

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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



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

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




for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca



"Join MAAC

Because You Want To"

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

"Joignez MAAC

Parce Que Vous Voulez"

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

Model Aeronautics Association of Canada

Unit 9, 5100 South Service Rd. Burlington ON L7L 6A5

English 1-855-FLY-MAAC (1-855-359-6222) - Phone 905-632-9808

français 1-855-756-MAAC (1-855-756-6222) - Fax 905-632-3304

office@maac.ca - maac.ca

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

President	Peter Schaffer	president@maac.ca
Vice President	Frank Klenk	zd-m@maac.ca
Executive	Jean Paul Le Guilcher	zd-i@maac.ca
	Cato Hansen	zd-b@maac.ca
	John Deadman	zd-h@maac.ca
Secretary/Treasurer	Linda Patrick	sec-treas@maac.ca
Bilingual Reception and Membership	Rivka Neal	office@maac.ca

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

Roger Ganley #6426
Leduc, AB
780-986-9230 zd-a@maac.ca

Atlantic (B)

Cato Hansen 61451 L
Kingston, NB zd-b@maac.ca

British Columbia Interior / Yukon (C)

Roland Worsfold 50286L
Kamloops, BC
250-374-4405 zd-c@maac.ca

Southwest British Columbia (H)

John Deadman 26518
604-354-2736 zd-h@maac.ca

Manitoba - Northwestern Ontario (D)

Randy Hepner - 73393
Stonewall, MB zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E)

Roy Rymer 61172L
St Catharines, ON
905-685-1170 zd-e@maac.ca

Northern Ontario (F)

Kevin McGrath 6401L
Sault Ste. Marie, ON
705-759-1670 zd-f@maac.ca

Ottawa Valley (G)

Mike Anderson 17752
Kemptville ON
613-407-5914 zd-g@maac.ca

Québec (I)

Jean Paul Le Guilcher 17859
Baie Comeau, QC
418-296-8791 zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J)

Steve Woloz 7877L
Cote St. Luc, QC
514-944-8241 zd-j@maac.ca

Saskatchewan (K)

Grant Robinson 26561
Churchbridge SK
306-399-0125 zd-k@maac.ca

South East Ontario (L)

Adam Maas 91845
Toronto, ON
416-452-0077 zd-l@maac.ca

South West Ontario (M)

Frank Klenk 32001L
Tillsonburg, ON
519-550-7955 zd-m@maac.ca

ADVISORY GROUPS (BOARD APPOINTED) AWARDS

Rodger Williams 9587L
rawilliams@videotron.ca

COMMUNICATIONS

Geoff Strotmann 30746
gstrotmann@jcis.ca

CONSTITUTION

Keith Bennett 4623
Squamish BC
604-932-4614
keithb@telus.net

INSURANCE

Tony Eberts 79936
Tobiano, BC
tony.eberts@hotmail.ca

SAFETY

Dave Cummings 77015
Burlington, ON
905-335-6478
davecummings9@gmail.com

TRANSPORT CANADA

Mark Winstanley 9587L
rusty505050@gmail.com

APPOINTMENTS (BOARD APPOINTED)

ACC DELEGATE

Frank Klenk 32001
Tillsonberg, ON
519-550-7955
zd-m@maac.ca

Chair of Committees

Frank Klenk 32001
Tillsonberg, ON
519-550-7955
zd-m@maac.ca

CIAM DELEGATE

Harry Ells 21034L
Cobourg, ON
905-342-2128
harryells@gmail.com

STANDING COMMITTEES

(Open to all members,
max 2 per zone)

ARCHIVES

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

CONTROL LINE

Paul Gibeault 8478L CD
23 South Park Dr.
Leduc, AB T9E 4W9
780-716 2950
pgibeault@shaw.ca

CONTROL LINE AEROBATICS

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

FIRST PERSON VIEW

Ignacio Romero 94299
604-813-3150
info@kwadrsrus.com

FLIGHT TRAINING

Todd Davis 26986
Kelowna, BC
778-436-9821
toddapril@shaw.ca

FLYING FIELDS

Steve Woloz 7877L
Cote St. Luc QC
514 944 2437
stevewoloz@bell.net

FREE FLIGHT INDOOR

Dmytro Silin 86654
343-777-1303
dmytro.silin@gmail.com

SAM / FREE FLIGHT

David Loveday 7073
Lachine, QC
514-634-6006
freeflightguys@yahoo.ca

MULTI-ROTOR

Jean Guy Ouellet 89520
514-705-9826
Deltastigma@videotron.ca

NOISE

Terry Smerdon 23540L
New Liskeard ON
705-647-6225
smerdon@ntl.sympatico.ca

PUBLIC RELATIONS

Roy Rymer 61172L
St Catharines, ON
905-685-1170 zd-e@maac.ca

R/C COMBAT

Bruce Gillespie 75738
Toronto, ON
416-741-4385
peterredtail@yahoo.ca

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Nigel Chippendale 3778
613-747-9628
nchippin@gmail.com

R/C FLOAT PLANES

Peter Graham 80605
905-937-5577
pgraham7@cocego.ca

R/C HELICOPTER

Vacant

R/C INDOOR

Jason Uberig 32586
London, ON
519-472-7305
jason@uberig.ca

R/C JET

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

R/C LARGE MODEL

Michael Anderson 17752
Kemptville ON KoG 1J0
613-407-5914
mike.anderson.ca@outlook.com

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells 21034L
Cobourg, ON
905-342-2128
harryells@gmail.com

R/C PYLON

Roy Andrassy 10064-L
240 Sandpiper Circle NW
Calgary, Alberta T3K 3T9
403-805-9520
royandrassy@shaw.ca

R/C SAILPLANE

Fabien Gagné 87950
2045 Notre-Dame
Saint-Rémi, QC J0L 2L0
450-454-3875
Fabien.Gagne@gmail.com

R/C SCALE

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

R/C SCALE AEROBATICS

Lee Prevost 9551
67 Cranbrook Cr
Sudbury ON P3E 2N4
705-522-3550
leeprevost97@yahoo.ca

RADIO SPECTRUM

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

SPACE MODELLING

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

SURFACE VEHICLE

Vacant

WEBSITE

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

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications

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

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

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at 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



MARCH-APRIL 2021 - VOL. 52 NO.2

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Comité de la sécurité	6
Groupe consultatif, Transports Canada	8
Chronique de l'éditeur	9
Letters to the Editor	10
Modelin' Planes	11
Alberta (A)	12
Atlantique (B)	14
C-B Intérieure et Yukon (C)	16
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	18
Manitoba (D)	20
Milieu (E)	22
Vallée de l'Outaouais (G)	23
Québec (I)	24
Saint-Laurent (J)	26
Saskatchewan (K)	28
Sud Est de l'Ontario (L)	30
Sud Ouest de l'Ontario (M)	32
Four Star Forty Modifications	39
Pour mon père	40
Laird-Turner RT-14 'Pesco Special'	42
L'Adventure	46
CNC Cloud Tramp	50
Model Aircraft Engines	54
Little Sniffer	56
Aeromura	57
Groupe consultatif de la remise de prix	58
Relations Publiques	59
Spectre radio	60
Vol circulaire	62
Vol circulaire acrobatique	64
SAM/Vol libre extérieur	66
Maquettes électriques RC	68
Jets RC	70
Acrobatie de précision RC	72
Pylône RC	74
Maquette RC	76
Magasins de passe-temps au Canada	78
Trading Post	79
Évènements à venir	80

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Safety Advisory Group	6
Editor's column	7
Transport Canada Advisory Group	8
Letters to the Editor	10
Modelin' Planes	11
Alberta (A)	13
Atlantic (B)	15
British Columbia Interior – Yukon (c)	17
South West British Columbia (H)	19
Manitoba (D)	21
Middle (E)	22
Ottawa Valley (G)	23
Québec (I)	25
St. Lawrence (J)	27
Saskatchewan (K)	29
South-east Ontario (L)	31
South-west Ontario (M)	33
Four Star Forty Modifications	39
From Father to Son	40
Laird-Turner RT-14 'Pesco Special'	42
Adventure	47
CNC Cloud Tramp	50
Model Aircraft Engines	54
Little Sniffer	56
Aeromura	57
Award Advisory Group	58
Public Relations	59
Radio Spectrum	61
Control Line	63
Control Line Precision Aerobatics	65
SAM / Free Flight	67
R/C Electric	69
R/C Jets	71
R/C Precision Aerobatics	73
R/C Pylon	75
RC Scale	77
Hobbyshops Canada	78
Trading Post	79
Coming Events	80



Jean-Philippe Morin shares the story behind his unique scale Beaver model on page 47.

Jean-Philippe Morin partage l'histoire de sa copie volante unique d'un Beaver en page 46

CHRONIQUE DU PRÉSIDENT



Peter Schaffer - 44429

Président

807.468.7507 | president@maac.ca

Une chanson de l'artiste canadienne Joni Mitchell s'appelle Big Yellow Taxi. Elle y chante « You don't know what you got 'til it's gone » (traduction libre : On ne sait véritablement ce qu'on a jusqu'à ce que ce soit parti.)

Le thème est aussi vieux que l'humanité elle-même et il demeure tout autant d'actualité. On tient pour acquis cette vie et on ne porte pas attention à ce qui se passe autour de soi.

Cette dernière année, les occasions ont été nombreuses de véritablement apprécier et de reconnaître les personnes et les activités quotidiennes qu'on prenait pour acquises et qui, pour l'instant, demeurent hors de portée. Voici quelques contextes qui me font sourire lorsque je me perds dans d'heureux souvenirs.

LE CERCLE DE FEU

Quelques-unes des meilleures idées sont conçues lorsqu'on est assis autour d'un feu pendant la soirée suivant un Fun-fly. Il est intéressant de noter à quel point les concepts sont mûris à mesure que progresse la soirée. Il s'agit alors de temps de qualité, loin du stress et des imprévus de la vie quotidienne. C'est le moment au cours duquel nous parlons – et rendons hommage – des personnes qui ne sont plus parmi nous. C'est le moment où nous rions des mésaventures du vol télécommandé. C'est le moment de mieux nous connaître. C'est aussi le moment de contempler quels amusants concours nous pourrions organiser (exemple : des dune buggies télécommandés qui sautent par-dessus ou au-dessus du feu).

Nous consommons alors de la nourriture afin d'alimenter notre cerveau (fromage, croustilles, maïs soufflé, cacahuètes en écale) en sirotant une consommation possiblement brassée dans les hautes terres du Manitoba.

On met à l'essai les bâtonnets très high tech pour les gaimaues. On songe à des

problèmes mathématiques : théorèmes, physique appliquée.

On imagine des designs de rampes et on en débat. Les grands esprits ne sont pas toujours sur la même longueur d'onde.

Quelques bûches et restants de bois sont ajoutés au feu. On recule les chaises. On recalcule la nouvelle hauteur des flammes, les thermiques que créent les flammes, l'air raréfié que brûle le feu, l'inflammabilité du dune buggy mentionné précédemment, son temps de « vol » et la vitesse à laquelle ses composantes fondraient.

Certains utilisent une application de portable afin d'identifier les planètes et les étoiles de la galaxie. On jase astronomie. Les sujets varient aisément.

Les pilotes ne sont ni ennuyants ni mûs par une pensée à dimension unique. Le meilleur club de nuit devient subitement médiocre comparé à l'excitation que l'on retrouve autour du cercle de feu.

JAMAIS SEUL OU PORTÉ À L'ENNUI

La solitude, ce n'est pas un mot qu'on associe aux aéromodélistes actifs.

Ils ne sont pas des personnes qui ont l'habitude de s'asseoir à côté du téléphone en attendant que des spécialistes du télémarketing les appellent. Ils ne passent pas leurs journées assis sur des chaises dans une section non éclairée et artificiellement éclairée d'un centre commercial. La vie, c'est plus que ça, raisonnent-ils.

Les aéromodélistes sont très connectés; ils rencontrent sans cesse de nouvelles personnes et forgent de nouvelles amitiés et de nouveaux rapports avec autrui. Le calendrier d'un tel individu est habituellement rempli, plusieurs mois à l'avance.

Il y a une énorme différence entre être seul et la solitude. À certains moments, le modéliste choisit de se retrouver seul afin de se concentrer sur son travail à l'établi. S'il a besoin de conseil ou d'aide, ses amis ne se trouvent qu'à un coup de fil.

La construction et les séances de vol, ce sont des moments de concentration, de méditation et une exploration du nirvana spirituel. Les modélistes sont des créatures de meute qui aiment se rassembler. Leurs

aptitudes cognitives fonctionnent à un niveau supérieur que celles des personnes qui passent leurs journées sur le divan. De plus, les aéromodélistes affichent un taux plus bas de probabilité de démence précoce.

Les passionnés d'aviation constituent une donnée démographique et une tribu bien particulière. Ils sont curieux et s'impliquent à fond dans la vie. Ils sont toujours prêts à élargir leurs horizons. Ils osent imaginer et entretenir l'espoir quant à l'avenir. Pour eux, la vie et le quotidien constituent toujours une occasion spéciale. Ce qui rend notre passe-temps vraiment spécial, c'est la rencontre de personnes exceptionnelles, le temps passé avec elles ainsi que le partage des succès et des échecs.

Chaque jour qui offre une composante d'aéromodélisme, c'est une occasion spéciale. Il peut s'agir tout bonnement de consulter les pages d'une revue de modélisme, de naviguer en ligne, voire de coller ne serait-ce qu'une seule pièce de balsa à une maquette en construction ou en reconstruction.

Les véritables occasions spéciales se produisent lorsque nous sommes en contact direct avec nos collègues pilotes. Nous nous rencontrons pour le café matinal hebdomadaire, moment au cours duquel nous échangeons des histoires, des conseils et des pièces de maquette. Nous pourrions aussi rendre visite à un collègue de zone à des centaines de kilomètres de chez nous, histoire de voir ses projets. On pourrait aussi se rassembler dans un gymnase d'école afin de faire voler nos maquettes de vol intérieur, l'hiver. On pourrait aussi se rassembler sur une route de glace ou sur un lac pour s'adonner à une séance de vol sur skis. Il se pourrait aussi que nous nous rassemblions à un terrain de vol dans une région isolée en milieu rural, à quelque part au Canada. Naturellement, les meilleurs terrains de vol sont celui du club dont nous sommes membres.

À quoi pensez-vous lorsque vous vous replongez dans vos souvenirs? ✈

PRESIDENT'S MESSAGE



Peter Schaffer - 44429

President

807.468.7507 | president@maac.ca

There is a song by Joni Mitchell, titled Big Yellow Taxi based on the theme of 'You don't know what you got 'til it's gone.'

The theme is as old as human history and is timelessly relevant. It's about taking life for granted and failing to pay attention to what is happening around you.

This past year has provided many opportunities for one to really appreciate and recognize the people and daily activities that we took for granted and are now just beyond our reach. Here are a few things that cause me to smile, as I travel down memory lane.

THE FIRE RING

Some of the very best ideas are developed when sitting around an evening fire at a Fun Fly. It is interesting how the concepts are refined as the evening progresses. This is quality time away from the stress and mundane happenings of everyday life. It is the time to talk about and honour the folks who are no longer with us. It is the time to laugh about flight misadventures. It is the time to get to know each other better. It is the time to contemplate new fun competitions, for instance, jumping RC dune buggies over/through the fire.

Brain food in the form of cheese, chips, popcorn, peanuts in the shell are consumed, while sipping a fine libation, which was hand-crafted in the highlands of Manitoba.

The latest in hi-tech automated marshmallow sticks are tested. Skill sets in mathematics; quantum theorem and applied physics are brought to bear to the

challenge at hand.

Different ramp designs are mulled over. The pros and cons of various designs are debated. Great minds do not always think alike.

A few more pallets are added to the fire. The chairs are moved back. The calculations are reworked to consider the new height of the flames, the thermals created by the flames, the thinner air in the fire, the flammability of the buggy, the time in flight and the rate at which the various compounds would heat up.

Cell phone apps are used to identify planets and stars in the galaxy. Astronomy is discussed. The topics transition easily and effortlessly from one subject to another.

Pilots are not boring or one-dimensional. The best night club is just mediocre compared to the excitement found at the fire ring.

NEVER LONELY OR BORED

Loneliness is not a word associated with active aeromodelers. They are not individuals who sit beside the phone waiting for the telemarketers to call to have contact with others. Nor do they live out their days sitting on hard chairs, in a windowless area, flooded by dull artificial light in the concourse of a shopping mall, probably wondering if that is all there is in life.

Aeromodelers are very connected; they are constantly meeting new people and forming new friendships and relationships. The aeromodeler's calendar is full, months in advance of the current date.

There is a big difference between alone and loneliness. There are times that the builder chooses to be alone and focused on the job at hand on the workbench. Willing advice and help are just a phone call away.

Building and flying are moments of

concentration, meditation and a journey into self-contained spiritual nirvana. Aeromodelers are really pack animals that like to flock together. Their cognitive abilities function at a much higher level than those who sit on a couch all day. Furthermore, aeromodelers have a much lower risk of early onset of dementia.

Aviation hobbyists are a demographic and tribe of their own. They are curious and engaged in life. They are always ready to expand their horizons. They dare to imagine and have lots of hope and confidence in the future. For them, life and every day, is a special occasion. It's the outstanding people that you get to meet, make friends with, share your time with, and share your success and failures with that really make our hobby special.

Every day that has an aero modeling component in it is a special occasion. It could be as basic as flipping through a flying magazine, surfing the net, or even gluing just one piece of balsa to an aircraft under construction or reconstruction.

The real special occasions happen when we are in direct contact with our fellow R/C pilots. We could be meeting at a weekly morning coffee, were stories, advice and parts are exchanged. We could be visiting a fellow zone member's home hundreds of kilometers away just to see what the neighbours are up to. We could be gathered in a school gym to fly our indoor stuff during the winter. We could be meeting up on an ice road or a snow-packed lake for a day of winter ski flying. We might be meeting at a remote airfield that is located in the real rural Canada. Naturally, the best airfield belongs to the club we are proudly a member of.

What do you think about when you travel down memory lane? ✨



Join Because You Want To!

Over 11,000 Members, Over 800 Events,
Nearly 400 Clubs

Transport Canada, NAV Canada and
Industry Canada Representation



Existing Members Renew here:

<https://secure.maac.ca/members/en?msg=renew>

SAFETY ADVISORY GROUP

Dave Cummings - 77015

Committee Chair

905-335-6478 | davecummings9@gmail.com

MYTHS AND MISINFORMATION

Myths and misinformation about the hobby and MAAC have been circulating forever. Before the current social media era, rumours traveled between members at the field, club meetings, newsletters, and were even published in magazines. In the social media age, speed and distance of their spread has grown exponentially.

The topics covered in this misinformation are all-encompassing, covering everything from rules, safety, rumours, all the way through to which suppliers may be in business or going out of business. The common thread to all of these is that they are generally untrue... although some may have had a grain of truth at their core at one time.

YOU DON'T NEED TO FLY ONLY AT MAAC CLUB FIELDS

A common myth that has been around forever, and is widely circulated, is that MAAC members can only fly at club fields and are not covered by insurance flying at a non-sanctioned location. This is false. With

the implementation of the new Transport Canada rules in 2019, this myth has been embellished to add that an RPAS licence is required to fly at any location other than MAAC club fields. This is also not true.

There is a large number of MAAC members who either do not belong to a club or have no local club. These members have to find their own place to fly, but there is no requirement for them to fly at a MAAC field. All MAAC members can fly at non-club fields and are still covered under the Transport Canada Exemption; they are also insured under MAAC's policy as long as they fly according to the Safety Code. This means having permission from the landowner, not flying over people and property, being in appropriate airspace, and following any municipal or other laws about flying models.

As an individual member flying, it is up to you to ensure that you are in compliance with the Safety Code, including checking for airspace concerns. Obviously, it is easier to fly at a club site as the club executive will have done all of the work for you as part of obtaining a sanction for the field.

FAA RULES DON'T APPLY IN CANADA

Another common myth is that somehow, FAA and AMA rules apply in Canada. This is

not the case. American rules do not apply in Canada. Flying as a MAAC member and Canadian resident in Canada, you are governed by Transport Canada and MAAC rules.

At a recent club meeting, a question was asked about what effect the new FAA rules requiring all models to have a beacon broadcasting location and identifications would have. The answer, of course, is absolutely nothing. FAA rules do not apply in Canada.

Now, if you chose to fly in the U.S., you will have to follow their rules, including having an FAA number and appropriate equipment.

As a promoter of pattern and contest organizer, I regularly send out sequences and rules to interested clubs and other members to encourage participation. After each mail-out I can almost guarantee that I will get at least one response that what I sent was wrong as they found the "correct" rules on the AMA or NSRCA website. Again, in Canada MAAC rules apply.

What is the best way to avoid myths and misinformation about MAAC? Check the MAAC website or contact your Zone Director. ✈

COMITÉ DE LA SÉCURITÉ

Dave Cummings - 77015

Chef de Comité

905-335-6478 | davecummings9@gmail.com

MYTHES ET DÉSINFORMATION

Les mythes et la désinformation relativement à notre passe-temps et au MAAC circulent depuis toujours. Avant même l'avènement de l'ère des médias sociaux, les rumeurs couraient entre les membres au terrain de vol, lors des réunions de club, dans les bulletins et même dans les pages de revues. À l'époque des médias sociaux, la vitesse et la distance qu'ils parcourent a augmenté de façon exponentielle.

Les sujets traités au sein de cette désinformation ratissaient large : règlements, sécurité, rumeurs et même

à savoir si tel ou tel fabricant cessait ses activités. Le filon commun, c'est que ces cancons sont généralement faux... même si certains comportaient un grain de vérité au départ.

VOUS N'ÊTES PAS LIMITÉ À DES VOLS AU TERRAIN

Mythe commun qui est véhiculé depuis toujours et qui continue de circuler : les membres du MAAC ne peuvent faire voler leurs maquettes qu'à des terrains de vol et que leurs activités ne sont pas assurées s'ils font évoluer leurs appareils en un lieu non approuvé (les anglophones disent « sanctioned ») par le MAAC. C'est faux. Suite à la mise en œuvre des nouveaux règlements de Transports Canada en 2019, ce mythe a été bonifié en ajoutant la notion qu'il vous faille un permis de Système

aérien télépiloté (SATP) afin de faire voler votre appareil ailleurs qu'à des terrains de clubs du MAAC. Là aussi, ce n'est pas vrai.

Plusieurs membres du MAAC ne font pas partie d'un club ou encore, n'en ont pas localement. Ces membres doivent trouver leur propre endroit pour faire voler leurs maquettes et sont tout de même protégés par la politique du MAAC, en autant qu'ils observent son Code de sécurité. Cela signifie qu'il leur faut la permission du propriétaire du terrain; qu'ils ne pilotent pas leur maquette au-dessus de personnes et de propriété; qu'ils fassent voler leur aéronef dans l'espace aérien approprié; et qu'ils observent tout loi municipale – ou autre – afférente au pilotage de maquettes.

En votre qualité de membre du MAAC vous livrant à cette activité, il vous

suite à la page 7

incombe de vous assurer que vous observez le Code de sécurité, y compris la vérification de l'espace aérien à l'intérieur duquel vous comptez faire évoluer votre maquette. Évidemment, il est plus facile de piloter son engin à un emplacement de club puisque son exécutif aura effectué tout ce travail de vérification parce qu'il voulait faire approuver le terrain de vol.

LES RÈGLEMENTS DE LA FAA NE S'APPLIQUENT PAS AU CANADA

Autre mythe commun : les règlements de la FAA et de l'AMA s'appliquent au Canada. Ce n'est pas le cas. Les règlements américains ne s'appliquent pas au Canada. Lorsque vous pilotez une maquette en votre qualité de membre du MAAC au Canada et que vous en êtes un résident, les règlements de Transports Canada et du MAAC régissent vos activités.

Lors d'une récente réunion de club, quelqu'un a demandé quel effet auraient nouveaux les règlements de la FAA, ceux qui exigent que toutes les maquettes soient dotées d'un émetteur qui indique l'emplacement et qui identifie la maquette. Bien sûr, la réponse, c'est : absolument rien. Les règlements de la FAA ne s'appliquent pas au Canada.

Maintenant, si vous élevez de faire évoluer votre ou vos maquette(s) aux États-Unis, vous devrez observer leurs règlements, y compris d'avoir un numéro de la FAA et l'équipement approprié.

En ma qualité de promoteur de la voltige et d'organisateur de concours, j'envoie régulièrement des séquences et des règlements aux clubs intéressés et à d'autres membres afin d'encourager la participation. Après chaque envoi groupé par courriel, je peux pratiquement vous garantir que je recevrai au moins une rétroaction dans laquelle quelqu'un me dit que ce que j'ai envoyé est erroné puisque la personne en question a déniché le règlement « correct » sur le site Web de l'AMA ou de la NSRCA. Une fois de plus, les règlements canadiens (du MAAC) s'appliquent.

Quelle est la meilleure façon d'éviter les mythes et la désinformation au sujet du MAAC? Consultez son site Web ou communiquez avec votre directeur de zone. ✈

EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Editor
403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

Things are starting to come around.

I've written regularly about wanting to change what Model Aviation Canada brings to the members, and finally, we're starting to gain some ground towards that goal. The last few issues have brought a variety of stories to the pages, looking at the people and planes of our hobby. And it is being noticed.

You'll see there is a 'Letters to the Editor' section on the next page. In the past, the letters I've received have been not only few and far between, but also not really meant to be published. While these letters may not have been intended to be published, I think they are worth sharing. After all, MAC Mag's purpose is to share the hobby amongst ourselves.

TECHNOLOGY

This issue touches on using new or unconventional technologies in the hobby. Neither story is a step-by-step manual, but both are there to whet the appetite of the reader. We can certainly look at deeper dives into the technology but learning as you go -- and learning your specific equipment -- is probably what most of us will want to do.

That said, we want to see more stories of using this technology and what it brings to our hobby. If you're using some new tech in interesting ways, we'd love to hear about it.

CANADIAN MANUFACTURERS

I've recently been hearing about more and more Canadian hobby manufacturers. Companies that are either making kits for people to build or are building/distributing hard to find modelling accessories.

We'd love to shine a spotlight on the Canadian companies out there, so everyone knows how they can support local companies and keep the hobby healthy in Canada.

So, if you're a manufacturer or specialty distributor in Canada, reach out to us so we can work on putting together a profile for the magazine. If you know of someone who may not have seen this column, please pass on the message!

PHOTOS

We're using photos larger, better, and more often than before, and it is one of the things that is making a difference.

We still sometimes get photos that aren't quite good enough for use in print. To help you out, here are a few tips that will help you get better pictures for both the magazine and yourself.

Resolution: Please send us the highest resolution image file you can. This will mean that even a .jpg file will be large, and you may only be able to send one or two pictures with each e-mail.

That's O.K.; if I have the resolution, it gives us more options to use the picture! (our cover photos are nearly 3000 pixels wide by 3600 pixels tall).

Leave Some Room: It is beyond frustrating to have a gorgeous photo of a stunning model, only to have half of a wheel or a wingtip or prop cut off by the edge of the frame. When you're composing your photo, please leave some room around the subject. That also helps us fit the photo into a page design with more options. We often will put headlines over 'lead' photos, and we need room for that. If you think it is a potential cover photo, we need room for the masthead and address box!

Give us a Variety: It might be obvious, but generally speaking, the more selection we have, the more we can do with it. I'm not talking about sending in three versions of each angle but sending me as many different images you can. Every detail shot you can think of, pictures of steps along the way... as many different things you can think of.

Tell us what they are: a couple of times, I've put together a story and skipped over what is an important photo because it wasn't obvious by looking at it. Please send complete, but concise, captions for each image sent. Use the file name as a reference and include the captions in your submitted text. Make sure enough information is included. You probably don't need all five Ws (Who [full names], What, When, Where, Why), but it certainly doesn't hurt!

Permission and Credit: If you're submitting someone else's photos, please make sure you ask them for their permission, and include the name they want used for the photo credit! ✈

TRANSPORT CANADA ADVISORY GROUP

Mark Winstanley - 9587L

Committee Chair

rusty505050@gmail.com

COMMON QUESTIONS

The Transport Canada Advisory Group gets questions from members, and non-members, regarding the TC exemption and how it applies to them. The following are a couple of the common questions:

Q: "I know our MAAC Club has an exemption for not requiring a TC Pilot's Certificate and registering our planes/drones, as long as we comply with the MAAC rules and are a paid-up member of our club.

"Are we also exempt from height, distance from buildings and people, rules?"

"Particularly with respect to height, some of our guys can fly gliders well over 122m. Would they legally be exempt?"

"What I am getting at is, is it a "carte blanche" exemption or are there specific limited items, in the MAAC agreement."

A: Under the exemption granted to MAAC by Transport Canada, members are exempt from all of the Part IX regulations (of the Canadian Air Regulations, CARs) provided that we are following the MAAC Safety Code and the terms of the Exemption.

Under the MAAC Safety Code, flying is not allowed over people, vehicles or property or at a location or in a manner that is or is likely to be hazardous to full-scale aircraft.

While there are no blanket altitude restrictions, care must always be taken to ensure that your RPAS will not inadvertently enter controlled airspace. If you intend to fly at altitude, such as with sailplanes, always make sure you know the local airspace. If you will enter controlled airspace, make sure you contact NavCanada before the flight to obtain permission.

Q "I have bought a small drone (under 250 grams) for personal use. I am not a MAAC member but I have taken the TC test and obtained my licence. Where can I fly to get

in some practice with the drone?"

As a TC licensed pilot, you must comply with CARs Part IX in its entirety. This means that flying over people and property is not allowed. If you decide to fly in a city park you must first obtain permission from the city which may impose their own set of rules before allowing any operation.

Your best option is to operate over private land, but you must obtain permission before starting. Finding a local model club might be an option but again, permission or membership might be required before you fly. Joining MAAC would enable you to fly under the TC exemption, provided you comply with MAAC's Safety Code.

