0125 | zd-k@maac.ca

Bonjour tout le monde.

Plusieurs d'entre vous êtes maintenant au courant : Brian Whitehead a décidé de tirer sa révérence à titre de directeur de la zone K afin d'entreprendre d'autres projets. En ma qualité de nouveau directeur, je me présente.

Je m'appelle Grant Robinson. J'habite Churchbridge et j'y ai passé la majeure partie de ma vie, à l'exception d'un court séjour dans la région de Peace River et d'Edmonton (en Alberta).

Je construis et je pilote des maquettes depuis presque 40 ans. J'ai toujours aimé l'aviation et que de créer des choses à l'aide de mes mains. Lorsque j'étais enfant, je construisais et faisais voler de petites maquettes à propulsion élastique que j'avais achetées au magasin local. Je me rappelle aussi que mon père avait tenté de faire voler des maquettes de vol circulaire avec des résultats malheureux.

Lorsque j'étais âgé de 13 ans, mon père m'a acheté un Sig Kadet Mk 1 et un gentleman du nom de Ron Johnson m'a appris son pilotage. Ma prochaine maquette était un Sig Cub à l'échelle 1/4 et je le possède encore aujourd'hui. J'avais peur de le piloter puisque je ne voulais pas le voir éclater en morceaux lors d'un écrasement.

Le Cub était mon avion préféré puisque je conserve d'excellents souvenirs de l'appareil à l'échelle réelle de mon père avec lequel nous nous sommes rendus à des camps de travail isolés, parfois sur roues, parfois sur skis ou sur flotteurs. Mon père était très fier de me voir construire et faire voler des maquettes.

Par la suite, ma passion a été motivée et je construis des kits – parfois, de la construction entièrement artisanale – en plus de les faire voler depuis cette époque. Je me suis souvent rendu à des rassemblements comme l'Assessipi Airshow et Fun-fly, qui a lieu à chaque été.

À l'âge de 16 ans, j'ai entrepris de décrocher mon permis de pilotage à bord d'un Cessna 120. Malheureusement, je n'ai pu mener mon projet à terme pour diverses raisons, mais j'espère renouer avec l'instruction prochainement.

Au début de la vingtaine, on m'a

embauché chez CN Rail à titre de conducteur/manœuvre et j'ai passé les prochaines 20 années à me promener sur rails. Ensuite, j'ai changé de carrière et suis devenu un conducteur de poids lourd. J'ai livré du béton, le courrier et maintenant, j'ai une route de fret au cours de laquelle je me rends surtout à des mines de potasse et à d'autres entreprises.

Il y a environ quatre ans, je suis devenu un membre permanent du Y.O.R.K.S. RC Club de Yorkton et un an plus tard, on m'a élu à la présidence. L'année d'ensuite, Brian m'a demandé si je deviendrais son adjoint et cet automne, j'ai été nommé directeur de zone lorsqu'il a remis sa démission.

J'ai de grandes pointures à chausser avec le départ de Brian... J'ai BEAUCOUP de choses à apprendre. Grâce à l'appui des autres directeurs et du personnel du MAAC, je commence à m'y faire.

J'aimerais remercier Brian de son dévouement envers le MAAC et la zone Saskatchewan. Je remercie aussi les autres directeurs pour leur accueil et leur aide.

Cette satanée pandémie COVID-19 ralentit les choses mais j'espère pouvoir me rendre aux clubs très bientôt afin de rencontrer les membres.

REUNION DE LA ZONE K

La réunion annuelle de la zone K a eu lieu à Saskatoon, au clubhouse et terrain de vol du HCRCC, le 13 septembre 2020. En premier lieu, j'aimerais remercier les membres du club à titre d'hôtes en ces lieux impressionnants. D'après ce qu'on m'a dit, leur Fun-fly et leur vente-échange (Swap Meet) ont remporté beaucoup de succès. Enfin, je peux attester du deuxième événement; j'ai rapporté quelques trésors.

La rencontre proprement dite s'est déroulée sans surprise. Après les formalités d'usage, les participants ont entendu les mises en candidature et les nominations au sein des divers comités. Aucun changement de ce côté.

Ensuite, la discussion a porté sur la Fédération aéronautique internationale (FAI) et sur la diminution du nombre des membres. Des suggestions ont été avancées. On nous a informé que la zone K avait elle-même connu une baisse de 10 % par rapport à l'année précédente. Nous recherchons des idées afin de faire la promotion du passe-temps à de nouvelles

personnes afin d'accroître nos rangs et de voir arriver des nouveaux. Nous devons effectuer un meilleur travail de promotion des clubs de maquettes télécommandées et des événements par le biais d'activités dans des lieux publics ainsi que sur les médias sociaux.

La prochaine réunion de zone est prévue (c'est proposé) pour le 12 septembre 2021 à Regina.

vœux du temps des fêtes

Finalement, au moment où vous lirez ceci, nous serons en plein temps des fêtes. Je vous souhaite tous d'excellents moments festifs et une Bonne Année. Avec un peu de chance, le Nouvel an favorisera le départ de la COVID-19 et nous reprendrons un train de vie un peu plus normal.

Restez en sécurité et en santé! ✈

Saskatchewan (K)

from page 21

all the members of the club for hosting the meeting at their very impressive facility. I understand their Fun Fly was a success, as was their Swap Meet, which I myself, even found a couple of new treasures to bring home.

The meeting itself was uneventful. After the usual formalities, nominations and appointments for committee members were held, with no changes.

Afterwards, discussions centered around both FAI and the declining memberships, and suggestions were made. We were informed that the Zone K membership was down around 10% from the previous year. Looking for ideas on promoting the hobby to new people to increase our membership and have some younger blood. We need to do a better job of promoting RC clubs and events through various public outlets and social media.

The next AZM is tentatively set for Sept 12, 2021 in Regina.

SEASON GREETINGS

Finally, about the time you all read this, the Holiday season will be upon us. I would like to wish all of you a Happy holiday season, and a Happy New Year. Hopefully, the New Year will bring an end to COVID-19 and return us to a more normal life again.

Stay safe and stay healthy! ✈

SASKATCHEWAN (K)



Grant Robertson with his trusty 1/4 scale Cub. / Grant Robertson et son fiable Cub à l'échelle 1/4.



Grant Robertson - 26561
Zone Director
306-399-0125 | zd-k@maac.ca

Greetings, everybody.

As most of you are aware of by now, Brian Whitehead has decided to retire as the Zone K Director to pursue other activities. As your new Zone Director, I'd like to introduce myself.

My name is Grant Robinson. I live in Churchbridge, Saskatchewan and have lived here for most of my life, with the exception of a short stint in the Peace River area and Edmonton, Alberta.

I am both a builder and a flier and have been for nearly 40 years. I have always enjoyed both aviation and creating things with my hands. As a child, I would build and fly small balsa, rubber band powered airplanes from the local store. I also remember watching my dad attempt to fly control line planes, which, unfortunately, did not fare well.

When I was 13, my dad bought me a Sig Kadet Mk 1, and a gentleman by the name

of Ron Johnson taught me to fly. The next plane I built was a 1/4 scale Sig Cub, which I still have to this day. I was terrified to fly it as I didn't want to see it destroyed in a crash.

The Cub was a favourite plane with fond memories of my dad's, having flown in and out of remote work camps in one, on wheels, skis and floats. He was quite proud to see me build and fly it.

After that, my passion was ignited and I have been building kits and by scratch and flying ever since. I often attended the events at the Asessippi Airshow and Fun Fly, held every summer.

At 16, I started on my private's pilots licence, in a Cessna 120. Sadly, I never completed my licence for various reasons, but hope to do again in the future.

In my early 20s, I hired on with CN Rail, as a conductor/yard man, and spent the next 20 years running the rails. After that, I moved on to a different career, as a truck driver. Concrete, mail, and now a dedicated freight run servicing mainly the potash mines and various other businesses in between.

About four years ago, I became a permanent member of the Y.O.R.K.S R/C Club, in Yorkton, and a year later, I was nominated and elected as Club president. The following year, I was asked by Brian if I would step up to the duty of Deputy Zone Director, and this fall, appointed as Zone Director when he resigned.

I have some mighty big shoes to fill with Brian's retirement... there is a LOT to learn. With the help of some of the other directors and MAAC staff, I am starting to settle in.

I would like to thank Brian for his dedicated service to both MAAC and the Saskatchewan zone. I also need to thank the other directors for their warm welcome and assistance in the process.

This pesky COVID-19 thing is slowing things down a bit, but I do hope to start making it to the clubs to meet everyone very soon.

2020 ZONE K MEETING

The Zone K meeting was held in Saskatoon at the HCRCC clubhouse and field on Sept. 13, 2020. First, I'd like to thank

continued on page 20

SUD EST DE L'ONTARIO (L)



Adam Maas - 91854

Directeur de zone

416-452-0077 | zd-l@maac.ca

Au moment où je rédige cette chronique, l'une des années les plus éprouvantes, de mémoire de modéliste, tire à sa fin. Nous n'avons pas eu droit à beaucoup de vols, de rassemblements et notre vie en a souffert. Mais avant de m'étendre sur ce sujet, je vous dois des présentations.

J'ai grandi dans une famille impliquée en aviation. Mon père est un pilote de brousse et un adepte des maquettes de plastique; j'ai d'ailleurs hérité de cet intérêt pour les copies de plastique. Comme plusieurs jeunes, j'ai construit des kits de Guillow's et je n'ai pas remporté beaucoup de succès au chapitre du vol. Un voisin m'a présenté le vol télécommandé et j'ai piloté de tels appareils à la fin des années 1980 avant qu'un déménagement ne me force à cesser ces activités.

Comme plusieurs personnes, j'ai effectué un retour au sein de notre passe-temps une fois parvenu à l'âge adulte même si j'avais construit et fait évoluer des trains miniatures et des maquettes de plastique – avec une légère pause – à la fin de mon adolescence et au début de la vingtaine. Les planeurs télécommandés m'ont attiré afin de revenir au vol télécommandé. Cette discipline est depuis demeurée mon principal champ d'intérêt (je m'active en planeurs tractés à la ligne et en lancer-main) et je deviens parfois un concurrent régional. De plus, je siège au sein du Comité des planeurs et je suis le coordonnateur canadien de la League of Silent Flight.

J'ai aussi évolué un peu en motorisation par élastique et en vol libre (catapulte) depuis que je suis revenu au sein du passe-temps et il m'arrive de piloter des maquettes motorisées (surtout électriques) mais je reviens tranquillement aux moteurs conventionnels (à nitro). J'adore les designs classiques en balsa, surtout les maquettes 1/2A et de puissance .10 à .25. Je suis un constructeur enthousiaste et j'ai toujours un projet de construction artisanale en chantier sur ma table de travail.

Professionnellement, je suis un ingénieur électrique de formation ainsi qu'un responsable de sécurité technologique. Cela m'a poussé à m'intéresser au volet des

émetteurs et de l'électronique d'antan; je me concentre tant sur la plus récente technologie que sur les vieux designs d'entre les années 1950 et 1970.

Je suis tout à fait le gars qui s'est procuré une imprimante en 3D de sorte à fabriquer des dispositifs Galloping Ghosts afin de les brancher à des récepteurs 2.4 GHz. Je dévoue aussi du temps à programmer mon émetteur de sorte à fabriquer un moteur électrique qui puisse reproduire le comportement d'un petit moteur 0.049 non muni de la manette des gaz.

RÉUNION DE ZONE EN VIRTUEL

Au sein de la zone L, nous avons pu organiser une assemblée annuelle en visioconférence à la fin octobre. C'est au cours de celle-ci que Jim Daley a été élu par acclamation à titre de directeur de zone adjoint. La rencontre a été un succès et je suis heureux d'avoir remarqué la présence de trois membres cadets (junior), deux d'entre eux en provenance de l'OMFC et le troisième venant de la région de la baie de Quinte.

Je ne suis en poste que depuis quelques brefs mois et conséquemment, je n'ai pas réussi à visiter plusieurs clubs. Je me suis rendu au terrain de l'OMFC très brièvement et je suis allé faire coucou chez les Balsa Beavers où son nouveau président, Matt Piatkowski m'a montré sa maquette acrobatique eParrot XL de F2B. Cet avion est doté d'une technologie moderne, y compris un système contra Himax TMT ainsi qu'une minuterie active Rogerio Fiorotti avec accéléromètre embarqué, qui est utilisé afin de fournir une surpuissance de tours/minute lorsque le nez de l'avion se cabre.

J'ai hâte de rendre visite à davantage de clubs en 2021 et j'espère que les restrictions afférentes à la pandémie seront allégées à temps pour la saison de vol.

2021

Je me projette dans l'avenir et je sais que des défis nous attendent en 2021. À l'heure actuelle, puisqu'une partie de la zone (Toronto et la région de Peel au moment de rédiger ceci) est en confinement, il est clair que nous devons composer avec de telles restrictions pendant encore un bon moment.

Cela nous fournit en quelque sorte une occasion de construire nos maquettes – si

vous vous adonnez à cette activité – et pour les autres, de vérifier les points mécaniques sensibles de nos avions en prévision de la prochaine saison.

N'oubliez pas votre magasin local de passe-temps : comme la plupart des autres petites entreprises, ces derniers souffrent probablement. Plusieurs d'entre eux se sont adaptés aux commandes à récolter à l'extérieur, alors essayez de les encourager si vous êtes en mesure de le faire.

Aussi, pratiquez-vous au simulateur de vol afin d'entretenir votre dextérité et si votre club organise des réunions virtuelles, essayez d'en faire partie.

Prenez soin de vous-mêmes au cours des prochains mois et si tout se passe bien, nous pourrions peut-être profiter d'une saison de vol, de Fun-flies et de concours, l'été prochain.

Il se peut que nous ayons quelques ventes-échanges (swap meets) au cours de la prochaine saison... c'est certainement un volet de notre passe-temps dont je m'ennuie beaucoup. J'ai toujours aimé rencontrer les gens et entamer une conversation. Pour moi, c'est encore plus agréable que de trouver cet objet que je recherchais depuis des lustres! J'ai déjà manqué quelques rassemblements qui me sont chers, comme le London Swap Meet en octobre. J'espère pouvoir m'y rendre en 2021.

CORRECTIONS

Le nom de Matt Piatkowski a été mal écrit sous les vignettes de photo dans la chronique du dernier numéro. Nous nous excusons de cette erreur.

Dans la chronique du numéro précédent, le nom de deux jeunes pilotes a été mal épilé sous une vignette de photo. Les frères qui apprenaient à piloter des maquettes de vol circulaire sont Greg et Tim Zurakowski.



South-east Ontario (L)

from page 23

CORRECTIONS

Matt Piatkowski's name was spelled incorrectly in one of the photo captions for the Zone L column in the last issue. We apologize for the error.

In last issue's column, a photo of two young flyers misspelled their names. The Brothers learning to fly control line are Greg and Tim Zurakowski. ✨

SOUTH-EAST ONTARIO (L)



Adam Maaz -91845

Zone Director

416-452-0077 | zd-l@maac.ca

As I write this column, we are coming to the close of one of the most challenging years in recent memory for the hobby and our members. This year has not been a great year for flying, events or life in general. But before I get into that, an introduction.

I grew up in an aviation family, my father is a bush pilot and a plastic scale modeler, and I picked up the plastic scale hobby from him. Like many kids, I built Guillow's kits and didn't have much success in getting them to fly. A neighbour got me into RC, and I flew for a few years in the late 80s as a Junior before a move took me away from the hobby.

Like many, I came back to the hobby as an adult, although I'd been building both model trains and plastic scale for all but a few years in my late teens and early twenties. RC soaring is what got me interested in aeromodelling again. It has remained my primary focus, flying line launch and DLG primarily and competing regionally and I sit on the Sailplane Committee and am the Canadian co-ordinator for the League of Silent Flight.

I've also dabbled in rubber and catapult free flight since I returned to the hobby and fly some power, primarily electric but I've begun to dabble in glow again. I have a love for classic balsa designs, especially 1/2A and .10-.25 sized models. I am an avid builder and always have at least one scratch-built project on my building board.

Professionally, I'm an electrical engineer by training and an IT Security Lead professionally. That has led me to be interested in the radio and electronics side of the hobby, focusing on both the latest radio technology and classic radio designs from the 50s-70s.

I am very much the guy who bought a 3D printer so he could print Galloping Ghosts to run off 2.4GHz receivers and who spends time programming my radio to make an electric motor mimic an unthrottled .049 Cox engine.

VIRTUAL ZONE MEETING

In Zone L, we were able to hold an entirely virtual AZM at the end of October, with Jim Daly standing unopposed for the role of



Matt Piatkowski's eParrot XL electric control line stunt model with contra rotating props. / La maquette de vol circulaire électrique eParrot XL de Matt Piatkowski, munie d'hélice contrarotatives.

Deputy Zone Director. The meeting was a success and I'm particularly glad to note that we had three junior members in attendance, two from OMFC and a third from the Bay of Quinte area.

As I've been in the role for only a couple months, I've not been able to visit many clubs. I've had the chance to drop by the OMFC field briefly and to visit the Balsa Beavers where their new President, Matt Piatkowski, demonstrated his eParrot XL stunt/F2B model. The plane has some very interesting modern technology, including a Himax TMT Contra system and a Rogerio Fiorotti active timer with an accelerometer, which we used to provide an RPM boost when the nose of the model goes up.

I look forward to visiting more of the clubs around the Zone in 2021, with the current restrictions hopefully lifting in time for flying season.

2021

Looking forward to 2021 we have a number of challenges ahead of us. Right now, with parts of the zone back in lockdown (Toronto and Peel Region at the time I write this) it's clear that we're still going to be under restrictions for a good while yet.

This is an opportunity to build for those of us who do so, and for everyone else to ensure their aircraft are in good trim for the flying season when it does arrive.

Don't forget your local hobby shop: like most small businesses they're probably struggling right now. Many of them are doing online ordering or curbside pick-up, so please try and give them some business if you are in a position to do so.

Get some simulator time if you have one to keep the skills sharp and if your club is doing virtual meetings, try and attend them.

Take care over the next few months and if things go well, we will have a full flying season next year and many events, Fun Flys and competitions.

We're likely to have few swap meets this coming season, an aspect of the hobby I know I greatly miss. I've always enjoyed meeting people and chatting on those occasions, it's even more fun for me than finding that item you've been after for ages. I've already missed a couple of my favourite annual meets, like the London Swap Meet in October. I hope that we'll get the chance to attend in 2021.

continued on page 22



Frank Klenk - 32001L

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

Peter Doupnik rédige la chronique de ce mois-ci; il rédige bien mieux que moi.

LES JETS : CONSTRUCTION, VOL ET VENTE

« Nous avons la chance de nous adonner à un passe-temps qui incorpore la construction et le vol. Une année donnée, on m'a déjà vu construire/vendre/échanger jusqu'à cinq jets. Certains pourraient se demander pourquoi tandis que d'autres secoueront la tête. Eh bien, je recherche toujours le Saint-Graal des avions et au moment où je crois avoir trouvé la maquette parfaite, quelque chose d'encore plus intéressant m'attire.

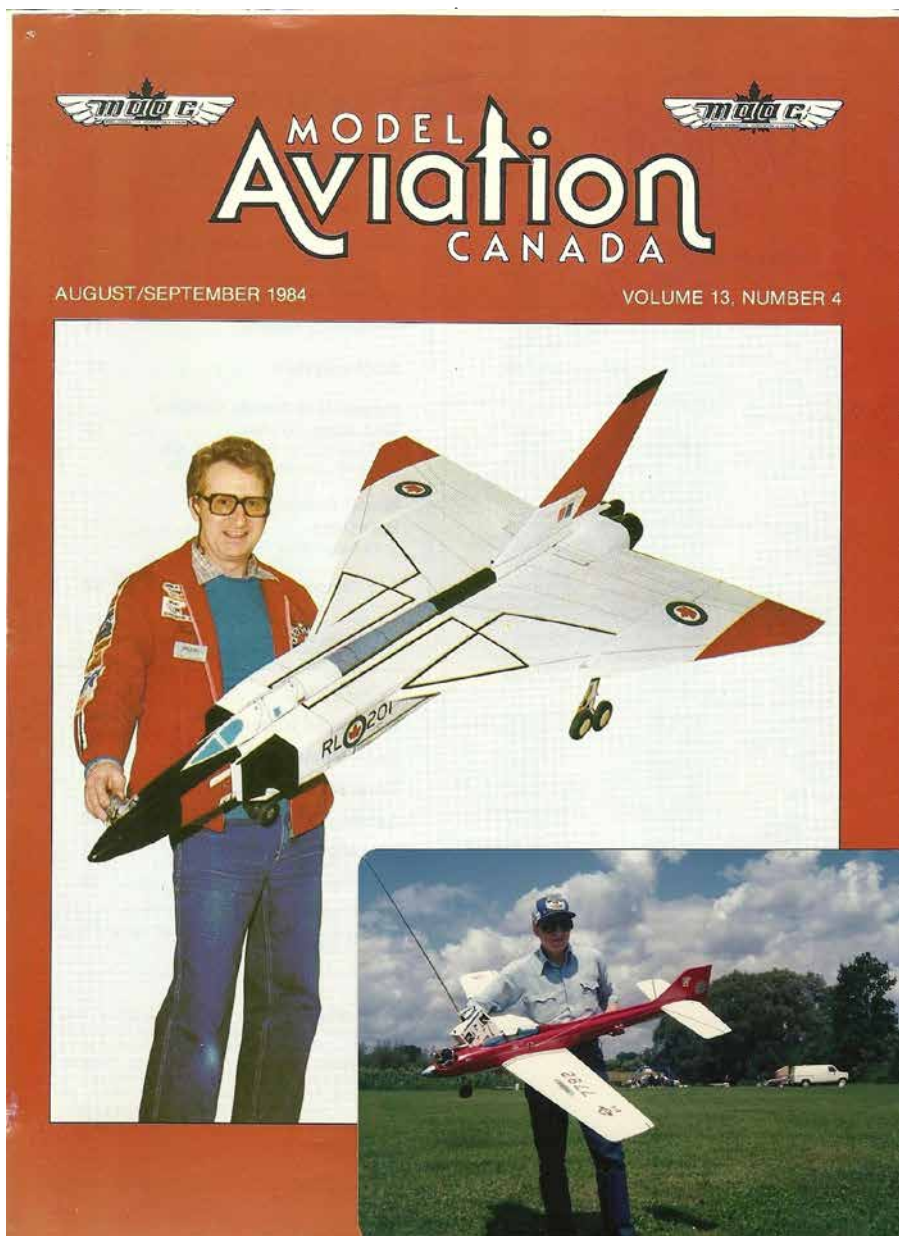
« Alors pourquoi acheter ou construire un avion? Suscite-t-il une réaction passionnée? Ce projet accroît-il vos connaissances techniques? L'avion terminé vous pousse-t-il à améliorer votre aptitude de pilotage? Vous offre-t-il le parfait prétexte pour vous vanter auprès de vos amis ou d'admirer une livrée de couleurs chatoyantes?

« Voilà pourquoi j'adore ce passe-temps : ce n'est jamais ennuyant.

« J'ai réussi à organiser l'unique rallye de jets pendant les restrictions ontariennes en temps de pandémie, le rassemblement Thunder Thrust over Chatham Kent Airport. Ce n'était pas une mince tâche puisque les règlements sur les rassemblements ne cessent de changer. À un moment donné, je coordonnais deux lignes de vol de 25 pilotes chacune à chaque extrémité de l'aéroport. Grâce à de la planification et à la coopération du personnel de l'Aéroport de Chatham Kent, nous avons connu tout le succès souhaité. Le seul volet triste, c'est que j'ai dû 'virer de bord' des pilotes afin de respecter les restrictions qui nous étaient imposées.

« Trois pilotes ont effectué le vol inaugural de leur nouveau jet. Rick Bruce a piloté son nouveau Futura; Paul Sousa a fait l'essai de son Mugu Retro M tandis qu'Owen Roes a essayé son Deviator.

« Tout le monde s'est bien amusé. Merci à nos commanditaires : Altecare RC, RPM



Jets, Models by John, Jet North et le MAAC. Tout ce monde a bien voulu appuyer cet événement. Nous avons entamé la planification en prévision de la rencontre de 2021. »

EN DIRECT DE TONY PALADINO

« J'ai conçu et j'ai dessiné les plans de l'Avro Arrow entre 1979 et 1982. Je l'ai construit en 1983 et 1984. Je l'ai fait voler à l'été 1984 à la piste privée de Wes McGill (non loin de Woodstock). Je n'ai procédé qu'à un seul vol : l'avion volait tout croche

et nous avions peur. Heureusement, nous l'avons fait atterrir sans qu'il n'y ait de casse!

« Nous croyons que c'était là la première maquette télécommandée au monde de l'Avro Arrow à voler et elle réside maintenant au Canadian Warplane Heritage Museum. À l'intérieur du fuselage, on retrouve les signatures du pilote d'essai Janusz Zurakowski et de Don Rogers, le gérant du programme d'essai aux installations de la société A.V. Roe à Malton, entre 1956 et 1959.

suite à la page 25

SOUTH-WEST ONTARIO (M)



Frank Klenk - 32001L

Zone Director

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

facebook.com/swontzonemaac/

Peter Doupnik writes the column this month; he writes far better than I.

BUILDING, FLYING, AND SELLING JETS

"We are lucky to enjoy a hobby that is part building and part flying. During the year, I have been known to build/sell/trade up to five jets. Some may ask why and others will just shake their heads. Well, I keep looking for that holy grail of airplanes and just when I think I found my perfect airplane, something more interesting catches my attention.

"So what is the reason to buy or build an airplane? Does it invoke a passionate response? Does it expand your technical knowledge? Take you to a higher flying skill level? Bragging right to your friends, fancy paint job?

"That's why I love this hobby: it never becomes boring.

"I managed to organize the only Jet rally during the COVID-19 restrictions in Ontario, Thunder Thrust over Chatham Kent Airport. This was not an easy task since the social gathering rules kept on changing. At one

time, I was setting up two flight lines of 25 pilots at each end of the airport. Due to careful planning and close cooperation with the Chatham Kent Airport staff, we managed to pull off a successful event. The only sad part is I had to cancel out a lot of pilots to meet the local restrictions imposed on us.

"We had three pilots test-fly new jets. Rick Bruce test flew his new Futura, Paul Sousa test flew the Mugu Retro M jet and Owen Roes test flew his Deviator.

"A great time was had by all. Thank you to our sponsors: Altcare RC, RPM Jets, Models by John, Jet North and MAAC for once again supporting this event. The planning for 2021 has begun."

FROM THE DESK OF TONY PALADINO

"I designed and drew plans for the Avro Arrow from 1979 to 1982. It was built between 1983 to 1984. It was flying in the summer of 1984 at the private strip of Wes McGill (just outside Woodstock). One flight only, it flew like a dog, we were scared, and luckily, we managed a landing with zero damage!

"We believe it was the first R/C model of the Avro Arrow to fly in the world and it now resides at the Canadian Warplane Heritage Museum. The model has inside the fuse the signatures of test pilot Janusz Zurakowski

and Don Rogers, Manager of Flight Test at A. V. Roe facilities in Malton in 1956-1959.

"I have given copies of my drawings to many modellers in Canada, and from them, many models were redesigned and built. A modeller in Hamilton also made a kit in fibreglass. It was advertised in RC Modeler magazine for many years."

Thank you to Tony for the great history and your efforts.

We wish everyone a Merry Christmas as well as a Happy New Year; may 2021 be good to us. See you in the pits! ✈

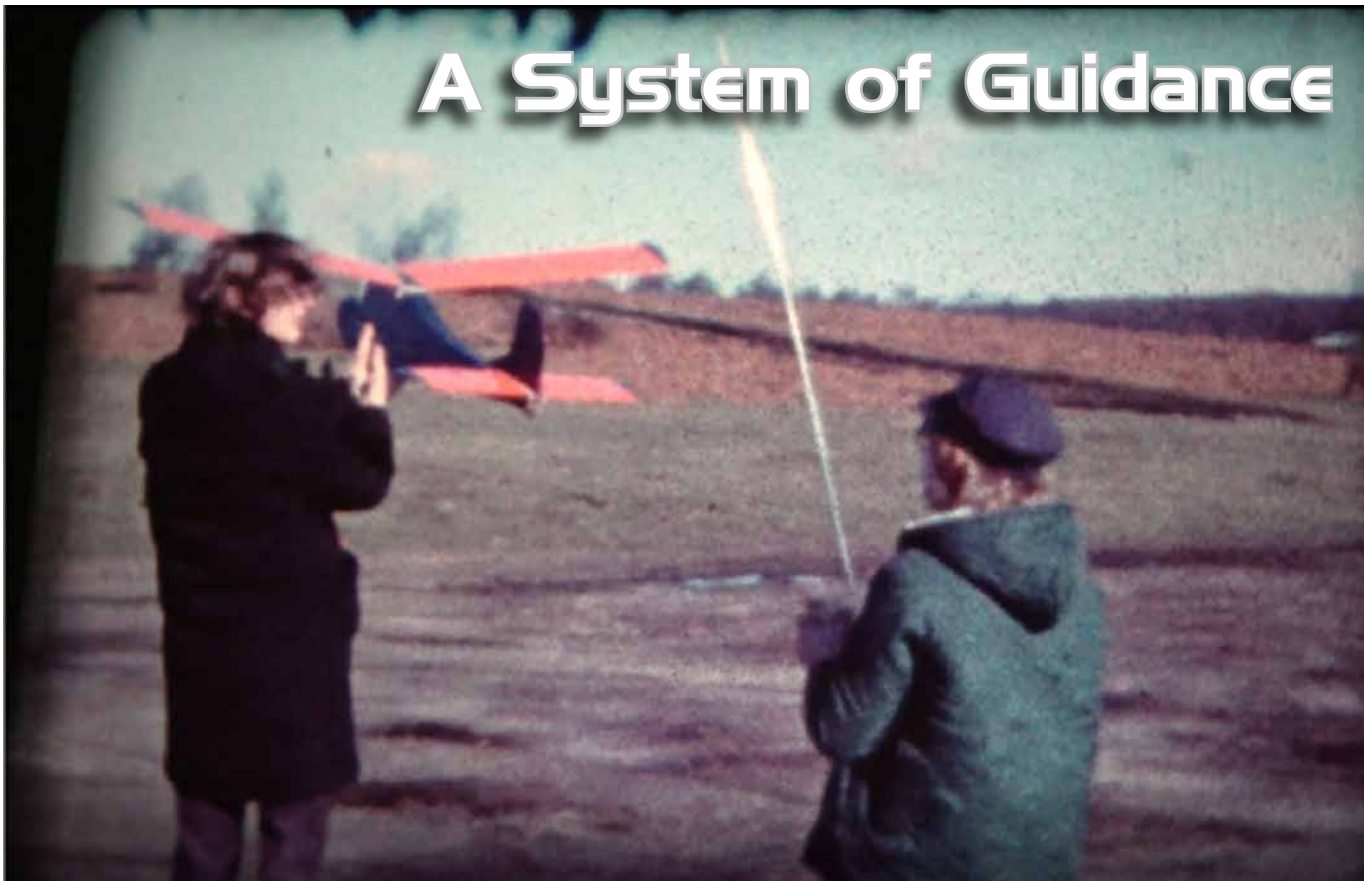
Sud Ouest de l'Ontario suite de la page 24

« J'ai donné des exemplaires de mes dessins à plusieurs modélistes au Canada et ces derniers ont réalisé plusieurs maquettes volantes. Un modéliste de Hamilton en a même conçu un kit de fibre de verre. Cette maquette a été l'objet d'annonces dans la revue (aujourd'hui disparue) RC Modeler pendant plusieurs années. »

Merci Tony de nous avoir offert ce pan d'histoire et des efforts que vous avez consacrés.

Nous souhaitons Joyeux Noël et Bonne Année à tout le monde; que 2021 soit bonne à notre égard. Au plaisir de vous voir dans l'aire des puits! ✈

A System of Guidance



Still from 8mm film. Pre-flight checks. The transmitter is held by the author, circa mid 1968.

Paul Cox, President
North Vancouver Radio Control Flying Club
president@nvrvcf.com

In the late sixties, when I was about 10 years old, I constructed "The Deacon," a basic balsa model plane kit, with a 52-inch wingspan. It was manufactured by "Veron" (now defunct) and is a very stable high-wing free flight plane. Mine was powered by a glow engine - which I spent an unreasonable amount of my field time trying to start.

Within this model, I had installed my very first radio receiver, although in those days, radio control was simply called a "guidance system." Mine consisted of an extremely basic transmitter and receiver. I remember the transmitter was very heavy because although the circuit board inside was extremely primitive, it still required two large batteries, which cost a fortune, severely taxing my pocket money.

The transmission was based on a super-regenerated - or re-gen - amplitude modulation (am) signal at 25 kHz to 100 kHz. This was very much the precursor to our 72MHz systems.

The user interface on the transmitter consisted of an on/off switch and a solitary button which could be pushed

down intermittently. Depressing the button transmitted one unsophisticated signal to the model. Press it once and the rudder would turn one way and stay in that position until pressure was released from the button; only then would the rudder return to neutral. The next button press would have the rudder turn in the opposite direction until the button was released and so on.

With considerable practise, the timing of the rudder's alternating movement enabled the model to be crudely guided around the sky. This was only possible of course because it was such a stable free flight model.

Having no throttle control, the plane would only return to earth when the engine ran out of fuel, quit, or the flight suffered from the dreaded 'pilot error.'

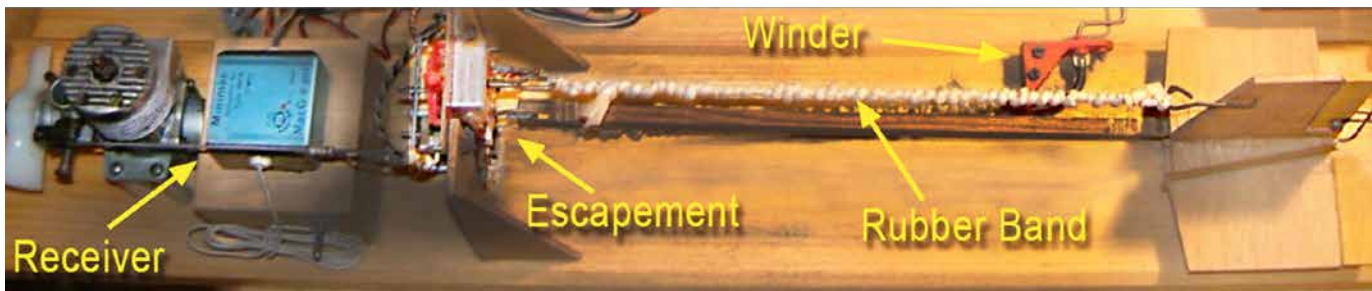
The mechanics behind this system was that the rudder's movement was operated by a simple clockwork-like mechanism called an escapement. The force to turn the rudder was provided by a rubber band wound up about one hundred turns!

One of the consequences of using such a primitive radio, required that any other radio control flyers (operating at any frequency), needed to switch off their radios to prevent interfering with my receiver.

Because everybody had come to a standstill when I flew, it naturally produced



Single channel transmitter with receiver, circa mid 1960 - similar to the author's.



Bench mock-up illustrating rubber powered escapement with twisting control-rod to rudder.

a large amount of (unwanted) scrutiny of my flights.

Fast forward to today.

Now, my digital transmitter can communicate directly to my personal computer. I have the option to program each of the twenty channels individually. The movement of each of the high torque servos occur at the rate ("weights" and "expo") which I deem most appropriate for the model type.

The movement of the flying surfaces can be further adjusted even whilst the model is in flight - when the airspeed warrants a yet finer degree of control. Furthermore, each of my models has their own designated custom set of servo parameters. All these configurations



Actual receiver and escapement used in the author's Deacon model.

MODEL AIRCRAFT

FEBRUARY 1957

VERON NEW KITS for the NEW YEAR

Introducing

The DEACON

THE CARDINAL'S BIG BROTHER!

This superb new "Veron" kit is designed as a larger multi-purpose development of the supremely successful "CARDINAL". With a span of 52 in. and 410 sq. in. of area it can be powered with 1 to 1.49 c.c. motors for Sport Free Flight, 1 c.c. "PAA-load" or for simple single-channel Radio Control for rudder operation only.



Emphasis in the design is for straightforward construction by either "embryo" or "contest" Aeromodelist.

Kit includes: Super-graded and prepared strip and sheet parts, die-cut ribs, printed formers, etc., "Sorbo" Wheels, "Modelspan" covering, 30 x 40 in. plan with fully detailed instruction brochure.
A Perfectly proportioned modernistic performer.

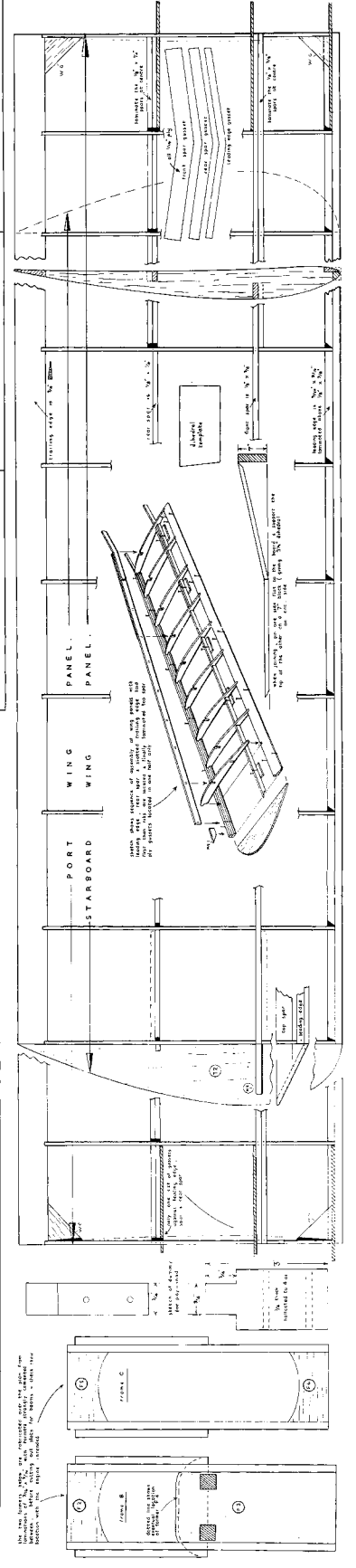
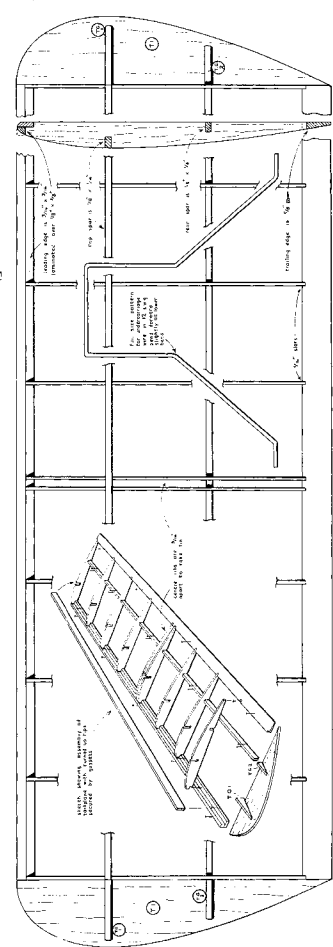
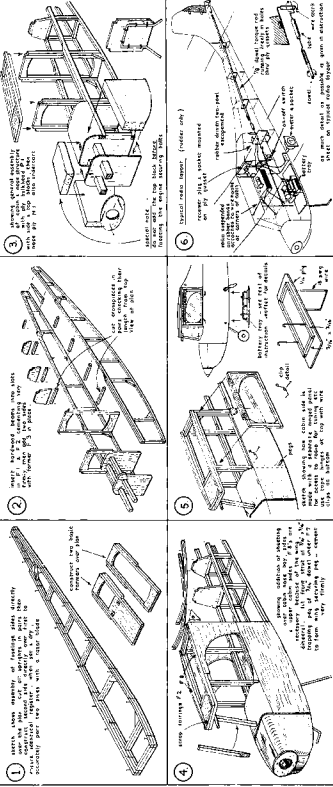
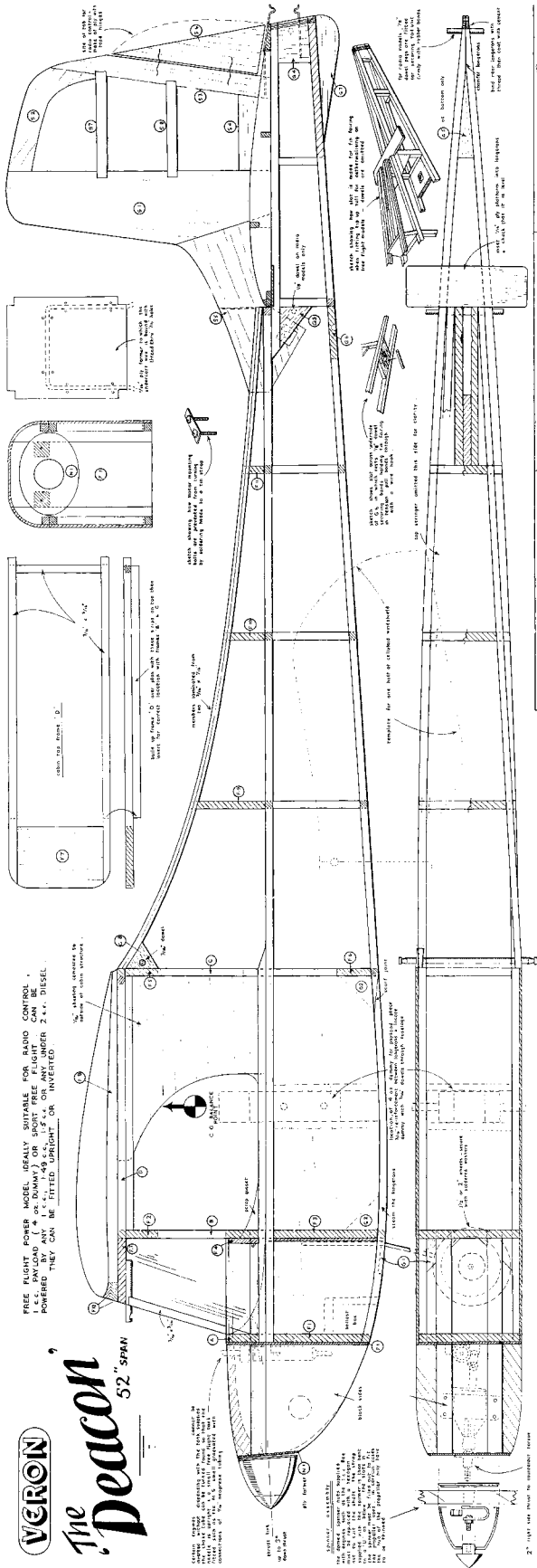
KIT PRICE
(including P.Tax)

34/6

VERON

The Deacon 52" SPAN

FREE FLIGHT POWER MODEL (IDEALLY SUITABLE FOR RADIO CONTROL - I.E.S. P.W.C.M. OR DUMM) OR SPORT FREE FLIGHTER CAN BE POWERED BY GAS, ELECTRIC OR DIESEL. EITHER OR ALL THREE CAN BE FITTED UPRIGHT OR INVERTED.



(for each model) are stored separately and can be dialled in quickly from the transmitter's own memory when I want to switch models.

I can even store these settings on a removable memory card and transfer them all to another compatible transmitter within seconds. The transmission signal is interference free and is so powerful the model will not lose the signal, even when it is so far away that it is out of sight.

A radio failure nowadays is almost always due to an installation issue or pilot error. There is no need now for pilots to worry about interference, automatic intelligent frequency hopping sees to that. So, in the space of 50 years I have expanded the number of channels of control for my model planes from one - to twenty plus.

It must be said however, that ironically, I had just as much fun aeromodelling in those early days as I do today. As a boy, I would spend weeks on construction, cutting out the balsa parts, then gluing them together. I followed the details of the plans religiously. What a sense of achievement it was to arrive at the stage of covering the model - with delicate tissue and finally painting on the dope to shrink it taught over the ribs.

Today it is common to purchase a pre-assembled model with an electric motor, pre-installed radio, and rely on the complete package to be delivered to your doorstep, ready to fly.

This is by no means a negative development for it has brought the hobby to a wide range of people. A charge of the accompanying batteries and a quick shout of 'clear for takeoff.' If only it were that simple!

While the hobby is easy to get in to, getting some training and mentor ship can help make enjoying the hobby just as easy. The North Vancouver Radio Control Flying Club is perfectly situated to help and train aeromodellers in a bid to prevent the frustration of crashes which often leads to people giving up the hobby prematurely. As a club, we can offer guidance, lessons and reinforce safety issues to ensure our hobby is a positive ongoing concern. In doing so, we can also help improve the odds of successful "mandatory" landings.

Happy touchdowns! ✈

For background information on single channel radio control see:

Phil & Shaun's Single Channel & Vintage R/C Page



The Deacon at full power, into the wind... transmitter at the ready!



The Deacon is launched - controlled by single channel (rudder only).



The Deacon is steered downwind...

CLAUDE MELBOURNE - HALL OF FAME INDUCTEE



By Geoff Strotmann, 30746-L

Every once in a while, an organisation is lucky enough to have a member who stands out among their peers. A member who does great works, not once, but over and over, throughout the span of their membership. Often times, the real “do-ers” in an organisation remain quiet about the contribution they continue to make, instead focusing on the success of others and the greater organisation.

And.... every once in a while, that member’s colleagues and the greater organisation recognise the amazing commitment and contribution a member makes or has made, and realise that they owe the member not only a huge debt of gratitude, but a debt of recognizing the great works particularly when the member wouldnot, by nature, do it for themselves.

Such is the case of Claude Melbourne 58082L, who was nominated unanimously and with much vigour in October 2019 by the members of Ottawa valley Zone G for the Hall of Fame Award; MAAC’s highest honour. The nomination submission spanned 23 pages of MAAC history involving Claude, his activities, his accomplishments and many personal testimonials.

Claude started his modelling journey at 10 years old when he received a Cox control line airplane for Christmas. He started experimenting with model rockets in grade 5. Radio control planes came into the picture when he was around 27 years old.

Claude has always been a great supporter of competition and enjoyed hosting local fun fly competitions. Claude is not primarily a competition flyer but in the past he has entered and won competitions, for example, IMAC intro competition.

Here are some of the highlights from Claude’s contributions to MAAC:

- MAAC Member for 21+ years
- President of Brockville Model Aeronautics Club, current and several times past
- Ottawa Valley Zone Director for 6.75 years
- Vice-president of MAAC for 3 years and President of MAAC for 2.25 years
- Committees: Getting and Keeping Flying Fields, Giant Scale, Chair of Chairs

The Awards Committee, knowing Claude and his history within our organisation and having the voluminous submission in hand, needed only as much time as it took to absorb the information in the submission

to arrive, just as vigorously, at the same conclusion and their recommendation was accepted unanimously by your Board of Directors.

This award was to have been presented at the 2020 AGM.... But we all know how that has gone thus far. So, as one of my final duties as Director for Ottawa Valley Zone G, I arranged for my wife (Danielle) and I to meet (safely) with Claude and his wife Tina at one of their favourite local restaurants and present him with the award in person, on behalf of the Board of Directors, our President (Peter Schaffer), the members of Zone G and, in fact and by extension, the entire MAAC membership.

Claude, as many know, is no shrinking violet, however I can relate that the award and presentation struck an emotional chord with Claude and he expressed, in no uncertain terms, how pleased he was at the recognition and the fact that we would not let the current pandemic issues stop us from completing the job.

Well done Claude, you and Tina continue to be treasured friends to us and many, many others and the MAAC organisation salutes you for your past and on-going efforts.

EXCERPTS FROM THE NOMINATION

AN IMPRESSIVE COMMITMENT TO THE HOBBY

Claude has been a MAAC member for approximately 21 years, with a background in flying Control Line, Radio Control, Free Flight and Model Rockets.

During these years Claude has been the president of Brockville Model Aeronautics Club several times, currently president. He has been instrumental in re-invigorating the club.

A couple of national committees that he has been a part of are: Getting and Keeping Flying Fields and Giant Scale. As Chair of Chairs, Claude held the first face to face meeting of the chairmen at MAAC office. This helped resolve poor communication by bringing the chairs together for team building.

As chair of getting and keeping flying fields, Claude worked with local government. He also helped organize planned communications with CPTAQ with a strategic approach by facilitating meetings to get input from clubs and counsel the team working with CPTAQ to approach and work with them instead of battling with them.

Claude helped implement equal French translation for the organization. He organized volunteers for French translation of documents bringing about better inclusion for Francophone members.

Claude has had several meetings with CSIS regarding relations of national security and model aviation, with the result of education gained from both sides.

Claude was part of a group doing a local cable station 30 minute segment on TV, doing a "show and tell" type of show promoting the hobby.

Claude published bi-monthly articles for the MAAC magazine during his tenure as ZD and President. There were numerous radio appearances on the Brockville, Smiths Falls and Perth radio stations to promote the Zone Fun Fly.

Claude was very passionate about the Zone Fun Fly during his time as ZD and built up a very successful event that was the largest in the zone for 4-5 years. This generated more than \$10,000 to charity and exposed the hobby to thousands of spectators, creating very positive PR for the hobby. In this time he has worked with a number of charities: Canadian Cancer Society, Smiths Falls Youth, and Shriners Children's Hospital. He also made a point to invite nursing home patients so they could enjoy a day out.

LEADERSHIP

For over 20 years Claude has had a large part in resurrecting and



Before there were GoPros in planes, Claude built a Telemaster that would hold a hand-held video camera.



Claude was always working to show off the hobby and increase the profile of local clubs.

rejuvenating the Brockville Model Aeronautics Club, one of the oldest clubs in Canada.

He has represented MAAC at the Aeroclub of Canada, governing body of all aviation in Canada.

Claude acted as negotiator, both locally and nationally, on behalf of the organization to settle disputes and clear up misinformation to find a clear path forward.

Claude met with Air Cadets of Canada to help lay out a plan for MAAC's involvement with cadets at a national level.

He helped develop the MAAC brochure. It was designed and



Claude chatting with members in Grande Prairie, Alberta during a tour of Western Canada.

approved in record time – still in use today.

Claude was instrumental in getting the first business plan developed for MAAC.

Claude's strong leadership and people skills encourage members to want to take part in their beloved hobby and make it better for everyone. He helps to highlight strengths and realize potential. This has been evident all through his years as a MAAC member and across the country with different directors and members.

TEACHING

Claude has been a huge promoter in educating the public on model aircraft and reaching out to the community to help teach children, and adults, the theory and excitement of flight. Most importantly he has reached out to schools and clubs to teach. He has performed and organized demos for high schools and elementary schools as well as teaching as part of a group in a yearly program at a local air cadet squadron.



Building Minnows with school kids Jul 2010

BEYOND NORTH AMERICA

Claude helped to develop international ties in The United States, Africa, Australia, Indonesia, and Cuba. During a trip to Cuba, used RC gear was collected and brought to an RC club in Cuba that could not easily access the items that we take for granted.



Interjecting a bit of fun with a free-flight glider competition at the 2010 Wine and Cheese meeting.

PERSONAL TESTIMONIALS

Richard Lyle Barlow 5744L - Past President MAAC

I met Claude Melbourne at a mall show he had organized over twenty years ago. He was promoting aeromodelling to the general public on behalf the Brockville Model Aeronautics Club. This club had always been a Free Flight club, but with the changing times the change to a Radio Control focus was inevitable. The fact that the original free flight members remained tied to the club is a testimonial to Claude's ability to form strong teams.

Claude soon became very active within MAAC. When I was elected as the ZD for Zone G, Ottawa Valley, Claude became the assistant. He was of enormous help. I succeeded Carl Layden as MAAC President and two years into my term, he became Vice President, and continued to work hard. After I retired, there was an unfinished presidential term and Claude was then asked to step in. His full presidency was a smooth and well-organized affair.

Claude is a designer, builder and flyer. He has built and flown his own full-sized ultralight aircraft, along with countless models. Although his primary interest is RC, he is a competent CL pilot and has done some FF, seeing value in diversity within our hobby.

At a time when his home club was about to lose their field, and the club was unable to reach an agreement buy it, Claude purchased the field himself, deciding to build his home on the property, and extend the runway to accommodate his ultralight, whilst leaving full access to the club on a better than ever facility.