Brush up your safety rules

As the flying season is now upon us, please make sure you refamiliarise yourself with the latest Safety Code as it applies to the type of RPAS you are flying. Check the MAAC website for the latest versions. Make sure that you have identification somewhere on the model and above all, fly safely. ✈

GROUPE CONSULTATIF, TRANSPORTS CANADA

Mark Winstanley - 9587L

Chef de Comité

rusty505050@gmail.com

QUESTIONS FRÉQUEMMENT POSÉES

Le Groupe consultatif de Transports Canada reçoit souvent des questions en provenance de membres et de non-membres au sujet de l'exemption de TC et comment elle s'applique à eux. Voici des exemples de questions fréquemment posées :

Q: « Je suis au courant que notre club du MAAC jouit d'une exemption qui nous libère de l'exigence d'obtenir un certificat de pilotage et d'immatriculation (chez TC) de nos avions/drones, en autant que nous observions les règlements du MAAC et que nous soyons membres en règle de notre club.

« Sommes-nous aussi exemptés des règlements afférents à l'altitude, à la distance d'immeubles et de personnes?

« En ce qui a trait à l'altitude, quelques-uns de nos membres font voler leur planeur à plus de 122 mètres. Seraient-ils légalement

exemptés?

« Ce à quoi je veux en venir : s'agit-il d'une exemption – 'carte blanche' – ou existe-t-il des points plus précis et plus limités dans l'entente avec le MAAC? »

R : Sous l'égide de l'exemption que Transports Canada a accordée au MAAC, ses membres sont exemptés de toutes les règles de la Partie IX (du Règlement canadien de l'aviation, le RAC), en autant qu'ils observent le Code de sécurité de leur organisme ainsi que les termes de l'exemption.

En vertu du Code de sécurité du MAAC, on ne peut effectuer un vol au-dessus de personnes, véhicules ou propriété ou en un lieu de manière à ce que l'opération (de la maquette) comporte un risque – ou pourrait comporter un risque – aux opérations d'aéronefs à l'échelle réelle.

Bien qu'il n'existe aucune restriction globale sur l'altitude, vous devez vous assurer que votre Système aérien télépiloté (SATP ou comme l'appellent les anglophones, RPAS) n'entre pas par inadvertance dans l'espace aérien contrôlé.

Si vous avez l'intention de faire évoluer votre maquette en altitude – les planeurs, par exemple – assurez-vous de connaître votre espace aérien local. Si vous entrez dans un tel espace aérien contrôlé, assurez-vous de communiquer avec NavCanada avant d'en obtenir la permission.

Q : « J'ai acheté un petit drone (sous la barre des 250 grammes) pour mon usage personnel. Je ne suis pas membre du MAAC mais j'ai écrit le test de Transports Canada et j'ai obtenu mon permis. Où puis-je voler afin de pratiquer mon pilotage? »

R : En votre qualité de pilote agréé (aux yeux de TC), vous devez observer l'entièreté de la Partie IX du RAC. Ceci signifie que vous ne pouvez voler au-dessus de personnes et d'une propriété. Si vous décidez de voler dans un parc citadin, vous devrez en obtenir l'autorisation au préalable de la ville, celle-ci pouvant très bien avoir imposé ses propres règlements avant que vous ne puissiez entrer en action.

Votre meilleure option, c'est de faire évoluer votre appareil au-dessus d'un

suite à la page 9

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5698 | Editor@ModelAviation.ca

Les choses commencent à évoluer.

J'ai souvent écrit au sujet des changements que je voulais apporter à Model Aviation Canada, histoire que la revue offre autre chose aux membres et finalement, on gagne du terrain sur ce plan. Les quelques derniers numéros ont offert des reportages variés, des profils sur les modélistes et les avions au sein de notre passe-temps. Plusieurs ont remarqué ce virage.

Vous constaterez qu'on retrouve une section du « Courrier à l'éditeur » sur la page suivante. Par le passé, les lettres que je recevais étaient non seulement rares mais n'étaient pas destinées à être publiées. Bien que les lettres que vous lirez n'étaient pas plus destinées à être publiées, je crois qu'il vaut la peine de les partager. Après tout, l'objectif du MAAC, c'est de partager notre passe-temps.

TECHNOLOGIE

Ce numéro de la revue s'attarde à l'utilisation de la technologie – nouvelle ou non conventionnelle – au sein de notre passe-temps. Aucun de ces reportages ne se veut un manuel, étape par étape, mais les deux vous sont présentés afin de piquer votre curiosité, vous les lecteurs. Nous pouvons certainement jeter un coup d'œil plus profondément en ce domaine mais la plupart d'entre vous voudrez sans doute apprendre en cours de route, notamment en utilisant votre propre équipement.

Cela dit, nous voulons recevoir davantage de reportages sur l'utilisation de la technologie et ce que cela apporte au passe-temps. Si vous vous en servez de façons aussi inusitées qu'intéressantes, nous aimerions bien en entendre parler.

FABRICANTS CANADIENS

J'ai récemment entendu parler de plus en plus de fabricants canadiens au sein de notre passe-temps. Ce sont des entreprises qui fabriquent des kits ou qui construisent/distribuent des accessoires qui sont difficiles à trouver.

Nous aimerions bien faire briller de tous leurs feux les entreprises canadiennes de

sorte à ce que tout le monde sache comment appuyer ces compagnies locales et d'assurer la bonne santé de notre passe-temps au Canada.

Alors, si vous êtes un fabricant ou un distributeur spécialisé ici au Canada, faites-nous signe de sorte à ce que nous puissions travailler sur un profil dans les pages de la revue. Si vous connaissez quelqu'un qui n'aurait pas lu cette chronique, veuillez leur transmettre le message!

PHOTOS

Nous utilisons des photos qui sont de plus en plus grosses, meilleures et – maintenant plus souvent – celles-ci « font la différence ».

Nous recevons encore parfois des photos qui ne conviennent pas encore aux fins de publication. Afin de vous donner un coup de main, voici quelques conseils qui vous aideront à obtenir de meilleures photos, tant pour la revue qu'à titre personnel.

Résolution : S.V.P., envoyez-nous un fichier photo en la plus haute résolution possible. Ceci signifiera que même un fichier .jpg sera gros et que vous pourriez devoir envoyer une seule photo à la fois. Ça me convient; si je dispose de la bonne résolution, cela offre davantage d'options pour utiliser la photo! (celles servant à la page couverture ont presque 3 000 pixels en largeur par 3 600 en hauteur).

Donnez-nous une marge de manœuvre : Il est très frustrant de recevoir une photo d'une superbe maquette mais dont la moitié d'une roue, d'un saumon d'aile ou de l'hélice a été coupée, par mauvais cadrage de la photo. Lorsque vous composez la vôtre, gardez de l'espace autour de votre sujet. Cela nous aide aussi à insérer la photo dans un design de page et cela nous offre des options. Souvent, nous allons placer un titre sur la photo « principale »... et nous avons besoin d'espace (autour du sujet) pour ce faire. Si vous pensez que votre photo serait une bonne candidate pour la page couverture, nous aurons besoin d'espace pour insérer l'en-tête et la boîte servant à coller l'adresse!

Offrez de la variété : Cela peut sembler évident mais généralement parlant, le plus de sélection nous recevons, le plus de dispositions nous pouvons faire. Je ne vous parle pas de recevoir trois versions du même angle mais plutôt de m'envoyer le plus

d'images différentes que possible. Chaque cliché montrant du détail auquel vous songez... et d'autant de caractéristiques différentes.

Dites-nous de quoi il s'agit : il m'est parfois arrivé d'assembler un reportage et d'avoir été obligé de laisser tomber une photo parce qu'on ne saisissait pas spontanément ce qu'elle tentait d'illustrer. Envoyez aussi une vignette (les explications qui apparaîtront sous les photos) précises pour chacune des photos soumises. À titre de référence, utilisez le nom du fichier et incluez la vignette afférente dans le texte que vous soumettez. Assurez-vous d'offrir suffisamment d'information. Vous n'aurez probablement pas besoin de me fournir les cinq « W » du journalisme (Who.. qui (nom au complet, S.V.P.), What (quoi), When (quand), Where (où) et Why (pourquoi)) mais cela ne nuirait pas!

Permission et crédit photo : Si vous soumettez les photos de quelqu'un d'autre, assurez-vous de leur demander l'autorisation de les utiliser et incluez le nom qu'ils veulent que vous utilisiez en guise de crédit photo! ✈

Transports Canada *suite de la page 8*

terrain privé mais vous devrez obtenir la permission du/de la propriétaire au préalable. Autre option : vous pourriez trouver un club de maquettes mais une fois de plus, vous devrez obtenir la permission ou devenir membre avant de piloter votre drone. Si vous devenez membre du MAAC, vous pourriez alors voler sous l'égide de l'exemption de Transports Canada, en autant que vous observiez le Code de sécurité de Transports Canada.

Examiner les règlements de sécurité
Puisque la saison de vol est revenue, assurez-vous de vous familiariser une fois de plus avec la plus récente version du Code de sécurité puisqu'il s'applique au type de SATP que vous pilotez. Consultez le site Web du MAAC afin de lire la version la plus à jour. Assurez-vous aussi d'afficher une identification à quelque part sur votre maquette. Avant toute chose, pilotez en toute sécurité. ✈

LETTERS TO THE EDITOR



Bonjour

Je lis la revue MAAC et à chaque édition je suis étonné de la qualité de la traduction faite par M. Jacques des Becquets.

Je ne suis pas bilingue mais grâce à la revue que je lis en anglais (parfois je bascule en français pour des passages plus difficiles) j'apprend l'anglais écrit.

La traduction est d'une très grande intelligence

Pierre Lacharité - 85673
CARC Trois-Rivières

Hello

I read the MAAC magazine and with each edition I am amazed at the quality of the translation made by Mr. Jacques des Becquets.

I am not bilingual but thanks to the magazine I read in English (sometimes I switch to French for more difficult passages) I am learning written English.

The translation is very intelligent

Pierre Lacharité - 85673
CARC Trois-Rivières

Dear Editor,

I would like to thank and congratulate Nigel Chippindale on his article "LIPOS: AVOIDING OVER-DISCHARGE" in the May/June 2020 issue. I have just recently returned to the hobby, deciding to change to electric power only moving forward. I had done a lot of research on line on batteries/charging/etc. , most on-line authors speak to you like "this is simple" and like you "already know what the author is talking about". I was totally confused and bamboozled. There was a lot of geek-speak, and acronyms etc.

Nigel's article in MAC was concise, simple to understand..... And I finally understood the concepts. 1S, 2S, 3S all of a sudden made sense!

Congrats to Nigel for making this easy.

Love the magazine..... keep up the good work Keith.

Jeff Fisher
Toronto

Dear Editor,

I have just finished poring through the latest issue - which was excellent by the way. A number of interesting articles - eg 3D printed plane - which went into some detail about a specific project. One in particular caught my eye - the Moustache Beaver build by Peter-John Thompson.

I am about to embark on the same kit and - if he would be willing - I would like to pick his brain on a number of things related to this build before I start, but I don't know how to get hold of him.

Is there any way you could help me get in touch with him?
Thanks,

Dave Chapman (Strathroy Flying Farmers)

Editor's note: I have connected Dave and the author and we will start working to include contact information and bios for our contributors where we can.

Dear Editor,

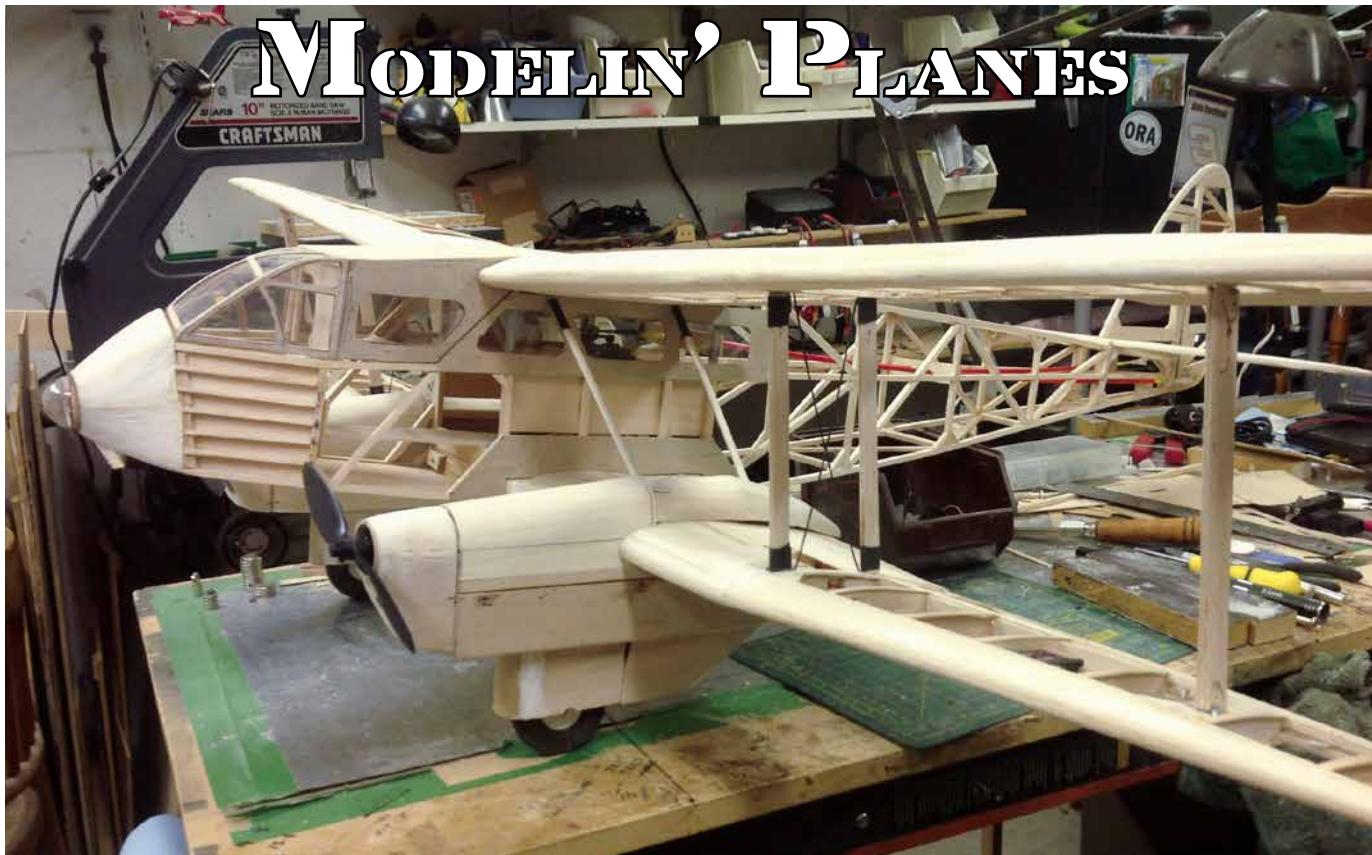
really enjoyed the latest edition of the MAAC magazine! Normally, in years past, I would blow through an edition in short order. No so with the latest effort. Lots of great information that I am still working my way through.

I had one thought after reading a number of articles. I see the author's name but there is no email address to which one could contact the writer. I would have liked to send an email to some of the authors.

Anyways....keep up the great work!

Lyle Jeakins -- SOGGI

MODELIN' PLANES



By Jim Lloyd
Saint John Model Flying Club

Covid down time is great for modelers with a project or two to get done. As an example, here is my Rapide in bones. It has a 64" wingspan and is powered by two Quad motors with 8x3.8 props and pulling power from two 3300mah 3c lipo batteries in parallel. It is ready for covering and painting.

Another thing I think is great for us modelers is this old poem by Silas Weatherby from 1933:

A feller isn't thinking mean—modelin' planes.
His thoughts are mostly good and clean, modelin' planes.
He doesn't knock his fellow man or harbor any grudges then, modelin' planes.
A feller's at his finest when he's modelin' planes.
The rich are comrade to the poor, modelin' planes.
All brothers of a common lure, modelin' planes.
The boy, the joy the models bring, can chum with millionaire and king, modelin' planes.
Vain pride is a forgotten thing, modelin' planes.
A feller's glad to be a friend, modelin' planes.
This brotherhood of prop and struts and wings is simply fine, modelin' planes.
Boy's come real close to God's design, modelin' planes.
A feller isn't plotting schemes, modelin' planes.
He's only busy with his dreams, modelin' planes.
His livery is a lacquer pan, his creed—to do the best he can, modelin' planes.



The ubiquitous ¼ scale Piper Cub at the MOFFA July 2020 Float Fly. / L'éternel Piper Cub, cette fois à l'échelle ¼ au rassemblement Float-fly du MOFFA, en juillet 2020.

PHOTO: Annette Saunders



Roger Ganley - 6426

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

En raison de la pandémie de la COVID-19 qui perdure, l'Assemblée générale annuelle de 2021 aura lieu ligne, sur le Web. Elle se déroulera de façon très semblable à celle de 2020, avec quelques modifications.

Nos collègues membres du MAAC qui sont responsables de ces deux A.G.A. méritent nos remerciements et nos félicitations. Comme toute A.G.A., il est non seulement obligatoire mais essentiel que les affaires de l'Association soient traitées de façon à la fois organisée, démocratique et légale, sur le plan juridique. Ces messieurs ont offert de s'occuper de la tâche et l'ont accomplie de façon très ordonnée et professionnelle.

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

La « chronique de l'éditeur » du numéro précédent de Model Aviation Canada (janvier-février 2021) contenait quelques paroles positives au sujet du contenu de la

revue et de la réaction de ses lecteurs. Je suis d'accord avec Keith lorsqu'il déclare qu'il est plus agréable d'ouvrir les pages de la publication, ces jours-ci. On remarque immédiatement cet air de positivisme.

En cette ère de négativisme et d'avenir incertain, ces opinions et gestes empreints de bonnes intentions, voilà qui est bienvenue. On devrait encourager cette tendance et en faire la promotion; nous nous en sentirons tous bien mieux... ainsi que pour l'avenir de notre passe-temps.

L'EXEMPTION DE LA PARTIE IX

Les maquettes aéronautiques conventionnelles sont maintenant définies comme étant des Systèmes aériens télépilotés (SATP ou RPAS, en anglais), et ce, depuis le 1er juin 2019. Tout SATP pesant entre 250 grammes (une demi-livre) et 35 kg (77 livres) sont dorénavant soumis aux paramètres du Règlement de l'aviation canadien (RAC) de Transports Canada. Si vous détenez une adhésion en règle au MAAC et que vous pilotez votre appareil soit à un terrain de vol dûment inscrit auprès du MAAC – soit ailleurs selon de Code de sécurité du MAAC – vous pouvez alors légalement opérer votre SATP sous

l'égide de l'Exemption (dont jouit le MAAC) de la Partie IX (du RAC).

Si vous avez quelque question que ce soit, des commentaires, des inquiétudes ou des idées relativement à cette Exemption, veuillez m'envoyer un courriel. Si je ne peux y répondre, je vous mettrai en contact avec quelqu'un qui possède la réponse.

DIRECTEUR ADJOINT ET ASSISTANTS DE ZONE

Je ne pourrais m'acquitter de mes tâches et responsabilités de directeur de zone sans l'excellente aide et l'encouragement des messieurs qui demeurent à mes côtés. Ensemble, nous veillons aux opérations quotidiennes et au bien-être de la deuxième zone (en nombre de membres) au sein du MAAC.

Merci aux personnes suivantes qui me facilitent la tâche tout simplement parce qu'ils sont là! Il s'agit de mon directeur adjoint Brad Cleland (MAAC 25810) et des assistants directeurs Scott Crosby (MAAC 23964), David Johansen (MAAC 371043) et Gordon Van Tighem (MAAC 3738). ✨



A gorgeous 72-inch span B-25 Mitchell on final approach. The model is powered by 2 OS 555, uses 12 servos, and includes an operating bomb bay. The model can drop four marshmallows, each with four-foot streamers. / Un magnifique B-25 Mitchell en approche. Envergure de 72 pouces, motorisation par le biais de 2 O.S. 55, 12 servos installés et soute à bombes fonctionnelle. Cette maquette peut larguer quatre guimauves enrobées de banderoles de quatre pieds. PHOTO: Mario De Rocco #4254



Roger Ganley - 6426

Zone Director

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

ANNUAL GENERAL MEETING 2021

Due to the ongoing COVID-19 pandemic, the 2021 Annual General Meeting will be held online in a 'web-based' format. It will be conducted very similarly to the way the 2020 AGM was, with some changes.

Our fellow MAAC members who are responsible for both AGMs taking place online are to be thanked and congratulated for their efforts. As with any Annual General Meeting, it is not only mandatory but essential that the business of the Association be conducted in an organized, democratic and legal manner. These fine gentlemen volunteered to take this task on and they have done so in a very orderly and professional manner.

EDITOR'S COLUMN

The Editor's Column of the previous issue

of Model Aviation Canada Jan-Feb 2021 contained some positive words about the content in the magazine and the resulting reaction of the readers. I agree with Keith when he states that it has become somewhat more enjoyable to open up the magazine these days. The feeling and display of positivity is noticeable.

In this current era of some negativity plus an uncertain future, this state of positive opinions and actions is welcome indeed. It should be encouraged and promoted with the end result of us all feeling better about both ourselves and our future in this hobby.

THE PART IX EXEMPTION

Conventional model aircraft are now defined as RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) effective June 1, 2019. Any RPAS weighing from 250 grams (1/2 lb) to 35 kilograms (77 lbs) come under Transport Canada's CARs (Canadian Aviation Regulations). If you hold a valid MAAC membership and fly either at a MAAC registered flying site -- or elsewhere

following MAAC's Safety Code – then, you can legally operate your RPAS under MAAC's Part IX Exemption.

If you have any questions, thoughts, concerns or ideas concerning our Exemption, please e-mail me. If I can't answer your question(s), then I will put you in touch with someone who can.

DEPUTY AND ASSISTANT ZONE DIRECTORS

I would never be able to carry out my duties and responsibilities of your Zone Director without the able and excellent assistance and encouragement from the gentlemen who continue to stand beside me. Together, we work on the day-to-day operations and well-being of the second largest zone in MAAC.

Thank you to the following gentlemen who make this job so much better by simply being there! Deputy Zone Director Brad Cleland (25810), Assistant Zone Directors Scott Crosby (23964), David Johansen (371043) and Gordon Van Tighem (3738). ✈

ATLANTIQUE (B)



Lawrencetown (NS) Slope Fest is another popular event on one of the finest slopes in the Maritimes. This is an annual event that was started by Vic and Mary way back and of course great food and camaraderie are always there. / Le Slope Fest de Lawrencetown (Nouvelle-Écosse) est un autre évènement populaire à l'une des meilleures pentes des Maritimes. C'est un rassemblement annuel qu'avaient lancé Vic et Mary il y a plusieurs années et de fait, on y offre de l'excellente nourriture et l'esprit de camaraderie de toujours.



A great Hobby Show in Saint John's, NL, which sparked great interest from everyone who came out. This is really something to consider when we can start having gatherings again. / Exposition Hobby Show à Saint-Jean (Terre-Neuve-et-Labrador) qui a suscité beaucoup d'intérêt parmi les personnes venues observer le déroulement. À considérer, lorsque nous pourrons une fois de plus organiser des rassemblements.



The Halifax Electric Flyers set-up at the Halifax Common on Canada Day. The Club gets great exposure to the public. A flight demo was put on for all to enjoy. / L'installation du Club Halifax Electric Flyers à la Commune de l'endroit, pendant la fête du Canada. Ce club jouit alors de beaucoup de visibilité auprès du public. Une démonstration de vol télécommandé y a été présentée, au grand plaisir de la foule.



October Fest in Kentville (NS) is always a great gathering of flyers from all the Maritimes. This is a great flying site with lots of space, and nobody can beat the Maritime hospitality! / L'October Fest de Kentville (Nouvelle-Écosse) s'avère toujours un grand rassemblement de modélistes en provenance de partout en Atlantique. C'est un endroit sensationnel qui offre beaucoup d'espace... et personne ne peut surpasser l'hospitalité des Maritimes!



Sitting around the fire is always a great time, particularly with Vic and Mary while camping in their field. It can't get any better than that! / Se réunir autour du feu, c'est toujours très chouette, particulièrement en compagnie de Vic et de Mary lorsqu'on campe à leur terrain. On ne peut faire mieux!



The Fredericton Float Fly in the Mactaquac Provincial Park is always a fun event to attend with super conditions, great camping, and excellent cooperation from the park staff. / Le Float-fly de Fredericton, au parc provincial Mactaquac, est toujours agréable. Les conditions sont superbes, le camping y est sensationnel et le personnel du parc se dévoue toujours.

ATLANTIC (B)



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

A group of SJMFC flyers doing some winter flying off of the Kennebecasis river in 1983. See if you recognize someone. / Un groupe de modélistes du SJMFC s'adonne à une séance de vol hivernal sur la rivière Kennebecasis, en 1983. Reconnaissez-vous quelques visages?

Another report with nothing to report.

Oh well, why don't we have a look back at what we had, and hopefully, will get back sooner or later? Here are some pictures from some recent events around the Zone. I tried to include at least one from each of the zone's four provinces, but failed to get one from P.E.I. Sorry about that, I guess you just have to send me some!

Have a safe and enjoyable day and we hopefully will see you around this summer. ✈



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



A much more recent photo of a group from SJMFC gathered up at Ian's place in Belleisle Bay. / Une photo beaucoup plus récente d'un groupe du Club SJMFC réuni au domicile d'Ian, à Belleisle Bay.

Un autre rapport de zone... sans matière à rapporter.

Eh bien, alors pourquoi pas jeter un coup d'œil à ce qui s'est déroulé en cours d'année... ce qui reviendra, on l'espère? Voici des photos croquées lors de récents événements au sein de la zone. J'ai tenté d'en inclure au moins une de chacune des quatre provinces atlantiques, mais je n'ai pas réussi à obtenir quelque chose en provenance de l'Île-du-Prince-Édouard. J'en suis désolé mais j'imagine que quelqu'un devra m'en envoyer!

Passez une excellente journée en toute sécurité et espérons que nous nous retrouverons cet été. ✈



The Edmundston Fun Fly in the fall is always an event to take in. They probably have the most public attendance and average about 75-100 pilots. / Le Fun-fly d'Edmundston l'automne dernier, c'est toujours un rassemblement agréable. Les organisateurs jouissent probablement du plus grand nombre de spectateurs, en plus d'accueillir entre 75 et 100 pilotes.

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



Roly Worsfold - 50286 L
Directeur de zone
250.374.4405 | zd-c@maac.ca

Récemment, j'ai reçu des courriels de la part d'un membre du MAAC âgé de 12 ans, Shale Davis, qui habite Carcross (Yukon) et qui est membre des Yukon Radio Control Modellers. Voici son histoire :

« Bonjour, monsieur Worsfold,

« Je suis excité de constater votre intérêt envers mes avions. Malheureusement, je ne possède pas de photos de construction de ceux-ci. Cependant, j'en ai des avions terminés en plus de quelques autres du club et de ses membres.

« Mon intérêt à l'endroit des maquettes d'avions télécommandés a débuté il y a environ deux ans, lorsque j'avais 10 ans. J'ai lancé une recherche de différents avions avec mon père et j'ai finalement acheté le Hawk Sky V2 : c'est un beau planeur à hélice propulsive (à l'arrière) avec des saumons d'aile courbés et doté d'un système d'autostabilisation. Je ne connaissais pas le MAAC à l'époque et j'ai décidé d'entreprendre mon premier vol au désert local, une grande dune de sable.

« Je me suis vite rendu compte que j'avais inversé ma fonction (de gouverneur) de profondeur, ce qui a donné lieu à des catastrophes épiques. Lorsque j'ai réglé tous les problèmes techniques, j'étais prêt pour mon premier véritable vol. J'ai réussi à tenir mon appareil en l'air pendant environ 30 secondes avant qu'il ne s'écrase inévitablement au sol. Heureusement, l'avion n'a pas subi de véritable dommage.

« C'est à ce moment que j'ai découvert l'existence du MAAC et j'ai communiqué avec les Yukon Radio Control Modellers. Peu après, je suis devenu membre du MAAC et j'ai commencé à faire voler mon avion avec l'aide de mon mentor, Bill. Après un peu de pratique, j'ai réussi à faire décoller et atterrir ma maquette sans trop de difficulté. En fin d'été, j'étais déjà en train d'exécuter des loopings, tonneaux et décrochages. Bill a insisté pour que je ne pousse pas mon avion de formation trop loin, si bien que je me suis dit qu'il était temps que je passe à une maquette plus acrobatique.

« Voici quelques belles photos de moi/ de ma famille/ de mes avions et de mon



Shale's birthday Cake and his Scratch Built Charlie fighter Jet. / Le gâteau de fête de Shale et son jet Charlie de fabrication artisanale.



Yukon Radio Control Modellers Club Mentor/Trainer Bill with Student. / Bill (mentor/formateur) et son élève-pilote au Club Yukon Radio Control Modellers.

mentor, Bill.

« Je suis le rouquin aux lunettes de soleil. L'autre jeune personne, c'est mon frère tandis que mon père lance mon avion. Mon mentor, c'est le type qui manie une boîte-école (buddy box) avec mon frère.

« Au cours de l'hiver, j'ai construit le Charlie (de FliteTest), un petit jet à moteur propulsif d'une envergure de 24 pouces. Je l'ai assemblé avec du foam board et j'ai appliqué de la peinture argentée et rouge.

« Le club préparait un Fun-fly le 4 juillet (jour de mon anniversaire de naissance). Ma famille et moi avons chargé le matériel à bord de notre roulotte à

sellette (nourriture, grignotines, mes deux avions et un joli gâteau à l'effigie de mon Charlie). Presque tous les membres du club étaient là et plusieurs ont passé la nuit en camping. Un collègue de club, Rob, a procédé au vol inaugural de mon Charlie et m'a passé l'émetteur lorsqu'il était satisfait qu'il volait bien. Lorsque nous avons quitté le lendemain matin, j'avais effectué plusieurs vols du Charlie et j'étais à l'aise à l'émetteur.

« J'ai encore des projets de maquettes en chantier. Je poursuis ma passion de l'aviation et j'espère devenir un pilote, un

suite à la page 88

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



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

I recently got some e-mails from twelve-year-old MAAC member Shale Davis who lives in Carcross, Yukon, and who belongs to the Yukon Radio Control Modellers. The following is his story:

“Hello Mr. Worsfold,

“I’m certainly excited about your interest in my planes. Unfortunately, I don’t really have any photos of my planes in construction, I do however have a fair number of pictures of the finished models and also a few nice ones of the club and members.