At our annual 2019 Zone Meeting, when I nominated Claude for Hall Of Fame within MAAC, there was a wave of approval. Not a single dissenting voice was heard. The general consensus was that nobody could be more deserving of the award. He has the unanimous support of the zone and his own club.

Claude is a lifetime modeler and a wonderful friend and helper to all who know him. Many of the current Board of Directors of MAAC know Claude, and are familiar with his work. I trust the Awards Committee members and the Board to consider this application carefully and make the appropriate decisions.

Mike Marr #91100

I've only been in this game for 5 years but Claude has helped me immensely. When my glow powered trainer was difficult to keep going he yelled over to me "do you want to fix that thing or not"?

On the picnic table on the clubhouse deck he had me take out the tank and replace all the old lines. I had few tools and parts; every time I needed something he dug it out of his stuff and handed it over. I learned a lot that night.

Suffice to say, he has boundless energy and is generous and helpful always.

Donovan R. Dow 4664L - Past President of the Ottawa Remote Flying Club

I have known Claude Melbourne for many many years both

as a fellow modeller and for his role as a MAAC official. As zone director for the Ottawa Valley and as MAAC president, Claude was very supportive of the Rideau R.C. Flyers Flying Club, now the Phelan R.C. Flying Club. His creation of a permanent flying site is particularly important and essential for the Brockville area flyers.

I strongly recommend him for the MAAC "Hall of Fame".



Claude finds fun in all aspects of the hobby!

Wayne Bullard #89874

I was a threeyear beginner flyer at 81 years old. I was getting discouraged and I wasn't having any fun! I didn't think I was going to have so much trouble.

I am pretty active and well-coordinated for my age. I still play tennis and the accordion. I guess Claude realized I was in trouble. He spent time with me nearly every time I was at the field. He gave me pointers and good advice. He showed me where I was going wrong and how to correct my errors. All this restored my confidence. As a result, I got my wings, mainly thanks to Claude.

Alan Whelton #9870

I have been a member since my later teen years. Now at the age of 66 I still have that great interest and desire to build and fly radio control. For many years I was located in the

central part of Canada but moved to the southeastern area of Ontario. After several weeks of settling in to my new home, I joined the Brockville Model Aeronautics Club.

Claude Melbourne continues to have a strong presence in the club, the Ottawa Valley Zone G, and the rest of Canada. He works tirelessly helping others, promoting the club itself and the national MAAC organization. Always helpful towards individuals about all aspects of the hobby, troubleshooting mechanical, electrical, radio problems, recognized as a great training instructor willing to provide his time to enable new students to gain their "wings".

He is Instrumental in establishing a permanent BMAC club field greatly removing the fear a lot of clubs have of losing their field location. He is always helping in the zone meetings providing help where needed, promoting the hobby in the area, working with charitable organizations to promote and contributing monetarily towards their cause(s) on behalf of the club, the MAAC zone and the national organization.

I consider myself very fortunate know Claude and I strongly support his nomination to the Hall of Fame.

Michael Burns # 6493

My first registered club was the Brockville Model Aero Club sometime in the early 70's. At that time we were builders of free flight models. I flew international F1C for 10 years. Fields became unavailable for testing for us.

Fortunately we found Claude who trained and guided us to RC and was willing to give so much of his time and energy. He has built the club up with so many activities; it is really going strong and gaining members.

LE CENTRE QUÉBÉCOIS DE FORMATION AÉRONAUTIQUE

Par Pierre Cloutier
<https://www.facebook.com/ltitude200/>

Fondé en 1968, le CQFA est la seule école publique canadienne à offrir des cours de pilotage en français. La formation du CQFA est complètement gratuite depuis 51 ans. Il s'agit de l'une des cinq écoles nationales du Québec.

Depuis la fin des années 1980, le CQFA est également installé à Montréal près de l'aéroport international de Montréal-Trudeau, afin de mieux servir l'industrie aéronautique québécoise, canadienne et internationale. Le service de formation continue du CQFA offre des programmes dans plusieurs domaines. Certains sont aussi diffusés sur Internet via la plateforme eLearning du CQFA, la toute première au Canada. Parmi ceux-ci, le pilotage de drones.

Jean LaRoche, directeur, Recherche et développement aéronautique, CQFA, pilote de ligne, instructeur de vol, enseigne depuis plus de 30 ans la réglementation et les facteurs humains de l'aviation, branche de la psychologie industrielle.

Il répond cordialement à nos questions.

JEAN LAROCHE

"La formation à distance que nous offrons aux pilotes de drones peut s'échelonner sur 36 mois, délai au-delà duquel nous accordons habituellement une prolongation."

Le prix ?

"428 \$ hors taxes, ce qui comprend l'examen d'opérateur restreint de radio. Nous sommes en ligne depuis 30 ans (le CQFA est le premier collège aéronautique en Amérique à offrir des formations en ligne asynchrones). Les cours pour pilotes de drones sont en ligne depuis 2015.

"Pour l'instant, notre carnet de commandes de cours en ligne est malheureusement trop chargé pour traduire les formations sur les drones en anglais."

Le programme ?

"En un mot, il offre aux pilotes aspirants de drones une culture aéronautique."

Une culture aéronautique ?

"Quel avantage proposons-nous aux pilotes de drones et aux amateurs de RC du MAAC ? Une culture aéronautique.

Home | News | Telephone directory | Links | Contact | Location and hotels | Français

REGULATORY FRAMEWORK OF SMALL UAV FLYING

E-Learning / Regulatory Framework of Small UAV Flying

The Regulatory Framework of Small UAV Flying

Familiarization for model aircraft and UAV pilots to the Canadian regulatory environment and best practices

NOT AVAILABLE

This training course is intended for aviation novices who wish to maximize their pleasure of operating a model aircraft or a UAV, with minimum technical or regulatory tedium. At the tip of your fingers, you will have:

- A concise picture of the Canadian Aviation Regulations and the Aeronautics Act for UAV operators
- The role of the Ministry of Transport regarding unmanned aerial vehicles
- Practical research tools
- Useful reference lists
- The facility to find what you are looking for on the Transport Canada website
- Easy-to-find, easy-to-understand Canadian Airspace reference tools
- What you need to know regarding liability and insurance products
- FPV flight rules
- Information on the MAAC

Formation professionnelle
Cégep de Chicoutimi
Les Écoles nationales du Québec
Collegiate Aviation

Le MAAC était spécialisé dans l'aspect technique du vol RC et la réglementation de la sécurité au sein des clubs. Nous proposons à ses membres un complément de formation à distance, un élargissement de leurs horizons, moyennant un prix d'ami, en comparaison de certaines écoles qui prévoient essentiellement le même cursus, parfois pour plusieurs milliers de dollars. Vu les défis actuels de santé publique auxquels le Québec est en butte, la formation en ligne à domicile est un avantage appréciable.

"Tandis que la Covid fera encore rage

un certain temps et que les bourrasques de l'hiver sont là, nos élèves à distance peuvent s'initier à l'aéronautique selon leur rythme, grâce au portable qui sera leur base de connaissances mobile donnant à la fois accès à la formation du CQFA et aux milliers d'éléments d'information que met à leur disposition le Net. Tapez météorologie ou principe de Bernoulli dans Google, vous apprécierez. Voilà pour la théorie."

Pour l'initiation pratique au vol ?

"Adressez-vous au MAAC. Il vous permettra de décoller en beauté dans l'un

THE QUEBEC AERONAUTICAL TRAINING CENTER

By Pierre Cloutier

<https://www.facebook.com/litude2000/>

Founded in 1968, the CQFA is the only public school in Canada offering pilot training in French. The CQFA program has been offered completely free of charge for 51 years. It is one of Quebec's five national schools

More than a thousand CQFA graduates, both men and women, ply the airways around the globe. Since the end of the 1980's, the CQFA has also been based in Montreal near Montréal-Trudeau International Airport, so as to better serve Quebec's and Canada's aviation industry, as well as the aviation sector worldwide.

CQFA's continuing education offers programs in various fields. Some are also disseminated over the Internet via the CQFA's eLearning platform, a Canadian first.

These programs include drones flying!

For more than 30 years, Jean LaRoche, Director, Aeronautic Research and Development, CQFA, airline pilot and flight instructor has taught civil aviation regulation and human factors in aviation, which is a branch of industrial psychology.

JEAN LAROCHE

"The distance learning program we offer drone pilots can extend over 36 months. This time-span can be further extended."

The price?

"\$428 free of tax, which includes the restricted radio operator's certificate. We've been on-line for 30 years, and the CQFA is the first aeronautics college in America to offer asynchronous on-line training. Drone pilot courses have been on-line since 2015.

"I'm sorry to say the demand for our existing on-line courses doesn't allow us to translate our drone training program into English.

What does this program offer?

"In a word, the opportunity to acquire knowledge in a broad-based aeronautical culture."

Aeronautical culture?

"MAAC's expertise has always been the more technical aspects of RC flying and club-level safety regulations. We offer its members a distance training supplement, an opportunity to get the big picture at bargain basement prices, compared to some schools which essentially provide the same info for a king's ransom.

"Considering the public health challenges we are currently up against, on-line training in the comfort of your home is a big plus.

"Covid will be rampant for some time and winter squalls are coming round the corner. Meanwhile, our e-learning students can



work up aeronautics basics on their own time thanks to the portable computer which will become their mobile knowledge base.

"It will not only give them access to the CQFA training program but to the veritable treasure trove of data which the Net has to offer, provided you ask the right questions. Go into Google and key-in meteorology, Bernoulli's principle."

What about getting some practical stick time?

"Go to MAAC. Fall and winter flying. It will allow you to take off into the wild blue yonder from one of the public parks and clubs where MAAC members congregate. And there's a fellowship of speed.

"MAAC members are exempt from DOT regulations on UAVs. However, if they don't want to fly blind, they may not wish to simply ignore them. Even a cursory glance at this legislation will help them understand the advantages they enjoy as MAAC members, and could help them go professional one day, should they wish to take on new challenges.

"May I say that the new drone legislation has not reduced demand. If the market has tanked somewhat it's because drones are a wonderful hobby... while professional droning offers only slim pickings unless your chosen field of endeavour has allowed you to have an existing client base – in real-estate sales, for example – to whom you are offering drone aerial video of properties up for grabs, as a value added extra.

"In short, the recreational drone market is stable. But many a pilot hot-shot who thought he was going to make a killing has lost his shirt in the process. Some drone schools will paint an enticing picture of untold potential daily gains of \$4,000 - \$5,000. Don't hold your breath... We warn them and they should be forewarned.

"Nope. \$60,000 in batteries. Up the ante. I ask you. \$10,000 drones. Only the best will do. We estimate that, in the Saint-Laurence, lie half a million dollars worth of drones which flew off to never-never land courtesy of novice pilots without training or insurance.

"First you go for basic training. Then you purchase a drone consistent with probable future use, especially if you're right smack in a Covid 19 pandemic.

"I must say that, from this point of view, MAAC has always remained true to itself. It offers real support to raw novices, allows beginners to fly at moderate altitude in the Montreal region, to acquire muscle memory as pilots – reflexes – which is essential.

"It offers group insurance coverage, the support of real fellowship, technical assistance if people want to build their own. MAAC allows fliers to learn the practical basics of piloting in a park environment, even in the vicinity of airports and heliports, which can be an inevitable aspect of urban sprawl. While drones are a relatively minimal risk, if flown with common-sense precaution. It should be noted that MAAC has never been involved in an airplane tragedy, a record to be proud of."

"The CQFA and MAAC are naturally complementary. The CQFA invites MAAC members to broaden their outlook through a knowledge of aeronautics. They can then go into semi-professional flying or racing if they wish, build their own drone or join aerial photography and video aficionados who regale their Internet audience with dreamscapes to die for. The sky is the limit."

des parcs publics et clubs qui sont les lieux de rencontre de ses membres. Un partenariat gagnant s'il en fut. Les membres du MAAC sont dispensés de se conformer aux exigences du Ministère des Transports s'appliquant aux UAV. S'ils préfèrent ne pas voler à l'aveugle, ils y gagnent à ne pas les ignorer. Pour mieux comprendre les avantages dont ils jouissent comme membres du MAAC. Et pour mieux se classer aux rangs des professionnels, si jamais ils sont à la recherche de défis inédits.

"À noter que la nouvelle législation sur les drones n'a pas modifié la demande. Si le marché est décroissant, c'est que le drone est un loisir superbe... mais que les perspectives économiques du drone professionnel offrent rarement des lendemains qui chantent. Sauf si votre profession vous a permis de constituer d'abord une clientèle – la vente immobilière, par exemple – à laquelle vous joignez la prise de vues par drone des propriétés offertes à la vente, comme valeur ajoutée.

"Bref, le marché du drone récréatif est stable. Mais plus d'un pilote en herbe qui se prenait pour un chevalier d'industrie a perdu sa chemise dans le drone professionnel. Certaines écoles font miroiter un potentiel de gain de 4 000 \$ - 5 000 \$ par jour. Il faut le faire... Malgré nos avertissements réitérés, on se lance. 60 000 \$ de batteries. Hop là ! Je vous le demande. Des drones de 10 000 \$. Rien n'est trop beau. On estime qu'il y a dans le Saint-Laurent un demi-million de dollars de drones qui se sont envolés au petit bonheur la chance. Des pilotes débutants, sans formation, sans assurances. Voyez le résultat. Sans doute faudrait-il d'abord se former. Ensuite acheter un drone correspondant à une utilisation probable, plausible, compte tenu des perspectives réelles, notamment en pleine pandémie de Covid 19.

"Sous ce rapport, le MAAC est toujours resté fidèle à lui-même. Il offre un réel accompagnement aux pilotes de loisir novices, leur permet de voler à basse altitude dans la région montréalaise, donc d'acquérir une mémoire musculaire du pilotage – des réflexes – ce qui n'est pas peu dire. Il les couvre d'une assurance collective, procure l'encadrement d'une réelle camaraderie, l'assistance technique si l'on veut construire sa machine. Bref, le MAAC permet d'amorcer l'apprentissage pratique du pilotage en parc, même dans l'environnement des aéroports et héliports qui ne manquent pas en zone urbaine et pour lesquels le drone sportif présente un danger minime, pourvu qu'il soit piloté dans les règles. À noter : le MAAC n'a jamais été impliqué dans une tragédie aérienne, ce qui est un excellent point pour lui.

"Le CQFA lui offre un complément tout naturel. Il invite ses membres à se situer selon l'horizon élargi de l'aéronautique et, forts de cette culture générale, il leur permet de transiter à leur guise vers le vol semi-professionnel ou la course, si l'occasion se présente, de s'initier à la construction de drones ou à la photo aérienne."



TÉMOIGNAGES

Peter Bauer

MAAC, sous-directeur adjoint de zone, St Laurent

"J'aurais tant aimé avoir une ressource comme celle-ci lorsque j'ai fait ma licence privée de pilote et de planeur. J'ai particulièrement apprécié l'accent mis sur l'aéroport de Pendleton qui est aujourd'hui ma base de planeurs. Les références aux zones de contrôle terminal sont excellentes, très pertinentes et très bien présentées. Un grand merci de rendre disponible cet extraordinaire outil de formation. Je vais le recommander à tous les nouveaux pilotes de drones."

Yves Auger, Boucherville

"On n'a jamais fini d'apprendre. Je suis pilote, membre du MAAC depuis 1987, et je croyais connaître suffisamment le domaine. Erreur!

"J'ai complété la formation en ligne. Ça a énormément renforcé mes connaissances. J'ai beaucoup apprécié les notions portant sur les espaces aériens canadiens, sur le cadre réglementaire et les assurances. Un grand merci pour cette initiative ! Je vais suggérer la formation à mes amis.

"La formation du CQFA m'a aussi aidé à obtenir mon certificat de pilote de base que j'ai eu parmi les premiers au Canada, en janvier 2019. J'ai justement commandé le Mavic Mini 2 pour pouvoir voler en zone contrôlée tout en restant prudent.

"J'ai aussi collaboré avec mon service de police local, le SPAL, pour les aider dans la rédaction de leur guide de prise de décisions quant à la législation sur les drones dans notre territoire. Comme quoi le vol de drones revêt une dimension sociale."

L'ÉQUIVALENT ANGLAIS?

La série Don Drones On fournit un outil de préparation en anglais aux examens du Ministère des transports, de base et avancé. Il s'agit d'un ensemble structuré de vidéos YouTube portant sur des présentations Power Point. Bien conçu, l'ensemble évite le charabia parfois contourné des textes officiels. Les formulations faisant appel à une langue simple rendent en clair des notions dont le Ministère des Transports voudrait parfois faire une énigme enveloppée dans un mystère. Le tout peut être visionné gratuitement dans le Net ou obtenu en version papier moyennant une somme modique. Nos excuses pour l'adresse qui est effectivement un tord-méninges.

Vous pouvez retrouver le tout en tapant Don Joyce – YouTube or <https://www.youtube.com/c/DonJoyce> ✨

MAAC MEMBERS SPEAK OUT

Peter Bauer
Assistant Zone Director, St Laurent.

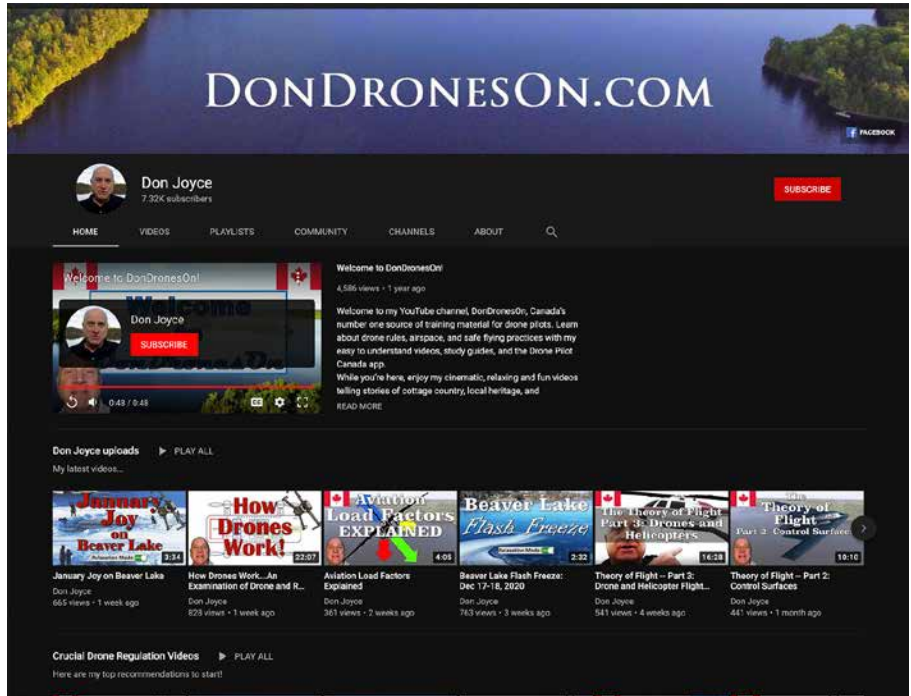
"I would have really loved to have a resource like this one when I got my private licence as a pilot and glider pilot. More specifically, I appreciated the stress on Pendleton Airport, which has become my glider base.

"References to terminal control zones are excellent, very relevant and well-presented. Many thanks for making this extraordinary training tool available. I will recommend it to all new drone pilots."

Yves Auger, Boucherville

"You never stop learning. I am a pilot, a member of MAAC since 1987, and I thought I knew enough about the subject. Not true!

"I completed my on-line CQFA training. It enhanced my knowledge tremendously. I really appreciated the notions concerning Canadian airspace, the regulatory framework



and insurance.

"Many thanks for this initiative! I will certainly recommend this training to my circle of friends.

"The CQFA program also helped me get my basic RPAS pilot rating. I was among the first to get it in January 2019. I ordered my Mavic Mini 2 in order to be able to fly in controlled airspace, while keeping safe.

"I also worked in collaboration with local police services, the SPAL, to help them produce their decision-making guide on drone legislation in our area. There's an example of drone flying with a social dimension for you!

THE ENGLISH EQUIVALENT?

The Don Drones On series of presentations provides a tool easing your preparation, in English, for Transport Canada drone piloting exams, both basic and advanced. This is a structured series presenting YouTube videos of Power Point presentations. The series is lucid and clear. It avoids the gobbledygook so dear to public servants of every stripe, turning legal notions into an enigma wrapped in a mystery.

It can be viewed free of charge on the Net or obtained in paper form for a nominal sum. Our apologies for the address below which is admittedly a fender bender.

You can find the programme by keying in Don Joyce – YouTube or <https://www.youtube.com/c/DonJoyce> ✈



Drone Delivery Canada is an innovative technology firm based in Toronto, Canada with a focus on customizing, deploying and operating a commercially viable drone delivery system within North American and global markets. DDC provides a complete turnkey logistics solution for time-critical delivery of goods in remote or difficult to reach destinations when time is of the essence.

We're Always Looking for Talent!

- UAV Safety Pilots
- Visual Observers
- UAV Technicians
- OCC Grounds Coordinator
- OCC Operators
- #PURPOSE

WE'RE HIRING
 JOIN OUR TEAM OF THE #BESTANDBRIGHTEST

- Your Future with DDC:**
- Amazing People & Culture
 - Competitive Salary
 - Company Paid Benefits
 - RRSP Matching
 - Flexible Work Hours
 - Employee Perks Program
 - Continuing Education & Professional Development
 - Opportunities
 - #LIFEATDDC

Follow us on Social Media @DroneDeliveryCanada



CONTACT INFO:
 647-476-2662

✉ info@dronedeliverycanada.com

apply today at: dronedeliverycanada.bamboohr.com/jobs/

KIT BASHING

MAKING AN AIRPLANE UNIQUE



By John P. Ferguson

Have you ever found a real airplane that you thought would make a great RC model, but couldn't find a kit to build from? Well you are in the company of many RC modelers.

Do like the idea of going to the flying field where your model is not like a belly button? You know, every body's got one?

Maybe you are not really into building far enough to undertake a scratch build from plans or even more involved, drawing your own plans. Well this article explains one way to get started on that unique model that will stand out in a crowd.

Kit bashing, in the simplest terms, means finding a kit that is not quite the airplane you want to build but is close enough to become your special project.

In this example I used the Balsa USA EAA biplane kit in 1/4 scale. I've done 3 of these kits over the years and I can tell you, they all flew great. The airplane I wanted to model was owned by my late brother Jim Ferguson and it was unique even in the field of homebuilts.

I first noticed many changes from a stock EAA biplane, including the tail section, the nose section, the turtledeck, and wheelpants. The Balsa USA kit is pretty accurate in terms of outlines and airfoil compared to the real aircraft and so I decided I could "Kit bash" the parts I would need to make it into Jim's version of the EAA biplane. Being an airline pilot and an aero engineer, Jim had what it would take to create this unique version on the EAA biplane.

UNDERSTAND THE ORIGINAL

My project would begin with a complete review of the building plans as well as an original 3 view of the real airplane. Using tracing

paper I began to redraw the parts that needed to change. The trickiest was the new formers for the turtle deck. Some parts like the fin and rudder were double checked with photos and using the paintwork to confirm shape and size.

MAKING CHANGES

My first project would be restructuring the stab, elevator, fin and rudder. These were pretty simple and using techniques common on many RC models with stick built tails, the size and shape were worked out quite easily. My drawings for these were done directly over the kit parts to ensure I didn't veer to far away from the kit design in size and shape. Extra details like the elevator trim tab were laid out as well

Next I would build the wings since there are no changes here from the original kit plan.

Then it was time for the fuselage. Again, using tracing paper to work out the fuse outlines I made the changes needed for the new turtle deck. The top view and the side view are easy, but the former shapes are trickier. Fortunately the stringers are straight in profile view and only have minimum curves in plan view.

If you have to redraw these formers more than once it's no big deal, I did mine three times before I was satisfied. The trickiest part was figuring out how to create a surface to provide backing for the covering profile on top of the turtledeck. Gotta luv CA glue.

Finally I built the tail block for the fin attachment. The real airplane uses sheet metal on these parts to enable maintenance inspections. So I covered some 64th plywood, a favorite building material, with the ultra coat covering and made my sheet metal tail coverings.

I also made some inspection covers for the stab using the same materials.

The nose is the trickiest job and there are several ways to accomplish this. One method, likely the easiest, is to make a foam plug of the shape you need for the cowling and then covering it with fiberglass and epoxy.

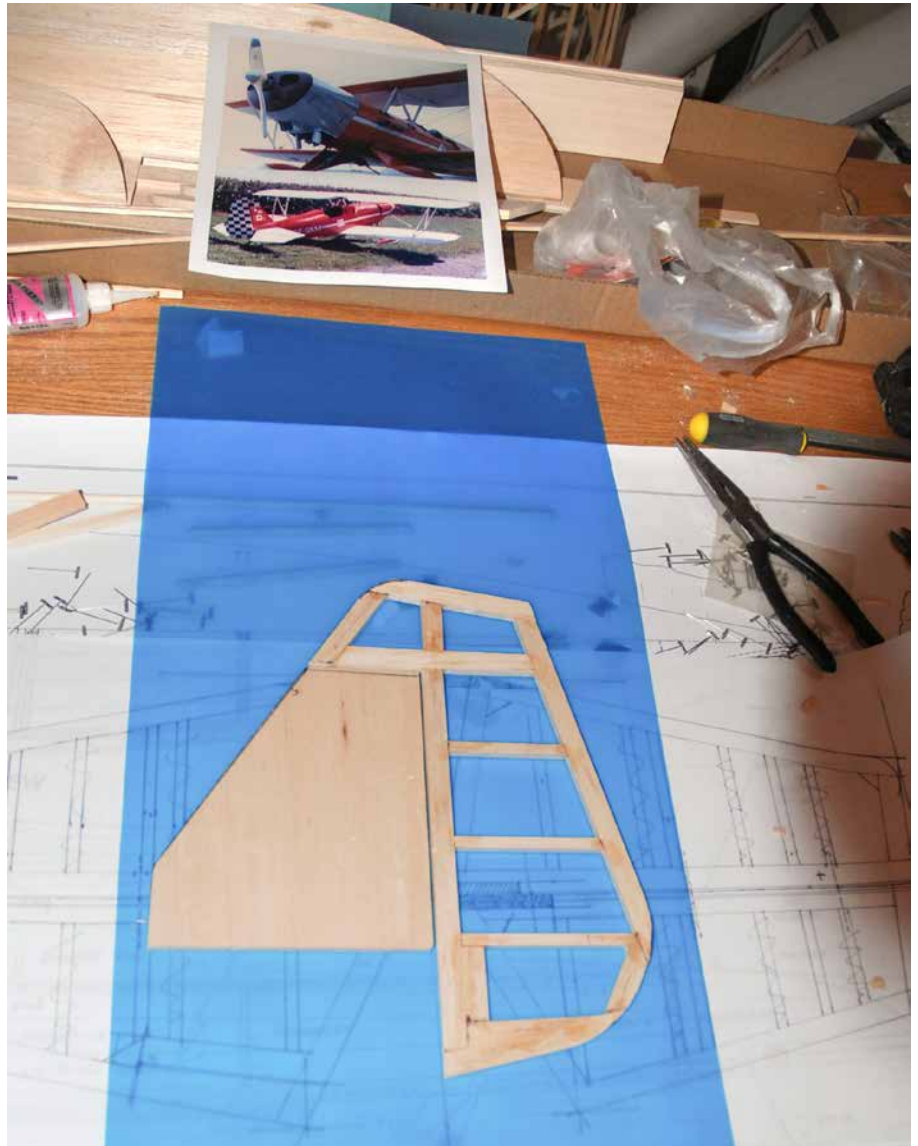
A high end epoxy like West Systems does a great job, but takes at least three coats to get it right and 24 hours between coats to cure. Polyester resin is way easier to finish but it will eat your foam.

If you make a mold from the foam plug, I would build the cowl with polyester resin and glass.

Epoxy and glass on foam is great because you can cut the foam out and then use your favorite solvent to melt the last bits out. Just make sure it's not a solvent that will soften the epoxy.

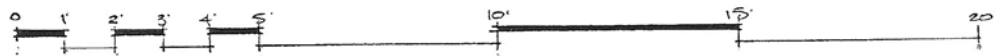
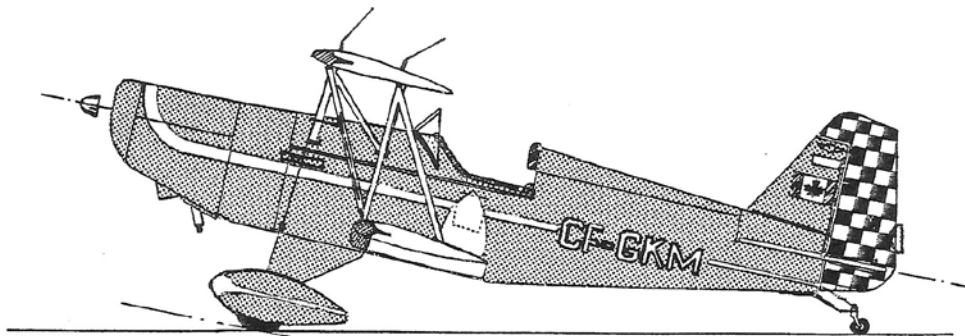
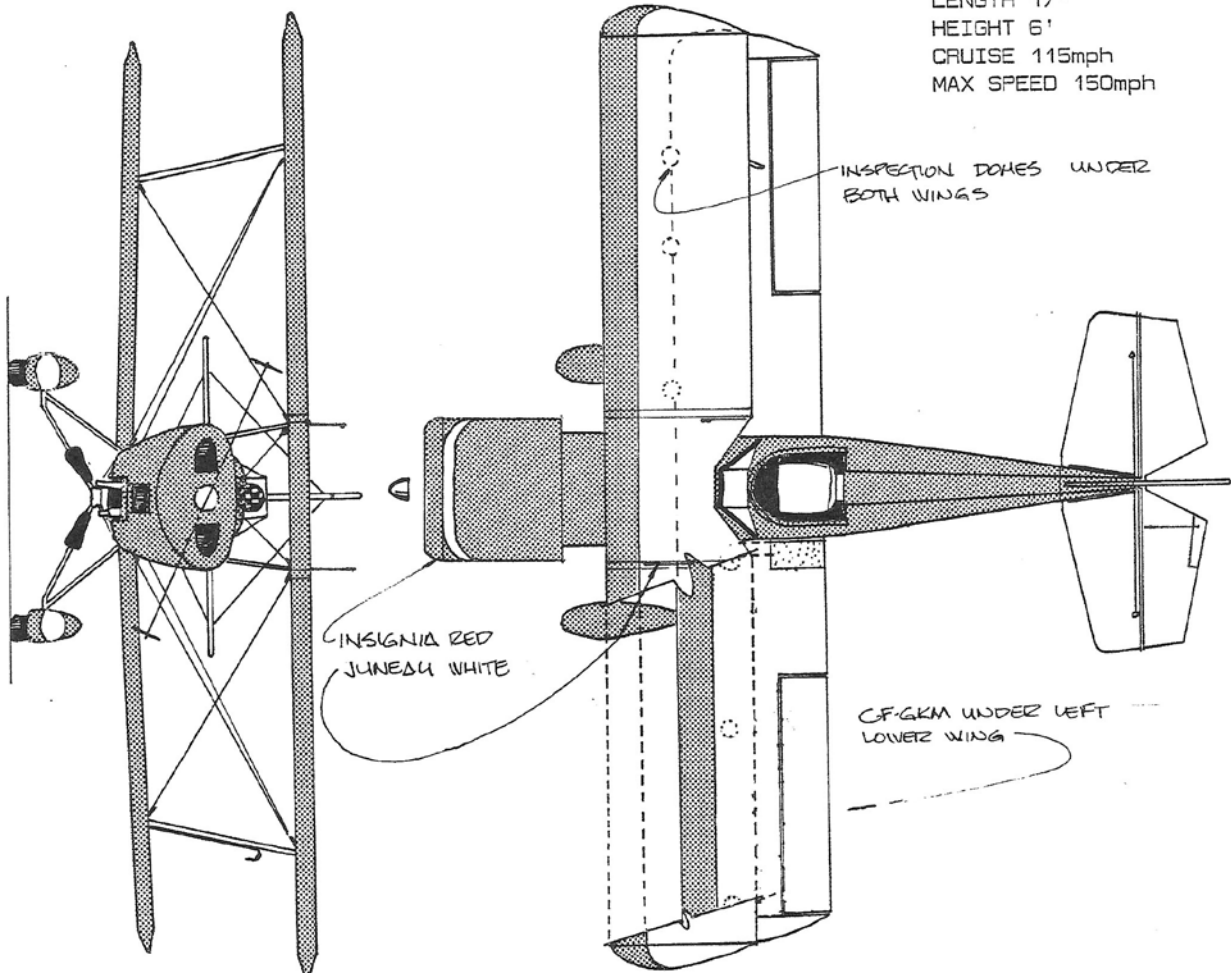
I used another method that I've done several times and that does not require a plug. I simply cut a front and rear former the correct shape for the firewall end and the front cowl end. The nose piece is then carved from balsa. I add $\frac{1}{4}$ square balsa sticks to make longerons front to back and give me a base to attach $\frac{1}{64}$ th plywood to form the cowl skin.

The first few times I've used this technique I used manila file folders to make the skins and they work great. Let the skins overlap the fuse at least a $\frac{1}{2}$ " behind the firewall. Finally I cover the cowl with fiberglass and either epoxy or polyester resin. A few coats and sanding and it's ready for priming and paint. I covered the entire airframe Ultra Coat, mainly because I don't



CF - GKM

150 HP LYCOMING
 OWNER: J.G.FERGUSON
 Modified stock biplane
 stressed 7+, 6-
 Inverted fuel system
 SPAN 20'
 LENGTH 17'
 HEIGHT 6'
 CRUISE 115mph
 MAX SPEED 150mph



have any painting facilities available these days.

ADDING DETAILS

I turned the airhorn from a 3/8" dowel, using my drill as a lathe and various xacto blades to turn the correct shape. This was painted and glued to the fuse. I remove a small piece of covering where the glue goes.

Some windshield washer hose can be split to make a pretty convincing cockpit combing. It's available in small, medium and large sizes.

The window frame is made with file folder card and is laid out directly on the fuse. Protect the fuse with wax paper and then put the frame base material on the fuse. Soak in ca and the card will maintain the curve of the fuse. Draw the outline and assemble the face frame to the base again working directly on the fuse. It's quite easy to get the correct shapes and curves this way. Finally use epoxy to make small fillets where the pieces join and voila a custom windshield frame.

I am lucky enough to have a box of small aluminum rivets that Ron Simonson gave me years ago. I haven't even used 10% of the box yet. They make convincing sheet metal fasteners and add some really cool details to the fuse. The top of the front fuse section is 1/32" ply and because this is sheet metal on the real airplane, I left the thickness proud of the fuse sides and covered it carefully with my covering. It does make a convincing sheet metal nose section.

FINAL TOUCHES

Last part of the project was to draw and color the markings for the airplane. I had great photos of the real airplane, so it was easy to recreate the markings the size and color I wanted. I found some pictures on the internet of some of the decals on the tail and I just happen to have the actual crest for the 419 squadron patch on the rudder.

I took a quality photo of the crest and had it turned into a stick on vinyl decal. Calculating all the sizes for these decals, including the registration markings was done and pdf files were sent to Callie Graphics in the states. They printed all of these onto sticky vinyl and the results were excellent. They are not fuel proof however and I had to cover them with self adhesive clear vinyl available from my local sign shop.

All in all the change from a standard EAA Kit from Balsa USA into a custom kit bashed version of Jim's airplane turned out quite nice.

As with all scale airplanes I am working out the trim issues and a couple quirky flight issues, but the model flies great and no one else has one! If I can find the correct Oshkosh Decals I will be done.

So give kit bashing a try, its way easier than you think and you can have that unique model at the field. ✈





The Huron Cup



Everybody looking at Dimytro's model just under the clouds.

by Tony Mathews. CD

The weather gods smiled on us for the September 19th. weekend for the Huron Cup. We had almost perfect weather for both days. Very light winds, sunshine and some lovely thermals.

Saturday started very cold (-2 C at 7:00 am) with frost on the ground. But there was almost no drift. We set up on the Brayford sod farm situated south of the 12th line adjacent to the Zander sod farm which had been harvested recently.

In F1B we had 4 entries with a newcomer (in F1B) Patrick MacKenzie flying a Champion Model "Wake-up" with homemade RDT.

Ladi Horak won F1B with the only full score. Well done Ladi!

It was good to see Dmytro Silin (one of our Indoor F1D experts) flying some outdoor rubber models. Dmytro was flying a Burdov Pirate P30 and had an extraordinary flight. His model climbed beautifully into a fantastic piece of air. The model climbed in the thermal to tremendous height but unfortunately did not DT. Many of us watched the model for a long time as it stayed overhead and soon became a spec in the sky. The model actually came back towards the flight line and finally came down about 400 meters away at almost

20 minutes! What a flight! It turns out that the tiny Lipo battery onboard had reached the end of its life and just gave up!

In F1A Chris Lenartowicz beat out Peter Allnutt in tricky conditions. Calm weather is not easy on older legs it seems!

In F1C only Yury Shvedenkov flew but had a good time and dropped only the first round. And only because he DT'd early on purpose to avoid flying across a road as his model refused to turn in the glide. Yury and Brian Eggleston were testing a new F1C prop design. It seems some more work is needed which I'm sure will happen. Yury is always working to try and improve his models and engines. You can't stand still in FAI events!

John Foley was entertaining us with his tiny park flyer R/C motor glider. And some of the R/C glider flyers were flying F3K and F5J in ideal conditions. What a day!

Sunday morning was a little warmer. Tony and Pat MacKenzie flew some CLG and Hand Launch Glider before anyone else arrived in very calm, sunny conditions.

We flew 5 flights for each of the Open events we flew on Sunday. Conditions were excellent. A bit warmer than Saturday and very light winds from the South. Open Rubber required the first flyoff of the weekend. Tony, Patrick and Ladi Horak had maxed out. It was agreed



Simon Blake's class "B" Open Power model waiting for action.

to fly a 3 minute flyoff max to easily keep the models on the field. Tony and Patrick both maxed and Ladi Horak somehow managed to find a downdraft even though he launched just seconds after Tony and seconds before Pat. The 2nd flyoff was also a 3 minute max. Pat climbed well and Tony launched but it was obvious that the air was not good. Pat squeaked out the max while Tony was down in under two minutes. A solid win for Pat!

There was a wide variety of models in use for Open Rubber. Tony and Ladi were using Coupe d'hiver models (F1G) with 10 grams of rubber. Dmyto Silin flew a P30 (10 grams of rubber) and new junior flyer Maria Silin used a P1B rtf model that used 4 grams of rubber. Patrick used a 40 year old Open Rubber model (his Copy Cat design) with 140 grams of TanII rubber! There were many nice flights throughout the day of models floating very high up in gentle thermals with short retrievals.

It was very nice to see young Maria Silin enjoying the flights of her tiny P1B rubber model. We need more Junior flyers!

Ladi Horak had two models fly away with very long DT's with both landed approx 1.1 km from the flight line. Both appeared to land in some trees. Ladi shocked us by returning about 15 minutes later

with both models intact in the back of his car! He was already happy with his new Pyxis RDT system, but now is almost religious about it! Astonishing how practical this new technology is for retrieval. I predict that GPS will become as common as RDT and essential for competition Free Flight very soon.

In Open glider Chris Lenartowicz again edged out Peter Allnut for the win. Good flying Chris!

Simon Blake showed up and flew a class B power model in Open Power. He had some power pattern trim issues and only managed 3 flights but as the sole competitor it was enough for the win!

The weather was so good that some people were clearly reluctant to leave! For the last event of the year we could not have hoped for better weather. Let's hope that next year we can gather together for more events with some of our American neighbours from the South. I want to thank everyone who showed up and I am sorry for the short notice for the contest but the field may be plowed and seeded very shortly so it may be the last window to fly on a large field this year.

See you all next Year! ✈️



Patrick MacKenzie with F1B model



Dimytro Silin with his model after a twenty minute flight. His timer did not work but luckily the thermal decipated and the model landed on the field close by.



Peter Allnutt preparing his F1A glider for an other round with Chris Lenartowicz in the background.



Tony Mathews with his super all carbon F1B model





1/5 Scale Dave Platt A6M5 ZERO (Zeke)

By Jean Tardiff

I built this from a Dave Platt Models short kit a few year ago and still doing very well today. The short kit come with fibreglass cowl, tail cone, gun hood, scale spinner, exhaust banks, canopy , and cockpit scales instruments, very scale plane no question about that

The construction is standard balsa and plywood coveed with $\frac{3}{4}$ oz. fibreglass cloth and resin. I added all the rivets line for better scale details!

It has a 79 inch span and weighs in at 18 pounds. The model is powered by a Super Tigre 3000 with CH electronic spark ignition. I'm using the Dave Platt retracts.

With this power set-up, the CG came in right at the good place. As such, the Zero is very easy to fly with no bad habits... probably why it is still flying today.



AWARD ADVISORY GROUP

Rodger Williams - 9587L

Committee Chair

418-564-5255 | rawilliams@videotron.ca

YEAR-END UPDATE FOR 2019

Members of Committee: Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross, Roy Rymer

I would like to start off by thanking all of the members of the Committee and Linda Patrick for compiling all of the documents for review. I have done a poll of all of the committee members as to their intent about staying on for the following year. I am happy to say that they have all agreed, including myself.

A meeting of the Awards Committee Advisory Group (ACAG) was held a year ago, on December 12, 2019 via "GoTo meeting" commencing at 01:30 p.m. The results are as follows:

HALL OF FAME

This year's recipient recommended to the Board of Directors (BoD) is Mr. Claude Melbourne. All the documentation was complete and worthy of the award. It was a unanimous decision of the ACAG.

BURSARY

It was agreed that Timothy Pajala be recommended to the BoD to be granted the bursary award based on his accomplishments

and continued schooling in aeronautics. He had an excellent presentation.

LIFETIME AWARD

Jack Oster and Harold Youds were discussed at a meeting of the ACAG on October 8, 2019. Jack Oster was recommended by the group for the award, and Harold Youds was declined as the criteria for the award had not been met.

The Board approved Jack Oster and questions were raised by the Board regarding Harold Youds. Further information was sought by the Awards Group. A second meeting was held October 31, 2019. The Awards Group could not recommend Harold Youds for the award for a second time as the criteria for the award were still not met.

Contrary to the recommendation, the BoD overruled the Awards Committee Advisory Group (ACAG) and gave Harold Youds the Lifetime Award. No one from the ACAG was invited to the Board meeting to discuss the issue.

In addition, there was another application, for Jack Cann, which was also rejected by the ACAG. The ACAG was of the opinion that the application, as submitted, did not meet the criteria for the Lifetime Achievement award.

LEADER

The ACAG recommends to the Board that

the following persons be granted the Leader member awards.

Keith Bennett, Gilles Blais, Jack Cann, Bernard Chamberland, Carl Cimprich, John Edwards, Robert Gunter, Tim Horsfall

However, in the case of John Edwards, even though his application seemed to be well supported by the membership, his Zone Director didn't sign the application and wouldn't even bring it to the floor for a members' vote at his AZM.

The ACAG was of the opinion that the Zone Director's behaviour is contrary to MAAC policy and recommends to the BoD that Mr. Edwards be granted his Leader Award, while recognizing the BoD might like to discuss this issue at a Board meeting to get more of an insight as to why the Zone Director wouldn't let the zone membership make the decision.

The ACAG's understanding is that the Zone Director's responsibility is not to approve the application but rather only to recommend the application to the ACAG.

There were two Leader applicants, Mr. Gord Grant and Denis Faucher, who didn't have ten years' consecutive membership and therefore are not recommended at this time. They should be invited to apply again when they meet with the award criteria. ✨

GROUPE CONSULTATIF DE LA REMISE DE PRIX

Rodger Williams - 9587L

Chef de Comité

418-564-5255 | rawilliams@videotron.ca

RAPPORT DE FIN D'ANNÉE

Membres du comité : Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross, Roy Rymer

J'aimerais commencer en remerciant les membres du comité ainsi que Linda Patrick d'avoir compilé tous les documents pour examen. J'ai sondé les membres du comité quant à leur intention – ou non – de demeurer en poste pour la prochaine année. Il me fait plaisir de confirmer que tous, y compris moi-même, poursuivrons le travail.

Le groupe s'est réuni par visioconférence « GoTo Meeting » il a un an, le 12 décembre 2019 à 13 h 30. Les

résultats sont les suivants :

TEMPLE DE LA RENOMMÉE

Nous avons recommandé au conseil de direction que le récipiendaire de cette année soit Claude Melbourne. Toute la documentation était complète et illustrait le mérite du candidat. La décision était unanime.

BOURSE

Tous étaient aussi d'accord que Timothy Pajala soit recommandé au conseil de direction afin de recevoir la bourse, compte tenu de ses réalisations et de ses études en aéronautique, toujours en cours. Il a offert une excellente présentation.

ACCOMPLISSEMENT D'UNE VIE

Nous avons discuté des candidatures de Jack Oster et de Harold Youds lors d'une autre réunion, cette fois le 8 octobre 2019. Le groupe a recommandé monsieur Oster mais Harold Youds ne l'a pas été puisque les critères n'étaient pas satisfaits.

Le conseil de direction a approuvé la candidature de monsieur Oster et a posé des questions quant à celle de monsieur Youds. Le groupe consultatif avait besoin de plus de renseignements. Une deuxième réunion a eu lieu le 31 octobre 2019. Ce même groupe ne pouvait toujours pas recommander monsieur Youds puisque les critères n'étaient toujours pas satisfaits.

Contrairement à cette recommandation,

suite à la page 56

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair
250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

With the continual improvements in electronic product reliability, let's have a look at the features of on-board telemetry and how it can be used to have safe and reliable flights.

Spektrum has introduced a line of SMART electronic products offering a higher connection to your hobby. It is a connection that puts you in complete control, makes you more aware and more confident about the capability of your equipment, all while making vital components of your model easier to use than ever.

The combined result is a sense that will make you wish everything about your hobby

was smarter. Spektrum Smart ESCs deliver power and intelligence all-in-one. Without additional sensors or modules, they feed telemetry data straight to your radio in real time — keeping you better connected to your model than ever before.

Now instead of individual sensors, the telemetry data such as RPM, temperatures, current, etc. are all sensed at the same time and sent back to your radio transmitter. Data logging is available with your radio for later viewing, and analysis.

The Smart data wire on the innovative IC3/IC5™ battery and ESC connectors, replaces sensors, sending telemetry information to the transmitter directly from the Smart ESC.

I have found the telemetry data useful in ensuring you are not overloading your battery, your motor, or your speed controller.

The data also helps determine the best electric propeller to use for any given airplane.

I have made use of Castle Creations speed controller data and the on-board Spektrum sensors to help determine the optimum set-up for safe and reliable electric set-ups.

One example is my E-Flite powered Hangar 9 Twin Otter. I have E-Flite Power 32 motors on board and I am using Castle Creations Edge Speed controllers. The ESCs' temperatures were running in the 160-degree Fahrenheit (71 degrees Celsius) range, which, to me, was not optimum. By relocating the speed controllers and cutting an air hole in the nacelle, I was able to drop the temperatures to the 120 degrees Fahrenheit (49 degrees Celsius) range, even on the hottest day in Kamloops. ✨

SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité
250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Grâce aux améliorations quant à la fiabilité des produits électroniques, jetons un coup d'œil aux caractéristiques de la télémétrie embarquée et comment on peut s'en servir afin de vivre des vols sécuritaires et fiables.

Spektrum a dévoilé des produits électroniques SMART, ce qui améliore notre passe-temps. La connection assurée vous donne davantage de contrôle et vous rassure sur la fiabilité de votre équipement tout en facilitant l'utilisation des composantes à bord de votre maquette.

Résultat : vous souhaiteriez que davantage de produits au sein de notre passe-temps soient aussi évolués. Les contrôleurs de vitesse Spektrum Smart offrent de la puissance et l'intelligence...

tout compris! Sans le recours à des capteurs ou modules supplémentaires, ils fournissent les données de télémétrie à votre émetteur en temps réel, ce qui vous relie mieux que jamais à votre maquette.

Au lieu de nécessiter des capteurs individuels, les données de télémétrie (tours/minute, température, courant, etc.) sont captées simultanément et envoyées à votre émetteur. Vous pouvez emmagasiner ces mêmes données pour les consulter et les analyser plus tard.

Le fils de raccord Smart sur la batterie IC3/IC5MD et les connecteurs du contrôleur de vitesse remplace des capteurs et envoie les renseignements télémétriques directement à votre émetteur depuis le contrôleur de vitesse.

Je me suis rendu compte que les données télémétriques sont pratiques afin de s'assurer que vous ne sollicitez pas trop vos batterie, moteur ou contrôleur de

vitesse. Ces données permettent aussi de déterminer quelle hélice il convient d'utiliser pour votre maquette.

J'ai eu recours aux données du contrôleur de vitesse Castle Creations et aux capteurs embarqués Spektrum afin de déterminer quelle était l'installation optimale, sécuritaire et fiable de mes composantes électriques. Exemple : mon Twin Otter de Hangar 9, mû par deux moteurs E-Power 32, auxquels j'ai branché des contrôleurs de vitesse Castle Creation Edge. La température de mes contrôleurs s'élevait à 160 degrés Fahrenheit (71 degrés Celsius) ce qui, pour moi, n'était pas souhaitable. J'ai repositionné mes contrôleurs et ai découpé un trou dans chacune des nacelles et ainsi, j'ai abaissé la température de fonctionnement à 120 degrés Fahrenheit (49 degrés Celsius), même par les journées les plus chaudes de Kamloops. ✨

VOL CIRCULAIRE

Paul Gibeault

8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Bien que je rédige ceci à la mi-novembre, ce sera ma dernière chronique de l'année.

Je dois noter que nous avons perdu un membre de longue date au sein de la zone Sud-est Ontario, Chris Brownhill, emporté par le cancer. Mes sincères condoléances à sa famille.

J'espère obtenir un remplaçant au sein de la liste des candidatures au Comité de vol circulaire puisque la zone L est l'une des plus actives au Canada. Une fois de plus, j'ai consenti à ce que mon nom figure sur la liste des candidats à la présidence du comité en 2021.

L'enjeu le plus important a été la lettre de ce comité au président du MAAC et au conseil de direction. À titre de comité, nous avons unanimement déclaré que nous ne sommes pas en faveur des deux résolutions qui ouvriraient la porte au désistement du MAAC au sein de l'Aéro Club du Canada. Plusieurs autres comités permanents en ont fait de même.

Heureusement, lors de sa plus récente réunion, les membres du conseil de direction ont voté contre ces deux résolutions. Cela signifie que le même conseil de direction fera une recommandation à l'encontre desdites résolutions lors de son Assemblée générale annuelle.

Certaines personnes ont mentionné que nous devons retrancher environ 770 000 \$ de notre budget annuel, mais cet argument tombe à plat lorsqu'on nous a informé que le MAAC a accumulé tant d'argent (non attribué) qu'il se pourrait que son statut d'organisme sans but lucratif (OSBL) soit menacé aux yeux du gouvernement fédéral.

Nous avons aussi reçu de bonnes nouvelles voulant que la cotisation que nous versons à l'Aéro Club du Canada pourrait être réduite de presque 30 %. (Le chiffre sera dévoilé en décembre).

RÉUNIONS DE LA FAI

Lors de la réunion internationale en visioconférence de F2 FAI de vol circulaire à Lausanne (Suisse) à laquelle j'ai participé (à 5 heures du matin), les propositions suivantes de règlements



During the COVID lockdown, ye olde Chairman ventured into his machine shop and converted these three R/C engines over to C/L with home made venturis and Randy Smith precision needle valve assemblies / Pendant la pandémie de la COVID-19, votre président de comité s'est aventuré dans son atelier d'usinage et a converti ces trois moteurs RC au vol circulaire à l'aide de venturi artisanales et d'assemblage de pointeaux de précision, l'œuvre de Randy Smith.



Here's my solution to a short crankshaft that has no room to mount a spinner on. Make a 7mm metric sleeve nut and presto... no more problem. With the newly machined sleeve nut, the spinner can now be safely mounted with still plenty of nut engagement on the crankshaft.