“My interest in RC planes began about two years ago when I was ten. I started researching different planes with my Dad and ended up buying the Hawk Sky V2: it’s a very nice push prop glider with curved wingtips for auto levelling. Unaware of MAAC at the time, I decided to try my first flight at the local desert, which is more of a very large sand dune.

“I quickly realized that my elevator channel had been reversed resulting in some pretty epic fails. After I finally got all the technical issues figured out, I was ready for my first true flight. I was able to keep it in the air for about thirty seconds before it inevitably crashed back to the ground. Luckily, no real damage was caused.

“It was at this point that I first discovered MAAC and contacted the Yukon Radio Control Modellers. It was not long before I became a MAAC member and began flying at the club with the help of my mentor, Bill. After some practice I was able to take off and land without much difficulty. By the end of the summer, I was already trying some loops, rolls, and stalls. Bill insisted that I shouldn’t push my trainer too hard so I figured it was time I flew a more aerobatic model.

“Here are some nice photos of me/my family, my planes and my mentor, Bill.

“I am the redhead wearing sunglasses. The other young person is my brother, my Dad is the person launching. And my mentor is the one seen buddy-boxing with my brother.

“Over the winter, I ended up building the Flite Test plane Charlie, a smallish push prop



Shale Davis with his dad launching Charlie. / Shale Davis et son père lançent le Charlie.



Shale Davis with his Hawk Sky V2. / Shale Davis et son Hawk Sky V2.

jet with a 24-inch wingspan. I built it out of foam board and gave it a custom silver and red paint job.

“The club was having a Fun Fly on July 4, which also happens to be my birthday. My family and I loaded up the fifth wheel with food, snacks, both planes, and a lovely cake made to look like my Charlie. Almost the entire club was there and many camped the night. A fellow club member named Rob performed the maiden flight my Charlie for me and passed the transmitter to me when he knew it was flying well. By the time we

left the next morning, I had done several flights with the Charlie and was getting pretty comfortable with it.

“I continue to have many RC-related projects on the go. I am pursuing my passion for aviation in general, as I hope to become a pilot one day!”

Thanks to Shale and his family, they have prompted the idea of a Youth Interest Group in Zone C and MAAC.

During our 2020 zone meeting, a Youth Program was suggested and supported by attending members. I have passed on the suggestion for the MAAC Board of Directors. If any Zone C members are interested in helping with youth activities in the Zone, please let me know.

The Zone C website should be a good focal point to provide youth information and provide information.

GETTING READY TO RESTART

Hopefully by now, we are starting to see some relief from the COVID restrictions and are getting back to near-normal socializing at our flying fields and hosting events which promote our hobby to the community.

To help with this, I had the MAAC office send a \$185.00 cheque to each club in the Zone with the hope it will help clubs and their promotion of MAAC in their communities. ✈

SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



John Deadman - 26518

Directeur de zone

604-354-2736

zd-h@maac.ca

Bonjour une fois de plus. J'espère que tout le monde demeure en sécurité? Le virus de la COVID-19 a restreint le gros des activités au sein de la zone H au cours de la dernière année et moi-même, à l'instar de la plupart des gens, me suis confiné à domicile en sortant que pour aller travailler et faire l'épicerie. Cela m'a procuré du temps pour entamer la construction d'un kit – oui, un kit – et de l'assembler. J'aime relever le défi de construire sans que cela ne soit complètement artisanal mais en suivant les instructions et le plan à l'intérieur d'un tel kit.

Voilà quelques chroniques, j'ai demandé du matériel de la part des membres de la zone relativement à tout projet de construction dont ils voudraient partager les étapes de construction. Je dois avouer que le nombre de réponses m'a surpris. Voici le témoignage de Keith Bennett (MAAC 4623L). Il assemble un PZL 105 Wilga et en voici les détails.

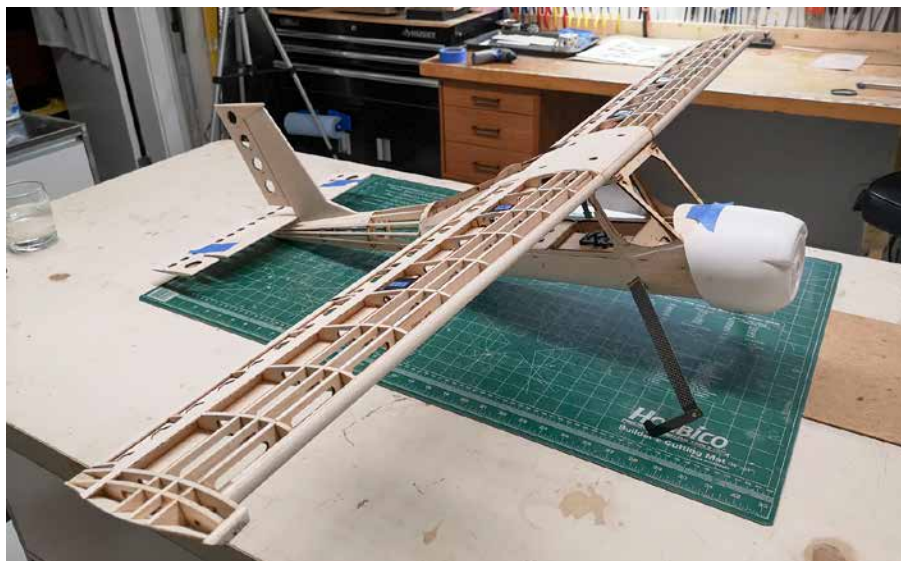
ASSEMBLER UN WILGA À PARTIR D'UN KIT

« Dès l'instant où j'ai aperçu une photo d'un PLZ 105 Wilga, je suis tombé sous le charme; son allure inhabituelle me faisait penser à une mante religieuse et le moteur radial m'offrait une occasion inouïe de le reproduire en maquette.

« En effectuant de la recherche en ligne sur les Wilga, j'ai aperçu l'appareil nommé Drako de Mike Patey et j'ai passé plusieurs heures à suivre ses aventures (ce Wilga à turbine était très modifié). J'ai été peiné d'apprendre qu'il s'était écrasé au décollage mais heureux de savoir que son propriétaire avait l'intention de le reconstruire.

Ironiquement, Horizon Hobby a dévoilé la maquette (sous la bannière E-Flite) de Drako (de deux mètres) au moment où je terminais la rédaction de cet article.

« Le kit que j'ai choisi est fabriqué par E Star Models (www.estarmodels.com) et j'en ai trouvé un chez Espritmodels.com à Melbourne (Floride), qui est incidemment mon fournisseur pour les accessoires Jeti. Il est doté d'une envergure de 1 340 mm, il a une longueur de 934 mm et pèse environ



1 kg.

« Le kit est très complet et arrive à son acheteur muni des plans de pleine dimension, de 389 pièces découpées au laser depuis du balsa et du contreplaqué de bonne qualité en plus des accessoires habituels. Vous devez fournir le moteur, le contrôleur de vitesse, le récepteur, les servos, le recouvrement et les roues.

« Quiconque assemble ce kit devrait déjà être expérimenté et je ne le recommanderais pas à titre de premier projet. Le manuel d'instructions est détaillé et complet mais il nécessite une lecture aussi attentive que critique. Dans mon cas, j'ai dû relire quelques sections afin de comprendre la séquence de construction.

« Les deux défis auxquels je me suis buté, c'est d'abord le fuselage qui s'auto-alignait. Mieux vaudrait être doté de trois mains... Aussi, j'ai eu de la difficulté à modifier le support moteur afin d'installer un moteur à cage tournante (outrunner).

« La cabine s'aligne d'elle-même mais requiert l'assemblage et l'alignement de 21 pièces avant même d'appliquer la colle. Voici où trois mains serait souhaitable. Il serait d'ailleurs pratique de monter un gabarit (jig) afin de s'assurer que tout est bien aligné avant même de coller quoi que ce soit. Demandez-moi donc pourquoi je le sais...

« Le support moteur, initialement prévu pour un moteur à cage (inrunner) réducté consistait d'une boîte de contreplaqué léger que j'ai allongé.



« On accède à la platine pour la batterie en retirant du ruban adhésif d'un hublot latéral... mais j'ai décidé de modifier l'installation en découpant un panneau sous le fuselage. Le support moteur allongé me donnait dorénavant suffisamment d'espace pour déplacer la batterie 3S de 2 200 mAh vers l'avant. Avec un peu de chance, cela éliminera le besoin d'ajouter du lest dans le nez afin d'équilibrer l'appareil.

« Un confrère de club m'a conseillé d'installer un train d'atterrissage articulé. Je n'ai pu y résister et j'en ai conçu et construit un en recourant à des amortisseurs de voiture télécommandée.

suite à la page 88

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

Hello again, I hope everyone is staying safe! The Coronavirus has restricted a lot of activities in Zone H this last year and I, like most, have been hemmed up at home with the exception of working and getting groceries. This has left me with time to actually open an airplane kit – yes, a kit -- and get building. I enjoy the challenges of not quite scratch building, but somewhat following the instructions and plans in a kit.

A few articles ago, I asked my zone members for input on any builds they would like to share in this column, I must say I was surprised by the responses. The following is a story of a build from Keith Bennett (4623L). He is building a PZL 105 Wilga and here is his build story.

WILGA KIT BUILDING

“From the first time I saw a picture of the PLZ 105 Wilga I was taken; its unusual stance reminded me of a praying mantis and the radial engine made for an interesting modeling opportunity.

“While browsing and researching Wilga’s on the internet, I came across Mike Patey’s Drako and have spent many hours following his adventures with this heavily modified turbine Wilga. I was saddened to hear of its demise, but happy to that hear it will rise again. Ironically, Horizon Hobby’s release of their E-Flite two-metre Drako took place just as I finished writing this.

“The kit I settled on is made by E Star Models (www.estarmodels.com) and I found one at Espritemodel.com in Melbourne, Florida, who is also my Jeti supplier. It has a 1340-mm wingspan, a 934-mm overall length and weighs about 1 kg.

“The kit is quite complete and comes with a beautiful full-size plan, 389 laser-cut parts of good quality balsa and lite ply, and the usual accessories. You supply the motor, ESC, RX, servos, covering and wheels.

“Someone putting this kit together would benefit from previous building experience and I would not recommend it as a first-time build. The instruction manual is detailed and concise but requires critical reading. In my case, I had to read over some sections a few times to fully understand the building sequence.



“The two challenges I found with the kit were the self-aligning fuselage, which would benefit from three hands, and modifying the motor mount to fit an outrunner motor.

“The fuselage main cabin is self aligning and requires assembly and alignment of 21 parts before gluing. This is where three hands would have been helpful. It would be helpful to put together a jig to ensure that everything is aligned before gluing. Ask me how I know...

“The stock gear drive inrunner motor mount consisted of a lite ply box which I extended by adding a lite ply extension.

“The stock battery tray is accessed through the taped in place side window, which I decided to change to a bottom access hatch. The extended motor box provided room to move the 3S 2,200 mAh battery forward from the stock position and hopefully, it will eliminate the need for the recommended balance weight in the nose.

“I was advised by a fellow club member that I had to install articulating landing gear. After consideration I could not help myself from going down a rabbit hole designing, building an articulating gear and sourcing RC car shock absorbers to make it come together.

“I used a preformed old carbon fibre landing gear, made some brass axles and carbon fibre swing arms that rotated on two 7-mm bearings. The second set of RC car shocks I bought had the right throw and

three sets of springs later, I had a working system that held the weight of the model. The first landing will be the test.

“The cowl is nicely formed and detailed and after using a Dremel tool to open the motor cooling intakes, I am pleased with the result. The windshield and windows are cut out of clear plastic following the template on the plan and glued into position.

“The rest of the build was relatively straightforward with some careful work shaping and fitting the leading-edge slats. I covered the model with 21st Century Coverite which produces a nice finish, although it requires careful application.

“I outfitted the model with Graupner servos, Jeti RX and ESC and an Axi 2217/10. The kit includes most of the stick-on markings and I will tape out and paint on the larger main wing and tail markings.

“Overall, the kit is well designed and produces a nice electric balsa model, and I am looking forward to flying it in the spring.”

MAAC AGM

The MAAC AGM is on May 2 this year and it will be an online event again. So please keep an eye on your e-mail often as the time gets closer (even your junk or spam folders) for the notice of meeting and other announcements.

MAAC is also looking into possibility

continued on page 88



Randy Hepner - 73393

Directeur de zone
zd-d@maac.ca

Je n'ai aucun problème propre à la zone D à traiter dans cette chronique. Selon les bons commentaires récoltés après la plus récente (j'étais sincère), je repousserai les frontières avec des points de discussion semblables... histoire d'engendrer de la jasette. Cette fois : la gestion de déchets toxiques.

Il n'y a pas beaucoup de problèmes au sein de la zone D, mais notre façon de composer avec les situations qui surviennent, ça peut changer... et rapidement.

Un terrain de club du MAAC, un événement de club ou même un rassemblement bien informel, ce n'est guère un endroit pour des déchets toxiques. Notre passe-temps revêt plusieurs significations et motivations pour les nombreux membres mais je crois que tous seraient d'accord que le but principal de s'y adonner, c'est de se détendre et de s'amuser à titre personnel sans que l'environnement ne devienne toxique.

Pour moi, rien n'arrive à surclasser un dernier vol de soirée – au coucher du Soleil – par temps doux; l'air est on ne peut plus calme, la rosée commence à se former sur le gazon, le Soleil se couche lentement à l'ouest au moment même où mon avion électrique plane devant moi en silence... À ce moment précis, tout va bien dans le monde; notre passe-temps me fournit une libération du stress dont j'ai grandement besoin. C'est alors que le calme est rompu lorsque quelqu'un fait démarrer une génératrice afin de recharger les batteries au cours de la nuit... yark!

Est-ce que c'est là des déchets toxiques? Non,... mais la façon d'y réagir peut le devenir.

Si vous n'avez pas encore deviné, les déchets toxiques auxquels je fais allusion, ce ne sont pas des piles Li-Po dont je me débarrasse, de l'essence ou des génératrices (rien à voir avec ces dispositifs!)... Je parle de l'environnement toxique que les gens peuvent créer ou apporter avec eux, ce qui « gaspille » leur environnement et potentiellement, les autres – au sein de notre passe-temps.

Ce n'est pas non plus toujours intentionnel – j'ai vu de bien bonnes personnes se faire happer par la situation ou se faire aspirer dans la toxicité des autres. Mes propres déchets toxiques m'ont parfois brûlés. Ce qui brûle le plus, c'est que j'ose croire que je suis plus fin renard... mais parfois, on doit se faire rappeler pourquoi nous dépensons notre richesse – en temps et en argent – sur ce passe-temps.

Je ne prétends aucunement être un expert en la matière, mais on reconnaissait généralement que mon emploi occasionnait un soupçon de stress. La compagnie a dépensé d'importantes ressources à nous former et à nous offrir des outils afin de composer avec cette pression... de quoi ramener une santé mentale et un lieu de travail qui soit respectueux de tout le monde. Bien que certaines ressources aient été discutables, j'ai néanmoins appris un truc tout simple dont je me sers fidèlement et que j'aimerais partager. C'est simpliste mais ça fonctionne pour moi, la plupart du temps.

MON BONHOMME SOURIRE

Dans la photo que je vous offre, vous verrez mon espace de travail. Bien avant la COVID-19, je travaillais depuis la maison; je participais notamment à des conférences téléphoniques et aux rencontres vidéo afin de régler des problématiques aussi sérieuses que pressantes. Je me suis aperçu qu'il était vraiment facile de passer de ma personnalité ordinaire à un autre style en ligne.. et qu'il était plutôt facile de devenir à la limite toxique et même au-delà... On me l'a déjà fait très clairement savoir.

En PLEIN MILIEU de mon tableau blanc – juste au-dessus de mon moniteur d'ordinateur que j'utilise lors de ces visioconférences – se trouve un espace réservé à la réunion du moment. Dans cet espace, je dessine un Bonhomme sourire et je lis une citation. Le but du dessin (avant chaque réunion) : d'être heureux et agréable en conversation. C'est une « pichenotte » que je me donne afin de m'empêcher de m'emporter au sujet du problème de ce jour-là. Je demeure campé sur ma position; j'essaie toutefois de ne pas devenir toxique en défendant mon point de vue.

La citation me garde aussi les deux pieds sur terre. Je me suis aperçu que cela

m'aidait et je m'en sers en personne – j'ai des tableaux blancs dans mon campeur et dans ma remorque de maquettes – pour la même raison. Si je voyage léger, il se peut fort bien que j'aie collé un morceau de papier sur le tableau de bord ou dans ma boîte d'accessoires de vol. Je les place là afin de les apercevoir fréquemment. Parfois, j'ai besoins de rappels... plusieurs rappels...

Est-ce que cela fonctionne toujours? Malheureusement, non. Je suis persuadé que certaines personnes qui lisent ceci suggéreraient que je dessine un PLUS GROS Bonhomme sourire!

Là où je veux en venir, c'est qu'il vaut mieux ne pas apporter de la toxicité à des visioconférences, à des événements et surtout en ce lieu collectif de contentement, le terrain de vol. Je m'en sers aussi à titre d'aide-mémoire m'encourageant à être compréhensif des autres qui vivent peut-être des moments pas tellement roses. Cela me rappelle de leur donner un peu d'espace afin qu'ils s'ajustent... avant que quiconque se laisse aller à de la toxicité. Cela passe, en autant que vous le vouliez!

AUTRE DÉFI POUR LES MEMBRES

J'entreprends des démarches afin de profiter de chaque minute de pratique de notre passe-temps en compagnie de la totalité de mes 468 meilleurs amis au sein de la zone D – et vous, cher lecteur? Vous pourriez songer à essayer un aide-mémoire vous aussi, suggérer à des amis d'adopter des trucs afin de composer avec des situations stressantes... bref, tout ce qui fonctionne pour préserver une atmosphère ludique pour tout le monde. Je ne dis pas qu'il y a un problème mais n'est-ce pas préférable de prévenir que de guérir?

SAISON DE VOL

Au moment de taper ces lignes, nous sommes en avril et la première soirée de vol au Club est dans quelques heures. J'ai hâte d'entendre des génératrices au cours de l'été. Ce sont les images, les odeurs et les bruits que j'associe à mon « happy place » et aux personnes dont j'apprécie beaucoup la compagnie – j'espère que c'est réciproque.

J'espère que nous passerons tous une magnifique saison de vol en 2021! ✈

MANITOBA (D)



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

I have no specific Zone D issues to address with this column. Based on some positive feedback from my last article (I meant every word), I will push boundaries with similar discussion points, just to create conversations. This installment -- Toxic waste management.

There really are not many issues in Zone D, but how we deal with any that appear can change that and fast.

A MAAC flying field, club event or even casual gathering is no place for toxic waste. Our hobby means many things to many different members, but I think all agree that the primary purpose is for relaxing and personal enjoyment in a toxic- and waste-free environment.

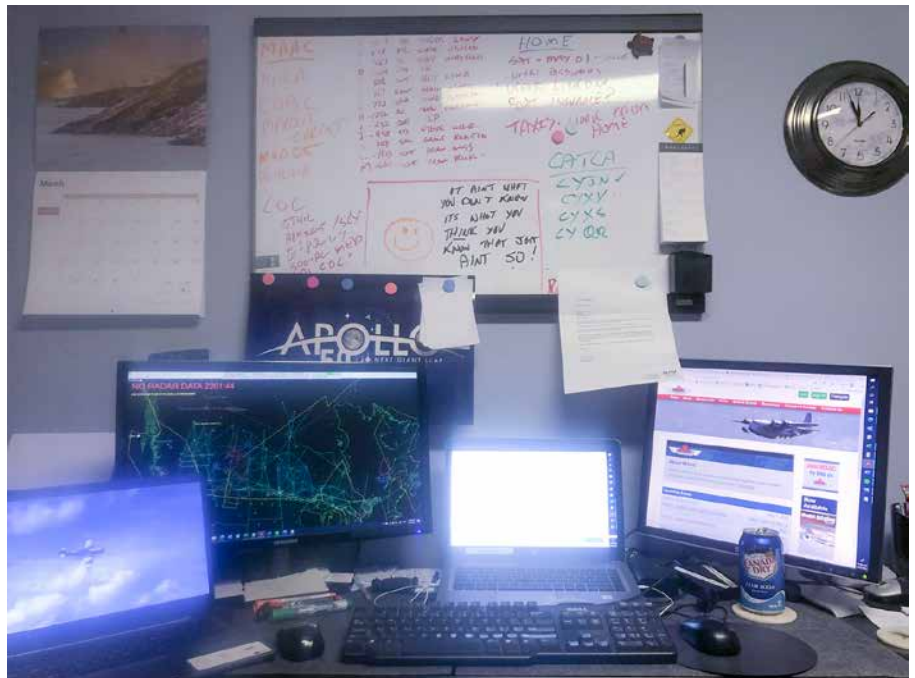
For me, not much beats getting in that last sunset flight on a warm Manitoba evening; air is dead calm, the dew is starting to form on the grass, the sun is slowly setting in the west as my 'lectric flyer glides quietly past....at that moment, all is right in the world, the hobby providing the stress release I need. Then the calm is shattered when someone starts up a generator to top off batteries for the night... ugh.

Is this toxic waste? No... but how we respond to this might be.

If you haven't already figured it out, the toxic waste I am referring to is not used LiPos or gas or generators (this has nothing to do with gennys!), it's the 'toxic' environment people can create or bring with them that 'wastes' their enjoyment and potentially others – in our hobby.

It isn't always intentional either – I've seen really good people get caught up in the toxicity of a situation or sucked in by others' toxicity. I've been burnt many times by my own toxic trash. That probably stings the most as I like to think I know better... but sometimes, we all just need a little help to remember why we spend our treasure -- time and coin -- on this hobby.

I don't profess to be an expert on this stuff, but my job was known to be a wee bit stress inducing and the company spent substantial resources on training and coping tools to help foster good mental health and a respectful workplace. While some of it



was "iffy," I did learn one trick I try to use faithfully and that I would like to share – it's a bit corny but it works for me – most of the time.

MY HAPPY FACE

In the provided picture is my "office" workspace. Long before COVID-19, I was working from home and that included many conference calls and video meetings dealing with some rather serious and often hot issues. I found it was really easy for my personality to be different on-line from in-person – as in it's pretty easy to slide on down to borderline toxic, or beyond, and I got some feedback on that... clear feedback.

DEAD center on my whiteboard, right above the monitor I use for meetings, is a space reserved for the meeting of the day. In this space, I draw a simple smiley face and read whatever quote I wrote from before. The point of the smiley face is to remind me – before every meeting – to try to be happy/pleasant. A gentle self-induced slap in the face if you will, to avoid getting too caught up in 'the big issue' of the day. I am still firm in my convictions; I just try to not be "toxic" about it.

The quote also helps keep me grounded. I found this helpful enough that I also use it in person – I have a white board in my camper and in my airplane hauler – both for

the exact same purpose. If I am traveling light, I might have a sticky on the dash or in the flight box. I put these where I will see them most frequently. Sometimes I need reminders... many reminders...

Does it always work? Sadly, no. I am certain some reading this would suggest I draw a BIGGER happy face!

The important point is that I am trying to not bring toxicity to on-line meetings, events, and especially not to our collective shared happy place, the flying field. I also use it as a reminder for me to try to be understanding of others who might be having an off hour/day. It reminds me to give them some room to adjust before getting caught up in any passing toxicity. It does pass if you let it!

ANOTHER CHALLENGE FOR MEMBERS.

I am taking purposeful steps to try to enjoy every minute of this hobby with all 468 of my closest Zone D friends – how about you, dear reader? Maybe think about trying a happy face-like reminder yourself, suggest friends adopt some coping tricks or ideas – whatever floats our collective boat to keep the atmosphere clean and fun and enjoyable for all. I'm not saying there is a

continued on page 88

MIDDLE (E)



Roy Rymer - 61172L

Zone Director

905-685-1170 | zd-e@maac.ca

I want to remind the zone members that this space in the magazine is your space. I'm always looking for contributions from zone members, and for this issue, I want to thank Assistant Zone Director Carl Cimprich (44232-L) for his thoughts!

INSPIRATIONAL MEMBERS

Every now and then, no matter what our interests are in life, we encounter a certain kind of person who both challenge our imaginations and inspire us.

I met Glenn Nigh at one of our Club's Float Flies that was being run by Peter Graham and Bill Michel. Glenn was having his ¼ scale Kingfisher test flown by Bill. The great bird was having some first-time trim issues but was so majestic I couldn't take my eyes off of it.

Since that time, I've been lucky enough to have become the proud foster dad of that Kingfisher, and others of Glenn's wonderful handiwork too. I've spent many hours since then meeting Glenn, talking at his shop, at later float-flies and other events, and many extended text conversations. I never get tired of interacting with Glenn as well as with other avid builder flyers. They are where we come from and a wealth of inspiration.

It will be sad when clubs lose all of these founders of our hobby, just because they don't fly anymore or can't afford dues. They were -- and to a great degree -- still are wonderful inspirations.

As President of my Club, I'm asking my group to introduce a founding members' class, where those who gave birth to our Club and are still around can enjoy lifetime membership so we can learn from and be inspired by them for years to come, regardless of their ability to pay. Some of them may not fly anymore but they should still have full member status as a sign of respect and in recognition of all they still have to give in the way of vast lifetimes of knowledge.

It would be a grand and beautiful thing if all clubs, and perhaps



Cloud Tramps. Photo by Glenn Nigh!

even MAAC, recognize the earliest founding members in this way.

CLOUD TRAMP MASS LAUNCH

Every August, there is a day that is nominated for a global Cloud Tramp mass launch. The Cloud Tramp, if you aren't familiar, is a small and simple rubber powered free-flight model. Glenn, and many of us, will pay homage that day to the beginning of model aviation, and be launching our own Cloud Tramps.

MAAC, the AMA, and other modelling associations around the globe owe existence to the pre-RC flyers, and would be well advised to remember that and the importance of the people that were there, launching our hobby we all love into the future. ✨

MILIEU (E)



Roy Rymer - 61172L

Directeur de zone

905-685-1170 | zd-e@maac.ca

Je rappelle aux membres de la zone que cet espace dans les pages de notre revue leur appartient. Je recherche sans cesse des contributions et pour ce numéro-ci, je remercie l'un de mes assistants, Carl Cimprich (MAAC 44232-L) de son point de vue!

ces membres qui nous inspirent

De temps à autre, peu importe nos intérêts dans la vie, nous rencontrons

un type particulier de personne qui met notre imagination au défi, en plus de nous inspirer.

J'ai fait la connaissance de Glenn Nigh lors d'un rassemblement Float-fly à notre club, un événement que coordonnaient Peter Graham et Bill Michel. Glenn avait confié son Kingfisher à l'échelle ¼ à Bill pour un vol d'essai. Cet imposant oiseau était en proie à des problèmes de réglages en vol mais il était si majestueux que je ne pouvais détourner le regard.

Depuis, je suis devenu le père adoptif du Kingfisher et de certains autres chefs-d'œuvre de Glenn. J'ai passé de nombreuses

heures en compagnie de Glenn – à son atelier tout comme aux Float-flies subséquentes, et ailleurs – et nous avons souvent correspondu par écrit. Je ne m'en fatigue jamais et j'entretiens aussi de tels liens avec d'autres constructeurs enthousiastes. Ces modélistes représentent les origines du passe-temps et ils constituent une mine d'inspiration.

Ce sera une époque bien triste lorsque ces clubs perdront ces fondateurs, notamment parce qu'ils ne pilotent plus ou qu'ils ne peuvent se payer la cotisation. Ils étaient – et encore beaucoup – et sont

suite à la page 88

OTTAWA VALLEY (G)



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

As I write this, it's Easter weekend and Ontario is beginning another month of restricted movements to try to beat COVID-19 into submission. With vaccines slowly rolling out, we can see that the pandemic will end, but we can't really see when – yet.

ZONE EVENTS

Last December, Zone G club leaders came together virtually to plan the 2021 events. That session identified 23 events but there are only 14 events on the maac.ca site with one cancellation, already. Some organisers like me are taking a wait-and-see approach before formally sanctioning the event on maac.ca. I'm sure more cancellations will come before we get out of this and back to some sense of normal, hopefully later in the summer.

PANDEMIC RECOVERY

All of us have been affected by the pandemic in some way by jobs lost and found, friends and family lost or recovering, or some other personal setback or hardship



These happy days will come again. Taken at the June 2019 Giant Scale Warm-up at Arnprior RC Club. / Les beaux jours reviendront. Cette photo a été prise lors du rassemblement Giant Scale Warm-UP à l'Arnprior RC Club.

endured. None of us will be exactly the same as we were in the summer of 2019.

When we finally do gather for a flying event, our flying skills will be a little rusty, we'll be a little nervous and maybe not completely focused on what we're doing. We'll all be carrying a little silent baggage with us and we'll all need a little bit of gentle encouragement for those first few

flights.

I have no doubt that our traditionally friendly and helpful community will rise to the occasion in 2021 and help each other out as we collectively find our way back and have some long, long overdue fun with our passion for model aviation.

I hope I'll be seeing many of you at the field soon. Take care and be safe. ✈

VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)



Mike Anderson - 17752
Directeur de zone
613 407 5914 | zd-g@maac.ca

Au moment d'écrire ces lignes, nous sommes en train de célébrer la fête de Pâques et l'Ontario entame un autre mois de mouvements gênés par la COVID-19, que nous essayons de combattre. Maintenant que des vaccins deviennent disponibles, nous pouvons entrevoir la fin de la pandémie même si nous ne savons pas – en ce moment – quand.

ÉVÈNEMENTS AU SEIN DE LA ZONE

En décembre dernier, les leaders de clubs au sein de la zone G se sont rassemblés virtuellement afin de planifier les événements de 2021. Cette réunion

a identifié 23 tels événements mais on n'en retrouve que 14 sur le site Web du MAAC (www.maac.ca) et on note déjà une annulation. Certains organisateurs comme moi ont adopté une approche d'attendre un peu avant de formellement approuver un événement sur maac.ca. Je suis persuadé que d'autres rassemblements seront annulés avant qu'on se remette de la pandémie et que nous retournions à une routine à peu près normale, j'espère plus tard cet été.