Voici ma solution quant à un vilebrequin qui est trop court pour qu'on y place une casserole d'hélice (spinner). On fabrique un écrou manchon (sleeve nut) métrique de 7 mm et voilà... problème résolu.

Grâce au nouvel écrou manchon, la casserole d'hélice peut maintenant être installée en toute sécurité avec suffisamment de marge de manœuvre sur le vilebrequin.



ont été recommandées pour acceptation en prévision de la réunion de la FAI en décembre.

F2C (course en équipe) : La France a proposé l'élimination du train escamotable sur les maquettes de course en équipe, citant le coût supplémentaire et sa complexité non essentielle. Les participants

y ont consenti sans savoir QUAND cette nouvelle disposition sera appliquée. Les modélistes/pilotes qui ont dépensé d'importantes sommes à cet effet devraient être pris en considération. Ce qui a semblé acceptable aux yeux du groupe, c'est d'éliminer ce train escamotable après 2023.

suite à la page 56

CONTROL LINE



Two of Paul Gibeault's Control Line speed models were on display at the Alberta Zone Meeting: The florescent Canadian record holding 2.5cc F.A.I. Class (180.7 MPH), and Nelson 40 'Big Crank' F.I.R.E.-powered (161MPH) Formula 40 speed Model. Several World Cup and International Awards and record certificates completed the display. / Deux maquettes de vitesse de Paul Gibeault en montre lors de la réunion de la zone de l'Alberta. Celle de couleur fluo détient le record canadien (catégorie FAI 2,5 cc) à 180,7 milles à l'heure. L'autre maquette est de Formula 40, mûe d'un Nelson 40 « Big Crank » F.I.R.E. et a atteint les 161 milles à l'heure. Plusieurs distinctions de Coupe mondiale et internationales ainsi que des certificats d'atteinte de vitesse complétaient l'exposition.

Paul Gibeault

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

8478L CD

Although this is being written in mid-November, this will be my last Control Line Committee column of the year.

Of note, we lost one of our longstanding members from the S.E. Ontario Zone, Chris Brownhill, due to cancer. My sincere condolences to the Brownhill family.

My hope is to see a replacement on the forthcoming list of C/L Committee nominees, as Zone L is one of the most active in Canada. I have again allowed my name to stand as your Control Line Committee Chairman for 2021.

The most important issue that was dealt with was the C/L Committee's letter to the MAAC President and Board of Directors. As a committee, we unanimously said that we are not in favour of the two resolutions which would open the door for MAAC to easily get out of its obligation to be a member of the Aero Club of Canada. Several other standing committees have done the same.

Fortunately, at the last Board meeting,

these two resolutions were voted down. This means that the MAAC BoD will be recommending against these resolutions at the upcoming AGM.

The concern by some citing that we must trim our ~\$770,000 annual budget seems moot when it was brought to our attention that MAAC has accumulated so much (unallocated) cash that we could jeopardize our Not For Profit standing with the federal government.

We've also heard some good news that our current dues paid to the Aero Club of Canada are expected to decrease by up to 30%. (The exact figure to be released sometime in December.)

FAI MEETINGS

At the online F2 FAI C/L International meeting in Lausanne, Switzerland, which I attended (at 5:00 a.m.), the following C/L rule proposals were recommended for acceptance for the December FAI General Meeting.

- F2C (Team Race): France proposed eliminating retractable landing gear on team race models, citing the extra cost and complication as unnecessary. The meeting

agreed but WHEN this is to be implemented was the issue. Fliers who paid good money for this option need to be considered. Retracts proposed to be eliminated after 2023 seemed acceptable to the group.

- F2F: (Profile Team Race): Some minimum and maximum weights were proposed. The group decided that this event really needs its own rules rather than just being a "supplement" to the F2C rules. Sent back to the sub-committee for re-writing.

- F2G: (Electric Speed): Switzerland (of course) proposed a full set of rules for this new event. The Swiss pilots have now flown over 300 km/h, so performance is now on par with the IC-powered F2A models in a relatively short time.

There is no indication of where or when this event is going to be flown or whether it will be flown at a C/L World Champs. The committee recommended acceptance.

WHAT'S ON THE BENCH?

I can't wait to see what comes out of the rest of your workshops this spring. Until then, stay safe and remember about this COVID-19 situation: "This too shall pass".



VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - I4681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

LE SPITFIRE DE KEVIN KING

La chronique de ce mois-ci met en vedette une autre maquette spectaculaire, le merveilleux Supermarine Spitfire qu'a construit Kevin King, de Winnipeg. Tout le monde aime le Spitfire.

Voici ce que Kevin a rédigé sur celui-ci ainsi que sur sa participation à deux épreuves Prairie Fire.

« Windy Urtnowski et Joe Adamusko ont conçu cette maquette en 1996. Les plans étaient offerts dans le numéro de février 1998 de la revue Model Aviation. Les matériaux : du balsa de qualité concours de 4-6 livres AAA et le revêtement de poids mitoyen Silkspan.

« Le Spitfire possède une envergure de 62 pouces, ce qui lui confère une surface alaire de 740 pouces carrés. Le grondement sous le capot provient d'un Ro Jett 67 à course longue (long stroke) muni d'un système arrière de collecteur et d'échappement raccourci. Ce même moteur fait tourner une hélice de bois Rev Up de 13 x 6 et a recours à du carburant nitro de 75 % avec présence d'huile synthétique (20 %) et d'huile de ricin (castor oil) (2 %).

« Je viens tout juste de terminer la maquette, si bien que je n'ai pas encore procédé à son vol inaugural. J'attends que l'enduit-colle (dope) durcisse suffisamment.

« Dans les faits, j'avais terminé le Spitfire voilà 15 ans en lui appliquant l'enduit de couleur argentée. L'avion est ensuite demeuré en entreposage jusqu'à ce que j'effectue un retour en modélisme, en 2018. Je n'avais qu'à le peindre.

« Cette peinture, c'est entièrement de l'enduit-colle de butyrate Sig et Brodak (pour les couleurs), couches auxquelles j'ai appliqué une couche de Sig Lite Coat Clear (transparent). On ne trouve aucun décalque, collant ou vinyle sur cet appareil; j'ai tout masqué et exécuté à la main, en plus de vaporiser et de frotter jusqu'à ce que j'obtienne un fini miroir.

« Le cockpit est entièrement détaillé. Jason Zhang a fourni toutes les photos.

« Vous pouvez visionner une vidéo de mon Spitfire au <https://youtu.be/rPjKsksZDVA>

« En 2019, Larry Maltman m'a invité



Gorgeous finish on the Spitfire. / La finition impeccable sur le Spitfire.

à me rendre au concours Prairie Fire à Edmonton. Je dois dire que j'étais réticent puisque je n'étais qu'un pilote sportif. Heureusement, ma femme Rosalie m'a suggéré de transformer l'aventure en vacances.

« Les points forts de ce voyage comprennent : renouer avec Mike Coulombe en compagnie de qui j'avais beaucoup piloté des maquettes tandis qu'il habitait à Winnipeg; voir l'expert Bruce Perry piloter mon appareil et me donner sa rétroaction sur le Cardinal (mû par Super Tigre 51) que j'avais acheté; voir de mes propres yeux le magnifique P-51 Mustang de Monty Summach (offert à la vue de tous dans le numéro de septembre-octobre 2015 de Model Aviation Canada; et avoir rencontré un groupe sensationnel d'adeptes du vol circulaire.

« Rosalie et moi avons tellement aimé notre expérience que nous avons décidé de récidiver, l'année suivante.

« Après ce concours, j'ai passé l'année d'ensuite à préparer le Spitfire pour sa couche de peinture. J'ai presque remporté mon pari en prévision du concours de 2020 à Edmonton, mais ce n'est pas arrivé. À la dernière minute, j'ai plutôt emporté mon Tsunami (un autre design de Windy Urtnowski).

« Vous pouvez visionner une vidéo du



.67 long stroke nestled in the nose. / Le RoJett .67 à course longue dans le nez de l'appareil.

Tsunami ici : <https://youtu.be/g9-evUhbltE>.

« Lors du volet du jugement d'apparence, mon Tsunami n'a terminé qu'à deux points derrière le récipiendaire du prix Concourse. Le trophée a été décerné – à juste titre – au Sea Fury de Monty (qui a été la vedette du numéro de septembre-octobre 2020 de Model Aviation Canada). Cette maquette de Monty est l'un des plus glorieux exemples

suite à la page 69

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

KEVIN KING'S SPITFIRE

This month's CLPA column features yet another spectacular scale model, the fabulous Supermarine Spitfire built by Kevin King of Winnipeg. Everybody loves the Spitfire.

Here is what Kevin writes about it and about attending a couple of Prairie Fire Contests.

"This model was designed in 1996 by Windy Urtnowski and Joe Adamusko. The plans were published in the February 1998 edition of Model Aviation magazine. The model was built using 4-6lbs AAA contest balsa and was then covered with medium weight Silkspan.

"The Spitfire sports a 62-inch wingspan providing 740 square inches of flying surface. The rumble under the hood comes from a Ro Jett 67 long stroke featuring a shortened rear exhaust header/muffler. The engine swings a wood 13x6 Rev Up prop running 7.5 % nitro fuel with an oil content of 20% synthetic and 2% castor.

"The model was just recently completed and hasn't had its first flight yet. Just waiting for the dope to fully cure.

"Actually, the Spitfire was actually finished up to silver 15 years ago. It then sat in storage until I returned to the hobby in 2018. All that was left to do was to paint it.

"The paint is all Sig and Brodak Butyrate dope for the colours, and top coated with Sig Lite Coat Clear. There are no decals, stickers or vinyl anywhere on the model, it was all hand masked, sprayed and then buffed out to a mirror finish.

"The cockpit is fully detailed. All photos provided by Josen Zhang.

"A video featuring my Spitfire can be seen at <https://youtu.be/rPjKsksZDVA>

"In 2019, Larry Maltman invited me to go to the Prairie Fire contest in Edmonton. I have to say I was kind of reluctant to go because I was just a sport flier. Thankfully, my wife Rosalie suggested we go and that we make a vacation out of it.

"Highlights of that trip included reconnecting with Mike Coulombe with whom I had flown a lot when he was living in Winnipeg, having expert pilot Bruce Perry



Kevin King with his Urtnowski/Adamusko Spitfire/ Kevin King et son Spitfire (un design d'Urtnowski/Adamusko).



Sharkmouth gives the Spitfire an aggressive look. / La bouche de requin donne un air agressif au Spitfire.

fly and give feedback on the Super Tigre 51 -powered Cardinal that I had brought, being in awe seeing Monty Summach's P-51 Mustang featured in the Sept/Oct 2015 issue of Model Aviation Canada and with meeting a great bunch on control line people.

"Rosalie and I both enjoyed the experience so much we decided to come back the following year.

"After that contest, I spent the next year working on getting the Spitfire's paint job done. I had it so close to being ready for the 2020 contest in Edmonton, but it was not to be. At the last minute, I decided to take my Windy Urtnowski-designed Tsunami.

"See a video on my Tsunami here <https://youtu.be/gg-evUhb1E>

"In appearance judging, my Tsunami finished only two points behind for the Concourse Award. The trophy rightly went to Monty's Sea Fury as featured in the Model Aviation Canada Sept/Oct 2020 issue. Monty's Sea Fury is one of the most spectacular examples of craftsmanship I've ever seen.

"Suddenly, I realized that sport flying was not enough. It was either continue to fly alone or join the competition.

"I was nervous.

continued on page 63

SAM/VOL LIBRE EXTÉRIEUR

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

ET MAINTENANT?

par Richard Barlow

Bien que n'importe qui peut acheter une maquette toute construite et la faire voler à l'extérieur, notre passe-temps, c'est bien plus que ça. Les modélistes qui fabriquent les leurs ont tendance à rester actifs plus longtemps au sein de notre discipline et, puisqu'ils ont construit leur maquette, ils savent comment les entretenir et procéder aux réparations.

Dans le dernier numéro de cette revue, Cato Hansen a magnifiquement présenté les Sparrows et Minnows en guise de maquettes d'introduction auprès des nouveaux venus. Construisez-les toutes deux. Dans ce même numéro de Model Aviation Canada, j'ai montré comment de jeunes modélistes qui construisent et font voler des machines tout jeunes peuvent développer des compétences qui les mènent à de brillantes carrières.

Les Sparrows et les Minnows constituent d'excellentes maquettes de débutant et une formidable façon d'épouser notre passe-temps. Ces appareils sont simples à construire et faciles à faire voler; je les recommande fortement.

Le Minnow est une bien jolie maquette et vole bien, surtout dans un gymnase d'école. Toutefois, elle est trop fragile pour voler à l'extérieur à moins que le temps soit très calme.

Ce dont vous avez besoin, c'est d'une maquette qui soit résistante et qui vole plus haut, plus loin et plus longtemps qu'un Minnow, en plus de pouvoir se débrouiller dans une brise légère, tout en étant peu dispendieuse et facile à construire.

VOICI VENIR LE CLOUD TRAMP

Cette maquette a été conçue par Charles Grant et publiée en 1954. Le succès a été instantané.

Annuellement et à une date



prédéterminée, l'évènement de lancer de masse Memorial International Mass of Cloud Tramps (MIMLOCT) a lieu à midi précises, heure de New York. Tous les modélistes, où qu'ils se trouvent de par le monde, lancent leur Cloud Tramp individuel et on consigne combien de maquettes ont pris la voie des airs simultanément. Je ne saurais monopoliser cet espace pour raconter l'histoire mais vous pouvez consulter à cette fin le : <http://www.endlesslift.com/charles-hampson-grant-mimloct/>.

Vous trouverez les plans de cette maquette en plusieurs endroits dans Internet. Voici l'un des tels liens :

<http://www.endlesslift.com/the-23rd-charles-hampson-grant-memorial-international-mass-launch-of-cloud-tramps-2018/>.

Cette maquette vole si bien qu'elle est très populaire auprès des modélistes plus âgés. Lors d'un concours canadien/américain de vol libre à Geneseo (état de New York), le concours de lancer des Cloud Tramps est habituellement le plus chaudement disputé.

Cette maquette vole haut, longtemps et loin. Apposez votre numéro de membre MAAC sur l'aile et ajoutez votre nom et

vos coordonnées. Plusieurs de mes propres Cloud Tramps ont attrapé un thermique et sont disparus dans le ciel. Je ne me souviens plus du nombre de tels appareils que j'ai construits au fil des années.

Je pourrais ajouter à cette chronique des instructions sur la construction mais je ne crois pas que ce soit nécessaire puisque vous pouvez construire cet avion très rapidement et tout aussi facilement. Si vous avez besoin d'aide, communiquez avec moi. Les plans stipulent une hélice sculptée en bois mais aujourd'hui, nous en utilisons habituellement une en plastique. Elles fonctionnent tout aussi bien. J'entrepose les ailes dans des berceaux de Styrofoam afin d'empêcher tout vrillage (warping). Si vous appliquez de la couleur à l'aide d'une teinture appliquée par aérosol, vous verrez plus facilement votre avion égaré. De la peinture conventionnelle, c'est trop lourd.

Si certains d'entre vous construisent cette maquette et que vous m'envoyez une photo au ffclrc@gmail.com, je pigerai un nom et ferai don d'un kit en guise de prix en troisième étape. Peut-être un concours postal pourra-t-il même être organisé avec une panoplie de prix? ✨

SAM / FREE FLIGHT

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

WHAT NEXT?

By Richard Barlow

Although anyone can buy a ready-made model and go out to fly it, there is more to our hobby than that. Those that build their own models tend to stay with the hobby and, having built their model know how to maintain them and do the necessary repairs.

In the last issue of this magazine, Cato Hansen did an excellent job of introducing newcomers to our hobby with the Sparrow and Minnow construction article. Build them both. In that same issue, I showed how youngsters, who build and fly at an early age, can develop their skills into high paying careers.

The Sparrow and Minnow are ideal beginner's models and are an excellent entry to our hobby. Simple to construct and easy to fly, I strongly recommend them both.

The Minnow is a very attractive and good flying model, especially in a school gymnasium. However, it is too delicate to fly outdoors in anything but a flat calm.

What is needed is a model that is rugged, flies higher, farther and longer than a Minnow, will handle a light breeze, whilst being cheap and easy to build.

ENTER THE CLOUD TRAMP.

This model was designed by Charles Grant and first published in 1954. It was a runaway success.

Every year, on a chosen day, the Memorial International Mass Launch Of Cloud Tramps (MIMLOCT) is held. At 12.00 Noon, New York time. Everyone in the world launches their Cloud Tramps, and a record is kept of how many were airborne simultaneously. There is not enough room in this copy for the whole story, but look at the following link. <http://www.endlesslift.com/charles-hampson-grant-mimloct/>

Plans for this model are in various places on the internet. This is one link to use:

<http://www.endlesslift.com/the-23rd-charles-hampson-grant-memorial-international-mass-launch-of-cloud-tramps-2018/>

This model flies so well, that it is extremely popular with older modellers. At



an annual Canadian/American free flight contest held at Geneseo NY, the Cloud Tramp contest is usually the most hotly contested event.

This model flies high, long and far. Put your MAAC number on the wing and add your name and address. I have had many a Cloud Tramp catch a thermal and disappear into the blue. I have lost count of how many I have built over the years.

I could complement this article with step-by-step building instructions, but I do not feel it necessary, as it builds so quickly and easily. If you do need help,

contact me. The plan calls for a carved

wooden propellor, but today we usually use an 8" plastic one. They work equally well. I store the wings on Styrofoam cradles to prevent warping. Colour helps in locating lost models and is applied with spray dye. Paint is too heavy.

If some of you build this model and send me a photo at ffclrc@gmail.com, I will pick one name and donate a kit for the third stage in this process as a prize. We might even arrange a postal

contest with further prizes. ✨



VOL LIBRE INTÉRIEUR

Dmytro Silin - 86654

Chef de Comité

343.777.1303 | dmytro.silin@gmail.com

Au début 2020, nous avons connu beaucoup de succès avec la toute première Corona Indoor Open Cup. Des modélistes de partout au monde construisaient et faisaient voler une petite maquette à propulsion élastique appelée Scraps. Plusieurs épreuves ont été disputées : libre (open), débutants, pas de contact (no-touch), pas de direction (no-ster) et une dernière qui limitait le poids de l'élastique.

Le meilleur vol dans la catégorie libre a bénéficié d'un chrono de 6 :51!

Puisque la pandémie de la COVID-19 pourrait encore nous confiner, le temps est venu d'annoncer la même coupe en 2021. Les dates : du 1er janvier au 31 mars.

Le groupe de vol libre intérieur utilise une page Facebook et celle-ci sera idéale pour partager les feuilles de pointage, des blogues de construction et des vidéos mettant en vedette les maquettes en vol. Vous trouverez les règlements et les dessins du Scraps au lien suivant : <http://indoorfreeflight.com/scraps.html>.

Vous pouvez aussi vous procurer un kit du Scraps au : jhaerospace.com/product/scraps-indoor-living-room-flier/. Finalement, vous pouvez même vous procurer un élastique pré coupé au : <https://www.indoorffsupply.com/shop/free-corona-open-scraps-rubber-pack-025-25ft>.

Remarquez la diversité des événements présentés!

Si vous êtes un.e véritable modéliste débutant.e, commencez avec une véritable maquette – plus lourde – de débutant.

L'épreuve sans contact (no-touch) pourrait convenir aux personnes qui font évoluer leurs maquettes sous un plafond bas. Vous devrez ajuster votre maquette de sorte à ce qu'elle grimpe de façon très graduelle.

Quant à l'épreuve pas de direction (no-ster), elle s'avère idéale pour les gens qui ne possèdent aucune expérience à guider une maquette ou qui vivent avec une problématique de mobilité physique.

Finalement, les épreuves de durée limitée et libre s'adressent aux modélistes qui savent construire et ajuster leur maquette respective pour un vol d'endurance maximal.

Si vous vouliez participer, explorez les ressources mentionnées plus haut ou communiquez directement avec moi. ✨

Groupe consultatif de la remise de prix

suite de la page 48

le conseil de direction du MAAC en a fait fi et a remis un Prix de l'accomplissement d'une vie à Harold Youds. Personne du groupe consultatif n'a été invité à la réunion dudit conseil de direction afin de discuter de la situation.

De plus, le groupe consultatif a rejeté une autre candidature, celle de Jack Cann. Selon ses membres, la demande – tel que soumise – ne répondait pas aux critères du prix.

MEMBRES LEADER

Le comité consultatif recommande au conseil de direction que les personnes suivantes reçoivent cette reconnaissance :

Keith Bennett, Gilles Blais, Jack Cann, Bernard Chamberland, Carl Cimprich, John Edwards, Robert Gunter, Tim Horsfall.

Toutefois, dans le cas de John Edwards, même si les membres semblaient appuyer solidement sa candidature, son directeur de zone n'a pas signé le formulaire et ne voulait même pas l'amener « sur le plancher » à des fins de vote lors de l'Assemblée annuelle de zone.

Le comité consultatif était d'avis que le comportement du directeur de zone est contraire aux politiques du MAAC et recommande au conseil de direction que monsieur Edwards reçoive son prix de Leader tout en reconnaissant qu'il (le conseil de direction) voudra peut-être discuter de cette problématique lors d'une réunion du conseil afin d'en savoir plus long sur le refus du directeur de zone de laisser les membres de sa zone prendre cette décision.

La compréhension qu'en a le comité consultatif, c'est qu'il n'est pas de la responsabilité du directeur de zone d'approuver la demande mais plutôt simplement de la recommander au comité consultatif.

Deux autres candidats au titre de Leader – Gord Grant et Denis Faucher – ne cumulaient pas dix années consécutives d'adhésion et conséquemment, ne pouvaient être recommandés à l'heure actuelle. Nous les invitons à faire demande à un autre moment, lorsqu'ils répondront aux critères de cette reconnaissance. ✨

Vol circulaire

suite de la page 50

F2F (course en équipe de maquettes profil) : Des poids minima et maxima ont été proposés. Le groupe a décidé que cette épreuve a besoin de ses propres règlements plutôt que de « s'ajouter » ou « renchérir » ceux de la discipline F2C. Ces documents ont été renvoyés au sous-comité pour une nouvelle rédaction.

FwG (maquettes électriques de vitesse) : La Suisse (bien sûr) a proposé un ensemble complet de règles pour cette nouvelle catégorie. Les pilotes suisses ont maintenant réussi à faire voler des maquettes capables d'atteindre les 300 km/h, si bien que la performance « accote » les maquettes de F2A (à combustion interne) en relativement peu de temps.

Nous ne disposons d'aucune indication sur le lieu et le moment lorsque cette épreuve sera disputée ou si ce sera lors d'un championnat mondial de vol circulaire. Le comité a recommandé l'acceptation de ce volet.

DE QUOI EN CHANTIER?

J'ai très hâte de voir ce qui sortira de vos ateliers, ce printemps. D'ici là, restez en sécurité et rappelez-vous – par rapport à la pandémie – que « ça va se tasser ». ✨

FREE FLIGHT INDOOR



Scraps model built by Brian Bates from Calgary. / Brian Bates (de Calgary) a réalisé cette maquette du Scraps.

Dmytro Silin - 86654

Committee Chair

343.777.1303 | dmytro.silin@gmail.com

In the beginning of 2020 we had a very successful Inaugural Corona Indoor Open Cup. People from all over the world were building and flying small rubber-powered models called Scraps. There were several events for a longest single flight - open class, beginners, no-touch, no-steer, and one with a limited rubber motor weight.

The best flight in the open category was 6:51!

As the COVID-19 might continue to keep us locked, it is time to announce the 2021

Corona Indoor Open. Dates are January 1 - March 31.

The Indoor Free Flight group on Facebook would be the platform to share the scoresheets, building logs and flight videos. Rules and Scraps model drawings can be found at <http://indoorfreeflight.com/scraps.html>.

A kit for Scraps model is available from <https://jhaerospace.com/product/scraps-indoor-living-room-flier/>. Finally, pre-cut rubber can be found at <https://www.indoorffsupply.com/shop/free-corona-open-scraps-rubber-pack-025-25ft>

Notice the variety of available events!
If you are a true beginner - start with a

heavier and simpler "Beginner" model.

The no-touch event would work for people with low-ceilings. You would need to trim your model for a very gradual climb.

The no-steer event is ideal for people without model steering experience for ones with mobility issues.

Finally, limited motor and open events are for those who know how to build and trim models for the maximum endurance.

If you would like to participate - explore the above resources or contact me directly.





RC FLOAT



Peter Graham - 80605

Committee Chair
905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Even with a tough season for flying, I'm happy to share a couple of stories from the 2020 float flying season! Thanks to John Alford and Walter Reynolds for sending in these stories!

SCUGOG FLOAT FLYERS

By John Alford

"Despite starting the float flying season six weeks late due to the pandemic, the Scugog Float Flyers had 23 flying days, only two short of the average since the club began in 2004. Windy days were a real factor in keeping 2020 from being a record year.

"The view from the Scugog club's flight line takes in the waterfront of the town of Port Perry, the length of the west arm of Lake Scugog, and Scugog Island. Our site is a park maintained by the Township of Scugog, our hosts. Because of the urban setting, only experienced pilots can join the club.

"This summer, several members of the Toronto Electric Model Aviation Club (TEMAC) joined us and made the club roughly half electric and half glow-gas.

"Many of our members own flying boats based on the Ace Seamaster, but you can see a variety of floatplanes and flying boats in the photos.

"With the border closed, members will be confined to their shops all winter instead of relaxing in Florida, so the line-up of new planes in our 2021 season should be impressive!"



CANIM LAKE FUN FLY

By Walter Reynolds

"While the Marion Lake (Maple Ridge) float flying events for 2020 were cancelled, the 2020 Canim Lake Fun Float Fly went ahead as scheduled, following COVID-19 restrictions and the resort's own COVID-19 rules.

"This year was the 15th year that the Float Fly has been held at Canim Lake. Once known as the Riverside Flyers Fun Float Fly, the name of the event has been changed to recognize the attendance of participants from other Zone H clubs.

"We were still able to enjoy ourselves (two metre distancing, of course) and we had three and-a-half days of flying with no weather-related downtime. We lost the afternoon of the fourth day when forest fire smoke and wind blew in. No hardship there though as we start the packing-up process

mid-afternoon that day, anyway.

"We usually entertain the resort's guests while flying, but this year, two sisters at the resort provided some entertainment for us by naming some of the planes displayed on the beach. Here's the list:

Bumble Bee: Yellow Astro Hog
Blue Jay: Cessna 182 and deHavilland Twin Otter
Red Duck: Avistar Trainer and Fly Zone Tidewater

Tipsy Crow: Black/Yellow Beaver
Snow Bird: Sea Wind (both examples)
Blue Heron: Piranha flying boat

"A few planes had their first water-borne flights this year (all successful), including my Piranha, the Avistar Trainer, and the Twin Otter.

"2021 has a high standard to meet to be better than 2020." ✨

HYDRAVIONS

Peter Graham - 80605

Chef de Comité

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Bien que la saison de vol ait été difficile, j'ai le bonheur de partager deux comptes-rendus de 2020! Merci à John Alford et à Walter Reynolds de me les avoir envoyés!

SCUGOG FLOAT FLYERS

par John Alford

«Malgré six semaines de retard au début de la saison de vol en raison de la pandémie, les Scugog Float Flyers ont réussi à tenir 23 journées de vol, deux de moins que la moyenne depuis les débuts du club en 2004. Les journées venteuses ont constitué un réel facteur qui nous a empêchés d'établir un nouveau record.

« Si on regarde la ligne de vol du club, elle se situe sur la berge de la Ville de Port Perry, le long de la portion ouest du lac Scugog ainsi que l'île du même nom. Notre emplacement de vol est un parc qu'entretient le canton de Scugog. Compte tenu des environs urbains, seuls les pilotes expérimentés peuvent se joindre au club.

« Cet été, plusieurs membres du Toronto Electric Model Aviation Club (TEMAC) se sont joints à nous, ce qui fait que le club est composé à moitié d'adeptes de maquettes électriques et à moitié de moteurs conventionnels ou à essence.

« Plusieurs de nos membres possèdent des hydravions à coque (flying boats) inspirés du Seamaster (un produit Ace) mais vous verrez une variété d'appareils dans les photos.

« Puisque la frontière canado-américaine était fermée, les membres étaient confinés à leur atelier au lieu de se prélasser en Floride, si bien que la gamme de nouveaux appareils devrait être impressionnante en 2021! »

CANIM LAKE FUN FLY

par Walter Reynolds

« Bien que les rassemblements d'hydravion de Marion Lake (Maple Ridge) aient été annulés en 2020, celui de Canim Lake s'est tout de même déroulé comme prévu en observant les précautions afférentes à la COVID-19 ainsi que celles qu'avait imposées le lieu de villégiature.

« Cette année était la 15^e édition à Canim Lake. Autrefois connu sous le vocable de



Riverside Flyers Fun Float Fly, le nom a été modifié afin de reconnaître et de saluer la participation de participants d'autres clubs au sein de la zone H.

« Nous nous sommes évidemment amusés (en respectant la distance des deux mètres) et nous avons eu droit à trois journées et demie de vol sans déplorer un contre-temps météo. Nous avons toutefois perdu l'après-midi de la quatrième journée lorsque la fumée des incendies de forêt a été entraînée dans le secteur par le vent. Pas trop grave puisque les pilotes prennent habituellement l'après-midi afin de récolter leurs affaires et de repartir.

« Nous offrons habituellement un peu de divertissement aux invités du lieu de villégiature mais cette année, deux sœurs s'en sont chargées en baptisant quelques-

uns des appareils exhibés sur la plage. En voici la liste :

Bumble Bee: Yellow Astro Hog

Blue Jay: Cessna 182 et de Havilland Twin Otter

Red Duck: Avistar Trainer et Fly Zone Tidewater

Tipsy Crow: Beaver en livrée noire et jaune

Snow Bird: Sea Wind (les deux maquettes sur place)

Blue Heron: l'hydravion à coque Piranha.

« Quelques maquettes ont connu leur baptême de l'eau cette année (toutes avec succès), y compris mon Piranha, l'Avistar Trainer et le Twin Otter.

« La barre sera bien haute en 2021! » ✈

R/C ELECTRIC

Nigel Chippindale - 3778L

Committee Chair

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

Last time, we looked at choosing your electronic speed control (ESC) to meet the demands of the motor. This time, I want to deal with an even more important function of the ESC: providing reliable power to the receiver.

The majority of electric models that we see at our flying fields get the power for the receiver and servos from the ESC via a built-in component known as the battery eliminator circuit (BEC), although some systems use a separate BEC.

A BEC is required because the electronic equipment in the aircraft needs only about 5 volts, while the flight battery voltage is typically higher; the BEC thus acts as a voltage regulator.

Using the flight pack to power both the motor and the receiver is a safety feature that virtually eliminates the risk of running out of power. Long before the voltage drops below what's required by the BEC, the Low Voltage Cutoff (LVC) of the ESC will have shut down the motor, leaving receiver and servos fully functional. This also eliminates the need to charge a separate receiver battery!

The job of the BEC is to lower the voltage

of the flight pack to what the receiver and servos expect. There are two ways to do this. Most ESCs under about 40A capacity use a linear BEC. This means they reduce voltage by burning off the excess in the form of heat. This is a simple and inexpensive way technique, but not very efficient.

For a 3s flight battery, dropping the voltage to the usual 5 volts means dumping nearly 60% of the receiver power in the form of heat, while for a 4s battery the number is around 70%. That's why most linear BECs are limited to three (or possibly four) cell packs. But, within their limitations, linear BECs do their job well.

A much more efficient, but more complex, type of BEC reduces the voltage by switching the current to the receiver on and off thousands of times a second. Switching BECs, or SBECs, run much cooler and can typically handle the input of six or more cells. They tend to be used in ESCs of 40A or more.

The ESCs that are installed in almost-ready-to-fly models generally have a BEC with adequate capability, but it's a good idea to test this. With transmitter and receiver powered up, work the controls for a minute or so, making sure you exercise multiple servos simultaneously. To add extra stress to the test, apply some finger pressure to resist the movement of controls. If you have retractable gear, cycle it while working other

servos. Throughout all this, there should be no signs of signal loss or erratic servo behaviour.

If you have a suitable voltmeter, such as the Spektrum Flight Log, it can be plugged into an empty servo slot to monitor the process.

One thing to avoid at all cost is servo binding. This can greatly increase the current draw, and in extreme cases, where one or more servos stall, can be enough to force BEC shutdown, with obvious dire consequences. A stalled retract servo is a particularly serious problem.

The BEC built into the ESCs in the usual 1-2-kilogram models typically delivers up to 3A. For bigger models, and those with many additional servos, it may be advisable to install a separate external BEC. These are often rated at 5-10A.

It's important not to have two BECs feeding the receiver, so if the ESC has an internal BEC, the red wire in the throttle cable from the ESC must be disconnected (lift the plastic tab in the connector, pull the wire out and insulate with tape or heat shrink).

There's lots more to be said about ESCs and BECs, such as how they can be used with higher voltage receivers and servos, but it will have to wait for another time. ✈

MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

Dans la dernière chronique, nous avons examiné comment choisir votre contrôleur de vitesse (en anglais, electronic speed control ou ESC) afin de répondre aux exigences du moteur. Cette fois, je veux traiter d'une fonction encore plus importante de ce contrôleur : offrir de la puissance fiable au récepteur.

La majorité des maquettes électriques que nous voyons au terrain de vol obtiennent leur alimentation pour le récepteur et les servos de l'ESC grâce à une composante qui s'appelle en anglais

battery eliminator circuit, ou BEC, bien que certains systèmes utilisent un BEC séparé.

Nous avons besoin d'un BEC parce que l'équipement électronique dans votre maquette ne requiert qu'environ 5 volts, tandis que le voltage de votre batterie embarquée est typiquement plus élevé; le BEC agit ainsi à titre de régulateur de voltage.

L'utilisation de la batterie embarquée pour alimenter tant le moteur que le récepteur est une caractéristique de sécurité qui élimine à toutes fins pratiques une défaillance de puissance. Bien avant que le voltage ne chute sous ce dont a besoin le BEC, la composante Low Voltage Cutoff (LVC) de l'ESC cessera d'alimenter le moteur de sorte à ce que votre récepteur

et vos servos puissent continuer de fonctionner. Cela élimine aussi le besoin de recharger une batterie séparée pour le récepteur!

La tâche du BEC, c'est de réduire le voltage de la batterie embarquée à celui que devraient recevoir le récepteur et les servos. Il y a deux façons de faire ceci. La plupart des ESC sous la barre des 40 ampères utilisent un BEC dit « linéaire ». Cela signifie que ces dispositifs réduisent le voltage en diffusant l'excès sous forme de chaleur. Cette technique est simple et peu dispendieuse... mais pas tellement efficace.

Dans le cas d'une batterie 3S, si l'on réduit le voltage aux 4 volts requis, on doit se débarrasser de presque 60 % de la

suite à la page 69

Alan Blore - 21353L

Chef de Comité

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Bonjour tout le monde. J'espère que vous êtes plongé dans une séance de construction d'une prochaine maquette et que celle-ci prendra la voie des airs au cours des prochains mois.

Je songe à une certaine journée de septembre 2019 alors que j'ai reçu un message vocal du président du MAAC Peter Schafer qui me demandait de le rappeler. J'ai d'abord pensé : « Qu'ai-je fait? »

J'ai retourné l'appel et nous avons échangé quelques courtoisies avant d'entrer dans le vif du sujet. Peter m'a expliqué qu'il voulait que notre comité crée un document qui puisse aider les pilotes potentiels de jets télécommandés, ce qui les aideraient à décider s'ils avaient l'aptitude, les ressources et les autres connaissances nécessaires afin de se lancer dans ce volet de l'activité télécommandée. Au nom du comité, j'ai accepté cette assignation et je l'ai soumise au groupe.

Je crois que la plupart des membres ont pensé que c'était une mission fort intéressante puisqu'ils se rappelaient eux-mêmes les étapes qu'ils avaient dû franchir. Ces membres ont soulevé bon nombre d'opinions et de suggestions sur le contenu qui pourrait aider les modélistes à prendre une décision en toute connaissance de cause. Cela nous a pris quatre ébauches jusqu'à ce que nous soyons satisfaits.

Ainsi, il y a environ un an, j'ai soumis notre document – « Introduction into Turbine Powered Flight » (Une introduction au vol de maquettes à turbine) – au Conseil de direction du MAAC. Cet ouvrage a été accepté au Nouvel an et a été ajouté à la section des jets du site Web du MAAC. Si vous jetez un coup d'œil, vous verrez que

plusieurs autres documents ont été insérés, de quoi aider les pilotes de jets à turbine.

Si vous songez vous lancer au sein de notre discipline, je vous suggère fortement de lire ce document ainsi que celui portant sur les lignes directrices en matière de sécurité.

Toutes les sections d'« Introduction into Turbine Powered Flight » sont importantes lorsqu'on se lance en vol de jets mais le meilleur endroit où commencer, c'est en matière de mentorat. Lorsque j'ai moi-même débuté au sein de la discipline en 2004-2005, j'ai effectué une importante recherche de renseignements disponibles. Je me suis inscrit à autant de forums de discussion que possible (RC Universe, RC Canada, RC Groups et Flying Giants). Certains renseignements étaient utiles, d'autres beaucoup moins. Je me suis aussi procuré un abonnement à la revue Jet International que je reçois toujours et que je trouve informatif.

J'ai véritablement commencé à récolter de la bonne information lorsque j'ai commencé à parler à de vraies personnes au téléphone et à l'aide de courriels.

J'ai absorbé une mine de renseignements lorsque je me suis rendu à un rassemblement de jets à Princeton (Colombie-Britannique). Je me suis rendu à Kelowna depuis Calgary (Alberta), j'ai loué un véhicule et j'ai conduit pendant environ 90 minutes jusqu'à Princeton. Puisque la soirée était déjà avancée, j'ai passé la nuit à un motel et tôt le lendemain matin, j'ai communiqué avec Dean Wichmann qui s'est chargé de me conduire à l'aéroport où avait lieu l'événement. C'est là que j'ai vu, entendu, reniflé l'univers des jets à turbine.

On retrouvait des modélistes et des maquettes sur place... non des photos sur papier glacé dans une revue ou à partir d'un site Web. Le meilleur, c'était assurément les adeptes. Je crois que la

plupart des modélistes avoueront qu'ils adorent parler de leurs maquettes et de ce qu'ils ont fait pour en arriver à ce stade-ci de leur modélisme. Précisément, je les ai bombardés de questions.

« À quel endroit vous êtes-vous procuré ceci? », « Combien cela a-t-il coûté? », « Comment avez-vous réalisé ceci? », « Où faites-vous voler vos avions? », « Depuis combien de temps pilotez-vous ces maquettes? ». Je ne tarissais tout simplement pas de questions.

Je crois que le facteur le plus important que j'ai retiré de mon expédition, c'était le contact que j'ai établi avec les autres et avec mon mentor Dean, puisque ce dernier était celui qui allait me permettre d'effectuer un baptême de l'air avec mon propre appareil. Après coup, je me suis dit : « Je peux certainement faire la même chose. »

Après m'être procuré ma propre maquette, je l'ai construite et l'ai préparée en prévision de la prochaine saison de vol. Je me suis arrangé avec Dean afin que nous nous rencontrions une fois de plus en Colombie-Britannique à l'aéroport de Merritt, le printemps suivant. Dean a examiné mon appareil et a procédé au vol inaugural. Mon avion a parfaitement volé. Il n'y a pas de meilleur sentiment que de voir ce premier vol se terminer en beauté. IL VOLE! Et c'est là que mon épopée a commencé.

Comme je l'ai mentionné précédemment, le document « Introduction into Turbine Powered Flight » recèle de bonnes stratégies que peut consulter un futur pilote de jet; cette personne doit être disposée à travailler afin d'atteindre les objectifs. La clé, d'après moi, demeure le mentorat. Il se pourrait que vous réussissiez à vous tirer d'affaire tout seul mais je crois que vos chances de réussite seront grandement améliorées avec un mentor... et il vous en coûtera possiblement beaucoup moins cher. ✈

Alan Blore - 21353L

Committee Chair

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Hello everyone hopes this finds you deep into a winter build session that will take to the air in the next few months.

In thinking back to a time in September 2019 I received a voice mail from President, Peter Schaffer to give him a call back. I thought, "What have I done now?"

I returned the call, opening with normal pleasantries and then got down to the heart of why he decided to contact me. Peter said that he wanted our committee to generate a document that would aid a potential turbine pilot, as it would help him decide if he had the skills, the resources and the where with all, to carry this out. So, on behalf of the committee, I accepted our assignment from Peter and submitted it to the group.

I think most of the members thought this to be interesting task, as most were thinking back to what they had done and discovered themselves, when pursuing this type of RC flying. Many opinions and suggestions were raised about what would help draft this document, so a newcomer could make an informed decision. It took us four versions, to get it to a point where we were happy with it.

So, about a year ago I submitted it to the Board of Directors for approval, our document called, "Introduction into Turbine Powered Flight." This was eventually passed in the new year and was added to

the documents of the RC Jets webpage of the MAAC website. If you have a look at this area of the website you will see we have many other documents in place that will aid the turbine pilot.

If you are person who is thinking of delving into the discipline of turbine powered aircraft, I would highly suggest that you read this document as well as the Safety Guidelines document.

All parts of the Introduction into Turbine Powered Flight document are important to consider when entering into turbine flight, but a good place to start is with mentorship. When I started into turbines back in 2004-2005, I tried to search out as much information as possible. I subscribed to as many forums - RC Universe, RC Canada, RC Groups and Flying Giants, as I could. Some of this was good information, maybe some not so good. I also purchased a subscription to a magazine called Jet International, that I still get today, which I find extremely informative.

When I got to talking with real people on the phone and emails, was when I really started to gain some good information.

I felt the best information I got was when I attended a Jet Rally in Princeton, BC. I flew out to Kelowna from Calgary, rented a vehicle and drove about an hour and half out to Princeton. As this was later on in the evening, I spent the night in a motel and early the next morning I got in touch with Dean Wichmann, who got me to the airport, where the event was being held. There I saw, heard and smelled the whole model

turbine world.

There were people and aircraft, not just glossy pictures in a magazine or on a website. The best thing was the people. I think as most modellers admit they love talking about their aircraft and what they did to bring them this far. And that's what I did, I plastered them with questions.

I asked them questions, like "Where did you get that?", "How much did that cost?", "How did you do that?", "Where do you fly?", "How long have you been flying?". The questions just went on and on.

I think the most important thing I got out of this road trip, was my contact with others and my mentor Dean, as he was the one who was going to help me take my one-day aircraft to flight. The other thing that I thought after this was 'I can do this.'

After getting my aircraft, I built it and prepared it for the next year. I made arrangements with Dean to meet back out in BC in the spring at the Merritt airport, Dean checked it out and did the maiden flight for me. It flew beautifully. It gives a pilot no better feeling than to see that first flight end in success. IT FLIES!! So, there it started.

As I said, the Introduction into Turbine Powered Flight has good strategies that a prospective turbine pilot must look at and be prepared to either work to or work with. Mentorship I feel is key here. You maybe able to handle this yourself, but I feel that your chances of success will be far greater with a mentor and may be possibly far less expensive. ✈

Control Line Precision Aerobatics

from page 53

"I swallowed my pride and 'flew what I knew' as Bruce so simply put it. After my official flight, I have to say I was flattered by the response I got from the other competitors. Thank you so much, guys! All of you!

"The Prairie Fire Contest is an excellent event featuring really great people, amazing planes, superb flying and an excellent flying field. Rosalie and I are both very much looking forward to returning again next year, with the Spitfire, this time. Who knows, maybe I can coax Rosalie into flying her P-40?"

Thank you, Kevin for writing about your magnificent Spitfire and about your experiences at the Prairie Fire Contests.

As always, everyone is encouraged to submit material for inclusion in a future Control Line Precision Aerobatics column! ✈

Hank Kauffmann - 28854

Chef de Comité

403-278-4403 | hawksoft@telusplanet.net

Bien que la saison de course dans le district de Calgary ait été contremandée par la COVID-10, les amateurs de la discipline maintiennent leur adresse en participant à leur version de la course de club. Calgary jouit d'une forme ou l'autre de telles courses de club depuis les années 1980 alors que ses adeptes couraient à l'aide de diminutives maquettes Zinger (mûes par Cox 0,049) munies de tout petits réservoirs souples.

Cette forme élémentaire de course a diminué pour plusieurs raisons. L'équipement radio de l'époque était plus encombrant que ce à quoi nous avons accès aujourd'hui. Seuls des servos de dimension standard étaient couramment disponibles et n'étaient pas de la qualité des mini, maintenant très répandus. Les batteries étaient plutôt grosses, si bien que des modélistes en fabriquaient de minuscules à l'aide de piles qu'ils avaient extraites de batteries NiCd de 9 volts et qu'ils rechargeaient entre les courses.

Les récepteurs étaient aussi plus gros et l'antenne souple dépassait à l'arrière de la maquette. Tout cela signifie que les maquettes ne pouvaient accommoder que deux servos. Pas de contrôle des gaz et pas de gouvernail de direction.

Tandis que nous sommes plongés dans les souvenirs, nous devons aussi composer avec une anomalie radio, l'intermodulation de troisième ordre, ou 3IM en raccourci. Celle-ci se produisait lorsque la somme – ou différence – des fréquences de deux émetteurs synthétisaient une troisième fréquence, aussi du spectre de la télécommande. À l'occasion, une maquette s'écrasait lorsqu'elle s'adonnait à capter cette fréquence synthétisée.

La solution : maintenir une séparation entre les émetteurs... une forme primitive de la distanciation physique, si l'on veut. Ou encore, on ne sélectionnait pas des fréquences précises de sorte à ce que celles qui étaient encore disponibles n'arrivent pas à générer une fréquence en cours d'utilisation.

Le problème du 3IM est disparu avec l'arrivée sur le marché des émetteurs de technologie 2.4 GHz qui, elle, a recours



to ri.: Mark Duncan, Chuck Swaney, Roy Andrassy (kneeling), Cecil Graval, Jack Ellefson and Ted Ellefson. / De g. à dr. : Mark Duncan, Chuck Swaney, Roy Andrassy (kneeling), Cecil Graval, Jack Ellefson et Ted Ellefson.

à plusieurs moyens technologiques d'améliorer la portée (range), en plus de diminuer les effets d'interférence entre de multiples émetteurs, tout en émettant avec moins de puissance.

Autre problème qui a disparu avec l'avènement de la technologie 2.4 GHz : frapper l'antenne d'un autre concurrent pendant une course et le voir cafouiller afin de mieux empoigner son émetteur.

De retour à la course de club...

Les limites inhérentes du contrôle des maquettes et les défis afférents à la fiabilité du moteur constituaient une barrière à l'inscription de certains concurrents en plus de détourner le véritable objectif de l'événement : que le pointage de la course soit attribué selon l'aptitude de pilotage.

Les concurrents ne veulent pas seulement avoir du plaisir mais veulent en accueillir d'autres parmi eux.

À la fin des années 1990, les adeptes de Calgary ont commencé à rechercher une maquette de course de remplacement qui puisse composer avec les conditions météo locales et qui constituaient une amélioration par rapport à certaines faiblesses des Zingers.

À l'époque, la course de catégorie Clubzo a été inaugurée au Royaume-Uni et on entrevoyait un brillant avenir. Ces maquettes étaient mûes par des moteurs .20 qui étaient communs et disponibles et possédaient une surface alaire de 300 pouces carrés. Résultat : une maquette compacte et abordable qu'on pouvait aisément transporter et remiser sans avoir à la démanteler. Non munis de train



Cecil Graval, avid scale modeler and racer with his Clubzo Racer. / Cecil Graval, modéliste invétéré de copies volantes et concurrent en compagnie de sa maquette Clubzo.

d'atterrissage, ces appareils sont lancés à la main et atterrissent sur le ventre. Ils sont aussi suffisamment grands pour qu'on y installe des composants radio standard. De plus, ces maquettes volent bien.

Enfin, ces avions sont peu dispendieux et faciles à construire et à réparer. Plaisir assuré.

Bien que la catégorie ait connu un déclin au Royaume-Uni, les pilotes de Calgary ont poursuivi cette épreuve, surtout en raison de la disponibilité de maquettes fabriquées localement et que cet avion est capable d'atterrir sur la glace, la neige et toutes ses variations.

suite à la page 77

R/C PYLON

Hank Kauffmann - 28854

Committee Chair

403-278-4403 | hawksoft@telusplanet.net

While the prairie's district racing season was truncated by COVID-19, the racers in Calgary keep their thumbs in top racing form by taking part in their version of club racing. Calgary has had some sort of club racing since the 80s when they raced Cox 049-powered Zingers with pen bladder tanks.

Early racing subsided a bit and for a number of reasons. The radio equipment of the day was bulkier than what we now enjoy.

Only regular full-sized servos were commonly available and not the quality mini and micro servos that are common now.

Battery packs were large, leading some modelers to make tiny packs using cells from dismantled 9V NiCd batteries and charging between races.

Receivers also were larger with the wire antenna hanging out the back of the model. All this meant that the models only had room for two servos. No throttle, no rudder.

While we are reminiscing, back in the day, we also had to contend with 3IM (three-eye-em), or third order intermodulation, which occurred when the sum or difference in frequencies of two transmitters synthesized a third frequency that was also a RC frequency. Occasionally, a model could be lost when it happened to be on that synthesized frequency.

The solution to this problem was to maintain separation between transmitters, basically an early form of physical distancing, or to not use select frequencies so the remaining frequencies could not generate an in-use frequency.

The 3IM problem went away with the advent of the 2.4GHz radios which use a number of strategies to improve range, mitigate the interference effects between multiple transmitters, and all the while transmitting on lower power.

Another problem that went away with 2.4GHz was the bumping a fellow competitor's antenna during a race and jostling his transmitter.

Back to club racing ...

The model's control limitations coupled with challenges to having consistent operation of the motor, led to concerns that



Waiting for the flag drop. / Tout le monde attend que le drapeau s'abaisse.



It's faster making two planes at a time, and it's always good to have a spare. / C'est plus vite de fabriquer deux maquettes à la fois et c'est toujours préférable de pouvoir compter sur un avion de rechange.

it set up an unnecessary high barrier to entry as well as detracting from the real purpose of the event which was to have races that are scored based on flying skill.

Racers not only want to have fun, they also want more racers.

Back in late 90s, the Calgary folks started to search for an alternative racing model that was suitable for the local winter weather conditions and addressed the weaknesses seen in the Zinger type models.

At that time, Club20 racing started in the United Kingdom and looked promising. Club20 models had .20 sized motors which were common and easy enough to get, the wing area being 300 square inches made for a compact, inexpensive, model that could be transported and stored without disassembly. Without landing gear, they are hand launched and land on their belly. The models

are still big enough to comfortably allow regular radio installations and fly well.

They are cheap and easy to build and repair. Fun ensues.

While Club20 went into decline in the U.K., Calgary's racers have continued to race the event, mostly on the strength of the availability of low cost locally made planes, and that the plane is an all-weather model that can land on ice, snow and choppy, broken, refrozen snow.

For most years, the event is championed by MAAC leader member Roy Andrassy who schedules race days on for every second or third Sunday afternoons. The races typically are attended by five to eight pilots who come out for the comradery and to fine-tune their racing skills.

If you are interested learning more Club20 racing, reach out and I'll hook you up. ✈

COPIES VOLANTES RC



Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Il y a de la neige sur le sol, les lumières de Noël ont été installées et me voilà dans mon atelier en train de réfléchir à l'année 2020 et aux défis que nous avons relevés en cours de route.

Cette année m'a appris certaines choses. La plus importante – d'un point de vue passe-temps – c'est que la communauté des modélistes est plus forte que jamais. Nous avons pris soin de notre prochain et nous nous sommes aidés lorsque c'était nécessaire. Bien sûr que nous n'avons pas effectué autant de vols que d'habitude et que la plupart des rassemblements officiels ont été annulés mais cela rendait les quelques rares rencontres encore plus spéciales lorsque nous pouvions revoir les amis et passer un après-midi ou une soirée en leur compagnie et à faire voler nos maquettes.

J'ai bien hâte de retourner à une routine normale en 2021 mais je vais tout de même conserver d'excellents souvenirs de 2020.