REPRISE

La pandémie nous a tous affectés, que ce soit en raison de perte d'emploi – ou de nouveaux créés – la perte d'êtres cher et d'amis (certains récupèrent) ou de quelqu'autre contretemps. Nous ne serons plus exactement les mêmes qu'à l'été 2019.

Lorsque nous nous réunirons à nouveau, notre aptitude au pilotage sera un peu « rouillée » et nous trahirons une certaine nervosité et un possible manque de concentration. Nous aurons tous une pensée envers les épreuves de la dernière année et nous aurons tous besoin d'un peu d'encouragement avant d'entreprendre les premiers vols.

Je ne doute nullement de notre empressement à nous rallier à titre de communauté amicale et aidante en 2021 et que nous nous aiderons mutuellement afin de reprendre nos activités avec plaisir et passion pour l'aéromodélisme.

J'espère vous revoir bientôt au terrain de vol. Prenez soin de vous et demeurez en sécurité. ✈

QUÉBEC (1)



Jean Paul Le Guilcher - 17859

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

Je tiens à mentionner en commençant que messieurs Gilles Blais (MAAC 9646) du Club Les Ailes de l'Aigle de Montmagny et Bertrand Chamberland (MAAC 55820) du Club Air modéliste de Québec font maintenant partie du groupe sélect des membres Leader. Félicitation à vous pour cette belle reconnaissance de la part de vos pairs! Je n'ai malheureusement pas pu vous la présenter moi-même, mais j'y étais en pensée.

Cette année, nous avons dû nous résoudre à une assemblée de zone virtuelle en raison des complications d'avoir une salle pouvant contenir plus de 25 personnes. Il y a eu 108 participants au sondage. De fait, je demeure votre directeur de zone pour les deux prochaines années!

Au point de vue de l'AGA du MAAC, il était prévu qu'une assemblée aurait lieu en avril 2021, mais pour respecter les contraintes qu'impose le fédéral, qui gère les OSBL, nous avons dû la présenter de façon virtuelle au mois de décembre dernier.

L'année 2021 devrait voir le retour à une certaine normalité! Les activités de Fun-fly et autres devraient aussi recommencer. J'ai bien hâte de sortir à nouveau de ma région pour aller vous rencontrer!

Petit message aux directions de club : il est toujours temps de mettre à jour vos coordonnées et autres détails sur votre fiche du site Web du MAAC. Songez à inscrire la qualification de chaque membre : pilote d'avion, d'hélico ou autre! Ceci est une exigence de Transports Canada.

La suite est un article provenant de Gaétan Guillemette et de Jean-Claude Proulx, membres du Club Air modéliste de Québec sur la conception et le développement de leur deHavilland Caribou!

Merci à vous deux! N'oubliez pas que vous pouvez tous m'envoyer des articles que je pourrais faire paraître dans notre



revue Model Aviation Canada.

CONSTRUCTION DU DHC-4 CARIBOU

Projet commun de Gaétan Guillemette et Jean-Claude Proulx
« Le DHC-4 est un avion de transport de troupes développé par deHavilland Canada à Downsview (Ontario).

« La mise en plan 3D à l'échelle 1/10 (aile de 115,5 pouces, longueur de 89 pouces et hauteur de 39 pouces) a pris une année à finaliser, y compris quelques révisions majeures à la suite des corrections identifiées lors du montage du prototype par Gaétan. Le prototype a effectué un premier vol en 2019. (Photos 1 et 2)

« La construction de la maquette finale avec tous les volets opérationnels a pris une année à réaliser. Toutes les pièces complexes (cockpit, capot moteurs, nez, partie arrière, volets internes / externes, et ailerons) ont été réalisées à l'aide d'une imprimante 3D. (Photo 3)

« Les moteurs sont des DLE-35; le moteur droit tourne à l'inverse du gauche. Le système de rétraction des roues consiste en des unités Robart électriques et l'avion pèse 34 livres. La maquette finale a effectué 23 vols en 2020 et des renforcements de certaines pièces de plastique seront effectués pour la révision 2021.

Voici une vidéo du décollage du Caribou : https://youtu.be/H_TiE8i4aow Voici une vidéo de l'atterrissage du Caribou : https://youtu.be/_8q3rcnFOgA » ✨

QUÉBEC (I)



Jean Paul Le Guilcher - 17859

Zone Director
418-296-8791 | zd-i@maac.ca

From the onset, I would like to mention that Gilles Blais (9646) from Club Les Ailes de l'aigle de Montmagny and Bertrand Chamberland (55820) from Club Air modéliste de Québec are now members of that elite group known as Leaders. Congratulations for this recognition from your peers! Unfortunately, I could not personally present these awards but I was with in thought.

This year, we had to turn to a virtual Zone Meeting as it was complicated to have access to a room which could hold 25 people. Some 108 participants responded to the survey. I remain your Zone Director for the next two years!

We dearly hope that 2021 will signal the return of somewhat normal activity! Fun Fly and other events should also start up again. I look forward to getting out of my region and hitting the road to go and meet you!

A little reminder to club executives: now is the time to renew online club information on MAAC's website. Make it a point to highlight members' realm of activity: airplane pilot, helicopter pilot or other! This is a Transport Canada requirement.

What you'll be reading next is an article by Gaétan Guillemette and Jean-Claude Proulx, both members of Club Air modéliste de Québec, about their design and building of their deHavilland Canada Caribou!

Thanks to both of you! Do not forget to send me articles for inclusion within the pages of Model Aviation Canada.



CONSTRUCTION OF THE DHC-4 CARIBOU

A joint project by Gaétan Guillemette and Jean-Claude Proulx "Le DHC-4 is a transport aircraft which deHavilland Canada developed in Downsview, Ontario.

"Committing the model in 3D at 1/10 scale (115.5-inch wingspan, 89-inch length and 30 inches in height) took a full year, including major revisions which were identified while Gaétan was putting the prototype together. Said prototype took to the air for the first time in 2019.

"Construction of the final model, boasting fully operational flaps, took yet another year. All complex parts (cockpit, engine cowlings, nose, rear area, internal/external flaps and ailerons) were molded by 3D process.

"Engines are DLE-355; the right engine spins opposite of the left one. Retract system is a Robart electric set and the whole model weighs 34 pounds. "The final model achieved 23 flights in 2020 and some plastic components will be reinforced in 2021.

"Here is a video of the Caribou's take-off: https://youtu.be/H_TiE8i4aow. Here is a video of the Caribou landing: https://youtu.be/_8q3rcnFOgA". ✈

SAINT-LAURENT (J)



Steve Woloz - 7877L
Directeur de zone
514.944.8241 | zd-j@maac.ca

RAPPORT SUR LES ADHÉSIONS

Il me fait plaisir de vous rapporter que le plus récent rapport du MAAC sur les adhésions montre que celles de la zone Saint-Laurent ont augmenté de 3 % par rapport à pareille date, l'année dernière. En gros, le MAAC arrive kif-kif avec un changement de 0 %.

J'encourage tous les clubs à inviter de nouvelles personnes à visiter vos installations de sorte à ce qu'elles constatent le climat de camaraderie qui règne et qu'elles voient d'elles-mêmes quels seraient les bénéfices si elles deviennent membres du MAAC. Notre organisme, c'est bien plus que de la simple assurance et des exemptions de Transports Canada.

Se joindre au MAAC, cela réduit la frustration et les coûts afférents à tenter d'apprendre par soi-même. Faire partie du MAAC, cela vous permettra aussi de forger des amitiés qui dureront toute une vie, bien au-delà de notre passe-temps. Notre objectif, c'est d'encourager de nouvelles personnes – peu importe leur âge – à s'inscrire au MAAC parce qu'elles le veulent bien et parce qu'elles profiteront de tous les bénéfices mentionnés plus haut.

En ma qualité de directeur de zone, je suis disposé à offrir de l'aide financière aux clubs qui planifient des événements afin d'inviter le public – aussitôt que les restrictions afférentes à la COVID-19 seront allégées – de sorte à ce que de possibles futurs membres voient d'eux-mêmes ce qu'ils manquent. Mieux encore... ce qu'ils gagneront en devenant membre.

APPRENDRE LA NOUVELLE TECHNOLOGIE

Apprendre des notions de nouvelle technologie, c'est amusant et cela comporte sa part de défis. Sa mise en œuvre peut être parfois risquée, si bien qu'il est préférable de s'en tenir aux simulateurs si vous le pouvez, histoire d'éviter de la casse. Lorsque vous vous rendez au terrain de vol, assurez-vous de tester votre nouvel équipement dans un environnement contrôlé afin de minimiser le danger aux personnes et à la propriété. Ayez toujours à vos côtés un observateur (spotter)

afin de vous épauler dans ces nouvelles aventures.

Au sein de la zone Saint-Laurent, les secteurs d'intérêt comprennent l'utilisation des systèmes de contrôle afin de planifier une mission et de faire de la vidéographie, les systèmes de stabilisation en vol qu'on pourrait transférer aux aéronefs à voilure fixe, tournante ou aux multirotores et enfin, l'utilisation du protocole libre (ouvert) pour les systèmes de transmission comme nos émetteurs.

Dans tous les cas, il importe de trouver des experts en la matière. À ce compte, je reconnais l'implication et remercie les membres suivants du MAAC (dans notre zone) qui effectuent des recherches en leur domaine, en plus d'aider les autres. Merci Jean-Claude Guèvremont, Roger Gravel et Fred Desfardais.

MISE EN ŒUVRE DE LA QUALIFICATION DE PILOTE

La zone Saint-Laurent – une initiative que dirige Xavier Mouraux – travaille très fort de concert avec les autres présidents de club afin de comprendre et de mettre en œuvre les exigences en matière de qualification de pilote de la Directive de sécurité 25 du MAAC. Bien sûr, la tâche de mener à bien cet exercice revient à chaque club.

Il est intéressant de noter qu'environ 30 % des membres de la zone ne font pas partie d'un club; et pourtant, ils doivent pouvoir prouver qu'ils se conforment aux nouvelles exigences. À titre individuel, les clubs accorderont la priorité à leurs propres membres au moment de procéder au test et à l'évaluation. À titre de bénévoles, personne ne peut les obliger à accommoder des personnes qui ne sont pas membres. Pour cela – et d'autres raisons – je recommande fortement à tout le monde au sein de la zone que chacun devienne membre d'un club afin de s'assurer qu'il obtienne la même occasion d'être considéré « qualifié » par un instructeur reconnu.

AIDE AUX ÉTUDIANTS UNIVERSITAIRES DE PREMIER CYCLE

Je travaille depuis un moment avec un groupe d'étudiants de premier cycle à l'université parce qu'ils cherchent un lieu à partir duquel ils pourraient présenter une démonstration à l'intention des étudiants

suite à la page 91

St. Lawrence (J)

from page 27

The SAE AERO Design undertaking includes conceptualizing, designing and scratch-building brand new model aircraft capable of becoming airborne while lifting progressively heavier loads for a short duration flight. Each team will include approximately five members, each focusing on design, airframe construction, propulsion systems, flight control systems, and logistics.

We wish to thank Marie-Reine Deaudeline (Club Granby) and Fabien Gagné (Club IFA) for allowing us to visit their clubs as a prospective event site. Final details of the event location and date will be published in the next issue of Model Aviation Canada.

UPCOMING VIRTUAL MAAC AGM, MAY 2, 2021

Due to the COVID-19 restrictions, MAAC will be hosting its annual AGM virtually on Sunday May 2, 2021. All MAAC members are invited to attend the webinar for the event. Attendance details are being published via e-blast.

SAINT-LAWRENCE ZONE AZM, SUNDAY OCTOBER 17, 2021

The Saint-Lawrence Zone Annual Zone meeting is now scheduled to occur on Sunday October 17, 2021. Thanks to the assistance of the Club d'avions téléguidés de Boucherville, led by Yves Auger, we have reserved the same meeting hall used in 2019 at the Centre multifonctionnel Francine-Gadbois, 1075, rue Lionel-Daunais, Boucherville, QC J4B 8N5.

This reservation is contingent on COVID-19 restrictions being lifted and meetings of large groups being allowed. In the event that said restrictions remain in force, then we will revert to a virtual meeting format as done in 2020.

A second and final notice for the AZM will be published 60 days prior to October 17, 2021 to confirm the meeting format. ✈

ST. LAWRENCE (J)



Steve Woloz - 7877L
Zone Director
514.944.8241 | zd-j@maac.ca

ZONE MEMBERSHIP REPORT

I am pleased to report that the most recent MAAC membership report shows the Saint- Lawrence zone is up 3 % in comparison to the same point in time, last year. MAAC, as a whole, shows a break even with 0 % change.

I wish to encourage all to invite new persons to your club so that they may appreciate the camaraderie and see some of the many benefits in joining MAAC. It is far more than insurance and Transport Canada exemptions.

Joining MAAC will help to reduce the frustration and cost of trying to learn on your own. Joining MAAC will help to create lifelong friendships that will go far beyond the hobby itself. Our goal is to encourage new persons of all ages to join because they want to benefit from all the above.

As your Zone Director, I am prepared to provide financial assistance to clubs who may be planning various invitational activities -- as soon as the COVID restrictions are eased -- so that you can encourage prospective persons to see firsthand what they are missing at your club. Or better still, what they may be gaining by joining it.

Keep up the good work, Saint-Lawrence Zone. For those who have not yet done so, please renew your membership now and encourage new members to join.

LEARNING NEW TECHNOLOGY

Learning new technology is both fun and challenging. Implementing it may be risky at times, so wherever possible, take advantage of flight simulators to predict outcomes. When going to the flying field, make sure to test your new equipment in a controlled environment so as to avoid any risk of danger to persons or property. Always have a spotter with you to help in these new adventures.

Within the Saint-Lawrence zone, areas of interest include use of flight control systems for mission planning and videography, flight stabilization systems that could be used with fixed wing, multi rotors, or helicopters, and last but not least, use of open TX



From left, de gauche: Emily Cohen (Polytechnique), Shoushi Bakarian (Concordia), Philippe Larouche (Concordia)

protocol systems in our transmitters.

In all cases, it is important to find subject matter experts. To this extent, I wish to recognize and compliment the following MAAC members in our zone who have tirelessly researched and helped others in these endeavours. Thank you Jean-Claude Guèvremont, Roger Gravel and Fred Défardais for your efforts.

IMPLEMENTATION OF PILOT QUALIFICATION

The Saint-Lawrence Zone, led by Xavier Mouraux, has been working very hard to work collaboratively with other club presidents to understand and implement the pilot qualification requirements as presented in MSD 25. Of course, the task of carrying out this exercise is the responsibility of each club.

An interesting point is that approximately 30% of the members in our zone do not belong to a club; yet, they need to be able to confirm their compliance with the new requirements. Individual clubs will give first priority to their own members when

it comes to the testing and evaluation. As volunteers, they cannot be obliged to accommodate non-members. For this and other reasons, I strongly recommend that all persons in our zone join a club to ensure that they will be offered the same opportunity to be qualified by a recognized instructor.

ASSISTING UNIVERSITY UNDERGRADUATES

I have been working with a group of university students as they are looking for a site to host a demonstration event for collegiate aeronautics engineering students.

Led by Shoushi Bakarian and assisted by Emily Cohen and Phillippe Larouche, we have been evaluating and visiting various MAAC clubs to find a site to host the SAE AERO Design demonstration event.

The project will include engineering students from the Université Concordia, McGill University, University of/Université d'Ottawa, Polytechnique Montréal, plus others to be named.

continued on page 26



Deputy Zone Director Gary McGillivray lining up a fly by with his biplane. / Le directeur de zone adjoint Gary McGillivray aligne son biplan pour une passe.



Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

306-399-0125 | zd-k@maac.ca

Le printemps est officiellement arrivé. J'espère que tout le monde est en train de dépoussiérer leurs maquettes, de recharger les batteries et qu'ils s'appêtent à les faire voler... ou tout au moins, qu'ils sont prêts à exhiber leur plus récent projet hivernal. Du moins, espérons que la situation de la COVID-19 nous le permettra.

Donner un coup de pouce à nos membres aînés

Je n'étais pas trop certain de la façon d'aborder cette chronique, mais je vais faire de mon mieux.

Ce sujet me préoccupe depuis déjà un moment : comment réussissons-nous à aider nos membres qui sont devenus frères – par vieillissement ou par maladie – en général? De plus en plus, nous voyons des membres se buter à des problèmes qui les empêchent de profiter de leur passe-temps.

J'ai songé à cela après avoir vu une annonce – sur un site américain d'achat et de vente – de la part d'un type qui se retirait de notre passe-temps en raison de sa vision défaillante. Il avait indiqué qu'il avait rendez-vous pour une intervention chirurgicale aux yeux mais qu'il n'y avait aucune indication quant au résultat.

J'avais rédigé un commentaire en lui souhaitant bonne chance mais je lui ai aussi demandé si, dans la mesure du



Deputy Zone Director Gary McGillivray getting ready for a flight at the YORKS RC Club field. / Gary McGillivray (directeur de zone adjoint) se prépare à effectuer un vol au terrain du YORKS RC Club.

possible, quelqu'un pouvait l'aider lors de séances de vol, que ce soit par le biais d'une boîte-école (buddy box) ou en agissant comme observateur. Malheureusement, je n'ai reçu aucune réponse par la suite.

Cela m'a rappelé l'histoire qu'on m'a racontée à propos d'un vieil ami qui vivait avec la maladie d'Alzheimer et qu'on avait conduit au terrain de vol et qu'à plusieurs reprises, on lui avait remis l'émetteur, une fois son avion en l'air. Malgré son piètre état, tous les mouvements et réflexes lui revenaient une fois aux manettes et qu'il pilotait presque aussi bien qu'auparavant.

Notre président Peter Schaffer m'en a raconté une autre : des membres du MAAC se déplaçaient dans des résidences

pour personnes âgées afin de leur offrir une exposition. Ces personnes de l'âge d'or pouvaient alors examiner et toucher des maquettes terminées et en cours de construction. Les modélistes bénévoles expliquaient comment fonctionnaient ces créations et écoutaient les histoires occasionnelles d'aviation des aînés. Il y avait parfois échange de souvenirs de pilotes privés, commerciaux, voire militaires. D'autres personnes dans la salle racontaient l'époque où, plus jeunes, elles avaient été en présence de divers appareils. Il en résultait toujours une animation peu commune, celle d'effectuer un retour dans le passé.

suite à la page 29

SASKATCHEWAN (K)



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

Spring is officially upon us. I hope that everyone is dusting off their airplanes, charging batteries, and getting ready to fly, or are ready to show off your latest winter builds. All of this, of course, is COVID willing.

HELPING OUR SENIOR MEMBERS

I wasn't too sure how to write this issue's column, but I will try my best.

The topic that has been on my mind a lot recently is how we deal with helping our members who have become frail, be that from age or simply having health issues in general. More and more, we see members being challenged in a way that prevents them from enjoying the hobby.

I started thinking about this after I saw an ad -- on an American R/C buy and sell site -- from a gentleman who was getting out of the hobby, due to failing eyesight. He had said he was scheduled for eye surgery, but there was no indication as to what the outcome would be.

I had posted a comment, wishing him the best of luck, but also asked if there was any way possible, to have someone assist him in flying, either via buddy box or a spotter. Sadly, no comment was ever given back.

I was reminded of a story that was told to me about an old friend, who had Alzheimer's Disease, who was taken out to the field, on one or more occasions and handed the sticks after another person took off. Despite the poor condition he was in, everything came back to him once his hands were on the sticks and he flew almost as well as ever.

Another story that was told to me by



Miles Wintonyk taxis out to the runway for a flight. / Miles Wintonyk fait déplacer sa maquette vers la piste en prévision d'un vol.

President Peter Schaffer was of that of members going to care homes and seniors' centers and putting on a display for them. This allowed the seniors to look, and touch both built and partly-constructed airplanes. The members explained how

the models worked and listened to the seniors' own aviation stories. Memories were shared of time as pilots in private, commercial, or military service. Others recalled times as kids themselves, witnessing different aircraft. All the time, there was the excitement that was generated by being taken back in time.

I have my mentor, the gentleman who taught me to fly, who lives close by and is having difficulties getting out to fly.

The last time I spoke with him, he hadn't

really gotten out much to fly, last year. This year, I intend to make it my mission to take him out when I can. Any way I can. And even if it is only to talk, and reminisce, and perhaps learn something new about our wonderful hobby!

I think we would be doing a disservice

to our senior members and those affected by poor health if we did not help keep them involved as long as possible. This will keep the memories and the joy alive for all of us as long as we can. Of course, for those members each trip to the field will be one more day of fun that they might not otherwise have. ✈



Cal Lozinski with his Beaver at the YORKS RC Club field. / Carl Lozinski et son Beaver au terrain du YORKS RC Club.

Saskatchewan (K) *suite de la page 28*

Mon mentor – celui qui m'a appris à piloter des maquettes – habite non loin et éprouve de la difficulté à se déplacer jusqu'au terrain de vol. La dernière fois que je lui ai parlé, il n'était pas beaucoup sorti, l'année dernière. Cette année, j'ai l'intention de l'amener avec moi lorsque je le peux. D'une façon quelconque. Et même si ça ne lui procure que l'occasion de jaser et de ressasser des souvenirs, ce sera déjà ça. Et peut-être que nous apprendrons quelque chose de nouveau au sujet de notre merveilleux passe-temps?

Je crois que nous serions en train de négliger nos membres aînés et ceux dont la santé a décliné si nous ne les aidons pas à demeurer actifs le plus longtemps possible. Cela entretiendra les souvenirs et le plaisir pour nous tous... le plus longtemps possible, justement. Bien sûr, cela signifiera pour ces pionniers une occasion de plus d'aller au terrain et de vivre du plaisir, une occasion qui ne se présente plus tellement souvent. ✈

SUD EST DE L'ONTARIO (L)



Adam Maas - 91845

Directeur de zone
416-452-0077 | zd-l@maac.ca

Au moment de rédiger cette chronique, nous sommes à la fin mars et le gros de la zone L demeure confinée même si, avec le temps qui se réchauffe et les restrictions qui sont progressivement allégées, plusieurs clubs peuvent reprendre leurs opérations. Pour ceux d'entre nous qui ne faisons rien voler l'hiver, nous pouvons espérer entamer la prochaine saison de vol.

Nous avons vu d'intéressants communiqués de presse de la part de divers fabricants et je suis persuadé que plusieurs d'entre vous avez hâte d'essayer de nouveaux émetteurs, maquettes et d'autre équipement que vous avez acheté cet hiver. Vérifiez soigneusement votre nouvel équipement afin de vous assurer qu'il fonctionne comme vous voulez et bien sûr, choisissez la maquette appropriée pour vous délier les pouces. C'est aussi une bonne idée de vérifier vos maquettes plus vieilles : des batteries embarquées, ça peut cesser de fonctionner et des conduites de carburant, ça peut se fendiller pendant la période d'entreposage.

LA DIRECTIVE 25

J'ai reçu plusieurs questions relativement à la directive MSD25 et de quelle façon elle s'applique aux clubs et aux modélistes. Je vous recommande de lire ce document : il est très direct et je crois qu'il explique les exigences auxquelles les clubs et les modélistes doivent se plier. Si vous avez des questions, faites-moi signe ou communiquez avec le Comité sur la sécurité. Rappelez-vous aussi que cette directive 25 est une exigence minimale. Les clubs ont aussi la marge de manœuvre afin d'exiger une preuve plus poussée d'aptitude au pilotage afin d'accorder les privilèges aux nouveaux membres ou ceux qui reviennent à leur club. S'ils réussissent le test, les modélistes sont admissibles à l'exemption du MAAC par rapport à Transports Canada.

CONSTRUCTEURS

Aux modélistes constructeurs, je les encourage à essayer de nouvelles matières. Ainsi, vous pouvez réaliser des

choses intéressantes avec de l'isolant de mousse rose ou du filament PLA pour les imprimantes 3D. La photo qui accompagne cet article montre la navette spatiale STS de construction artisanale de Simon Hinchcliffe, une copie volante stand-off basée sur le Warwing en mousse rose qui était populaire en épreuve de combat au TEMAC.

Parallèlement, les constructeurs qui utilisent du foam board ou de la mousse peuvent aussi y jumeler un matériau plus traditionnel. Je m'amuse à combiner des nervures (ribs) réalisées en 3D à des longerons principaux (spars) et à des renforcements (cap strips) de balsa; j'espère ainsi produire quelque chose qui puisse voler.

Nous avons droit ces temps-ci à une sélection inédite de telles matières et il peut être intéressant de combiner les traditionnelles et les modernes. Personnellement, j'utilise de la découpe CNC depuis quelques années afin de découper des nervures de balsa et de contreplaqué et des formers, et ce, avec beaucoup de succès. En ajoutant l'impression 3D, j'obtiens davantage de flexibilité. De plus, vous pouvez dorénavant remplacer la quincaillerie dont le fabricant a cessé la production depuis une vingtaine d'années ou davantage... en autant que vous soyez disposé à concevoir ladite pièce à l'aide d'un programme CAD (ou de payer quelqu'un pour le faire).

AEROMURA

Athol Cohen (assistant de zone et membre Leader), a attiré mon attention sur une application de téléphone qui pourrait intéresser des membres. Je vous encourage à vérifier cela : <http://aeromura.net>.

Athol décrit les avantages de la façon suivante :

Aeromura offre une vue d'ensemble des conditions de vol actuelles, les données météo en temps réel et les prévisions à vos terrains de vol locaux.

Aeromura est une meilleure application que les autres – elle se concentre sur les paramètres utiles aux modélistes. Vérifiez tous les bulletins météo à vos terrains préférés – retrouvez-les en un simple coup d'œil. Aeromura offre des recommandations quant au moment approprié d'effectuer des vols, et ce, selon

vos préférences personnelles.

Vous pouvez modifier vos préférences afin d'influencer les recommandations qu'on vous fait – vous pouvez ainsi planifier à l'avance.

Aeromura compte plus de 400 emplacements de vol et de clubs au Canada et plus de 12 000 à l'échelle mondiale – c'est pratique si vous voyagez et que vous devez connaître les conditions de vol à votre destination.

Aeromura vous laisse effectuer la mise à jour des données des emplacements de vol afin d'en faire bénéficier la communauté au complet, en temps réel.

Lancée en octobre 2020, plus de 6 000 pilotes de maquettes télécommandées utilisent déjà cette application.

À l'heure actuelle, tous les pilotes canadiens peuvent bénéficier d'un abonnement gratuit (premium) jusqu'à la fin juin 2021, de sorte à ce que vous puissiez essayer l'application. Cet abonnement est abordable : 2 \$US/mois ou un taux réduit de 15 \$/année – vous pouvez d'ailleurs appliquer votre abonnement uniquement aux mois au cours desquels vous faites voler vos appareils. ✈

South-east Ontario (L)

from page 31

destination.

- Aeromura lets you update flying location data for the entire community's benefit in real-time.
- Launched in October 2020, more than 6,000 RC pilots are already using Aeromura.
- At this time, all Canadian pilots have been given a free premium subscription valid until the end of June 2021, to let you try the app. Subscriptions are good value at \$2 USD/month, or discounted rate of \$15/year – and you can subscribe only for the months you actually fly. ✈

SOUTH-EAST ONTARIO (L)



'Simon Hinchcliffe's scratchbuilt standoff scale Shuttle Orbiter STS on its maiden flight. / La navette spatiale STS de Simon Hinchcliffe -- une copie volante "Stand-Off Scale" de son propre design -- lors du vol inaugural.



Adam Maas - 91845

Zone Director

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

As I write this column, it's still late March and much of Zone L remains in lockdown, although with the warming weather and loosening restrictions, many clubs can now fly again. For those of us not brave enough to fly in the winter, we can now look forward to the beginning of another season of flying.

We've seen some interesting new releases from various manufacturers and I'm sure that many of you are raring to try out new radios, aircraft and other equipment that you've acquired in the off-season. Do be sure to check out your new gear to make sure it is working the way you expect it and of course pick the right aircraft to blow the rust off after the off-season. Of course, it's always a good idea to check your older aircraft as well; flight packs die and fuel tubing deteriorates in storage.

MSD 25

I've received a number of questions about MSD25 and how it applies to both clubs and individuals. I recommend reading MSD25 itself: it's a very straightforward document and I believe it clearly lays out the requirements for clubs and individuals to follow. If you have questions, please

reach out to me or the Safety Committee to answer. Remember also that MSD25 is a minimum requirement. Any club retains the right to require more stringent proof of competency before granting flying privileges at their field but MSD25 is a requirement for any new or returning pilots to pass before they qualify for the MAAC Exemption from Transport Canada.

BUILDERS

For the builders out there, I encourage you to try out new materials. You can do some very interesting things with materials like pink foam insulation or PLA filament for 3D printers. The picture accompanying this article shows Simon Hinchcliffe's scratch-built Space Shuttle STS, which is a stand-off scale model based on the pink foam Warwing that has proved enduringly popular at TEMAC for combat.

Likewise, for the foamboard or foam builder, traditional materials can bring interesting new capabilities to modern materials. I've been dabbling a bit with combining 3D-printed ribs with hardwood spars and balsa cap strips and I hope to actually get something flyable next year from these experiments.

We currently enjoy an unprecedented diverse selection in materials to work with and it can be very interesting to combine traditional and modern methods in both manufacturing and materials. I've personally

been using CNC cutting for a couple years for cutting balsa and ply ribs and formers with great success. Adding 3D printing to the mix allows even more flexibility, plus you can potentially replace those neat bits of hardware that have been out of production for 20+ years, as long as you don't mind spending the time to design it in a CAD program (or paying someone to do it).

AEROMURA

Athol Cohen, AZD-L, brought a new Smartphone App to my attention which may interest some members. I encourage you to check it out at <http://aeromura.net>.

Athol describes the benefits as follows:

- Aeromura give a bird's eye view of the current flying conditions, real-time weather and forecasting at all your local flying sites.
- Aeromura is better than using other weather apps – it's focused on aeromodelling. Check all the weather forecasts for your favourite flying clubs and locations – find these at a glance. Aeromura provides flying time recommendations according to your personal preferences.
- Modify preferences to influence flying recommendations presented to you – you can plan ahead.
- Aeromura contains over 400 flying locations and clubs in Canada, and over 12,000 worldwide – handy if you travel and need to know flying sites at your

continued on page 30

SUD OUEST DE L'ONTARIO (M)



Frank Klenk - 32001L

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

Ce bel article nous parvient du bureau de Peter Doupnik...