Voilà environ un an, j'ai illustré le progrès qu'avait réalisé David Oliver sur sa copie volante à l'échelle 1/5 du P-51 Mustang (de Top Flite). David en est maintenant rendu à l'étape de la pose de la fibre de verre, si bien qu'il est passé à l'atelier et j'ai passé quelques heures à lui montrer la technique de Dino DiGiorgio (de Meister Scale). Dino a recours à du Z-Poxy et à de l'alcool isopropylique d'entre 70 et 99 %. Le mélange est un rapport de 50/50 (résine à 25 %, durcisseur à 25 % et de l'alcool à 50 %).

Cette combinaison bien mélangée est appliquée au pinceau et est tellement mince qu'elle pénètre à travers la fibre de $\frac{3}{4}$ d'once pour atteindre le bois. Vous n'avez pas à presser au squeegee une quelconque quantité de résine résiduelle! Le tout sèche en l'espace d'une heure ou deux, selon la température ambiante. Dino offre un tutoriel sur sa page Facebook; jetez-y un coup d'œil!

David a bien fait avancer son projet de Mustang et il le prépare au détaillage et à la peinture; bravo, David!

Le Focke-Wulf 190 D9 (Dora) à l'échelle 1/5 de Bruce Bender a pris la voie des airs en septembre! Le vol inaugural s'est déroulé

à merveille. J'ai dû ajouter un peu de débattement à la gouverne de profondeur mais autrement, je n'ai eu aucun problème. Le moteur DLE55RA a tourné à la perfection. Jusqu'à maintenant, j'ai accumulé environ huit vols et je commence à apprécier son comportement.

Bob Wonitoy a terminé sa maquette du Focke-Wulf 190 (un design de Vailly) de Bruce et a aussi procédé au vol d'essai cet été. Cet appareil d'une envergure de 90,5 pouces est mû par un Zenoah GT80 et est tout simplement superbe tant au sol qu'en l'air. Lors des derniers jours de la belle saison, nous avons réuni trois des coucous de guerre de Bruce au terrain : le Dora (moi), le Focke-Wulf 190 (Bob) et le Spitfire (Nigel)! D'autres maquettes de guerre étaient de la partie, pour un total de sept copies volantes de la Seconde Guerre mondiale!

Le point fort de la journée pour moi, c'était de voir les deux Focke-Wulf en l'air ensemble... oui, Bob : je vais perfectionner mon vol en formation... Un merci particulier à Rick Zap, Bob Wonitoy, Nigel Hudson et Scott Saunders pour la

suite à la page 69



Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Snow is on the ground, Christmas lights are up, and I am in my shop thinking about 2020 and all the challenges we have had this year.

This challenging year has shown me a few things. One of the most important, from a hobby standpoint, is that the model aviation community is stronger than ever. We looked out for each other and helped each other when needed. Sure, we didn't fly as much and most official gatherings were cancelled, but that made it all that more special when we could get together with friends and spend an afternoon or evening of flying.

I look forward to a more back to normal 2021 but I will also look back on 2020 with some great memories.

About a year ago, I showed you the progress on David Oilver's Top Flite 1/5 scale P-51 Mustang build. David is now at the fiberglassing stage, so he came over to the shop and I spent a few hours showing him Dino DiGiorgio's, of Meister Scale, glassing

technique. Dino uses Z-Poxy and 70-99% Isopropyl Alcohol. The mixture is a ratio of 50/50, 25% resin 25% hardener and 50% alcohol.

The well mixed combination is brushed on and is so thin it absorbs right through the ¾-ounce cloth and into the wood. No need to squeegee off any residual resin or anything! It dries to the touch in 1-2 hours, depending on the climate. Dino has a video tutorial on his Facebook page, check it out!

David is well on his way to finishing the Mustang and getting it ready for detail and paint; well done David!

Bruce Bender's 1/5 scale FW190 D9 (Dora) took to the air in September! The first flight was excellent. I did need to add some more elevator throw but other than that, no real issues. The DLE55RA performed flawlessly. To date, I have about eight flights on the Dora and I'm really starting to enjoy it.

Bob Wonitoy completed Bruce's Vailly FW190 and also test flew it this summer. The 90.5-inch wingspan 190 is powered by a Zenoah GT80 and is truly an awesome model on the ground, and in the air. On one of the last flying days of the season, we had three of Bruce's warbirds at the field, the

Dora (me), FW190 (Bob) and the Spitfire (Nigel)! There were also several other warbirds at the field that day for a total of seven WW2 heavy metal out in force!

The highlight of the day for me, was seeing the two Focke-Wulfs in the air together...Yes Bob, I will work on my formation flying... Special thanks to Rick Zap, Bob Wonitoy, Nigel Hudson, and Scott Saunders for a great day!

This winter, I started to upgrade the exhaust on the Dave Platt Spitfire Mk XII. The stock exhaust that came with the kit was rather plain looking, so I ordered the cast resin exhaust pipes from Fighter Ace's in the U.K. They are truly a work of art!

A little cutting and modification and the Spitfire is ready for finish painting. I think it was well worth the effort. The bonus was some added cooling exits.... Never a bad thing on a model Spitfire!

Nigel Hudson attended the annual Shuswap Float Fly this year and sent me a great picture of his DHC-2 Beaver sitting on the shore.... You would almost think it's real! Scale modelling is at its best right there! Thanks Nigel! ✈️

possibilité. Des installations de course de voitures télécommandées s'y trouvaient déjà – en plus d'un club de polo – et les Ottawa FPV Riders y faisaient parfois évoluer leurs drones.

« Après le contact initial de Peter avec le propriétaire, Paul s'est occupé de poursuivre les pourparlers au nom de l'ORCC. Très tôt dans cette démarche, l'exécutif s'est déplacé et a rencontré le propriétaire. Conséquemment, l'exécutif aimait bien cet emplacement.

« Paul a maintenu le contact avec le MAAC afin de déterminer si les lieux seraient acceptables tandis que Bob et lui négociaient en vue d'obtenir un bail qui soit acceptable aux deux parties.

« Paul a signé le bail au nom du Club en mai dernier. Peu après, nous avons fait déménager les conteneurs et notre équipement. Une piste temporaire a été aménagée pendant que les travaux étaient lancés sur la principale.

« Le Club a offert de la formation en soirée le jeudi tout au long de la saison à l'aide de la piste temporaire.

« Nous utiliserons la piste principale au printemps 2021. Ses dimensions : 460 pieds x 75 pieds avec une orientation de 130 /310 degrés. Les approches sont excellentes aux deux extrémités. »

OTTAWA VALLEY JETS

Le Club Ottawa Valley Jets (OVJ) a été créé en 2016 en format virtuel, sans installations permanentes de vol. Jusqu'en 2020, des rassemblements étaient organisés dans les environs d'Ottawa, ce qui attirait des pilotes de l'Ontario, du Québec et au-delà de ces frontières.

Voici un résumé de Greg Hope quant à la suite des choses :

« Le vol de jets à turbine se porte très bien dans la Vallée de l'Outaouais et a connu une croissance exponentielle au cours des cinq dernières années. Les maquettes deviennent de plus en plus grosses et gagnent en complexité. Elles ne requièrent pas toutes une grande piste mais les copies volantes d'appareils militaires, oui, et il est préférable de faire voler ces dernières à des aéroports, ce qui occasionne habituellement des déplacements vers un hôtel et les dépenses connexes.

« Je voulais trouver une piste locale qui soit suffisamment longue et bien aménagée (lire lisse) afin de faire voler ces maquettes pas seulement à quelques reprises en cours d'année mais plutôt pendant la majeure partie de l'été. Entrée en scène de mon beau-père, un exploitant de tourbière à la retraite qui s'est ensuite

lancé dans les grandes cultures. C'était là le rêve de tout pilote de jet!

« Après avoir effectué une recherche de terrains possibles, celui d'Osgoode (au sud d'Ottawa) a été sélectionné mais nous nous inquiétions de sa proximité de quelques résidences privées. Avant de dépenser de l'argent afin d'ensemencer une piste de 1 100 pieds, nous voulions nous assurer que les voisins en approuveraient.

« Après avoir rendu visite et avoir parlé aux propriétaires des environs, j'étais agréablement surpris de la réponse favorable.

« Les semences de gazon ont échoué au printemps 2020 en raison de la sécheresse qui sévissait alors à Ottawa mais rendu à la fin août, la deuxième telle opération s'est avéré un succès et nous avons procédé à notre premier vol de jet le 11 octobre.

« Nous comptons des membres en provenance d'aussi loin que Kingston et Montréal. À l'heure actuelle, nos membres sont au nombre de 20 et ils sont de très heureux pilotes d'appareils à turbine! » ✨

operator turned cash cropper. A model jet pilots dream come true!

"After scouting possible sites, the one in Osgoode, south of Ottawa, was chosen but we had concern that it's proximity to some private residences could be a problem. Before spending the money to seed an 1100 ft long runway we needed to be sure the neighborhood would accept this.

"After stopping and talking with the homeowners in the area I was pleasantly surprised by the positive response.

"Spring 2020 seeding failed due to the summer drought in Ottawa, but the late August seeding was a success, and we had our first turbine flight October 11th.

"We have members from as far as Kingston and Montreal. Currently our membership stands at 20 happy turbine pilots!" ✨

FAITES L'EFFORT

Sans doute est-ce l'aspect le plus important : faites l'effort de garder une proximité avec vos compagnons de vol... virtuellement. Bien que cela ne remplace pas une véritable interaction physique, les visioconférences Zoom – ou un format semblable – ou des Fun-flies virtuels sont disponibles sur certains simulateurs de vol peuvent constituer des façons de poursuivre le sentiment de connexion avec autrui.

On devrait encourager les clubs à utiliser Zoom – ou un format semblable – aux fins de réunions et de tutoriels. En plusieurs cas, les réunions prendront moins de temps qu'il ne vous en faudrait pour vous y rendre en personne. De plus, la gamme de « conférenciers invités » et de partout sur le globe est pratiquement sans fin, sans coût supplémentaire!

Bien que ces réunions virtuelles ne remplacent pas complètement celles face à face ou des ateliers pratiques, elles attirent souvent davantage de participants, ce qui est bien chouette afin d'encourager l'implication de votre groupe.

LES RETROUVAILLES

Un jour, les restrictions en vigueur seront allégées de sorte à ce que nous puissions une fois de plus nous réunir lors de Fun-flies, concours et séances de vol régulières au terrain. Si vous le pouvez, il importe de vous déplacer à vos événements préférés ou de vous rendre à ceux que vous n'avez pas l'habitude de fréquenter. Ainsi, vous célébrerez notre passe-temps et nos amitiés.

La force du MAAC réside en sa communauté répartie à l'échelle du pays. À titre de membres, il importe que nous fassions ce que nous pouvons et que nous partageons notre passe-temps avec autant de personnes que possible. ✨

Copies volantes RC suite de la page 66

merveilleuse journée passée sur place!

Cet hiver, j'ai commencé à améliorer le système d'échappement du Spitfire Mark XII (design de Dave Platt). Le système de série qui a été fourni avec le kit était d'allure plutôt modeste, si bien que j'ai commandé le système en résine moulée, un produit de chez Fighter Aces, au Royaume-Uni. Véritable œuvre d'art!

Après quelques découpes et modifications, voilà que le Spitfire est prêt pour la peinture. Je crois que cela en valait amplement la peine. Comme boni, je jouis maintenant de quelques sorties supplémentaires pour le refroidissement... ce n'est jamais de trop sur une maquette de Spitfire!

Nigel Hudson s'est rendu au rassemblement d'hydravions Shuswap Float Fly cette année et m'a envoyé une superbe photo de son DHC-2 Beaver au repos sur la berge... on dirait un véritable appareil! Le modélisme de copies volantes est à son meilleur ici! Merci, Nigel! ✈

Vol circulaire acrobatique suite de la page 52

de savoir-faire qu'il m'ait été donné de voir.

« Soudainement, je me suis aperçu que le vol sportif, ce n'était plus assez. Ou bien je poursuivais mon vol en solitaire, ou bien je me taillais une place en compétition.

« J'étais nerveux.

« J'ai ravalé ma salive et j'ai piloté selon ce que je savais faire, pour reprendre l'expression de Bruce. Après mon vol officiel, je dois dire que la réponse des autres concurrents m'a flatté. Merci, les gars... Chacun d'entre vous!

« Le concours Prairie Fire est un excellent événement qui met en vedette des gens fantastiques, des avions tout aussi splendides, du superbe pilotage et un terrain de première classe. Rosalie et moi avons bien hâte d'y retourner l'année prochaine, avec le Spitfire cette fois. Qui sait, peut-être vais-je réussir à convaincre Rosalie de piloter son P-40? »

Merci Kevin d'avoir rédigé ce compte-rendu sur votre magnifique Spitfire et sur votre expérience à ces concours Prairie Fire.

Comme toujours, j'encourage tout le monde à soumettre du matériel pour inclusion dans une future chronique! ✈

Maquettes électriques RC

suite de la page 61

puissance offerte du récepteur sous forme de chaleur; dans le cas d'une batterie 4S, cette perte nécessaire se situe autour des 70 %. Voilà pourquoi la majorité des BECs linéaires sont limités à l'emploi de batteries de trois (possiblement quatre) cellules. Force est d'admettre que malgré leurs limites intrinsèques, les BECs linéaires font leur travail convenablement.

Il existe un type de BEC plus efficace mais bien sûr plus complexe qui arrive à réduire le voltage en alternant le courant – tantôt alimentation, tantôt à « off » -- à plusieurs milliers de reprises par seconde. Celui-ci s'appelle le Switching BEC (SPBEC) et celui-ci demeure plus froid et peut typiquement encaisser l'alimentation par six cellules, voire davantage. Les modélistes ont tendance à les utiliser avec des contrôleurs de vitesse conçus pour 40 ampères et plus.

Les contrôleurs de vitesse installés à bord des maquettes presque prêtes à voler sont généralement dotés d'un BEC de capacité convenable, mais ce serait une bonne idée de mettre ceci à l'épreuve. Lorsque vous aurez mis en tension (à « on ») votre émetteur et votre récepteur, agitez les commandes pendant environ une minute en vous assurant de faire bouger de multiples servos simultanément. Histoire d'ajouter une dose de stress, appliquez une pression à l'aide de votre doigt afin d'appliquer une résistance à vos contrôles. Si votre maquette est dotée d'un train escamotable, faites-le rentrer et ressortir à quelques reprises tout en faisant bouger les autres servos. Pendant tout cet exercice, vous ne devriez pas détecter une quelconque perte de signal ou un comportement inhabituel des servos.

Si vous possédez un voltmètre approprié – le Flight Log de Spektrum, notamment – vous pouvez le brancher dans une fiche (slot) non utilisée de servo afin de surveiller la procédure.

Évitez à tout prix toute contrainte (binding) de servo. Cela augmentera de beaucoup la consommation inutile de courant (current draw) et en certains cas extrêmes – lorsqu'un ou plusieurs servos calent (ce qu'on appelle « stall » en anglais carrément – cela pourrait suffire pour forcer le BEC à interrompre son fonctionnement... et vous n'aimerez pas les conséquences. Un servo calé dans votre système de train escamotable, c'est un sérieux problème.

La fonction BEC incorporée dans les contrôleurs de vitesse pour maquettes de 1 ou 2 kilos offre habituellement jusqu'à 3 ampères. Je recommande que pour les maquettes plus lourdes, elles – et les autres qui utilisent davantage de servos – mieux vaudrait installer un BEC externe séparé. Ces dispositifs peuvent souvent encaisser de 5 à 10 ampères.

Facteur important : il ne faut pas que deux appareils BEC alimentent le récepteur. Si le contrôleur de vitesse est doté d'un BEC interne, le fil rouge du câble des gaz du contrôleur doit être déconnecté (soulevez la petite plaque de plastique du connecteur, retirez le fil et isolez-le à l'aide de ruban ou de pellicule thermorétractable).

Je pourrais encore discourir sur les contrôleurs de vitesse et les BECs, comme la façon de s'en servir avec des récepteurs et servos de voltage plus élevé, mais je dois réserver cela pour une prochaine fois. ✈



Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs
Team Align RC Cdn
1-250-924-4755 - Esales@alignrccdn.com
Alignrccdn.com



Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:

Airplanes, Engines, Helicopters, Drones, FPV, and all the Building materials you'll need.

2550 Chemin du Lac
Longueuil, Quebec, J4N 1G7
Toll Free: 1 855 747-2444
Montreal: 450 670-2444
AMR-RC.com

Manufacturer • Distributor • Dealer

AIRCRAFT MODELERS RESEARCH

2550 Chemin du Lac Longueuil Québec
AMR-RC.com 450.670.2444

AJ HOBBIES (SINCE 1995)

200 Edgeley Blvd. Unit 28
Concord, Ontario, 905.305.1479www.ajhobby.com or www.HobbyProsDepot.co

WE PAY TOP DOLLAR FOR YOUR HOBBY GEAR!

We pay CASH for new or used hobby goods including aircraft, helicopters, cars, trucks, boats, plastic & wooden boat model kits, as well as parts, accessories and complete estate sales.

AVF HOBBIES
1620 DUNDAS ST, LONDON, ON

519-451-1833 - info@avfrc.com - www.avfrc.com

CELLAR DWELLER HOBBY SUPPLY LTD.

1819 Main Street
Winnipeg, Manitoba 866.248.0352
cellardwellerhobby.com

FLITE CRAFT MODEL CO.

1595 Victoria St N.
Kitchener, ON 519-742-7141
flitecraft@flitecraft.com

GREAT HOBBIES

17 Glen Stewart Drive
Stratford, PE 902 569 3262
991 Taunton Road East
Oshawa ON 365-442-02325144 - 75 Street
Edmonton, AB 780.466.3388
140 Trainyards Drive
Ottawa, ON 613.244.2701
3035 Argentia Road, Unit 3
Mississauga, ON 905.824.8228
greathobbies.com 800.839.3262



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts

Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC

Lots more in store.

www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

HOBBY WHOLESALE

6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB 877-363-3648
hobbywholesale.com

IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON

1-705-725-9965 1-705-725-6289

Phone Fax

1-800-799-2484

Toll Free Order Line

idealhobbies.com

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB 403-291-2733
PMHobbycraft.ca 877-764-6229

ZURICH

EXTREME GLARE SUNGLASSES



www.ajsalesandservice.ca

Email: sales@ajsalesandservice.ca
Ph: 905-567-6096



Join Because You Want To!

Over 11,000 Members | Over 800 Events | Nearly 400 Clubs
Transport Canada and Industry Canada Representation



New Members
Join us here:
<https://secure.maac.ca/members/en/join.php>



Existing Members
Renew here:
<https://secure.maac.ca/members/en?msg=renew>



Check out MAACproducts at:

<https://www.maac.ca/en/store.php>

TRADING POST

SUBMIT TRADING POST ADS TO:

10 RANCH GLEN DRIVE NW, CALGARY, AB T3G 1E3 OR TRADINGPOST@MODELAVIATION.CA

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. *Jet Legend* Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. 905.632.4479 cchomos@hotmail.com

FOR SALE: Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call: 807-598-0564 or email: gwensgraphics@gmail.com (11/18)

WANTED: Engines, and tether or push cars for private collection. Anything from the 1970's and earlier, glow, diesel, ignition, engine parts, boxes, displays etc. Especially looking to buy the Canadian built Ajax, Canuck, Banshee, Drimmie, Fitzpatrick, Hurricane, Merlin, Monarch, Queen Bee, Ram and Cox engines. Send list to Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

FOR SALE: Estate services offered. Will inventory all your items, sell items for you or buy outright. Call or write for details. Protect your valuables and know what they are worth. Plan ahead. Contact Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario. 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

WANTED: Futaba 7 C fasst transmitter, can be a defect one, all I need is the 2 part housing with a working antenna, as my antenna mount broke into many pieces. Please contact Michael at cumulus@shaw.ca itec

WANTED: Hitec Prism 7x Transmitter in good usable condition. (Ch 43 preferred). Tom Carroll (Medicine Hat, AB) 403-526-6843

FOR SALE: PST J600R turbine -as new only factory run \$975.00 US OBO. Jimaero3@outlook.com

FOR SALE: Saito 150 for sale, NIB never run. Asking \$500. Contact Bill at abselkirk@rogers.com or 705 429-9676

FOR SALE: Flying Quaker 84". Complete kit for this large 1935 design, all the Balsa, many shaped parts, plans. This project will keep you going all winter. Google Flying Quaker 84 for more info on the model. \$100. John 416 830 0858 (Stouffville, ON)

FOR SALE: Miles Hawk Major 71" span, Saito .125 For details and pictures email rgbaylis@yahoo.ca

WANTED: Futaba 7C 2.4 GHZ transmitter in good usable condition. Richard shepr2009@hotmail.com. (09/20)

WANTED: Kyosho Nexus 30, Raptor 30, or Century Hawk/Falcon/Raven tail section or complete heli for parts. Mike (ruthtaziar@gmail.com) (07/20)

FOR SALE: Space Walker II 120 size 7ch RX, HiTec servos, On Board Glow/switch, 2 batt, RTF. 78" span, 60" fuse. \$ 295; Carbon Z Cub Plug N Play, AS3X, 525kv motor with ESC, Spectrum RX, 6s Lipo Battery needed, RTF, aprox 10 flites, wing bag included, \$395; .61 Evolution 2 stroke with muffler, like new, runs and looks great, \$95; 3 x 1 gallon Cool Power 15% fuel, \$25 each; 4 High Torq glo starters. \$10 each; Pyrmid 14 amp, 12v Power Supply, \$40; OS 46 2 stroke with muffler \$75; OS .52 4 stroke with muffler \$125; Saito .80 4 stroke with muffler and mount \$140; 3 Typhon Electric motors NIB

\$50 each; 2 EMax motors #2218/11 \$15 each; 2 AXI electric motors 2814 + 2820 \$50 each. Phone 403-271-1119. Email regcollings@shaw.ca Must pick up in Calgary, AB.

FOR SALE: Sig T-Clips 43 inch fuselage and 60 in w/s; electric arf with servos; OS Motor 3825-750 with ESC and Spectrum 6210 high end receiver ;Like New condition asking \$375.00 with AR6210 receiver. (price without receiver \$300.) e-mail Ed Voth at edvoth@gmail.com. Ship at your cost from Steinbach, Manitoba.) (11/19)

WANTED: A windshield for a 72" Unionville Otter. Dave at admiral1@eastlink.ca 705-647-7485

FOR SALE: DLE30 NIB \$3309 or will trade for a DLE20. E-Flite AT6 1.5m, flown twice, \$250. Hangar 9 Ultra Stick 10cc OS55 engine, 30 flights, as new, \$875 into this plane, asking \$600, all you need is a battery and receiver. I can transport the above from Estevan SK to Weyburn, Regina, and Saskatoon. Phone Arnold at 306-421-9505 of text only to 306-421-6480. (11/19)

FOR SALE: Cool Tool Unimat 1 4 in 1 workshop. 2 motors, turning lathe and milling machine, and drill. Will trade for Apprentice Training Plane. Jake @ 705-320-8024 (Lindsay, ON) (11/19)

FOR SALE: Airtronics Vision Tx, Sailplane Version 3.0 FrSky non telemetry module upgrade. Manual, extras, mint condition \$150 contact larrylit@gmail.com (11/19)

WANTED: Ohio R/C models Giles 202 kit 74" wingspan. bfriend@shaw.ca (09/19)

FOR SALE: Model airplanes. Complete and ready to fly. All sizes, small and large. John @ 204-728-2345 (Brandon, MB) (07/19)

FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.

Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.

It can be yours for \$12,000.

About 9 feet long, weighing 38 pounds, powered by 2 Bob Violett Models EV2.

Want to see it fly? Go to: https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw

COMING EVENTS

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un événement aura lieu tel que prévu en vérifiant le site Web du club-hôte ou en communiquant avec l'organisateur. Lorsque vous prendrez part à l'événement, veuillez observer tous les protocoles de distanciation physique et personnelle. Profitez de notre passe-temps tout en vous protégeant et en protégeant les autres

ALBERTA - A

MAY 15, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Classic Ice Breaker Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | PERRY'S POND | Classic Ice Breaker Fun Fly, Rocky Barnstormers RC Club at Perry Pond located 8.2 km north on Hwy 22 from Hwy 11 junction. Turn west on TWP RD 405 for 1.6 km, turn rt onto RR 74 for 0.8 km and left into Pond site. Self contained camping \$25 for the weekend. Non camping fliers \$5 for the weekend. Concession on site. Proof of MAAC membership required. MAAC rules apply Contact Peter at 403-846-7522 or email pwydck@telus.net | 2021-1351

JUNE 14, 2021 - MONDAY | Fun Fly | 7 Days | Valley of Hope Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | VALLEY OF HOPE | Valley of Hope Fun Fly and Potluck Supper. Travelling from East or West on Hwy 54, turn North onto RR 45 (Roosters Lumber sign) for 3.4 km, turn rt. immediately crossing a Texas gate driving 700 meters turning left into Flying site. Potluck supper on Sat \$5/ person, with funds going to STARS. Concession on site Fri-Sun with burgers, hot dogs, pop, and coffee. Self contained camping NC. Proof of valid MAAC required. MAAC rules apply. Contact Wil Vohs 403-588-8026 or Peter 403-846-7522 | 2021-1348

JULY 02, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Airshow42 | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTELST AIRPORT | CMA & ALA invite you to our field near Bawlf, AB for flying & fellowship of all model aviation. Fireworks Saturday Evening. Dry camping & aircraft storage/charging available on site. BQ's available/No Concession. Contact Reg @ 780-679-7342 Email: blackwellreg@gmail.com. | 2021-1364 | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport>

JULY 31, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 3 Days | Giant Scale Fun Fly | BROXBURN FIELD | BROXBURN FIELD | LARCC 2ND ANNUAL GIANT SCALE FUN FLY! JULY 31-AUGUST 2ND COME JOIN US FOR 3 DAYS OF WATCHING THE PILOTS FLY GIANT SCALE (ALL PLANES BIG OR SMALL ARE WELCOME) FREE DRY CAMPING, PRIZES TO BE WON AND DELICIOUS FOOD AVAILABLE TO PURCHASE. GPS 49.746893 - 112.705521 | 2021-1344

AUGUST 21, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fall Water Float Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | PERRY'S POND | Fall Water Float Fun Fly, Rocky Barnstormers, at Perry Pond located 8 km north on Hwy 22 from Hwy 11 Junction. Turn West onto TWP RD 405 for 1.6 km, turn rt. for 0.8 km and turn left into Pond site. Self contained camping \$25 for the weekend. Non camping fliers \$5 for the weekend. Concession with burger, hot dogs, and pop. Proof of valid MAAC membership required. MAAC rules apply. Contact Peter 403-846-7522 | 2021-1349

AUGUST 21, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Corn Roast | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTELST AIRPORT | CMA invite you to our Annual Corn Roast. Celebrating the harvest at out field near Bawlf, AB. All types aircraft welcome. Hay rides for family activities. Dry camping & aircraft storage/charging available on site. BQ's available/No Concession. Contact Reg @ 780-679-7342 Email: blackwellreg@gmail.com | 2021-1365 | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport>

SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fall Fun Fly & Potluck supper | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Fall Fun Fly and Potluck Supper Sept 11/12 at Barnstormers Main Field. Free flying and Free self contained

camping. Concession both days, Potluck supper on Sat. Bring one of salad, vegetables or desert. Meat is supplied. Proof of MAAC membership required. MAAC rules apply. Contact Peter 403-846-7522 | 2021-1350

SEPTEMBER 18, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fall Windup | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTELST AIRPORT | CMA invite you to the Fall Windup at ALA, near Bawlf, AB. Dry camping, aircraft storage/charging available on site. No Concession Contact Murray @ 306-821-2385 Email: snaproll647@gmail.com | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport>

JANUARY 01, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Rocky Barnstormers Polar Fun FLY Jan 1, 2022 at Main Field 1 km south of Rocky on Hwy 11., turn rt. onto TWP RD 392, travel 0.8 km and turn rt. into flying site. Heated club house, coffee and cookies/cake provided. Proof of valid MAAC membership required. MAAC rules apply. Contact Peter 403-846-7522 | 2021-01

ATLANTIC - B

JULY 13, 2021 - TUESDAY | Fun Fly | 14 Days | Float Fly Louis Pelletier | LES AILES DU MADAWASKA | Camping des Frontières | 2021-1343

AUGUST 05, 2021 - THURSDAY | Fun Fly | 5 Days | Miramichi Modelers First Annual Fun Fly | MIRAMICHI R/C MODELERS | MIRAMICHI AIRPORT COMMISSION | Miramichi Modelers would like to welcome you to our first annual fun fly. This event is at the old Miramichi airbase where we are able to fly from the taxi way that runs parallel with the main runway. Plenty of runway for anything from park flyers to giant scale, and as well jets of any size. Camping is

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



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

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

HOBBY WHOLESALE

WE SELL EVERYTHING YOU NEED... AND MORE!

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

OPEN HOLIDAYS

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un événement aura lieu tel que prévu en vérifiant le site Web du club-hôte ou en communiquant avec l'organisateur. Lorsque vous prendrez part à l'évènement, veuillez observer tous les protocoles de distanciation physique et personnelle. Profitez de notre passe-temps tout en vous protégeant et en protégeant les autres

also available for this event and night flying is welcome as well. Anyone can come out and join us from Thursday, August 05 to Monday, August 09. Hope to see you all there. | 2021-1354

AUGUST 27, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Eastern Canada Fun Fly | LES AILES DU MADAWASKA | Aeroport du Madawaska Inc. | Le Club Les Ailes du Madawaska, tiendront leur FUN FLY de l'EST du CANADA, les 27, 28 & 29 Août 2021 à l'Aéroport d'Edmundston. Un rendez-vous pour modélistes et pilotes d'avions, jets et hélicoptères. Le 27, 28 & 29 Août seront journées ouvert au publique. Cantine, hangar pour la nuit (avec électricité). Camping sur le terrain (sans service). Camping Provincial et motels a moins de 10km. L'aéroport est situé a la frontière Nouveau-Brunswick / Québec, sur l'autoroute 2. A surveillez pour les nouvelles sorties de l'autoroute. Pour plus d'information, visiter notre site web www.lesaillesdumadawaska.com ou contacter Paul Belzile 506-740-0565, courriel: paulbelzile70@gmail.com ou Roland Levesque, cell 506-740-2330, maison 506-739-8237. Couriel: roland@outlook.com

outlook.com, Les Ailes Du Madawaska will be hosting their annual "Eastern Canada Fun Fly" at the Edmundston municipal airport on August 27, 28 & 29, 2021. It's the perfect meeting place for hobbyists and pilots. Airplanes, Jets and Helicopters are welcome. Open to the public on August 27, 28 & 29. Concessions, hangar for night storage (with electricity). Camping on site with no services. Motels and Provincial Camping at less than 10km. The airport is located on side of the Trans Canada hwy #2 at the Quebec / New-Brunswick Border. For info you may check our web site at www.lesaillesdumadawaska.com, or contact Paul Belzile, 506-740-0565, email: paulbelzile70@gmail.com, or Roland Levesque, Cell 506-740-2330 or Home 506-739-8237. Email: roland@outlook.com. | 2021-392

paved runway and 600 foot grass runway. Set up tables, charging stations, 5 flight stations, clubhouse and lots of seating. Plenty of space for setting up day sun shelters on the grass. Dry camping is by donation and we can accommodate a couple dozen RVs. Swap meet Saturday, May 29th - FREE set up - Please bring your own table. Looking forward to seeing pilots and their families from clubs throughout BC and beyond. | 2021-1352 | <http://www.kmasrc.ca>

MAY 31, 2021 - MONDAY | Fun Fly | 7 Days | SPRING FLOAT FLY | GRINDROD AIR FORCE | SANDY POINT CAMPGROUND | May 31 to June 6th. 7 days of FLOAT FLYING on BC's SHUSWAP LAKE. LETS TRY THIS AGAIN. We are assuming that activities will be back to some what normal by then. This is the 44th year for this event, so don't miss it. 7 days of flying on the water, lots of old friends to visit with and campfires at night. Retrieval boat RESQUE ONE available if needed. Pilot Fee is \$10 for the week, and camping discounts apply for the event. Lots of hook-ups available---contact the campground directly at 250-832-3793 AFTER

BRITISH COLUMBIA - C

MAY 28, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Spring Fun Fly | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Tolko Airfield | Come out and join us for 3 days of great flying off our 600 foot

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

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years
























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

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 291-2733





news, events, contests -



Join Us

APRIL 30TH Grindrod contacts are ; Trevor---norsworthy@telus.net Jack ---jblflyer@gmail.com DON'T FORGET YOUR MAAC CARD REMEMBER the campground does not allow DOGS, "SORRY" | 2021-1355

JUNE 04, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | B.C. Scale - Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | 2021 B.C. Scale Fun Fly June 4 - 6th, 2019. Bring your 'Fun Scale' or 'fully' Scale Airplane to enjoy our new 'Event' Flying site to show off your Scale Planes find out more about RC Scale and practice/share ideas. Location: Kamloops Tournament Capital - Ranch Directions: Off Hwy 1 Take Highway 5 North from Kamloops and go about 18.5 km see sign on West Side pointing to the Kamloops Tournament Capital Ranch. South on Hwy 5 it's 18.5km north of Kamloops. 5375 Yellowhead Highway. GPS Co-ordinates: Latitude - 50.831220 - Longitude -120.289415 - Dry Camping Available - day early o.k. - City of Kamloops RV parking fee; \$16.50 for the event - \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. Details: <http://www.highcountryflyers.org/Activities.html> Just come and have fun and socialize. Judges and Flyers are welcome to practice share their knowledge and learn. Contacts: Roly (250) 374-4405 or Mike (250) 558-0758 | 2021-843 | <http://www.highcountryflyers.org>

JULY 01, 2021 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | MAAC - Zone-C Summer Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | MAAC-Zone-C Summer Fun Fly | July 1, 2, 3, & 4, 2021. Enjoy a fun time of flying, All Birds welcome, lots of room for Helicopters and Drones on adjacent fields. Location: Kamloops Tournament Capital - Ranch Directions: Off Hwy 1 Take Highway 5 North from Kamloops and go about 18.5 km see sign on West Side pointing to the Kamloops Tournament Capital Ranch. South on Hwy 5 it's 18.5km North of Kamloops. 5375 Yellowhead Highway GPS Co-ordinates: Latitude - 50.831220 - Longitude -120.289415 Dry Camping Available - day early o.k. - City of Kamloops \$16.50 for the event. Time: 08:00 AM to 05:00 PM \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. Contact Person: Roly Worsfold Contact Number: 250-374-4405 Contact Email: rolydd@telus.net Event Website: <http://highcountryflyers.homestead.com> | 2021-844 | <http://www.highcountryflyers.org>

JULY 23, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | 100 Mile Model Flyers Summer Fun Fly | 100 MILE MODEL FLYERS | 100 Mile Airport | 100 Mile Model Flyers Invites you to attend our annual summer fun fly. JULY 23th 24th & 25th 2021. Event held at 100 Mile House Airport. GPS; 51.642880 - 121.307020 Paved runway, suited for jets and large models, All types of aircraft welcome. \$10 landing fees per pilot. Flying from gam to dusk electrics after hours. Pilots must have M.A.A.C. Notam posted, air traffic monitored We will see you at the 100 Mile Model Flyers Summer fun fly. Centrally located in Zone C. Dry camping at south Cariboo rec

center ball diamonds next to runway. Check in Friday \$10 for weekend. Wash rooms, walking trails, off leash dog park. 150 feet from camping to flight line Hotels, Motels, and other amenities 5 min away. Covid19 protocols will be in place. Please let us know if planning to attend. Early bird camping and flying is available, at our home field. Contact: Bill Hood 250-397-2575 billnlinda@bcinternet.net John Code 250-395-1219 thecodejc@gmail.com Denis Doucette 250-397-2125 drsmdoucette@gmail.com | 2021-1363

JULY 30, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | Western Canada Heli Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Event will be held, July 30, 31, Aug. 1, & 2, 2021 at the Tournament Capital Ranch 15 min north of Kamloops BC. City of Kamloops camping \$16.50 for the event. Contact Barry Forsyth for more info E-Mail bares@telus.net 778-586-167. Helis only no airplanes please. Hotels 15 min away. Huge flying field. Night flying. Social distancing required. Limited to compliance Covid restrictions if any. | 2021-456 | <http://www.highcountryflyers.org>

AUGUST 20, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Western Canada Large Model Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Western Canada Large Model Fly-In Hosted by: High Country Flyers & Fraser Valley Big Birds - British Columbia August 20th, 21st and 22nd 2021 - Wed. Early Flyers Welcome Warbird - Classic - Sport MAAC Large Model Rules 80 inches+ Wing Span or ¼ Scale - Bi-Planes 60 inch Come and enjoy a relaxing FUN weekend. Location: The Kamloops Tournament Capital - Ranch 5375 Yellowhead Highway GPS Co-ordinates: Latitude - 50.831220 - Longitude -120.289415 or: Latitude - 50° 27' 37.9583" - Longitude -120° 36' 24.3036" - \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. - Dry Camping city of Kamloops: \$16.50 for event, - Concession To Be Announced Open Flying Area - No 3-D Flying (o.k. after 4PM) Contact Roly-Ph.250-374-4405- rolydd@telus.net Website: www.highcountryflyers.homestead.com | 2021-845 | <http://www.highcountryflyers.org>

SEPTEMBER 07, 2021 - TUESDAY | Fun Fly | 6 Days | Fall Classic Float Fly | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | SANDY POINT CAMPGROUND - FLOAT PLANE FLYING SITE | Please note the below is a summary of the normal goings on but we should note that due to more limited attendance, assumed, activities will probably be a little less than most years. Flying will remain the same and we will do our best to provide "entertainment/activities" but in keeping with keeping safe, this year. Thank you for understanding! 2020 was limited but a lot of fun AND thank you to all those who attended, for your tremendous support of the event. Fun Fly 6 days SLAM FALL CLASSIC FLOAT FLY SHUSWAP LAKE AERO MODELERS Sandy Point Resort & Campground. Come share this beautiful flying site and comradery with other

Pacific Northwest modelers at the largest float event in the region. Registration begins Tuesday September 8th and continues through Sunday September 13th when Awards & Raffle Prizes will be presented. A retrieval boat will be available all during the event. Your \$15 'slashdown fee' includes unlimited flying at this beautiful site, pilot's prizes and a cornroast. We also plan a raffle with super prizes, 50/50s pie & ice-cream & more. Sandy Point Resort is located 5 km West of Salmon Arm and accepts reservations @ 250-832-3793. Regrettably, THEY DO NOT ALLOW DOGS. Contact: www.slams.ca | 2021-1347 | <http://www.slams.ca>

OCTOBER 01, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | End of Summer Fall Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | End of Summer Fall Fun Fly at the Tournament Capital Ranch for a big finish to the summer for October 1st to 3rd, 2021. \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. An ALL BIRD Fly-In for everyone to enjoy ...planes big or small, helicopters, gliders, even Drones. A course will be setup to have some fun. Dry Camping allowed - city of Kamloops fee \$16.50 for the weekend. So come enjoy the day or even a camping night should be lots of fun. Even get in some night flying ...gliders...or helicopters. We will have use of the lights for night flying too. Just a fun weekend ...with friends. Contact Barry or Judy bares@telus.net 250-376-4603 Check out website: <http://www.highcountryflyers.org/> | 2021-847 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

NO LISTINGS

MIDDLE - E

NO LISTINGS

NORTHERN ONTARIO - F

AUGUST 14, 2021 - SATURDAY | Air Show/ Demo | 1 Day | Northern Ontario Zone & NIPMAC Annual Fun Fly | NIPissing MINIATURE AIRCRAFT CLUB | CRANBERRY FIELD | Northern Ont. Zone Event & NIPMAC Annual Fun Fly at the Cranberry flying field, North Bay. Rain Day: Sunday, August 15, 2012. Time: 9 am to 4 pm, after welcome remarks, Pilot health & safety briefing. Fee: To be confirmed later. Relaxing, no stress event. Great social and friendly opportunity. Buy, sell or trade tables provided, raffle tickets and pilot prizes. Contacts: F. (Foley) Soroye - soroye@start.ca Jerzy Bak - jerzyb@efni.com | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

MARCH 06, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Winter Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Stetsons Annual Winter Fun Fly: MAAC required. Come

have fun in the snow with your friends! Skis recommended. All types of aircraft welcome. Warming shelter, warm drinks and yummy treats will be available. | 2021-829 | <http://www.stetsonflyers.com>

MAY 28, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Huckin' In The Valley | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5566 LOGGER WAY ARNPRIOR, ON | The Arnprior Radio Control Club is hosting the 7th Annual Huckin' In The Valley for all of you guys out there who love to fly lots and eat well! Come join us for lots 3D fun, participate in the famed "Cluster Huck", and other shenanigans at the club's large grass field nestled in the idyllic forests of eastern Ontario. New to 3D and looking to learn 3D, all skill levels are welcome. Most participants make it a full 3 day weekend with a Thursday night arrival or earlier arrival. Saturday Night Dinner featuring a number of surprise delicacies 3D Meat Trifecta - all made "Arnprior Style. Later, we'll put on the lights for some night time 3D fun that doesn't stop just because the sun goes down. Lights are on from Wednesday Night until the wee hours of Sunday morning. We have loads of space for campers and RVs of all sizes (no hook ups) and club members will be on hand to welcome arriving participants. Early arrivals please contact Matt or Dave we'll make sure to greet you any day you wish to arrive. Visit the event website for details, registration, and t-shirt orders. www.huckininthevalley.com. See you at the field! | 2021-1362 | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com>

MAY 29, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | As usual, the Deseronto Royal Flying Club will be hosting a day of flying off the beautiful waterfront in Deseronto. Come on down to enjoy a day for flying or watch aircraft as we tackle some challenging conditions at time. | 2021-1357 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706>

JUNE 05, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Stetson Flyers Combined Ed Rae and Giant Scale and Steak Dinner Event | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Sat 5 June - Sun 6 June 2021 5800 Frontier Road, Ottawa, ON, Canada MAAC or AMA is required. All types of aircraft are welcome. | 2021-824 | <http://www.stetsonflyers.com>

JUNE 19, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Heli and Multi Rotor Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Helicopter & Multi Rotor Fun Fly CD: Jim Denyer Come on out heli and multi-rotor Pilots! Bring all your rotary wing equipment out for a full day of fun at the Stetson Field. Helis and quads of all types are welcome. FPV Racing will also be included in the day's events, so be sure to come and participate! Rain Date is Sunday The Stetson Canteen will be running for your lunchtime needs. So come and Hot-Dog it up, show off that new Scale job, and wow us with your FPV skills! It's all fun! We hope to continue to grow this annual event, so help us reach that goal. Be

a part of the action. | 2021-822 | <http://www.stetsonflyers.com>

JULY 01, 2021 - THURSDAY | Display | 1 Day | Canada Day @ Canadian Aviation Museum | STETSON FLYERS | Canadian Aviation Museum, Rockliffe Airport, Ottawa | Stetson Flyers will be exhibiting a wide variety of model aircraft, helicopters, and R/C equipment to the general public. This very busy day of Open House for the Canadian Aviation and Space Museum sees many thousands of people touring the museum. Our annual display is set up among the museum aircraft in a secured area, fully visible to our visitors. Experienced Stetson club members are present all day to talk to interested persons and introduce the hobby, the Stetson Flyers, and our governing body, MAAC. Simulators are usually on hand for those who want to try their hand at R/C flight. | 2021-236 | <http://www.stetsonflyers.com>

JULY 31, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly fun float fly of the beautiful waterfront in Deseronto. Great venue for flying off or over the water! | 2021-1361 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706>

AUGUST 07, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Stetsons IMAC Competition | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | The Stetson IMAC Weekend will be held again this year as a complete two-day contest, per IMAC regulations. All classes will be flying. As this is a Team Canada selection year, we really hope to see a great turnout from across Eastern Canada. Bring the family to Ottawa, and enjoy a great weekend of Scale Aerobatics, friendship, and wonderful food from the Stetsons Canteen. The always enjoyable Pilots and Guests dinner will be held Saturday evening. Free Camping at the field (no hookups) and lots of Stetson hospitality to welcome everyone! Be sure to put this weekend on your schedule! Special low entry fee of \$10 for BASIC class pilots! Come on out and give this a try! | 2021-454 | <http://www.stetsonflyers.com>

AUGUST 28, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Stetson Giant Scale Weekend | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | The BIG Stetsons Giant Scale Weekend is ON! Make your plans to attend this exciting and friendly weekend of BIG fun! Bring your BIG appetites as well, for the special Saturday Field Dinner. Roast Pig? Could be! All types of Giant Scale aircraft are welcome. Bring 'em and fly 'em! The famous Stetson Canteen will be open for lunch. This is a great opportunity to fly at one of the nicest fields in the zone. Lots of room to camp for free. (sorry, no hookups) Scott and the gang put on a great event every year, so be sure to include this one in your schedule! | 2021-453 | <http://www.stetsonflyers.com>

AUGUST 28, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly fun float fly

of the beautiful waterfront in Deseronto. Great venue for flying off or over the water! | 2021-1360 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706>

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly fun float fly of the beautiful waterfront in Deseronto. Great venue for flying off or over the water! | 2021-1359 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706>

OCTOBER 30, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly fun float fly of the beautiful waterfront in Deseronto. Great venue for flying off or over the water! | 2021-1358 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706>

BC COASTAL - H

NO LISTINGS

QUEBEC - I

NO LISTINGS

ST LAWRENCE - J

NO LISTINGS

SASKATCHEAWN - K

AUGUST 12, 2021 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | Jets & Planes Over Sask. 2021 | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB FIELD | All Turbine and large scale airplane pilots welcome. Camping on site allowed. | 2021-1346

SOUTH EAST - L

MARCH 07, 2021 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | **CANCELLED** Heydenshore Swap Meet | WHITBY AEROMODELLERS | HEYDENSORE PAVILION | **** CANCELLED **** Whitby Aeromodellers RC Airplane Swap Meet. Heydenshore Pavilion 589 Water St. Whitby, Ontario March 7, 2021 9:30 AM RC Airplanes and accessories for sale. Vendor set-up starts at 8:00 am. | 2021-02 | <http://www.whitbyaeromodellers.com>

SOUTH WEST - M

NO LISTINGS

OBITUARIES

Gary Allison; 1940 - 2020 MAAC 12479

Our good friend and fellow modeler, Gary Allison passed away early this fall in Red Deer, Alberta. Gary was a long time modeler and builder that was always happy to be at the airfield. He was one of the original guys that formed the CARFF club in Red Deer and he remained a modeler right up to his passing. Gary owned and operated Slim Cunningham Electric in Red Deer and I was privileged to have known him both in business and in the hobby. His closest flying buddies were Ron Munro and Ron Simonson, both CARFF founders. I remember the first time I met Gary, he was showing off his newest creation, a Proctor Antic Bipe, with an O.S. 4 stroke, which still flies to this day. He had the first O.S. 4 stroke motor, complete with exposed valves rods, we had ever seen and the workmanship on the bipe was meticulous, as were all his models. He was the only flyer I had ever met flying O.S. Wankels too. We will all miss his friendly, happy companionship. Rest in peace Gary and keep the blue side up.

Chris Brownhill MAAC 7397L

It is with a heavy heart that we announce the passing of Chris Brownhill who died unexpectedly on September 24, 2020 in Etobicoke at the age of 74.

Having a passion for aeronautics, Chris was an active glider pilot and instructor at the York Soaring Association, President of the Balsa Beavers Model Flying Club, Vice-president of the Aeroclub of Canada, and was an active member of the Model Aeronautics Association of Canada since the early 1960s. In his activities with MAAC, Chris was a Zone Director, Committee Chair, Hall of Fame inductee in 2004 and a life-long Control-Line competitor.

Predeceased by his cherished partner Sylvia and twin brother John. Survived by caring sister in-law Marcia, Chris was a special uncle to Stephen (Tasha), Philip (Colleen), great-uncle to Jonathan and Bethany, and loving friend to his adopted stepchildren Timothy and Alyson (Brian).

Loved by extended family members Catherine (Steven), Birgitta (Don), Sonja (Ted). Trusted and loyal friend to Kim, Jack, Ruth, Alexandra and Shirley.

A quiet and humble champion of integrity and a valued member of his community, Chris was actively involved in the Church of the Atonement, the Jubilee Centre and the Weston King Neighbourhood Centre.

Richard Headley Baylis March 3, 1927 – November 18, 2020

Richard was born March 3, 1927, Pumphouse Farm to Frank Stanley Baylis and Freda Guilding. He was with the RAF aircrew from 1945-1949. He graduated with his BScEng in 1953. He moved to Canada where he met and married Gloria Leon Clarke September 21, 1956. He worked for various electronic companies, ending his career at Spar Aerospace in Montreal.

Richard was a classic gentleman with a passion for planes; a man of integrity, a generous soul; a humble man of faith. He loved life and most especially his beloved wife. He was a devoted husband, father, grandfather, uncle, brother and friend.

He suffered from heart issues for over 30 years. And despite being told at the age of 60 that he had 10 years to live, he far outlived all expectations.

Richard lived a full life. He was young at heart. His passion for model airplanes and all things aeronautic was refreshing.

He volunteered regularly. He kept calm and carried on. He was a true gentleman.

Together, Richard and Gloria Baylis were the type of parents and grandparents that showed you how to live through their actions. They were true role models.

The Baylis family would invite you to raise a glass to this remarkable gentleman, Richard Headley Baylis. (His favourite drinks; rum and ginger ale, hot rum toddy, gin and tonic, Banks beer or a good old cup of strong tea)

The Baylis Family

Francoise Baylis, Mike Bolton, Kaila, Jacob
Frank & Valerie Baylis, Peter, Victoria, Julia
Peter Baylis, Adrienne Lawlor, Maya, Liam
Penny Baylis, Puro Ruben Delgado Abreu



Editor's column *from page 7*

GETTING BACK TOGETHER

There will come a day when we are free of the restrictions and are able to gather at Fun Flies, contests, or on regular flying days at the field. When we can, it is important to make the effort to attend your favourite events, check out a few new ones, and celebrate our hobby and our friendships together.

MAAC's strength is the common community that stretches across the country. As members, it is important that we make the most of it and share our hobby with everyone we can. ✈

Manitoba (D) suite de la page 16

même... nous sommes ici pour les membres. »

PROCHAINE CHRONIQUE

La prochaine chronique traitera des problématiques et des points à discuter. Rappelez-vous : les articles de Model Aviation Canada sont une formalité. Mon adresse courriel et mon téléphone sont à votre disposition si jamais un problème survient. Aussi, notre page Facebook de zone vise à informer les membres à point nommé sans recourir aux courriels – veuillez suivre cette page au

<https://www.facebook.com/groups/504431270444019>

Soyez prudents et gardez toute votre tête pendant ce long hiver!



Pylône RC suite de la page 64

Depuis nombre d'années, le membre du MAAC Roy Andrassy organise un horaire de course le deuxième ou troisième dimanche du mois. Typiquement, de cinq à huit pilotes s'y rendent afin de vivre un peu de camaraderie et afin de pratiquer.

Si vous voulez en savoir plus long sur la course Club20, faites-moi signe et je vous mettrai en contact avec les bonnes personnes.



AON
Empower Results®



Get Protected And Save!

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

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

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539

and speak with an Aon broker

Office hours:

Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

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

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

Model Aircraft coverage:

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

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

Soyez Protégé Et Économisez!

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

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

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour

parler à un courtier Aon.

Heures de bureau :

de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

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

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

Couverture pour les modèles aéronautiques :

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

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.

Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

NEW ARRIVALS AT GREAT HOBBIES

Huge shipment of Goldwing RC, Valueplanes and BetaFPV models, plus restock of MinimumRC and new products from OverSky RC!
See greathobbies.com for details



PLUS MORE FROM



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference**. See web site for details.



FREE SHIPPING PROGRAM*

SEE WEB FOR DETAILS

*Canadian addresses only, minimum order required. Oversize & Insurance fees are extra, some restrictions apply.

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Ordering by phone & Technical

Assistance Hours

10AM to 8pm Monday to Friday

10AM to 5PM Saturday

(Atlantic Time)

COME VISIT!

We have five store locations to serve you!



Stratford, PE
17 Glen Stewart
ph 902 569 3262

Oshawa, ON
991 Taunton Rd.
ph 365-442-0232

Mississauga, ON
3035 Argentia Road
ph 905 824 8228

Ottawa, ON
540 West Hunt Club Rd
ph 613 244 2701

Edmonton, AB
5144 - 7 5th Street
ph 780 466 3388