« J'aimerais mettre en vedette quelques membres d'un club agréé encore relativement jeune, les Pfisterer Flyers. Ces lieux se situent à Belle River (Ontario) et le club a reçu son agrément voilà quatre ans afin de pouvoir observer les lignes directrices du MAAC et d'obtenir l'assurance appropriée.

« Le propriétaire terrien a imposé une limite de neuf membres et à l'heure actuelle, nous faisons voler toutes sortes de maquettes, des foamies aux jets. Il s'agit d'un groupe qui se serre les coudes et dont les membres possèdent un vaste bagage; certains ont plus d'expérience que d'autres, dont plus de cinq décennies de modélisme. Nous comptons trois pilotes de jets et deux autres sont en formation.

« Le terrain proprement dit est disposé à l'extrémité sud d'une piste de pelouse et jouit d'une approche dégagée dans toutes les directions. L'entretien des pistes nécessite beaucoup d'entretien, ce qu'assure notre directeur des opérations, Rob Clench. Son petit-fils, Kyran, âgé de six ans, aime bien l'accompagner et donner un coup de main.

« Cathy DeRush est l'une de nos membres et a reçu ses 'ailes' l'année dernière. On l'aperçoit, de même que Jason Skreptak, lors des rallyes de jets au sein de la zone. D'après ce que je comprends, Cathy recevra ses 'ailes' de pilote de jet cette année. Vérifiez vos arrières, Jay. Elle appuie d'ailleurs les achats impulsifs de Jay, offrant un simple commentaire du genre : 'Tu n'auras qu'à acheter une plus grosse remorque.' D'après moi, Jay a intérêt à prendre soin d'elle!

« J'ai demandé à Cathy comment elle s'est lancée au sein de notre passe-temps; voici sa réponse :

'Après avoir rencontré Jay, je l'accompagnais toujours à l'un ou l'autre des terrains de vol et aux événements; j'aimais beaucoup le voir, lui, ainsi que les autres, piloter leurs appareils. Je posais



Cathy DeRush of Harrow, Ontario, a new MAAC pilot with her QQ Extra. She is looking forward to obtaining her Jet pilot status this year. / Cathy DeRush de Harrow (Ontario), nouvelle pilote du MAAC et son QQ Extra. Elle a hâte d'obtenir ses « ailes » de pilote de jet, cette année.

toujours toutes sortes de questions et j'étais très curieuse des diverses maquettes et lorsqu'il avait besoin d'aide à assembler un avion dans le garage, je donnais un coup de main.

'Par la suite, il m'a offert de m'aider à apprendre. Au départ, j'éprouvais de l'appréhension et j'étais nerveuse mais la formation a néanmoins débuté.

'Nous nous rendions au terrain trois ou quatre jours par semaine où nous pouvions effectuer huit ou neuf vols à chaque séance.

'J'ai obtenu mes ailes de pilotage avec le QQ Extra. J'ai trouvé que cette maquette était très nerveuse lorsque je corrigeais une manœuvre mais éventuellement, j'ai compris le concept. Lorsque le moment est venu d'obtenir mes ailes à l'aide d'une maquette électrique, je me suis déplacée à Strathroy et j'ai réussi le test. Un gros merci à Blair Shruballs et à Bob Bennett.' »

J'espère que l'année 2021 sera meilleure et que nous pourrions nous rendre à davantage d'événements. Au plaisir de vous voir sur la ligne de vo ✈

South-west Ontario (M) from page 33

each time out.
'I obtained my wings on to the QQ Extra. I found it very reactive when trying to correct a manoeuvre but eventually, I started to grasp the concept. When it was time to be tested for my wings for electrics, I traveled to Strathroy and successfully completed the wings test. Big thanks to Blair Shruballs and Bob Bennett.'

I hope 2021 will be a better year with a few more events that we can all safely attend. See you at the flight line. ✈

SOUTH-WEST ONTARIO (M)



Frank Klenk - 32001L

Zone Director

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

facebook.com/swontzonemaac/

From the desk of Peter Doupnik, another fine article ...

"I would like to highlight some of the members in a fairly new chartered club called the Pfisterer Flyers. They are located in Belle River, Ontario, and the club was chartered four years ago to comply with MAAC guidelines and to obtain proper insurance.

"The landlord has a club limit of nine people and currently, we fly everything from foamies to jets. This is a tight knit group of modellers having a diverse background with some new pilots and some with over 55 years of experience. We have three jet pilots with two more in the training program.

"The field is set up at the south end of a grass runway with clear approaches from all directions. There is a lot of work going into maintaining the runways which is handled by our Director of Field Operations, Rob Clench. Rob's six year old grandson Kyran also likes to come out and help.

"Cathy DeRush is one of our members who received her wings last year. She and Jason Skreptak are seen at many of the jet rallies in our zone. It is my understanding that Cathy will obtain her jet wings this year. Better watch out, Jay. She is very supportive to Jay's impulse buying with comments like 'Just buy a bigger trailer.' I say she is a keeper.

"I asked Cathy how she became involved



Rob Clench with grandson Kyran, Directors of Field Operations, Pfisterer Flyers of Belle River. / Rob Clench en compagnie de son petit-fils Kyran, tous deux directeurs des opérations au terrain des Pfisterer Flyers de Belle River.

in the hobby, here is her response was:

'After meeting Jay, I always went to the flying fields and events with him and really enjoyed watching him and the other guys fly. I was always asking questions and was curious about different planes and anytime he needed assistance in the garage with a

plane, I was willing to help.

'He then offered to help me learn and at first, I was very apprehensive and nervous but the training began.

'We would go to the field three to four days a week and do eight or nine flights

continued on page 32



FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.

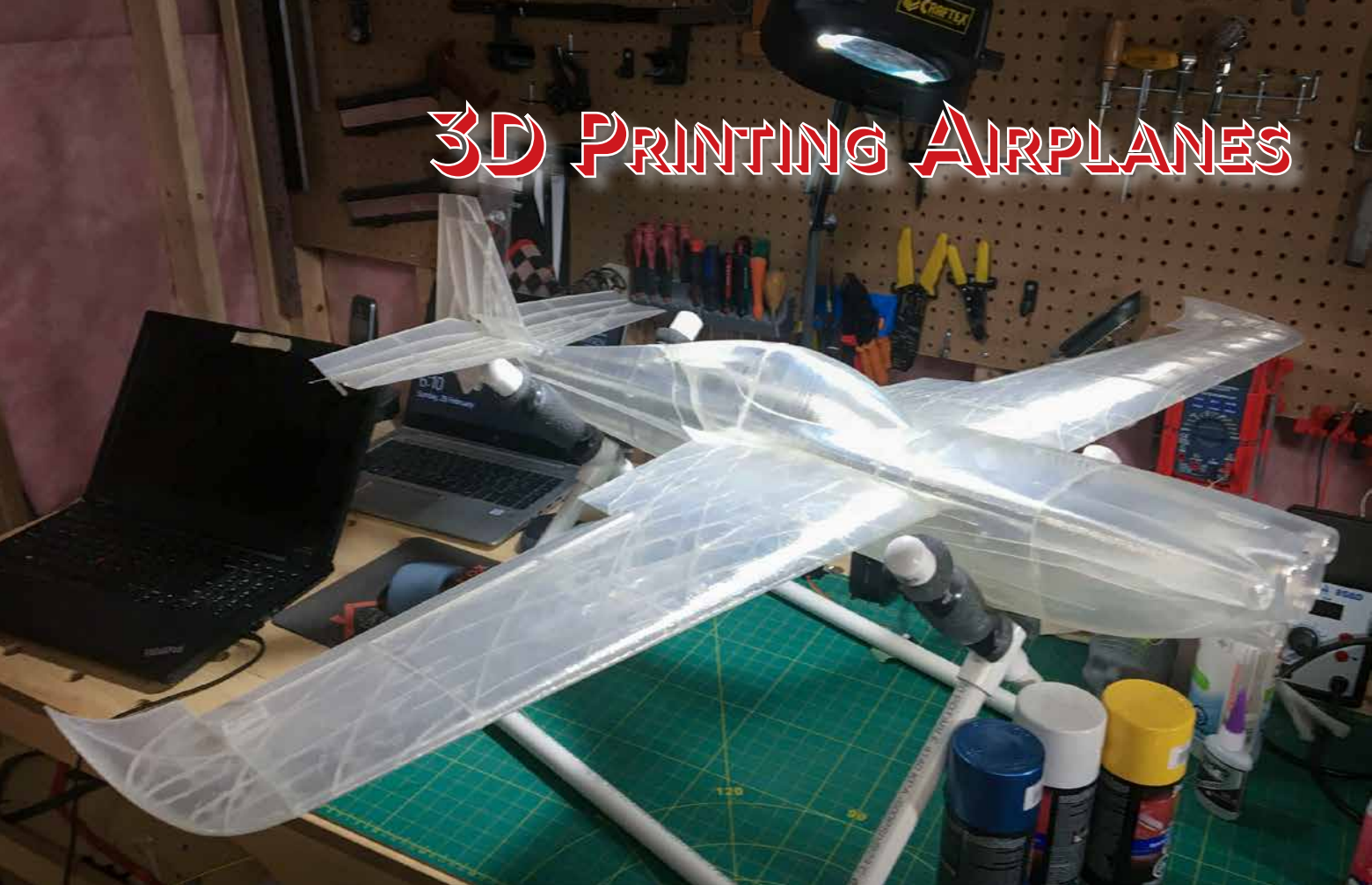
Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.

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

3D PRINTING AIRPLANES



Vasyl Yarmamedov's 1187mm Zivko Edge 540 from 3D LabPrint almost done.

Tom Gottlieb - 55769
tgott@sympatico.ca



I have to reluctantly admit that after being in the hobby for almost 30 years, I would now be considered one of those “Old Timers”. When I started modeling in 1991 at the age of 42, “Old Timers” were guys who flew control line, free flight, or even single channel with escapements (not sure those things ever worked - tried it when I was a kid). But now I have enough grey hair to have officially earned the title, and so perhaps I can offer you a long term view of how technology continues to change the hobby we all love.

It seems that every five years or so, some disruptive technology changes the way we think about everything in RC. Consider the introduction of these new innovations and the common objections voiced by many traditional RC enthusiasts:

- First balsa and plywood ARFs - “Modelers will forget how to build and fix their own airplanes!”
- First electric powered airplanes - “Electric motors and batteries are too heavy and too weak.”
- First foam ARFs - “How can an airplane made of foam possibly survive?”
- First brushless motors and LIPOs - “RC models are meant to have piston engines!”
- First flight stabilization systems - “Pilots should fly airplanes, not Gyros!”

Obviously, history has proven that all these objections to new and disruptive technologies were misguided. And don't even get me started on helicopters, drones, 2.4 GHz radios that talk to you, FPV, and GPS systems. The hobby has not only survived, but is thriving on innovation that makes RC more fun, exciting, challenging and less costly than ever before.

Our club has seen a surge in membership over the last few years from both younger members and older modellers returning either on their own, or with children and grandchildren. Getting into (or back to) the hobby has never been easier, safer or cheaper.

3D PRINTING IS THE NEXT “NEW THING”

If you Google “top 10 disruptive technologies in 2020” you will find 3D Printing is consistently listed in the top 3 technologies rapidly changing the world we live in. The ultimate impact to our hobby has yet to be fully determined, but just like foam airplanes, LIPO batteries, and brushless motors transformed the hobby 10 years ago, 3D printed airplanes could be the way of the future.

Last fall we saw several successful 3D printed airplanes at our club field and already four or five members have been printing 3D airplanes over the winter. So we are sure to see a lot more of them at the field this season.

3D printing technology is not really new. Some of our members were printing small parts like motor and servo mounts back in 2013 but full scale Computer Aided Design (CAD) files for printing a whole airplane have only just recently caught on. While there wasn't much online on YouTube and RC forums last fall, the Internet is now



Assembled wing with lots of fuse sections.

exploding with information, tips and test flight videos on newly designed 3D aircraft.

YOU WILL NEED A 3D PRINTER.

There are lots of desktop 3D printers starting at \$300 and going up to \$1,000 or more. Features like size, speed, levelling, screen, and rapid heat capability factor into the price. The printer is the biggest cost of entry into 3D printing, but once you have a printer, you can print as many airplanes as you like.

You obviously have to buy spools of print filament. They average around \$30 per spool. One spool should be enough for a mid size project. After that it's just the usual costs of glue, motor and electronics needed to finish the job, plus the cost of the 3D print file itself.

The limiting factor in choosing a 3D printer is the size of the print table. Basically 3D printers print in a virtual square box. Most 3D print files are designed for a 20cm table but for larger models, 30cm tables are available. You have to make sure the plan you buy will fit on your printer table. You can build a pretty large airplane on a 20cm table, but it will print in small 20cm sections that you have to glue together. Some CAD files will print more than one part at the same time, side by side which helps speed things up.

Before you choose a printer, it is best to talk to other modelers, read reviews online and visit your local hobby shop. I just found out before starting this article, some hobby shops are now selling 3D printers and filaments so you can get advice there. The industry clearly has confidence that 3D printing will catch on in RC.

YOU WILL NEED FILAMENT

Filament is the material used by the printer to form shapes. Think of 3D printing like a marriage between a hot glue gun and an inkjet printer. The filament is melted by the print nozzle and sprayed

onto the print table in layers or "slices". I could write a whole article on different kinds of filaments that are available. There is PLA or Polylactic Acid, LW-PLA or light weight PLA, Pro-PLA (a.k.a. APLA+ or Advanced PLA Plus), PET (Polyethylene Terephthalate) and PETG which is PET with Glycol.

They all have different properties of strength, weight, heat resistance, and ease of use. PLA is the most common, easiest to use, and more forgiving with respect to exact printer settings. It is a vegetable-based plastic material usually made from cornstarch.

There are hundreds of filaments to choose from. And they come in many colours, thicknesses and lengths. Clear filaments look really cool but white or grey are better for painting. You can also choose vibrant colours and not bother painting at all.

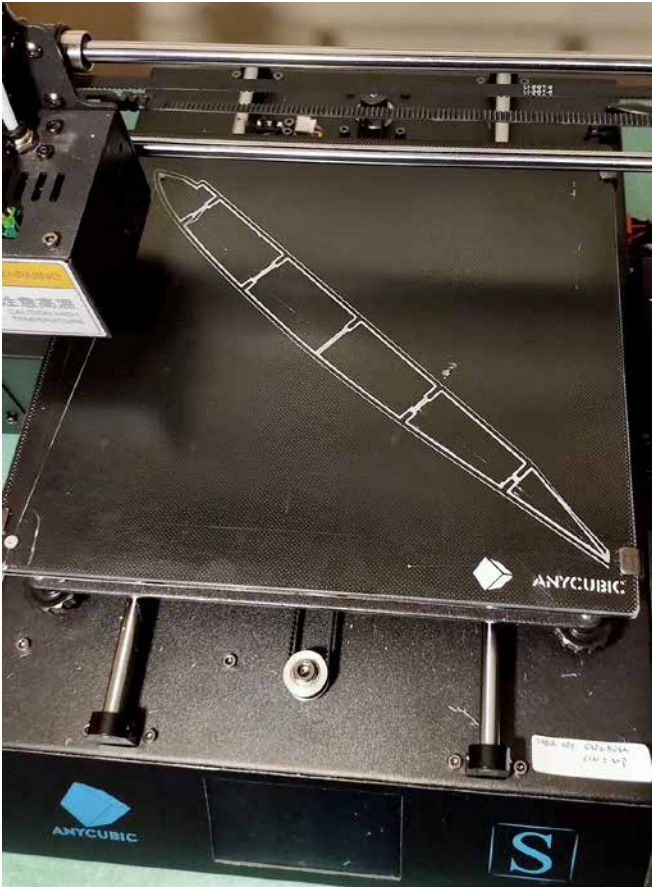
Get advice or go with what is recommended in the model plan that you buy. Try www.overture3d.com or www.filament.ca for information and I highly recommend you consult Google and YouTube - the source of all knowledge!

YOU NEED A 3D PRINT FILE.

There are now many companies selling 3D print files for RC models with literally hundreds of designs to choose from including trainers, sport, aerobatic, gliders, jets, float planes and more. The files will range in price from \$30 to \$60 depending on the size and complexity of the design. Since you can download the files online, there are no shipping charges!

Some popular sites are <https://3dlabprint.com/>, <https://www.eclipsion-airplanes.com/> and <https://www.planeprint.com/>. You will need to pay the licence fee online which will allow you to download the print files. But once you have the files, you can print whole airplanes or specific replacement parts as many times as you like.

Print files are usually in the form of "G-Code" files that can be loaded into your printer either with a USB cable or a small SD



Wing section print of first layer.



2 wing sections on a 20cm table

memory card. The file contains commands in G-Code, the most common printing language used by 3D printers to describe how a job should be printed.

It stores instructions in plain text with each line representing a different command, such as how fast the printer should print, the temperature it should be set at, and how the print nozzle should move.

Some sites will only provide you with the raw “STL” CAD files. This is a file in a format that describes surface geometry of a 3D object without any colour, texture or other attributes. But then you need use a free utility called “Cura” that you can download to convert the STL files into G-Code files that your printer can use. This process is known as “slicing” and makes the file compatible with your printer using certain parameters. If you are a beginner, just stick with the G-Code file that comes from the supplier.

If you are interested in a model, first download the user manual. Often you can get a free sample G-Code or STL file to try on your printer as well. It is very important to study the manual before you buy because the manual will tell you what motor, prop, battery and servos you will need to finish the plane. If you already have parts in your workshop, make sure you select a suitable model for them.

YOU WILL NEED LOTS OF GLUE

You are going to need lots of medium CA glue to put all the sections together. The plastic parts will not wick thin CA like balsa wood, so you will need to lay a line of medium CA on one surface, join it to the matching surface, and hit it with CA kicker. If you don't want to go broke on CA, try InstantBond glue from Home Depot or Amazon. It comes in large sizes with a spray can of Activator (kicker) which will set the glue instantly and works very well.

YOU WILL NEED TIME, PATIENCE AND LUCK

A medium size airplane design could consist of 20 print files. As I said before, some print files might print more than one section on the table side by side at the same time. So a large airplane could take 30 to 40 hours to print if it is made up of 15 to 20 sections, each taking 2 hours or more to print. Luckily you don't have to babysit the printer all that time; just keep it in a well ventilated space and monitor the progress every few hours.

There is always the chance that a print will fail. The first layers must stick to the table firmly to provide a rigid surface for subsequent layers. This problem, sometimes called “adhesion”, is by far the most frustrating issue that can lead new makers to give up 3D printing.

The first layer is the most important part of the process. Most likely, it will define a successful print or a total disaster. Some modelers use Magigoo, WolfBite, or even Elmer's Glue Stick to help with adhesion. If you are still having problems try filaments from <https://overture3d.com/>. They come with a table mat that helps hold the part in place. You can also lower the print speed or adjust the nozzle temperature. All I can say is you may need to see what works best through lots of trial and error.

HOW MUCH WILL ALL THIS COST?

The answer to this question is really “It all depends”. First you have to write off the initial cost of the printer, but you can think of it like the Dremel tool or scroll saw in your workshop - only a lot more expensive. Once you buy it, you will have it for a long time and can print dozens of airplanes. After that, filaments average around \$30 per spool. One spool should be enough for a mid size project but the small war birds shown in this article only used ½ a spool each.

Then you have to add the usual costs of glue, paint, prop, motor and electronics needed to finish the job. You can buy wheels and spinners or actually print them! There is also the cost of the G-Code or STL print file itself.

If you are able to salvage electronics and servos from an ARF that is beyond repair, your total costs will be very low. If you are buying new servos for example, you can buy 9g servos in bulk online for \$2.50 each or spend \$10 to \$15 each for quality brand micro or mini servos.

If you are careful, a small airplane could be all in for around \$100 (not counting the printer). A larger plane could cost you \$300 or more. So 3D printed airplanes are certainly not free, but once you get going, repair and reprint costs are very low and the fun factor is very high.

SOME PROS AND CONS.

While assembly is relatively fast, most beginners in 3D printing are surprised by how long it takes to print all the airplane part, but a major plus with 3D printing is the huge diversity of cool designs you won't find anywhere else. Curved shapes are easy to form so scale war birds (like the ones shown here) and sleek futuristic looking jets are available that look amazing and will draw a crowd at the field.

Like any RC airplane, a 3D printed model will fly very well as long as it is set up and balanced correctly and has sufficient power. It will likely end up about the same weight as a balsa and plywood airplane but probably 20% to 30% heavier than a similar size electric foamy - so don't go light on power.

One negative is that the plastic parts are brittle and will crack easily, especially around the landing gear. For that reason, you may not want to fly a 3D printed plane in cold winter weather. Similarly, don't leave your 3D printed airplane in your car on a hot summer day. The plastic will start to warp at about 50 degrees Celsius. However, the upside is that you can simply glue a cracked part together again with CA or just print a new section if it is badly damaged.

CAN IT MAKE YOU A BETTER FLYER?

"I am willing to fly more aggressively and try new maneuvers because I know I can rebuild the airplane or replace a broken part easily and quickly for almost no cost," says modeler Vasyly Yarmamedov. "So 3D printing my own airframe made me a better flyer.

"When I choose a design, I always print Two copies because the print costs are so low", says modeler Walter Lam. "I use the first build to get to know how the airplane is put together and how it flies. Once I have ironed out all the kinks, I transfer the components to the second copy and spend more time painting to make it look really nice. You just can't do that with and ARF."

FINAL THOUGHTS.

In an odd way, building a 3D printed airplane actually takes us back to the roots of our hobby. If you take on a 3D print project, you are essentially scratch building your own plane. The only difference is in the tools and materials you use and the fact that the plans are digital instead of on paper. Therefore, most of the early objections voiced about ARFs evaporate with 3D printed airplanes. If you manage to build one, you will certainly know how to fix it after a bad landing or crash.

So if you like new technology and want a new challenge, try 3D printing your next airplane. Good luck! ✈



Walter Lam with his 1710mm Joker from 3Dlabprint.



Material costs are fairly low for models like these war birds.

About the Author: Tom Gottlieb is a retired Professional Engineer who loved airplanes as a boy and came back to RC to build and fly a Carl Goldberg Eagle/2 with his son in 1991. He is an aviation history enthusiast and active RC builder, flyer and instructor. Tom is the current President of Humber Valley RC Flyers in Toronto and has been the editor and publisher of the club newsletter since 1999. This article was written with lots of input, advice and photo contributions from many club members especially Walter Lam and Vasyly Yarmamedov.

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

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

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

Four-Star 40 Modifications



By Paul Eves 88358

pauleve1@rogers.com

After losing a four star 60 to one of those airplane eating trees, I had some decisions to make about what I would replace it with. I had a Four-Star 40 kit waiting to be built, but as much as I liked the looks of the 60, I wanted to make something that was a bit more up to date and sporty. So, I thought about what I wanted from the next plane, took a long look at the Four-Star 40 plans, and this is what I decided to do.

WING

I was after a sportier airplane, so I decided to 'clip' the wingspan by one bay on each side to narrow up the span a bit. To give a cleaner look to the wings, I also added built-up wingtips instead of the flat-plate of the original design.

To add some strength and rigidity, I sheeted the leading edge, top and bottom, all the way back to the main spar. To try and improve control accuracy and response I also changed to two aileron servos, one in each wing, with direct linkages. I also reduced the dihedral to 1 degree.

Probably the biggest change to the wing was the addition of retracts. I converted a set of Robart pneumatic gear into mechanical operation, and formed the gear doors out of .025 aluminum.

FUSELAGE

To clean up the look of the Four-Star, closed in the engine cowl using 1/16 balsa and 1/32 ply. I also sheeted the turtle deck using 1/16 balsa sheet. To finish off the sleeker look, I turned the canopy around and trimmed it for a completely different look. The fuse is finished off with my own design built-up tail feathers.

FINAL TOUCHES

The model is powered by an inverted Saito 56, with a velocity stack providing clean air from the top of the model, and the exhaust mounted to the bottom of the fuse.

The model is covered with Cub Yellow UltraCote, has a span of 53.75", and comes in at 5.5 lbs, 12 oz over the kit weight.

If you have any questions please get in touch. ✈



Pour mon père



From Father to Son



by Michel Simard

I wanted to honour and thank my dad. I thought the best way would be to share the story of his latest build with the MAAC community.

Just to give a bit of context, we're from the northern town of Chibougamau, Quebec, where my dad presently still lives. I was 14 years old in 1989 when my dad passed me the transmitter to fly a three-channel trainer that he built. Even though I live far away from him, we often talk about our RC passion, a passion he definitely passed on to me.

I have to say flying and building RC planes is a part of his identity and he is a proud 'boy' to show off his models to whoever shows interest. He keeps most of his aircrafts hanging in one piece from his ceiling in his upstairs shop, except for an 8-foot wingspan Otter. They have been built over the last three decades and are always prepared to fly.

His last creation is a scratch-build Stick, which he made using wood panelling. Yes- it's the same wood panelling you would use to finish the walls in a basement! A bit tough and heavy to work with, but up in Chibougamau, there isn't hobby store nearby to buy balsa.

I guess he was up for a challenge and did not want to wait for shipping! He did say it took a pound of lead in the nose to balance it, but I am sure he will have fun flying it this summer and most of all, be very proud of his build, as I am of him!

Love you Papa ✨

par Michel Simard

Je voulais honorer mon père avec une petite réflexion de l'histoire de sa passion pour les avions téléguidés. Mon père habite toujours la ville de Chibougamau, au nord du Québec. Les avions téléguidés forment une partie de son identité, et il est très fier d'en parler avec tous ceux qui veulent l'entendre! Je me souviens du jour où il m'a passé la manette pour voler le « trainer » qu'il avait construit en 1989 lorsque j'avais 14 ans.

Depuis ce temps, j'ai été piqué de cette même passion et nous parlons souvent de nos nouvelles constructions ou vols, même depuis que j'habite l'ouest du Canada. Mon père a construit tous ses avions dans son petit atelier et les accroche au plafond, toujours prêts pour leur prochain vol. Seul un Otter de 8 pieds d'aile se trouve sur une table.

Sa dernière création est un « scratch-build Stick », qu'il a construit en parti avec du bois de panneaux de finition, parce qu'il n'avait pas accès au bois balsa et ne voulait pas l'attendre par la poste! Il m'a raconté qu'il a utilisé une livre de plomb pour l'équilibrer, mais je suis sûr qu'il aura du plaisir le voler cet été. Il sera fier de sa construction comme je suis fier de lui!

Je t'aime Papa ✨

Laird-Turner RT-14 'PESCO SPECIAL'

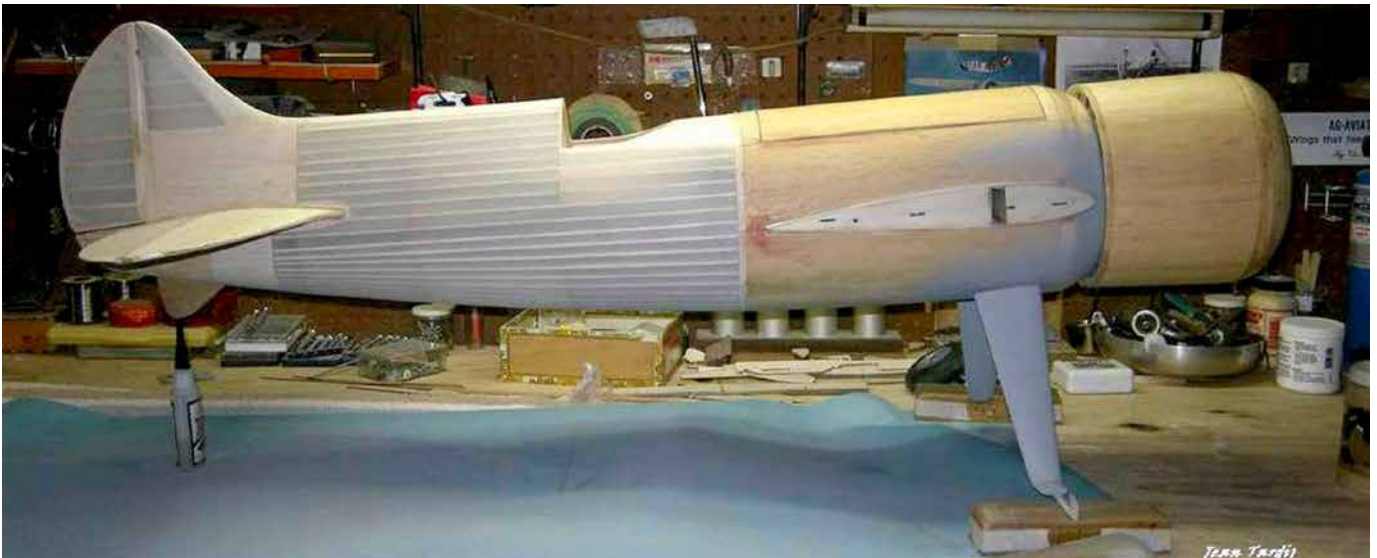


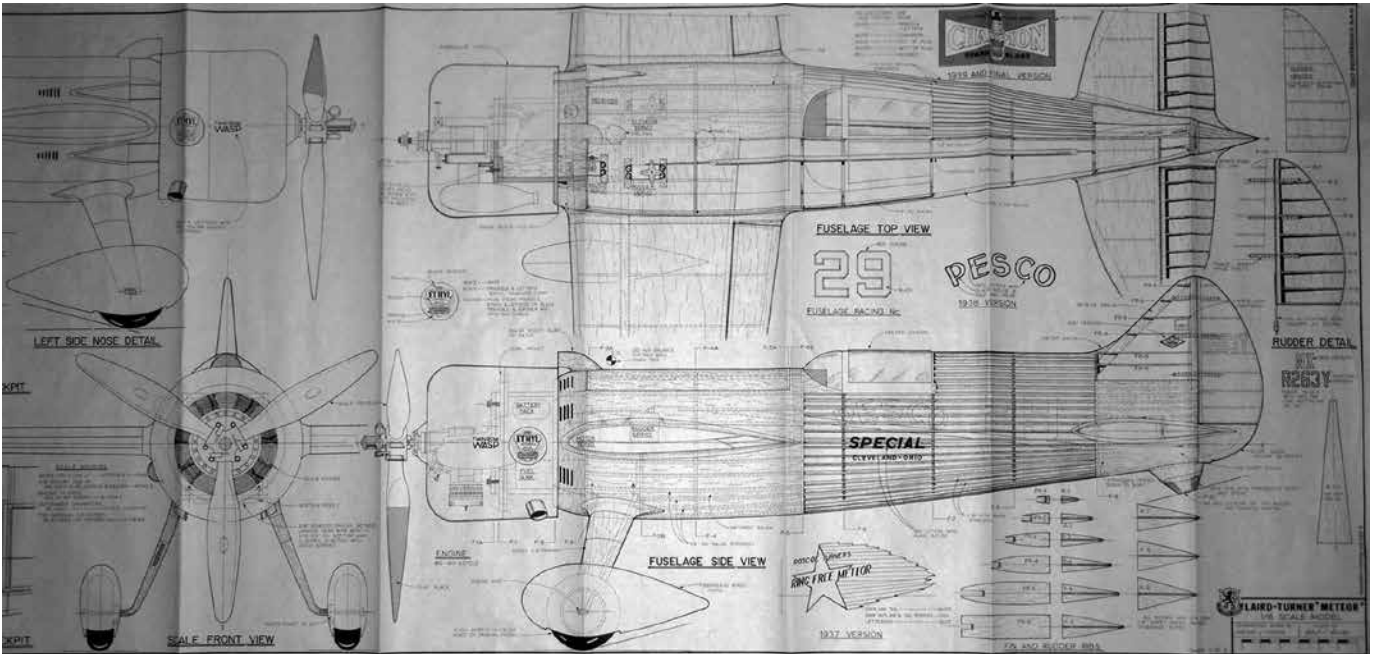
Once again, Jean Tardif wows us with a stunning build of the 1937 Laird-Turner RT-14 'Pesco Special' air racer. The model was built from plans first printed in Radio Control Modeler in March of 1992

At 1/6 scale Jean's model of this legendary racer has wing span of 50 inches, an area of 490 sq inches, and is electric powered by a Scorpion 4025/10 515 kv motor swinging a 15 X 8 prop drawing power from a 5S-3800 LiPo, and comes in at just over 5 lbs.

Jean says it flies fast... Suitable for a replica of a racer! ✈️









L'Adventure



Jean-Philippe Morin -38332

Club Avion Modèle Granby
atelierj.philippe@gmail.com

C'est mon ami Juergen Kalwait, lui même passionné d'aéromodéliste, qui m'a fait découvrir le film "Never Cry Wolf". Un beau film tiré du roman du même nom écrit par Farley Mowat et réalisé par Disney en 1983. Je voulais aussitôt reproduire cet objet volant apparaissant au tout début du film et qui malgré toutes les pièces retirées pour son costume d'acteur de cinéma ne pouvait dissimuler son identité d'avion mythique, un DHC-2 Beaver.



Il s'est écoulé dix minutes entre la fin du générique et le sauvetage de ce vieux kit d'Unionville Hobby qui gisait dans un placard depuis 45 ans. J'ai aussitôt commencé la construction de ce modèle de 8 pieds d'envergure. Ça se présentait comme une construction classique tous en balsa conçu pour être motorisée par un moteur thermique .60 pouce cube. Hum... ça va sûrement changer.

Après avoir complété les ailes et l'empennage conformément au plan, je décidai de redessiner le fuselage en contreplaqué léger pour accommoder un plus gros moteur et le train d'atterrissage pour Beaver 18% que je me suis procuré chez MR Aérodesign. Au départ, j'envisageais de l'équiper d'un 30cc 4 temps et d'un faux moteur radial mais après quelques recherches, mon choix s'est arrêté sur un moteur radial UMS de 50cc. Celui-ci m'apparait parfait pour le Beaver 1/6 sans son capot moteur. Alors plus besoins de fabriquer un faux moteur et de plus, que dire sur la musicalité d'un radial de 7 cylindre au ralenti.

C'est ma première expérience avec un DHC-2 et contrairement à ma démarche normale d'aéromodéliste, je vais tout faire pour le rendre le plus moche possible. C'est ça qui devrait le rendre attrayant.



L'avion est couvert d'Ultracote de couleur aluminium et patiné légèrement avec de la laque noir en aérosol que j'essuie aussitôt avec un chiffon. Les quelques rivets sont fait avec des gouttes de colle et la peinture rouge appliqué avec une éponge de mer pour simuler la peinture décapée.

J'ai fait les skis en contreplaqué et en pin à partir de photos tirées du film et j'ai couvert la glisse de ruban de Téflon pour minimiser la friction. Le canot est fabriqué de la même façon qu'un vrai mais en balsa et couvert à l'extérieur de fibre de verre 3/4 d'once. Avec les Caisses de bière miniatures à l'intérieur, il ne pèse que 4 onces. Le poids final est de 17livres 6 onces. Je ne m'en sors pas trop mal malgré tous les changements...

Ce fut une expérience agréable de reproduire cet avion maquillé et dépourvu de tous ses attributs aérodynamiques pour briller à l'écran. Pour ce modèle, je ne me suis pas cassé la tête à compter des rivets. Mon but était juste de reproduire l'émotion ressentie quand l'on découvre cet avion dans le film. Au moment où vous lirez ces lignes, j'espère avoir une vidéo du premier vol au club Avion Modèle de Granby. Je retiens les paroles de Brian Dennehy, le manche du Beaver d'une main et une clé à molette dans l'autre, Quel est le remède à l'ennui?... L'ADVENTURE! ✈



Adventure

Jean-Philippe Morin - 38332

Club Avion Modele Granby
 atelierj.philippe@gmail.com



It was my friend Juergen Kalwait, himself passionate about model aircraft, who introduced me to the movie "Never Cry Wolf". A beautiful film taken from the novel of the same name written by Farley Mowat and directed by Disney in 1983. I immediately wanted to reproduce this flying object appear at the beginning of the film and which despite all the parts removed for his costume as a film actor could not hide its identity as a mythical plane, a DHC-2 Beaver.

Ten minutes passed between the end of the credits and the rescue of that old Unionville Hobby kit that had been lying in a closet for 45 years. I immediately started building this 8-foot-span model. It looked like a classic all balsa construction designed to be powered by a .60 glow engine. Hmm... That will surely change.

After completing the wings and tail unit according to plan, I decided to redesign the lightweight plywood fuselage to accommodate a larger engine and landing gear for the 18% Beaver that I got from MR Aérodesign. Initially I was planning to equip it with a 30cc 4 stroke and a dummy radial engine but after some research my choice fell on a 50cc UMS radial engine. This one seems perfect for the Beaver 1/6 without cowling. So there is no

need to manufacture a fake engine and what can be said about the musicality of a slow-running 7cylinder radial.

This is my first experience with a DHC-2 and unlike my normal model aircraft gait. I'm going to do everything to make it as ugly as possible and that's what should make it attractive.

The plane is covered with Ultracote aluminum-colored and lightly weathered with black spray paint, which I immediately wipe off with a cloth. The few rivets are made with drops of glue and the red paint applied with a sea sponge to simulate the stripped paint.

I made plywood and pine skis from photos and covered the slide with Teflon tape to minimize friction. The canoe is made in the same fashion as a real one but in balsa and covered on the outside with 3/4 ounce fiberglass. With the Miniature Beer Crates inside, it weighs just 4 ounces. The final weight is 17 lbs 6 ounces. I'm not doing too badly despite all the changes.

It was a pleasant experience to reproduce this plane in make-up and stripped of all of its aerodynamic attributes to shine on the screen. For this model, I did not break my head from counting rivets. My goal was just to reproduce the emotion felt when you see this plane in the movie. By the time you read these lines, I hope I have a video of the first flight at the Granby club. I remember Brian Dennehy's words, the stick of the Beaver in one hand and an adjustable wrench in the other, What is the cure for boredom? ... ADVENTURE! ✈



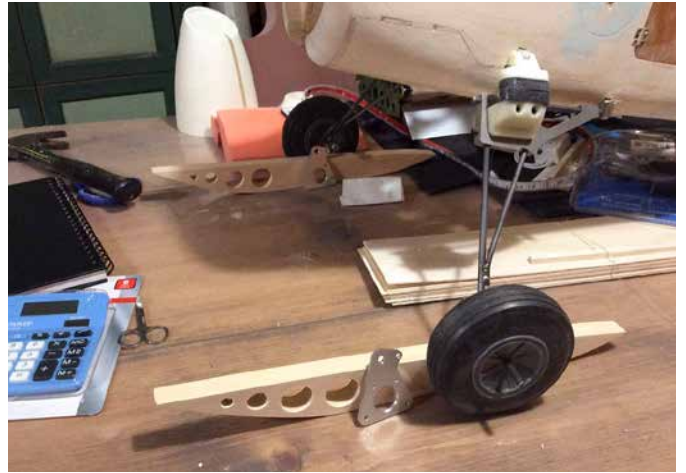
DHC-2 BEAVER



Scale 18% (103 3/4")
Scale 25% (144")

MR Aerodesign
Martin Rousseau

WWW.MRAERODESIGN.COM



CNC Cloud Tramp



Darcy Whyte - 23153
darcy@inventorartist.com

After the recent column from Richard Barlow, some friends and I have been talking with friends about the Cloud Tramp. We talked about Richard's improved wing design as well as other improvements from Gary Hinze of EndlessLift.com. After all this talk, I became very inspired to build one.

I put one together, and as soon as the weather permitted, I started bringing it to a nearby park. I must say the Cloud Tramp has some serious charisma, thanks to the timeless design work by Charles Grant. Also, with the full balsa construction and cambered wing it has a nostalgic and traditional feel to it.

When they see me with it in the park, people come up to me and share their childhood experiences with model airplanes. I think this is a great instrument to get kids and adults into something amazing.

I see a large fleet Cloud Tramps in my future.

My first build used a wing system like Richard. It was very functional, but I felt that it needed a great deal of skill to execute. So, I decided to try and make a construction method that was easier and more accessible so I could try and get some of my non-model-aviation friends hooked.

I decided to go over the entire model using a computer aided design and manufacturing tool chain. That's fancy talk for CNC machines.

For the wing I went with a jig system. A center wing rib snaps into the jig then the wing panels can be glued to the rib and each other while the jig keeps everything aligned. I also created a new wing mount which is glued over the seam and clamped towards the jig with elastic bands. The trick with this concept is the curvature if the edge of the wing at the junction must be cut with high accuracy. This is where CNC is very helpful.

The assembly is now easy and very satisfying. Not to mention very repeatable.

CREATING THE CNC FILES

The workflow went as follows. I downloaded the plan then dropped it into an Inkscape, a free and open-source vector graphics software. I then traced out the parts for cutting in the software, adding my design changes as I went). Once I had all the parts designed, I then used Carbide Create which is a free CAM software (computer aided manufacturing) that comes up with the actual path for the cutter to follow accounting for the thickness of the cutting tool (kerf) and so forth.

The motor stick is simple but I 3D printed the nosepiece. It handles the propeller and captures the landing gear. It takes 10-15 minutes to make on the 3d printer.



CNC machines have not been well adopted in the model aviation community except perhaps lasers for kit making. I use laser for my Squirrel project, but these machines are expensive, large and dirty to operate. They need lots of peripherals attached - including plumbing - and take up a lot of space.

CNC milling/rotary machines on the other hand are now very affordable! For instance, if you poke around eBay for “CNC 3018” you will find some very affordable machines that can make the sheet parts for a Cloud Tramp. The “3018” refers to the size of the cutting table of the machine, and would be 30cm x 18cm. The Cloud Tramp has an 11-inch wing which is 28cm, which just fits onto the machine.

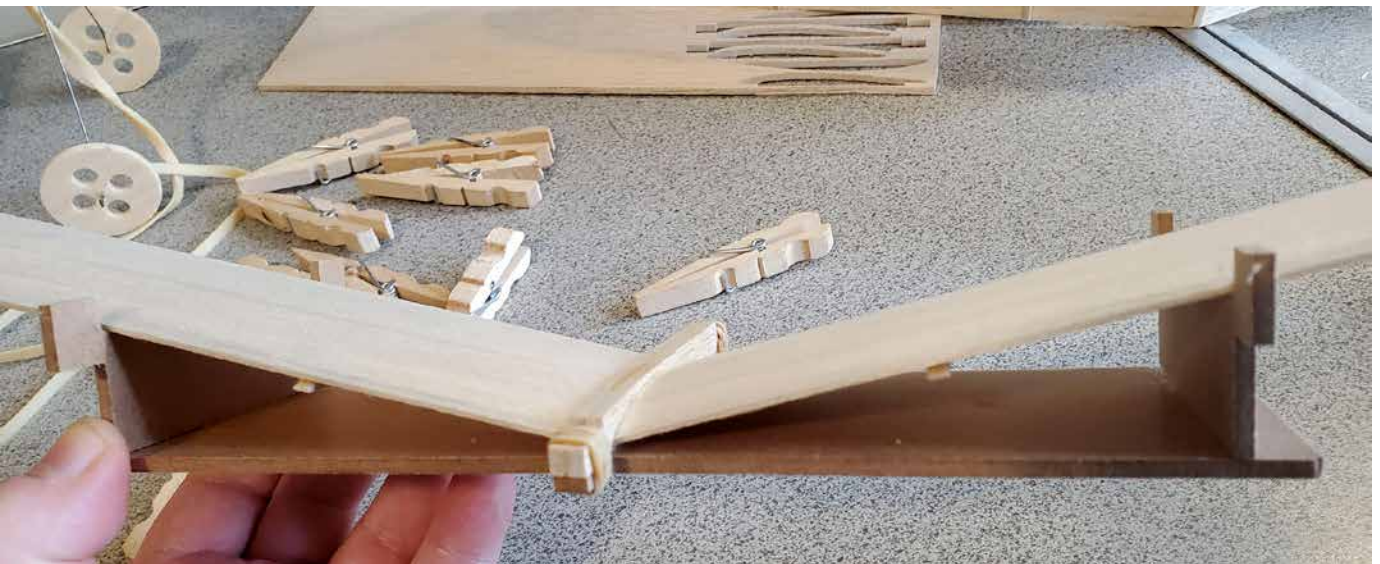
I personally think these tiny machines are a great platform to learn about CNC and change the way design and fabrication is approached.

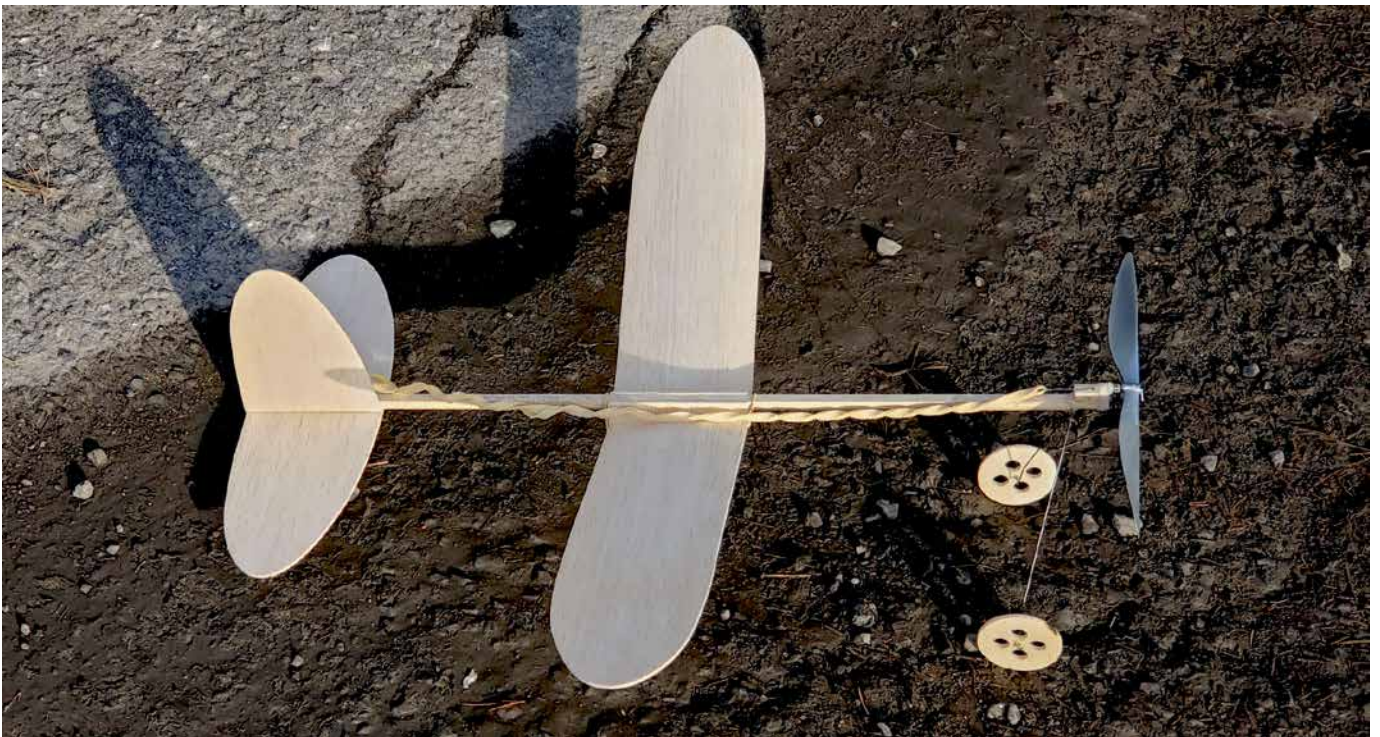
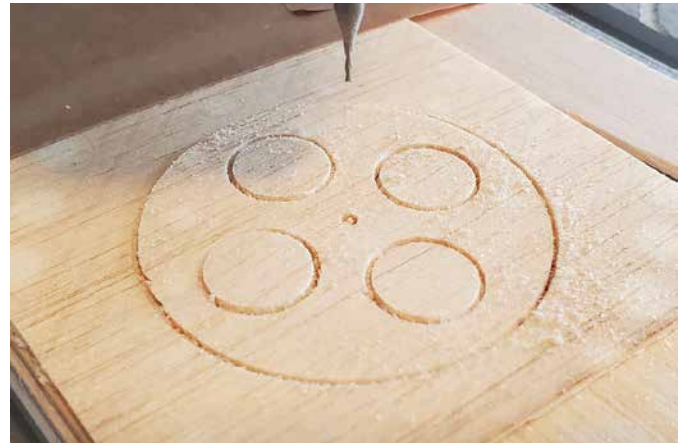
With this method it took about the same time to make the first couple Cloud Tramps. But after that the time per unit drops significantly. Now I can easily make kits for friends. Also, I think a template and jig kit could be made for those that don't want to explore CNC. You could use the template to conveniently cut out the parts and using the jig for construction you can quickly create your own fleet!

If you'd like to reuse the files I've created in your project, you can download them at <https://www.endlesslift.com/tag/cloud-tramp>. There is a learning curve with CNC milling, but one thing is for sure, once you start using it, you'll never be the same again. ✈️

Darcy is a lifetime model aviation enthusiast based in Ottawa. He's known for the Squirrel rubber-power plane and his web site is inventorArtist.com.







Model Aircraft Engines



After some attention, and a stern talking to, this used motor burbles to life, burning off the excess fuel from failed starting attempts.

By Kevin Blaine 75194

This may be a somewhat redundant subject given that the life and usefulness of the Internal Combustion Model Engine has, more-or-less, had its day. Still, there maybe yet one or two 'oldschoolers' out there who might get something out of this.

CONVERSION CONFUSION?

As I read a recent column that touched on converting an R/C Engine to C/L use, it struck me that it seemed to gloss over the fact that the mentioned 'conversion' may have been not as seamless as it was described to be.

Some many months before that article was written, I had thought of doing the exact same thing but was assured by my local hobby store manager that the port timings of either style of engines were not the same.

My 'conversion idea' at that time was based on basic economics, as one particular engine happened to be on clearance/sale, so was therefore squelched. In short, unless you research the proposed conversions thoroughly, do not blunder on into it regardless.

The lesson clearly is... do your homework first.

VINTAGE ENGINES:

Whether they be intended for F/F, C/L or R/C Use, if you have an engine with a lapped piston (McCoy, K&B, Fox, OS, Veco or whatever) and if they are from the 'vintage' era, do NOT feed them modern blends of fuels containing large volumes/percentages of Synthetic Oils.

They will not like it. They will protest, possibly overheat, stop, or worse, seize. These engines deserve to be treated with reverence and respect and fed an appropriate diet of low (if any) Nitro, High Castor because that was what they were designed to run on.

Unfortunately this sometimes incurs the penalty of noticeable dark deposits of burnt Castor (patina) which, left untreated and allowed to build up, can also cause run problems. As an example,

I would not expect to hear or see an OS Max S35 in a C/L Model doing the classic 4-2-4 Break on a modern fuel. Maybe it is better to forget all that vintage, "nostalgia" stuff and relegate those lapped-piston jewels to a promontory/place of worship in the workshop and so be preserved for posterity.

Should we all give up on those halcyon times of blue exhausts and crackly engine runs and relegate those memories to ancient history? I think not!

The takeaway from this is that cleaning, drying off and afterrun oiling is necessary. How many of you have vintage engines gummed up by residual Castor still in the works?

BUYING USED.

Caveat Emptor!

Many years ago I was on the hunt for a particular make of 4-Stroker in the 1.20cuin Arena. I found a used one through this magazine and set about acquiring same.

Suffice it to say that when said item did arrive, it was far from how it had been advertised. The previous owner had emphasized how powerful it was and lauded its running qualities to all of the Gods on High. Instead, it was far from being 'recently run' or even close to what could be described as running condition so I decided to keep it and, dammit, make it run.

By adding a few of the missing bits from my stock of spares, came the day when the prized 120 went onto the testbench. Mistake #1. After filling up with fresh 10-18-2 (my preferred blend of R/C GoJuice), connecting up, wiring up and following a period of increasingly frustrating front flicks, back-bumping and even a dance or two with an electric starter, the result was a big fat zero.

Eventually, me and that little engine had a bit of a chat. Recall now the Basil Fawlty Sketch (and the refusing to go Austin 1100) comes to mind but back in the workshop. Now all dried and wiped off, I got down to finally checking the valve clearances which I should have done in the first place. Measuring the gaps and TDC were not even close. All fixed.

Me and that engine kissed and made up and it was back to the test bench to try again. All setups were completed and when came the moment of truth, the engine burst into a glorious rich blue smoke cloudburst of used 4-stroke, spluttering at first to be rid of excess fuel then settling into a leaner fuel delivery run. (Remember that even great engines like the Rolls Royce Merlin liked to start wet.)

I watched the copious clouds drift down the driveway on their way to inform my nasty neighbour across the street that we had achieved success.

DIESEL ENGINES

The last engine I was asked to get running was a Webra 2.5cc Diesel. This engine was, typical of many engines I've seen... completely abused after being regularly assaulted by PLIERS.

The Duralimin Spinner was chewed-up beyond belief but that was not the main problem with it at all. The poor Carb Assembly was sheared off at its weakest point and so qualified as yet another paperweight. That Webra Carb Assembly was a sight to behold so the only solution was to scrap it a remake from scratch since all the model shops in Germany were shut and Webra Spares are like rocking horse feathers.

A lot of micrometre measuring commenced and several hours later some brass tubing was thrown onto the lathe. In keeping with the engine's heritage/lineage, I managed to curtail my outpouring epithets to basic German.

Three attempts were made at re manufacturing, and on the last go we had success where everything went together properly. When handed back to the owner, he did in fact express great thanks but a comment was made by a nearby colleague that all he needed now was some fuel to run/test it with. I instantly produced a small can of Webra-blend Diesel, just enough for a run or two. That probably silenced more comments.

The list of problems with this engine were more than a few and ranged from Tommybar to Spinnernut. The owner was strongly advised to get himself a 5mm thin-profiled wrench with which to

snug up the R/C Throttle Assembly.

The 'takeaway' from that exercise is that engines are often mistreated and abused by people in a hurry and who usually don't know what they're doing.

GLOW ENGINES

I recently got some Italian-made ST Engines from my brother-in-law. Among those engines - mostly boxed and un run - was a small ST 40 R/C that had a onetime full bore vertical midair with the planet. There was significant damage to Muffler, Carb and front-end.

So when I got the engine, I dismantled it as far as I needed to then reassembled it applying a reflush and lots of fresh oil where needed. I replaced missing bits temporarily from enlisting engines. The engine did, in fact turn over although somewhat grudgingly at first. Gently Bentley. After mounting on the test rig, I applied my runout gauge to the top of the Crankshaft and low-and-behold, the Propshaft ahead of the Bearing was a whole 0.0003 out. I do not recommend the following actions save for the fact that this is a newish engine with little runtime clocked and the fact that ST are, alas, no longer in business.

I kept the engine mounted in the test rig, placed a propnut on the endmost part of the Crankshaft a few threads in. Rotating the Crankshaft to the point where the curve/bend was uppermost on the runout gauge, levelling the Propnut in the process. A tentative yet judicious 'smack' with a 'Birmingham screwdriver' was delivered downward onto the horizontal face of the Propnut after the gauge was removed. Note that the base of the Propshaft at the Bearing was bolstered as a fulcrum to allow the Shaft to 'flex' back downward to where it should have been (precrash).

This process including remeasuring, was repeated at total of three times before I was happy with the results. The Prop now points in the general direction of forwards. Crude but necessary under the circumstances. ✈



Do not even think to approach a model engine with pliers.



Sometimes gentle persuasion is needed when fixing up damaged engines.

Made in Canada



By Richard Lyle Barlow 5744-L
fclrc@gmail.com

Seventy years ago, an American company called Midwest kitted a small free flight model designed by R.G. Schmidt for a Baby Spitfire .045 engine. It was called the Sniffer, in the hope that it would sniff out thermals, and it was and was very successful. Many were built and flown, including one I constructed. That kit, sadly, is long gone.

A Canadian company called Model Aviation Products, <https://www.modelaviationproducts.com>, who supply many modelling products, has re-kitted the model as the Little Sniffer but with many changes. The span has been increased from 29 1/2" to 36" The wood is now all laser cut, and the model construction has been altered to make it more rugged than the original.

This increase in size and durability has widened the versatility of the design. The model may now be electrically powered or equipped with a .020 engine. It may also be built for radio control. Note that two different wing dihedral angles are used for FF versus RC. What is remarkable is that all extra wooden parts are in the kit so that whichever of four possible versions that you choose to build, the parts for all of them are included. The only extras required are covering, radios and power source. The kit is packaged in a durable box and if ordered, the delivery is swift.

A detailed examination of the kit reveals laser cut parts that fit together with the accuracy of a jigsaw puzzle. The kit also comes with the best set of instructions that one could imagine. Everything is covered point by point with accompanying photographs which apply to any and all of the variants one chooses to build.

The importance of reading and following these instructions cannot be over emphasized. The wing structure differs a little from what is conventional in a model of this type, but the changes add great strength and rigidity with minimal weight increase. The free flight wing and tail are very different from the radio version, so be sure that you construct the correct parts for your version.

When, you get to the point of considering flight of the RC version, as simple as the model will be to fly, it would be advisable to get experienced help until you are competent. If you do not belong to a club, and there is one in your area, join up.

As regards the free flight version, you do want to keep it - Right? Free flight models do get lost. For that reason, there are three things to consider. In the first case, put your name and address on it. Secondly limit the length of the motor run. With an internal combustion engine, this can be limited by reduced fuel, or by the use of a mechanical timer. For the electric version, you have to use an electronic timer such as available from Forge Electronics. <http://www.forge-electronics.co.uk/index.php/aircraft/e-zee-free-flight-timer>.

The third matter, is the use of a dethermalizer, which is shown on the plan. After a predetermined period, A fuse allows the tail plane to tip to a forty five degree angle and the model will slowly descend vertically.

Free flight is beautiful. I have been receiving positive feedback on the article I wrote on the "Cloud Tramp". Build and fly a "Little Sniffer" you will not regret it. I love to hear from any readers, so don't hesitate to reach out to me at ffclrc@gmail.com ✈

AEROMURA

Aeromura gives a bird's eye view of the current flying conditions, real-time weather and forecasting at all your local flying sites.

Aeromura is better than using other weather apps – it's focused on aeromodelling. Check all the weather forecasts for your favourite flying clubs and locations – find these at a glance.

Aeromura provides flying time recommendations according to your personal preferences.

Modify preferences to influence flying recommendations presented to you – you can plan ahead.

Aeromura contains over 400 flying locations and clubs in Canada, and over 12,000 worldwide – handy if you travel and need to know flying sites at your destination.

Aeromura lets you update flying location data for the entire community's benefit in real-time.

Launched in October 2020, more than 6,000 RC pilots are already using Aeromura.

At this time, all Canadian pilots have been given a free premium subscription valid until the end of June 2021, to let you try the app. Subscriptions are good value at \$2 USD/month, or discounted rate of \$15/year – and you can subscribe only for the months you actually fly. ✈

Aeromura offre une vue d'ensemble des conditions de vol actuelles, les données météo en temps réel et les prévisions à vos terrains de vol locaux.

Aeromura est une meilleure application que les autres – elle se concentre sur les paramètres utiles aux modélistes. Vérifiez tous les bulletins météo à vos terrains préférés – retrouvez-les en un simple coup d'œil.

Aeromura offre des recommandations quant au moment approprié d'effectuer des vols, et ce, selon vos préférences personnelles.

Vous pouvez modifier vos préférences afin d'influencer les recommandations qu'on vous fait – vous pouvez ainsi planifier à l'avance.

Aeromura compte plus de 400 emplacements de vol et de clubs au Canada et plus de 12 000 à l'échelle mondiale – c'est pratique si vous voyagez et que vous devez connaître les conditions de vol à votre destination.

Aeromura vous laisse effectuer la mise à jour des données des emplacements de vol afin d'en faire bénéficier la communauté au complet, en temps réel.

Lancée en octobre 2020, plus de 6 000 pilotes de maquettes télécommandées utilisent déjà cette application.

À l'heure actuelle, tous les pilotes canadiens peuvent bénéficier d'un abonnement gratuit (premium) jusqu'à la fin juin 2021, de sorte à ce que

vous puissiez 2 \$US/mois ou un taux réduit de 15 \$/année – vous pouvez d'ailleurs appliquer votre abonnement uniquement aux mois au cours desquels vous faites voler vos appareils. ✈



GET THE LOCATIONS WITH
THE BEST FLYING CONDITIONS
FOR
RC GLIDERS, JETS, HELICOPTERS AND PLANES



WWW.AEROMURA.NET



AWARD ADVISORY GROUP

Rodger Williams - 9587L

Committee Chair

418-564-5255 | rawilliams@videotron.ca

We are pleased to submit a synopsis of our last Awards Committee meeting and year-end report for 2020

This year was very thin with candidates; however, we the Committee have processed all of the entries and forwarded them to the Board of Directors for their approval.

The Committee consisted of the following: Rodger Williams, Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross and Roy Rymer.

REPORT FOR 2020

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.

All of the members, including myself, are prepared to stay on as the Awards Committee. Additionally, we have picked up a new member to add to our committee, Kevin McGrath. Welcome aboard, Kevin.

This year was very quiet due to the COVID-19 pandemic but we were still able to have a meeting to go over the candidates.

A meeting of the Awards Committee Advisory Group (ACAG) was held February 10, 2021 via "Go To meeting" commencing at 07:30 p.m. The results are as follows:

HALL OF FAME

This year, there was one recipient recommended to the Board of Directors. All the documentation was complete and the candidate was worthy of the award. It was a unanimous decision of the ACAG.

BURSARY

Again, there was one candidate and we, the Committee, recommended to the Board of Directors to be granted the bursary award based on his accomplishments and continued schooling in aeronautics. He had an excellent presentation.

LEADER

This year, there were only five Leader member applications. All of the criteria were met and ACAG recommends to the Board that they all be approved.

COMMITTEE RECOMMENDATION

This Committee forwarded the following recommendation to the Board for their consideration.

Please pay special attention to the criteria for each award and get them ready for next year as per the time frame for nominations. The correct procedure is required in order to have your candidate's application approved, especially the time frame of membership (years consecutive of service).

This will be my last report in the magazine until fall when a new list of candidates will start arriving for our review. Please note that the names of the successful candidates have been omitted because some of them have no idea that they are going to receive their award or may not have been notified, as of yet. ✨

GROUPE CONSULTATIF DE LA REMISE DE PRIX

Rodger Williams - 9587L

Chef de Comité

418-564-5255 | rawilliams@videotron.ca

Il nous fait plaisir de soumettre un synopsis de la plus récente réunion du Comité consultatif de remise de prix ainsi que du rapport de fin d'année (2020).

Le nombre de candidats a été plutôt restreint; toutefois, les membres dudit comité ont traité de chacune des candidatures et les avons expédiées au conseil de direction pour approbation.

Le comité était composé de : Rodger Williams, Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross et Roy Rymer.

RAPPORT 2020

Je débute en remerciant les membres du comité ainsi que Linda Patrick, celle-ci ayant compilé les documents pour notre examen.

Tous les membres – y compris moi-même – sont disposés à demeurer en poste. De plus, nous avons recruté Kevin McGrath.

Bienvenue à bord, Kevin.

Cette année a été plutôt tranquille en raison de la pandémie de la COVID-19 mais nous avons organisé une réunion afin d'examiner les candidatures. Celle-ci a eu lieu le 10 février 2021 à 19 h 30 à l'aide de la plateforme en ligne GoTo Meeting. Les résultats sont les suivants :

PANTHÉON (TEMPLE DE LA RENOMMÉE)

Cette année, une seule candidature a été recommandée au conseil de direction. La documentation était complète et la personne était digne de recevoir cet honneur. La décision au sein de notre comité était unanime.

BOURSE

Une fois de plus, une seule personne était nommée et nous, le comité, avons recommandé la bourse en fonction des accomplissements et des études en aéronautique que poursuit cette personne. Sa présentation était excellente.

LEADER

Cette année, seules cinq personnes ont été recommandées pour la désignation de membres Leader. Les critères étaient satisfaits et ce groupe consultatif recommande au conseil de direction de les approuver au complet.

RECOMMANDATION

Ce comité a formulé la recommandation suivante au conseil de direction à des fins d'examen.

Surveillez attentivement les critères de chaque prix et préparez la documentation pour l'année prochaine, conformément aux dates limites. Il faut observer la bonne procédure afin que la candidature de votre modélisme de prédilection soit approuvée, surtout relativement au laps de temps de son adhésion (années consécutives de service).

Ce rapport sera mon dernier d'ici à l'automne, moment au cours duquel une nouvelle liste de candidats nous arrivera

suite à la page 89

PUBLIC RELATIONS

Roy Rymer - 61172L

Committee Chair

905-685-1170 | zd-e@maac.ca

Hearing an odd noise, Ingrid looked out into her back yard where her daughter and two friends were enjoying the sand box. Beside them was an odd, crumpled mass of colourful wreckage of some sort with a strangely familiar arrangement.

It looks like an airplane, she realized with surprise. In a sudden realization that her daughters and the other kids likely narrowly escaped serious harm she ran out to investigate... Her neighbour, now also in their back yard, filled in the mystery. "It's an RC airplane, probably came from the RC club."

Attitude! This is where safety really has a great deal of impact on public relations and public acceptance of what we do. Safety is an attitude pure and simple, here are some aspects of attitude to consider.

Carelessness is the most common cause of accidents. Because we are all in complete control of our own carelessness,

those accidents are the most preventable. Take all the time and effort needed make sure all of your aircraft's systems are working properly and take all of the steps you need to. Never take shortcuts.

TEDIOUS BUT IMPORTANT

Many tasks like range checks, or airframe inspections are boring and routine. Don't get caught being complacent. Regardless of how many times you've checked in the past, always complete a full walk-around of your aircraft every time you take it to the field.

Distraction while operating and flying your RC plane is always a risk, be aware. Similarly, never distract another pilot or try to get their attention while they are operating an RC aircraft, like tapping their shoulder or calling from the pits. Nothing at all that you may have to tell them is more important than the safety of those around. Even if you feel you have to remind them to fly safer, wait until they have safely landed, two wrongs do not make a right!

Don't go out to fly when you are fatigued, hung over, or under the influence of a controlled substance. Doing so will lower

your reaction time and might lead to injury to you and/or others. So, always be well rested and sober when operating an RC aircraft.

Strong emotions, and heated arguing -- although sometimes impossible to avoid -- should be handled by having a seat or heading home for the day. Extreme emotions cause recklessness and distraction. It will impair your positive attitude toward safety. Better to head home than being unsafe and risking others.

Recklessness such as high-speed approaches to the pilot line and suddenly turning are extremely dangerous. Taking chances at the field with your safety or the safety of others is anti-social and dangerous.

Study the MAAC safety guidelines and your club's safety rules. Fly in a way that supports the comfortable enjoyment of all those at the field. After all, a culture of safe, responsible fun is the image we want to present to the public when they show up at our flying sites. ✈

RELATIONS PUBLIQUES

Roy Rymer - 61172L

Chef de Comité

905-685-1170 | zd-e@maac.ca

Ingrid a entendu un bruit bizarre. Elle jette un coup d'œil dans sa cour arrière, où jouent sa fille et deux amis dans le carré de sable. Tout juste à côté se trouve une masse aussi colorée que difforme mais qui rappelle quelque chose de commun.

Cela ressemble à un avion, se dit-elle, surprise. Soudainement, elle se rend compte que sa fille et les deux autres enfants ont passé bien près d'être blessé.e.s. La mère se rend à l'extérieur au moment où son voisin fait remarquer : « C'est un avion télécommandé, probablement du club, non loin. »

Question d'attitude! La sécurité et les relations publiques que les modélistes entretiennent afin de faire accepter leur passe-temps, voilà à quel moment le tout se joue. La sécurité, c'est une question

d'attitude et il faut en considérer plusieurs aspects.

L'imprudence constitue la cause la plus répandue d'accidents. Puisque nous contrôlons cette caractéristique, on peut prévenir ces accidents. Ne ménagez aucun effort et prenez le temps de vous assurer que les systèmes embarqués de vos maquettes fonctionnent correctement et faites ce que vous devez. N'empruntez jamais de raccourcis.

ASTREIGNANT MAIS NÉCESSAIRE

Plusieurs tâches – vérification de portée de votre émetteur, inspection de la cellule (airframe), voilà qui est ennuyeux et qui devient un peu routinier. Ne devenez pas complaisant. Peu importe le nombre de fois que vous avez vérifié l'état de votre maquette auparavant, procédez tout de même à une vérification prévol à chaque fois que vous apportez votre maquette au terrain.

La distraction en pilotant, c'est un gros

risque... Attention. Ne distrayez jamais un autre pilote et ne tentez pas d'attirer son attention lorsqu'il pilote son aéronef télécommandé (ne lui tapez pas sur l'épaule et ne lui lancez pas un cri depuis l'aire des puits). Rien au monde n'est plus important, sur le moment, que la sécurité de toutes les personnes à proximité. Même si vous sentez que vous devez lui rappeler une consigne de sécurité, attendez qu'il ait fait atterrir son appareil pour lui expliquer.

Ne vous rendez pas au terrain du club si vous êtes fatigué, en train de dégriser ou sous l'influence d'une substance contrôlée. Votre temps de réaction n'en sera que diminué, ce qui pourrait mener à des blessures – votre propre personne ou autrui. Mieux vaut être reposé et sobre lorsque vous faites voler un engin télécommandé.

Si vous êtes en proie à de fortes émotions ou que vous vous êtes disputé – parfois, c'est inévitable – vous devriez vous asseoir ou rebrousser chemin. De telles émotions

suite à la page 89

SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Une discussion intéressante -- épicée de points de vue divergents -- est en cours présentement à l'intérieur des clubs de maquettes télécommandées au sujet des produits de stabilisation en vol. J'ajouterai à ces propos les produits que j'ai utilisés ou dont je connais le fonctionnement.

L'un des premiers tels dispositifs embarqués (on-board) que j'ai utilisés, c'était le PA1 Pilot, de Futaba. Il fonctionnait à l'aide de diodes sensibles à la luminosité qui détectaient la différence entre le ciel très éclairé et le sol plus sombre. Grâce à ces renseignements, ce système stabilisait les axes de roulis et de tangage à bord de votre maquette.

Cela fonctionnait à merveille la plupart du temps. Sauf qu'en hiver -- lorsque la neige recouvrait le sol -- il se produisait quelque chose si vous pilotiez votre appareil par temps gris. L'avion plongeait vers le sol qui, pour une fois, était plus clair en cherchant à se stabiliser. Cela ne fonctionnait et n'aidait pas. Je n'ai jamais essayé la prochaine génération, le PA2.

J'ai utilisé le Guardian (d'Eagletree) et il fonctionnait à merveille. Toutefois, Eagletree n'est plus en affaires. J'ai aussi

essayé et procédé à des tests de la gamme Bavarian Cortex et de la gamme Powerbox igy-ro.

Il y a quelques années, Spektrum a dévoilé sa série de récepteurs dotés de la technologie SAFE avec plusieurs de ses maquettes de type bind-and-fly. Le mode stabilisation était intégral lorsque vous faisiez l'appairage (binding) avec l'émetteur Spektrum et vous obteniez ainsi les caractéristiques des modes SAFE et AS3X.

Les modes de vol SAFEMD (Sensor Assisted Flight Envelope) aident les pilotes à éviter de commander trop de débattement sur leur maquette du moment. Le mode SAFE utilise l'AS3X afin d'offrir un vol normal mais avec une limite d'angle d'assiette et de roulis afin d'empêcher la maquette de se retrouver au-delà de ses paramètres de vol. La technologie SpectrumMD AS3X MD, elle, améliore la stabilité en vol en contrant les bourrasques de vent, la turbulence et autres phénomènes extérieurs afin que votre aéronef vole en toute douceur et avec précision.

Si vous avez la gamme plus ancienne des récepteurs SAFE, vous devez utiliser votre ordinateur personnel si vous voulez effectuer des modifications de programmation ou utiliser votre téléphone intelligent afin d'obtenir un lien sans fil vers le récepteur. La plus récente gamme

de récepteurs Spektrum est maintenant programmable à l'aide d'un émetteur mis à jour, et ce, à l'aide d'un menu qui s'appelle "Forward Programming".

Au cours des 18 derniers mois, le Club Kamloops Model Airplane Society a formé tout près de 12 nouveaux pilotes. Grâce à la stabilisation SAFE, la plupart des élèves-pilotes ont obtenu leurs "ailes" du MAAC en trois mois ou moins d'instruction. Compte tenu des protocoles de la COVID-19, nous pouvions maintenir la distanciation à l'aide de boîtes-écoles sans fil, ce qu'on retrouve sur les émetteurs Spektrum.

Le débat dans les clubhouses : est-ce que les pilotes du MAAC devraient faire leur test en vol avec le système SAFE enclenché? Notre club s'en remet au niveau de confiance de chacun des aspirants-pilotes. Nous les encourageons à piloter sans mode SAFE mais s'ils préfèrent l'utiliser en tous temps, nous ne les empêcherons pas. Pour quelle raison voudrions-nous les empêcher de vivre une belle expérience de pilotage, voire de perdre leur avion parce qu'ils n'auraient pas le droit de se prévaloir de cette technologie? SAFE leur fait acquérir de la confiance et c'est un produit aussi fiable que sécuritaire pour tout le monde.



FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.

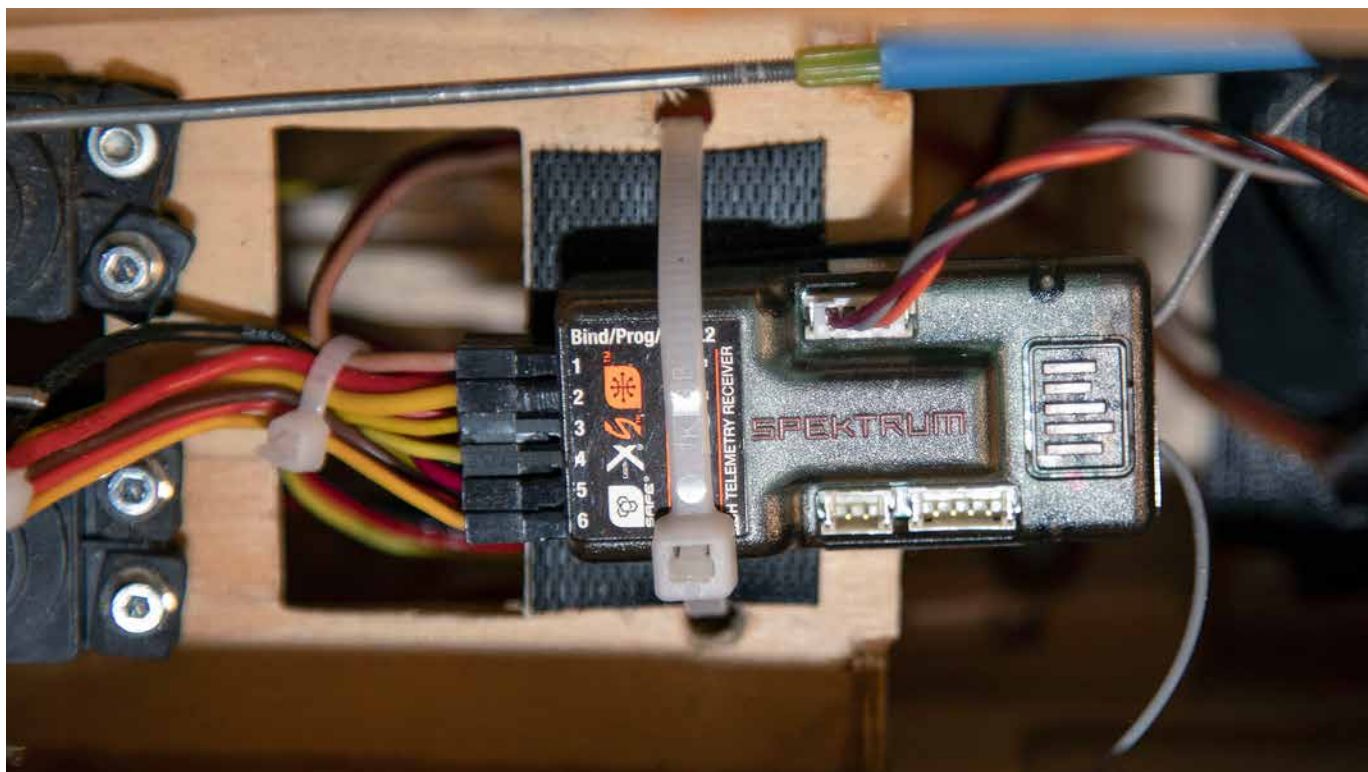
Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.

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

RADIO SPECTRUM



Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair
250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

An interesting discussion, with varying viewpoints, is taking place in R/C clubs regarding the use of stabilization products for radio controlled model flying. I will bring to the discussion the items that I have used or are familiar with.

One of the first on-board stabilizers I used was a Futaba PA1 Pilot assist. It operated by using four light-sensing diodes to detect the difference between the brighter sky to the darker ground or earth. With that information it would stabilize your roll and pitch movements on your airplane.

It worked great most of the time, except in the winter, with snow on the ground, if you flew on a cloudy day. The airplane would dive towards the brighter, snow covered ground to stabilize the plane. That really did not work or help. I never did try their later, PA2 model.

I have used the Eagletree Guardian and it worked great. However, Eagletree

is no longer in business. I also used and experimented with the Flex innovations Aura series of stabilizers; both lines are great stabilizers.

The newer and pricier stabilizers include the Bavarian Cortex line and the Powerbox igy-ro line of flight stabilizers.

A few years ago, Spektrum introduced their SAFE line of receivers in a lot of the bind and fly airplanes. Stabilization was built-in when bound to a Spektrum transmitter and you obtained all the features of SAFE and AS3X.

SAFE® (Sensor Assisted Flight Envelope) technology flight modes help pilots avoid over-controlling their models. SAFE uses AS3X to deliver normal flight performance, but with limited bank and pitch angles to prevent the aircraft from getting in extreme attitudes. Spektrum™ AS3X® technology enhances flight stability by countering the effects of wind, turbulence, and other outside forces to help your aircraft fly smoothly and with precision.

With the earlier line of SAFE receivers, to make program changes, you must use your PC with a USB link or use your smartphone for a wireless link to the receiver.

Spektrum's latest line of receivers are now programmable with an updated Spektrum Transmitter using a menu called "Forward Programming".

Over the last 18 months, the Kamloops Model Airplane Society (KMAS) Club has trained close to 12 new pilots. By allowing the students to use the SAFE stabilization features, most students obtained their MAAC wings in three months or less of flight instruction. With COVID-19 protocols, we could maintain the social distancing by using the Wireless Buddy Box features of the Spektrum transmitters.

The debate around the club house is over whether MAAC pilots should be allowed to take their wings test with SAFE enabled. Our club has left that up to each individual new pilot. We do encourage the new pilot to work at flying without SAFE, but if they wish to fly all the time with SAFE on, we are not going to stop them. Why should we stand in the way of pilots having an enjoyable flying experience and risk losing their airplane simply by not taking advantage of the features of SAFE? SAFE is a confidence booster and an exceptionally reliable and safe product for everyone. ✈

Paul Gibeault

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

8478L CD

**« Les vieux pilotes ne meurent jamais;
ils passent tout simplement à un nouvel avion. »**

Sam Burke
Modéliste d'exception
16 février 2021

Voici venu le temps de dire adieu à mon bon ami Sam Burke, de Waterloo (Ontario). Je suis l'un des rares pilotes de l'Ouest à avoir croisé la route de Sam.

Le souvenir qui me revient spontanément, c'est que Sam s'est mis en devoir – sans en profiter lui-même – de lancer ma carrière de pilote numéro un au Canada du volet vol circulaire de vitesse. Sans que je ne lui aie demandé, Sam m'a envoyé mon premier ensemble de fabuleux piston et de cylindre de moteur Rossi ABC, celui-là même qui tournait toujours très rondement. Quiconque se lançait dans le domaine de la vitesse FAI pourrait vous dire à quel point il importait de pouvoir compter sur son équipement, surtout au cours des années 1980! Je crois que Sam serait heureux de savoir que j'ai entretenu son legs « vitesse » jusque sur la scène mondiale.

Sam était un concurrent, disons, très cérébral. Il observait beaucoup et pouvait analyser ce qu'il fallait pour construire une maquette qui remporterait des concours. À l'époque, il détenait plusieurs records de vitesse au sein du MAAC et avait publié plusieurs de ses designs couronnés de succès dans les pages de Model Aviation Canada. Sam écrivait aussi les rapports de compétition les plus intéressants qui soient... et les titrait « Le cercle magique » ou « Les desperados sur filins ». C'était une lecture fascinante et je crois fermement qu'il aurait pu devenir un correspondant étranger du tonnerre.

Sam était aussi un artiste graphique très talentueux qui attirait l'attention des concurrents à l'échelle internationale avec ses splendides maquettes. Il est aussi fabuleux de noter que le protégé (alors cadet) de Sam, Stu Henderson, est plus tard devenu un artiste graphique professionnel, en partie en raison de l'influence qu'a eue Sam sur lui.

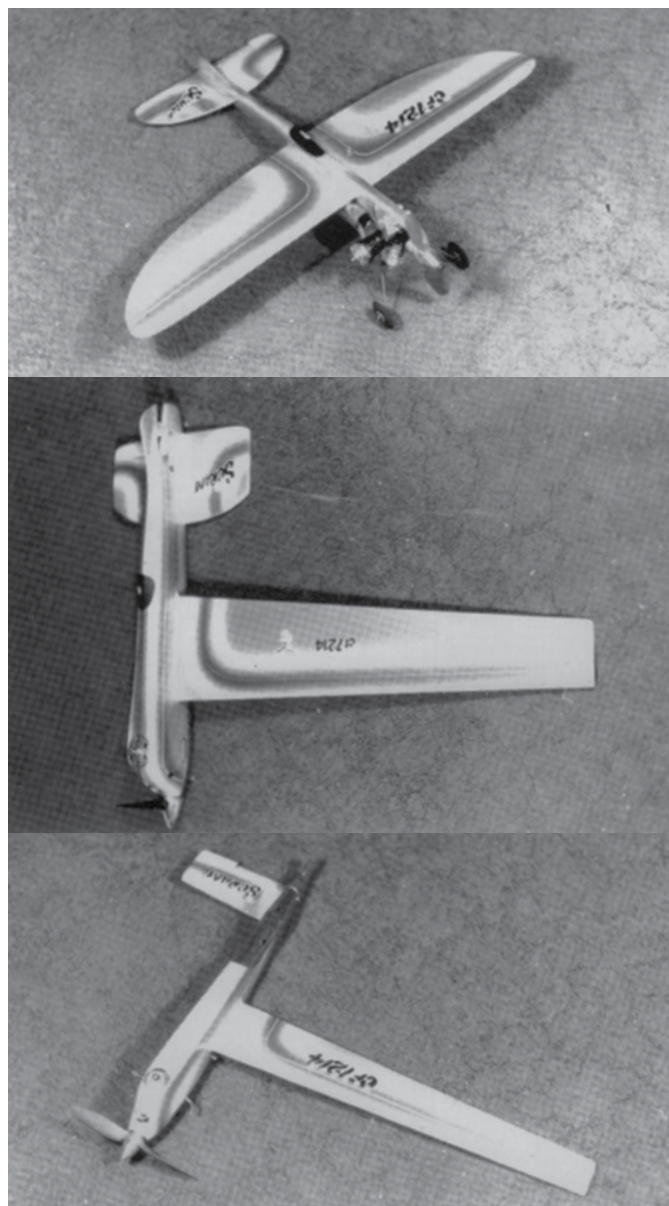
Stu est responsable du travail de conception des uniformes des délégations canadiennes à plusieurs championnats mondiaux – en vol circulaire et télécommandé – de même que la conception de certains écussons de nos Épreuves canadiennes.

Le logo d'équipe « vitesse » canadienne en 2016 ne fait pas que montrer le talent de Stu; ce design unique de maquette trahit aussi l'influence de celle qu'avait conçue Sam en catégorie Speed FAI.

Je m'ennuie de vous, Sam, et de vos histoires captivantes...

Ceci en provenance d'un ami de longue date et compagnon de vol, Al Feil :

« J'ai rencontré Sam pour la première fois lors d'une course locale de maquettes de catégorie Mouse, autour de 1969 ou 1970. Son ami du secondaire, Bob Brunn, agissait comme aide de camp. Sam s'est très bien débrouillé et m'a aidé à me lancer à l'aide de ma première maquette de formation en vol circulaire.



Black & White photos from the 80s of Sam Burke's own design 1/2A proto model, FAI Speed model and 1/2A Open Speed model. Note the airbrush work which is very unusual for speed models! / Des photos en noir et blanc datant des années 1980 : le design de Sam Burke en 1/2A proto, une maquette de vitesse FAI et une autre pour 1/2A Open Speed. Notez le travail de pistolet aérographe, ce qui était très inhabituel pour des maquettes de vitesse!

« Sam venait toujours nous embarquer, mon ami et moi, afin de nous rendre au terrain de vol ou à des concours du nord des États-Unis et du Sud ontarien. Nous sommes même allés à Woodvale (Angleterre) en prévision du Championnat mondial de vol circulaire en 1978.

« Il a même raconté une histoire palpitante en direct à la radio alors que j'étais à ses côtés. Celle-ci n'avait même pas rapport

suite à la page 89

CONTROL LINE

Paul Gibeault

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

8478L CD

"Old pilots never die, they just pass on to a new plane"

Sam Burke
Modeler Extraordinaire
Feb. 16, 2021

It's time to bid farewell to my good friend Sam Burke from Waterloo, ON. I'm one of the few Western Canadian fliers fortunate enough to have crossed paths with Sam.

What stood out in my memory is that Sam unselfishly helped launch my own career as Canada's top international C/L speed pilot. Out of nowhere and for no charge, Sam sent me my first good ABC Rossi piston and cylinder set that consistently ran well. Anybody starting out in the FAI speed game will tell you how important steady consistent running equipment is, especially back then in the 80s! I think Sam would be happy knowing that I continued his speed flying legacy on the world stage.

Sam struck me as a very cerebral competitor. He was very observant and able to analyze in his mind the things necessary to build a winning class model. Back in the day, Sam held a number of MAAC speed records and published several of his winning designs in Model Aviation Canada. Sam also wrote by far the most interesting competition reports under the titles of "The Magic Circle" and "Desperados on Wires". It was fabulous reading and I really think Sam would have made a great foreign correspondent.

He was also a very talented graphic artist who gained international attention with his beautiful models. It is also wonderful to note that Sam's junior speed protégé, Stu Henderson, later became a professional graphic artist in part due to Sam's influence.

Stu is responsible for the design work on many Canadian World Championship team uniforms in both C/L and R/C, as well as some MAAC Nationals crests.

The 2016 Canadian Speed Team logo not only shows Stu's talent, but this unique model design definitely shows influence of Sam's last FAI speed model design.

I miss you Sam and your mesmerizing stories...

From longtime friend and flying buddy Al Feil:

"I first met Sam at a local Mouse Race, probably around 1969 or 1970. He was pitted by his friend from their school days, Bob Brunn. He did very well and helped me get going with my first C/L trainer.

"Sam always came by to pick me and my friend up to fly or go to contests all over the

he was the master of. He previously raced Karts until a bad spill changed his mind. He was always there to help out kids and offer assistance to anyone.

"He got me into Mouse Racing, .15 Goodyear, Speed, as well as 1/12th scale and 1/10th scale electric cars. I got him into gas boats for a short time.

"He held the Canadian speed records in 1/2A, and 160 mph in A for a time which was quite a feat with the old Rossi engines. He always pushed me to go for record attempts, and I got a couple too, in Senior 1/2A speed and Proto which is no more.

"He always seemed to do very well in any event... he must have put a lot of time in. Had a carpet racer/ dune buggy sponsorship. After losing our paved control line circle we both went away from control line, and he got more into his free-flight beauties and electric RC at a local indoor soccer field. He was also still flying with Bob Brunn until he could not make it out any more.

"Sam will be missed for sure. I always considered him a role model, as others did too."

From the Walser Funeral Home website:

"Sam Burke passed away on Tuesday, February 16, 2021 in Waterloo, ON at the age of 74.

"Sam was born in Grangemouth, Scotland and moved to Toronto in 1948, along with his parents. He attended Waterloo Collegiate, at the same time, starting a career as graphic artist. He joined Allprint Ainsworth where he worked as a graphic artist and designer for many years.

"Sam was an avid model airplane enthusiast and spent his time building, flying and competing in Canada, the U.S. and Europe. He belonged to Model Aeronautics Association of Canada and The Flying Aces.

"As expressions of sympathy, donations to the charity of your choice would be appreciated by the family (cards available at the funeral home). Visit www.henrywalser.com for Samuel's memorial." ✈



The 2016 Canadian Speed Team logo not only shows Stu's talent, but this unique model design definitely shows influence of Sam's last FAI speed model design. / Le logo de l'équipe Canadienne de vitesse en 2016 montre non seulement le talent de Stu mais son design unique de maquette... l'influence du dernier appareil speed FAI de Sam.

northern U.S. and Southern Ont. We even went to Woodvale, England for the 1978 World Control Line Championships.

"He told a great story on live radio there with me. It was totally unrelated and the interviewer guy just listened with his mouth open. I don't know how he made that story up so fast and it was funny too.

"Sam taught me how to make fiberglass props, fuselages and use an airbrush which

VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - I4681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique de ce mois-ci met en vedette une autre incroyable construction artisanale. La maquette offre aux regards une livrée très exotique que son auteur a peinte au cours d'une longue période. C'est une maquette qui vole très bien et qui a été bien conçue et construite. Bruce Perry construit de telles cellules depuis un bon moment et les a fait évoluer. Il nous offre les détails de son avion, qu'il a baptisé Scarlet Witch.

Merci Bruce de partager cet appareil avec nous. Comme toujours, j'encourage les modélistes à songer à nous offrir du matériel pour inclusion dans une future chronique.

SCARLET WITCH (SORCIÈRE ROUGE)

par Bruce Perry

« Nous étions en 2016 et le Jester 2 affichait un comportement admirable en l'air. J'avais aussi un bimoteur en format petit-gros (Giant Scale) sur mon établi. Mais j'ai commencé à songer à mon prochain projet, quelque chose qui constituerait un nouveau défi et qui comporterait une livrée (paint scheme) plus audacieuse que ce que j'ai tenté auparavant.

« Mon carnet de sketch renfermait des caractéristiques plutôt cool et des idées élaborées et – bien que les rêves étaient rigolo à imaginer – ces dites idées n'auraient pas été réalisables. Entre-temps, j'ai commencé à dessiner les plans dont je me servais pour la construction.

« Très tôt en cours de route, j'ai choisi le nom de Scarlet Witch. Si vous suivez des séries de bandes dessinées ou les films fantastiques, vous connaîtrez ce personnage. L'art de la bande dessinée, jadis, offrait des lignes assez lourdes, des ombres prononcées et dramatiques, des couleurs vives et une disposition soignée. Je savais que ce look serait difficile à reproduire mais j'étais d'avis que je trouverais une façon de le réaliser. La palette de couleurs insisterait bien sûr sur le rouge, le rose, le noir et autres accents. J'avais toute une tâche devant moi.

« Pendant que j'imaginai la livrée artistique, j'ai terminé les plans et me suis



mis à construire la cellule (airframe).

« Je possède un système de découpage de mousse Feather Cut et je me suis mis en devoir de découper le noyau (core) en mousse. Les ailes sont de même construction que les Jesters et le Merlin, c'est-à-dire à assemblage partiel (built-up). J'aime le fait qu'elles effectuent du bon travail aérodynamique puisque je surveille le poids, tout en exécutant les virages avec précision.

« J'ai préparé les noyaux sous vide après avoir appliqué la surface (skin) de balsa avant de découper une bonne partie des noyaux. Cela me permet d'utiliser un profil

de mousse très mince, ce qui me donne des ailes plus légères : les panneaux, bords d'attaque et de fuite installés, pèsent 3,9 onces chacun.

« Le fuselage comporte un turtledeck et un bloc inférieur moulés, y compris le capot moteur. Je possède déjà les moules du Jester et il m'a été facile d'adapter mes composantes afin qu'elles s'installent aisément sur mon nouveau projet.

« Les pièces consistent de deux morceaux de balsa léger de grain A immergés dans de l'eau très chaude. La pièce de la base est appliquée au moule et

suite à la page 91

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month's column features another fabulous new build. This model features a very exotic paint scheme developed over an extended period of time. A great flying aerobatic model needs a well designed and constructed airframe. Bruce Perry has been building such aerobatic airframes for several evolutions and details here his latest creation, Scarlet Witch.

Thank you, Bruce, for sharing the Scarlet Witch with us. As always, I encourage everyone to consider submitting material for inclusion in a future Control Line Precision Aerobatics column.

SCARLET WITCH

By Bruce Perry

"It was 2016, and Jester 2 had been performing admirably and I also had a giant twin project occupying my building bench. But I started thinking about my next project. Something with a more challenging and adventurous paint scheme than I had attempted before.

"My sketchbook had several cool features and some elaborate ideas, while the dreams were fun, some just didn't pass the practicality tests. Meanwhile, I started drawing the building plans.

"The name Scarlet Witch was chosen very early. If you follow comic books at all or now even the movies, you will know the character. Early comic art had very heavy lines and dramatic shading with bright colours and immersive layout. I knew that this look would be tough to use but I felt I could find a way. The colour palette was obviously red, pink, black, and some other highlights. I had lots to go on.

"While continuing to develop the artwork, I finished drawing up the plans for the new airframe and set to work building.

"I have a Feather Cut foam cutting system and I set out to cutting the cores. The wing is the same as I used on the two Jesters and Merlin in a built-up form. I like that it seems to perform well at the weights I build to, and still provide a decent corner.

"The cores were vacuum bagged with balsa skins and then the internal coring is done. This allows a much thinner foam



section and thus a lighter wing, the panels with LE and TE attached are 3.9 oz each.

"The fuselage has a molded turtle deck and bottom block, including the cowling. I have the molds from Jester and adapting them to suit this model was quite easy.

"The parts are two pieces of light A-grain 1/16 balsa soaked in very hot water. The base piece is applied to the mold and a thinned slurry of Titebond/water is smeared over the layer. A piece of heavy silk-span is then placed on top of the glue and the final piece is laid on top. The whole layup is then wrapped with an elastic bandage and set to dry.

"The canopy is custom-molded and was covered in the May/June 2020 issue of Model Aviation Canada. I like the look of the opera windows on the side and this necessitated a custom mold.

"The airplane is also fully take-apart and the canopy area is under stress so the tie-in from turtle deck to nose block is important.

"The stab on Scarlet Witch has a very sharp leading edge and is a built-up structure. I will confess here that the first one was wildly overweight, but I managed to build a replacement that is two ounces lighter.

continued on page 89

SAM/VOL LIBRE EXTÉRIEUR

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Dans ce numéro-ci, nous débiterons avec un plaidoyer de Chris Sackett :

REVENONS AUX RECORDS DE VOL LIBRE!

« Depuis bon nombre d'années, il semble que personne n'ait songé à établir de nouveaux records à l'une ou l'autre de nos épreuves. Ils ne sont tout simplement pas visibles depuis longtemps. À une certaine époque, des pages entières y étaient consacrées dans *Model Aviation Canada*; on y lisait les records établis ou les mises à jour... Retournons-y! Cela crée de l'intérêt et encourage la compétition.

« Ce que vous devez faire, c'est d'avoir un formulaire du MAAC (possiblement établissement d'un nouveau record) à portée de main. Si vous croyez avoir atteint un nouveau jalon, il faut que vous le fassiez signer par le directeur de concours de l'événement auquel vous participez et postez-le au MAAC dans la semaine qui suit. On peut établir de nouveaux records n'importe où, en autant qu'ils rencontrent les règlements actuels du MAAC en matière de vol libre (*free flight*). Au Canada, vous devez vous assurer que ces concours soient parrainés (approuvés) par le MAAC, de sorte à ce que vous puissiez faire reconnaître tout record potentiel.

« Ce que vous devriez faire, c'est de télécharger plusieurs formulaires d'application de (reconnaissance de) nouveau record et les laisser dans votre coffre à outil ou ailleurs qui soit pratique. Si vous vous retrouvez au terrain et que vous avez passé une journée sensationnelle et vécu de bons temps de

vol avec vos maquettes, vous pourrez alors demander à faire reconnaître le nouveau chrono au sein de votre catégorie! »

Merci, Chris.

Maintenant, voici un bon truc qu'a soumis nul autre que Roy Smith! Merci, Roy, d'avoir envoyé cela.

FAIRE DES NŒUDS DANS LE CAOUTCHOUC

Lorsque vous préparez une maquette à propulsion élastique, vous devez transformer une longueur de caoutchouc en boucle. Compte tenu des articles précédents de Richard Barlow sur le Cloud Tramp et le P30, je croyais vous entretenir de la façon d'attacher une longueur de caoutchouc afin de créer une boucle qui servira de moteur.

Compte tenu de la faculté de ce matériau de s'étirer, il peut s'avérer difficile de faire des nœuds dans du caoutchouc; ce n'est pas aussi facile que pour la ficelle ou de la corde plus grosse.

Voici un nœud simple qui fonctionne bien.

LE NŒUD RING BEND OU WATER KNOT

Ce nœud (N.D.L.R. : Aucune traduction acceptable trouvée) était au cœur de l'article du regretté Bob Morris lorsqu'il discourait sur la façon de remonter les moteurs élastiques des maquettes (Twist and Writhe). Il s'agit d'un nœud fantastique si l'on veut attacher deux extrémités de caoutchouc. Il est compact et demeure à plat.

Premièrement, faites un nœud très disloqué à une extrémité de votre bande de caoutchouc (diagramme 1).

Ensuite, passez la deuxième extrémité autour de la première et faites suivre autour du nœud en direction opposée (diagramme 2).

Enfin, tirez ferme (diagramme 3).

Vous pouvez déplacer les extrémités vers le nœud en cours de route. Si vous l'avez exécuté correctement, vous aurez réduit la quantité de caoutchouc qu'il vous faudra couper en dernière étape.

Vous pouvez maintenant vous débarrasser du caoutchouc excédentaire près du nœud et vous aurez alors un nœud très bien exécuté et à profil bas. Il n'est pas facile à attacher mais il est plus efficace qu'un nœud plat (reef knot) – ce dernier est plat et compact, mais il peut se défaire.

DERNIÈRES REMARQUES

Lorsque vous installerez votre moteur élastique dans votre maquette, assurez-vous que ce nœud demeure tout près de la petite cheville arrière. Si le nœud se retrouve au milieu, il pourrait bouger de tous côtés et endommager l'intérieur de votre appareil. S'il se trouve près de l'avant, il pourrait nuire à la rotation libre de l'hélice.

Aussi, faites votre nœud afin de lubrifier le moteur. Un moteur élastique nécessite du lubrifiant afin de livrer le couple maximal à l'hélice. Une fois le caoutchouc lubrifié, il sera alors difficile de faire un nœud qui ne glisse pas... ce qui serait malheureux et c'est peu dire.

Si vous deviez faire un nœud dans du caoutchouc qui est déjà lubrifié – un bris d'un filon, par exemple – vous devez assécher les extrémités à l'aide de la poudre de talc. ✨

SAM / FREE FLIGHT

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

This issue we'll start off with a plea from Chris Sackett.

LETS UP THE FREE FLIGHT RECORDS !

"For a number of years now, it seems that no one has thought about setting new records in any of our events. The records have not been visible for ages. At one time, full pages were used in Model Aviation Canada, showing all the records and updates... Let's get back to that! It creates interest and competitive action among the group.

"The thing you have to do is have a MAAC record application on hand after what you think is a new mark, have it signed by the event's CD and sent in to MAAC within a week. Records can be set anywhere, as long as they meet the current MAAC F/F rules. In Canada, be sure any F/F event is MAAC-sanctioned so you can establish a record.

"What all you guys should do is download a number of record application forms and throw them in your toolbox or whatever so when you're out at the field flying and you have a good day with your models, you can apply for a new mark in your particular event!"

Thanks Chris.

Now, here's a nice tip that has been submitted by none other than Roy Smith! Thanks, Roy, for sending this in.

TYING KNOTS IN RUBBER

For a rubber-powered model, a strip of rubber must be formed into a loop. Following on from the articles on Cloud Tramp and P30 rubber models by Richard Barlow in recent issues, it was felt that a little discussion on the method for tying the ends of a strip of rubber together to form a loop for a motor, would be in order.

Because of its ability to stretch, knots that work well in string or rope do not necessarily work well in rubber. Many knots might be used for this task but they do not all have equal suitability for the task.

Here is a knot that is relatively simple to tie and works well.

THE RING BEND OR WATER KNOT

This knot was taught by the late, great, Bob Morris in his treatise on rubber winding (Twist and Writhe). It is a really great knot for tying the ends of a rubber strand together. It is compact and lays flat.

First, tie a loose overhand knot in one end of the strand, as in Figure 1.

Next, pass the second end around the first, following it around the knot in the reverse direction, as in Figure 2.

Lastly, pull tight as in Figure 3.

The ends can be worked towards the knot during this process, if done carefully, in order to reduce the amount that will be cut off in the final step.

The ends can now be trimmed close and you are left with a low-profile, very secure knot. It may not be the easiest to tie, especially if the strands already have twist in them from braiding, but it is more effective than the reef knot – which is also flat and compact but can come apart.



Figure 1.



Figure 2.



Figure 3

FINAL NOTES

When installing your motor into the aeroplane, make sure that you keep this knot close to the peg at the rear of the motor, if it is in the middle, it could flail around and cause damage to your model; if it is near the front, it could interfere with the free-wheeling of the prop.

Also, tie the knot before lubricating the motor. A rubber motor requires lubricant in order to deliver the maximum torque to the propeller. Once lubricated, it is difficult to make a knot that doesn't slip – which can be very unfortunate, to say the least.

Should you need to knot some lubricated rubber – if a strand breaks, for instance – dry the ends first by dipping in talcum powder. ✨

MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

En fin d'année dernière, j'ai acheté trois nouvelles batteries Spektrum Smart, une technologie encore récente ainsi que le chargeur Smart le moins dispendieux (S150). Tout fonctionnait comme je l'espérais, si bien que j'ai décidé qu'en prévision de la nouvelle saison, je me procurerais quelques autres batteries 3S de 2 200 mAh (de 30C).

J'ai aussi fait l'acquisition d'un avion Timber Flight Night X (un produit d'E-Flite), qui arrive dans sa boîte équipé d'un contrôleur de vitesse Smart et d'un récepteur AR637; ces deux accessoires transmettent des données télémétriques sur le système au pilote. Cette année, j'explore les principales composantes du système Smart.

Dans cette chronique-ci, je me concentrerai sur les batteries; la prochaine fois, lorsque j'aurai accumulé davantage d'expérience en vol, je vous ferai part de la façon dont le reste de l'équipement se comporte.

Les batteries Smart que j'ai achetées l'année dernière étaient de première génération. Celles-ci, les « G1 », ont une apparence conventionnelle et un connecteur de décharge d'allure normale, en plus du câble d'équilibrage de batterie muni d'un connecteur JST. Cependant, si vous observez ce produit de plus près, vous verrez que le connecteur de décharge (IC-3) possède un fil de plus et une petite fiche (pin) entre les deux connecteurs principaux. Voici ce qui transmet les données électroniques vers ou à l'extérieur de la batterie, ce qui fait que le chargeur Smart puisse analyser les paramètres. Ces batteries G1 demeurent toutefois entièrement compatibles avec n'importe quel chargeur de Li-Po conventionnel.

Les batteries de deuxième génération (G2) que j'ai achetées l'année dernière diffèrent en un point précis – elles n'ont pas de câble d'équilibrage (balance lead). Ceci signifie que pour que le chargeur effectue son travail, il doit recueillir des données de la batterie. Combien de cellules? Quelle capacité? Quel est l'état de charge? Quel est le taux de charge? Et ainsi de suite. La conséquence évidente, c'est que vous DEVIEZ utiliser un chargeur Smart avec une batterie Smart G2. Le gros avantage, c'est que la recharge est entièrement automatique.

Autre conséquence de l'absence du câble d'équilibrage : on ne peut mesurer le voltage d'une batterie G2 à l'aide d'un appareil de vérification conventionnel. Il devient alors nécessaire d'acheter le vérificateur Smart XBC 100 afin de lire les renseignements depuis l'électronique de la batterie (l'XBC peut aussi servir de testeur de servo). Si votre maquette est compatible avec la technologie Smart, vous pouvez aussi obtenir des données de batterie par le biais de la télémétrie.

L'appareil XBC 100 peut aussi accommoder l'une des caractéristiques plus intéressantes des batteries Smart : l'autoremisage (Auto Storage). Lorsque cette fonction est activée, la batterie se décharge après quelques jours jusqu'à atteindre un

voltage sécuritaire d'environ 3,8 volts/cellule. Si vous minimisez le temps d'entreposage à plein voltage des batteries, leur rendement en sera amélioré pendant un plus grand nombre de cycles. Les batteries G2 sont préprogrammées afin d'accomplir ceci mais certaines de celles de G1 ne le sont pas. Si vous possédez ces batteries G1 de première génération, il vous faudra alors utiliser l'XBC 100 ou un chargeur Smart passablement sophistiqué afin de modifier les paramètres.

Jusqu'à maintenant, les batteries G1 que j'ai achetées l'été dernier ont offert un bon rendement et les G2 semblent en faire de même. Une caractéristique que j'aime bien, c'est la recharge rapide; les B1 peut soutenir 3C tandis que les B2 encaissent jusqu'à 5C. Le petit chargeur S150 est facile d'utilisation, polyvalent – il utilise du courant AC – et peut accommoder non seulement des batteries Li-Po mais aussi les LiHV, LiFe et NiMh, qu'elles soient de technologie Smart ou conventionnelle.

Les batteries G2 affichent un prix raisonnable et, pour moi, ont beaucoup d'allure dans le contexte où l'on s'engage à se munir du système Smart. Par exemple, si vous vous mettiez en devoir d'acheter quatre batteries G2 3S de 2 200 mAh (à 30C), il vous en coûterait autour de 150 \$. À cela, vous devrez ajouter 40 \$ pour le chargeur et 55 \$ pour le testeur. Cela représente un total d'environ 245 \$. Si vous ne possédez pas déjà un chargeur sophistiqué, c'est raisonnable. Même si vous en possédez déjà un, vous retirerez des bénéfices non négligeables à effectuer la transition (à cette nouvelle technologie).

Quels en sont justement les bénéfices et en valent-ils la peine? C'est ce que je rapporterai la prochaine fois, une fois que j'aurai acquis davantage d'expérience sur le terrain et en vol à l'aide du système Smart. ✨

■ 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.

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

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

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

SGS 1-36 ...

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

TMRC Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER, INTERMEDIATE TO ADVANCED

R/C ELECTRIC

Nigel Chippindale - 3778L

Committee Chair

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

Late last year, I bought three of the relatively new Spektrum Smart batteries and the least expensive Smart charger (S150). Everything worked as expected, so I decided that for the new season, I would get a couple more of the 3S 2,200 30C-size batteries.

I also acquired an E-Flight Night Timber X, which comes equipped with a Smart ESC and AR637 receiver that, together, relay telemetry data about the power system back to the pilot. So this year, I'm exploring the principal components of the whole Smart system.

In this column, I'm going to focus on the batteries; next time, when I've got more flight experience, I'll report on how the rest of it performs.

The Smart batteries I bought last year were the first generation. These "G1" batteries are conventional in appearance, with a familiar looking discharge connector, as well as balance lead with the usual JST connector. When you look closer, however, you can see that the discharge connector (IC-3) has an extra wire and a small pin between the two main plugs. This is what carries data to and from electronics within the battery, making it possible for a Smart charger to know what it's dealing with. These G1 batteries are, however, also fully compatible with any conventional LiPo charger.

The G2 batteries I bought this year are different in one key way — they don't have a balance lead. This means that for the charger to do its job, it must get data from the battery. How many cells? What capacity? What state of charge? What rate of charge? And so on. The obvious consequence of this is that you MUST use a Smart charger with a G2 Smart battery. The big advantage is that charging is fully automated.

A consequence of the lack of balance



Smart batteries (G2) with S150 charger and XBC100 tester/servo driver. / Les batteries Smart de deuxième génération (G2), le chargeur S150 et le testeur (y compris pour servos) XBC100.

lead is that G2 batteries don't allow voltage measurement with the usual plug-in checker. It's therefore necessary to buy the XBC100 Smart battery checker to read information from the battery's electronics (the XBC also also doubles as servo tester). If the aircraft is Smart-capable, you can also get battery data via telemetry.

The XBC100 also supports one of the more interesting capabilities of the Smart batteries, Auto Storage. When this is enabled, the battery discharges itself after a few days to a safe storage voltage of around 3.8v/cell. Minimizing time at full voltage helps batteries maintain their performance over many cycles. The G2 batteries are preprogrammed to do this, but at least some of the earlier G1 batteries aren't. With the latter, you need to use the XBC100 or a sophisticated Smart charger to change the setting.

Thus far, the G1 batteries that I bought last summer have performed well and the new G2 batteries are looking good. One

nice feature is rapid charging, with the B1s good for 3C and the B2s for 5C. The little S150 charger is easy to use and versatile, as it uses AC power and can handle not only LiPo but LiHV, LiFe, and NiMH batteries, both Smart and conventional.

The G2 batteries are moderately priced but seem, to me, to only to make sense in the context of a commitment to the Smart system. To buy, say, four 3S 2200 mAh 30C G2 batteries will cost around \$150. To that, you need to add \$40 for the charger and \$55 for the tester. So a total of about \$245. If you don't already own a sophisticated charger, this is really very reasonable. And even if you do, there appear to be significant benefits to making the switch.

What are these benefits and are they worth it? That I will report on next time, once I've acquired more field and flying experience with the full Smart system. ✨

Alan Blore - 21353L

Chef de Comité

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

J'imagine qu'au moment où vous lirez ceci, le vent printanier se sera calmé et que vous aurez eu la chance de vous rendre au terrain de votre club pour y faire voler un appareil? Si vous avez effectué le baptême de l'air d'une nouvelle machine, j'espère que tout s'est bien passé.

SE « REMETTRE EN FORME »

Dans la dernière chronique, j'écrivais qu'il était judicieux de reprendre le pilotage parce que vous pourriez être un peu « rouillé » depuis que vous avez cessé vos séances de vol.

Maintenant que les événements reprendront et que vous effectuerez davantage de déplacements vers le terrain de vol, jetons un coup d'œil aux pratiques exemplaires en matière de sécurité, ce que nous pourrions avoir oublié dans notre hâte de sillonner le ciel avec notre jet.

Nous devons vérifier l'équipement au moment d'arriver au terrain de vol. Est-ce que votre ou vos maquette(s) a/ont été secoué(s) pendant le transport? Est-ce qu'une gouverne a été compressée contre l'intérieur du puits de roue ou est-ce que les guignols ont été amochés? Est-ce que les pentures ont tenu le coup?

TRAIN D'ATERRISSAGE

L'un des points faibles de nos avions, c'est le train escamotable. Combien de fois avons-nous vu de ces maquettes qui revenaient vers la piste alors qu'une jambe de train ne descendait pas? Les systèmes rétractables sont offerts en versions électrique ou pneumatique. Avec l'un ou l'autre, il vaut mieux placer l'avion sur un support et d'actionner la séquence de rétraction avant de prendre la voie des airs.

Surveillez tout mouvement erratique, voire carrément l'absence de mouvement. Si vous utilisez le système pneumatique, suffisamment d'air y a-t-il été pompé? Si vous avez des cadrans, quelle lecture affichent-ils? Si vous avez quelques paires d'hémostats dans votre boîte d'outils, c'est une bonne façon d'isoler le haut et le bas. Si votre système est électrique, les connexions des batteries aux jambes, aux contrôleurs

et au récepteur sont-elles réussies? Est-ce que des obstacles bloqueraient la course du train d'atterrissage jusqu'à sa rétraction complète?

TEST DE PORTÉE

N'oublions pas d'effectuer un test de portée (range check) de votre équipement de télécommande. Si vous lisez la directive DSM 17, celle-ci stipule que : « Lorsque recommandé par le manufacturier (fabricant), les membres devront effectuer un test de rayon d'action (portée) de leur radio (émetteur) lors du premier vol de la journée ou suite à une avarie. »

Je procède toujours à ce test de portée au début d'une journée de vol et auprès de chaque aéronef que j'ai l'intention de piloter. Bien que je ne crois pas que cela préviendrait nécessairement tous les incidents d'interférence radio, cette procédure me dirait néanmoins comment fonctionnait mon équipement lorsque j'ai entamé ma journée d'activité.

BATTERIES

L'autre chose que je fais avant le test de portée, c'est de vérifier mes batteries embarquées (dans l'avion) à l'aide d'un voltmètre. Une fois de plus, cela me donne un jalon sur l'état de mes batteries en début de journée. La vieille habitude qui nous fait dire : « Je les ai chargées la nuit dernière, donc, ça devrait aller », ça pourrait fonctionner la plupart du temps, mais pas éternellement. Compte tenu du vieillissement des batteries, leur perte de charge pourrait être plus importante que vous ne le pensiez.

Soyez aussi au courant que la chimie de certaines batteries est telle que celles-ci pourraient afficher un voltage plus bas selon la température ambiante. Si vous voulez éviter ceci, placez votre maquette au Soleil afin de la réchauffer un peu.

Les batteries, c'est le cœur de nos systèmes. Je vous donne un ordre de grandeur de possible incident : si vous vivez un flame-out, vous avez tout de même de bonnes chances de réussir un atterrissage de fortune mais si vos batteries flanchent, je vous garantis que l'issue ne sera pas belle.

DÉMARRAGE

Scénario typique : vous êtes prêt à déplacer votre maquette vers l'aire de

démarrage (le plein est fait). Vous avez retenu les services d'un observateur qui surveillera tout autre maquette, voire un avion à l'échelle réelle qui pourrait entrer dans l'espace aérien. Vous vous apprêtez à procéder au démarrage. Que devriez-vous observer autour de votre avion et que devriez-vous garder à portée de la main?

En premier lieu, vous devez effectuer un tour d'horizon de 360 degrés autour de votre maquette. Vous ne voulez d'aucun objet ou de personne dans les environs immédiats. Si c'est le cas, ne faites pas démarrer votre turbine jusqu'à ce que tout le monde – à l'exception de vous, le pilote et votre observateur – soit à une distance de 10 mètres.

Vous devez vous assurer que ces distances soient respectées et que personne ne soit à portée du compresseur de votre turbine.

Autre paramètre à surveiller : ce qui se trouve à l'arrière de votre maquette. Le souffle de ma turbine va-t-il faire soulever quelque chose ou gêner quelqu'un? J'en suis devenu coupable à quelques reprises. Il est très facile de comprendre plus tard – dans votre hâte de faire décoller votre appareil – que nous n'avons pas toujours l'étiquette de la bienséance à l'égard de nos collègues modélistes qui, eux aussi, veulent s'adonner au pilotage.

Soyez toujours au courant de la direction dans laquelle ira le souffle de votre maquette et bien sûr, évitez qu'il soit dirigé vers les aires des puits ou des spectateurs.

Bien sûr, vous devriez avoir votre extincteur au CO₂ non loin. Advenant une situation de wet start, vous ne pourrez réagir à temps si votre extincteur se trouve encore dans votre véhicule ou dans votre remorque. Parfois, un incendie peut se déclarer très rapidement dans le fuselage; il importe que vous ayez les appareils d'extinction afin de protéger votre investissement et les environs immédiats.

VOTRE MAQUETTE EST-ELLE PRÊTE À S'ENVOLER?

Autre chose que j'ai remarquée chez certains pilotes. Ceux-ci se pressent pour que la maquette prenne la voie des airs; ils mettent l'émetteur et l'équipement embarqué en fonction et déplacent la manette des gaz afin que le moteur entame

suite à la page 90

Alan Blore - 21353L

Committee Chair

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

I would assume that as you folks are reading this, the spring winds have calmed down and you have had a chance to visit your home field and have accumulated a little stick time. If any new projects have taken to the air, I hope all those maidens have gone well.

GET INTO FLYING SHAPE

In the last column, I wrote about the need to possibly brush up on flying skills that have gotten a little rusty thanks to less frequent trips to the club field.

Now that events may be coming back and more trips to the field will be happening, let's look at some of those good safety practices that we might be forgetting about in our enthusiasm in wanting to burn up the sky again.

We need to check our equipment when we get to the field. Did something get jarred or bumped in the ride out? Did a control surface get knocked into the truck wheel well and unhook a clevis or a ball joint get snapped? Have any of the hinges popped out?

LANDING GEAR

Some of the big failure points of our aircraft are retractable landing gear. How many times have we seen aircraft on its way home to the runway, with one strut not coming down? Retracts come in either electric or air. With either system, it's always best to place it on a stand and do some exercising of the gear before we take to the sky.

Look for erratic movements or even no movement at all. With air, was the system fully pumped up? If you have gauges, what are they reading? Having a few pairs of hemostats in the tool box is a good way of isolating the up branch from the down. If electric are all connections from the batteries to the struts, controllers and receiver made? Are there obstacles blocking the gear path?

RANGE CHECK

Let's not forget about range testing your radio equipment. If you read MAAC's MSD

17, it states:

"Where prescribed by the manufacturers operating instructions, all members shall perform a range check before the first use of the day and after any mishap that requires repairs."

I always do a range test at the start of a flying day, and with each aircraft I plan to fly that day. While I don't think that this can necessarily prevent every radio interference incident, it definitely tells me how my equipment was working when I first started for that day.

BATTERIES

The other thing that I do just before the range test is go over all my airborne equipment batteries, with a voltmeter. Again, this gives me another benchmark of where my batteries are starting for the day. The old saying that just because I charged them up the night before and they should be good, may work most times, but not always. Due to the age of the batteries, maybe their drop-off rate is more than you thought it was.

Also be aware that there are some battery chemistries out there that when the mornings and evenings are cool, some of your batteries will indicate a lower voltage than you would expect. To avoid this, set your aircraft out in the sun to warm up for a little while.

Batteries are the heart our systems. If you have an in-flight flame-out, you might have a fairly good chance of a successful landing. If your batteries fail, I can guarantee that you are not going to have a positive outcome.

START-UP

So, you're ready to bring your aircraft to the ramp in the safe start-up area, it's fueled and ready to go. You have your spotter there to watch the sky for other model aircraft as well as any full-size aircraft that may enter the airspace. You're about ready to start. What should you have a look at, in the direct vicinity of your aircraft and what should you have beside you within arm's reach?

First, you should have full look at 360 degrees around the aircraft for any obstacles or persons not authorized to be in that area. If there are people in the area, do not start the turbine until all persons other

than the pilot and spotter are 10 meters away.

Special attention should be paid to make sure that these distances are maintained and that no person is within the rotational plane of the compressor or turbine.

Other considerations should be made as to what is behind my aircraft. What or who is my jet blast going to kick up or disturb? I have definitely been guilty of this. It is very easy -- in the hurry to get flying -- to later understand that we don't always use good etiquette to our fellow modellers who are out flying.

Take care to make sure that you are aware of where your blast is going and of course, make extremely sure that your blast is not going into the pits or spectator area.

Of course, your CO2 fire extinguisher should be within arm's reach. A wet start situation, cannot be quickly be acted on when a fire extinguisher is in a vehicle or trailer. Sometimes, an inside fuselage fire can happen fast, so that fire fighting apparatus is essential to protecting your investment and surrounding area.

IS THE MODEL READY TO FLY?

Here is another thing that I have noticed by a few pilots. In the run to get into the air, some just turn on the radio transmitter and the jet airborne pack and push the throttle stick up to engage the start-up procedure... with no covers removed or ground turbine monitoring equipment connected. How do you know what your turbine is doing during start-up? Without covers removed to check for proper bubble tank operation or fuel leakage, how will you know if a problem is occurring, until it's too late?

As for turbine ground monitoring equipment, if you're not reading the information that can be available, how do you know that your turbine is not experiencing a fuel blockage in a filter or that your lacking a few thousand RPMs in that full throttle run-up? We all know that the last few thousands of RPM, is where we get all the best thrust figures from, and if the airframe you are flying is on the tubby side, you need all that push to get off the ground.

Exhaust gas temperatures that are riding on the higher side could indicate that a bearing may be starting to become a

continued on page 90

ACROBATIE DE PRÉCISION RC

Harry Ells

Chef de Comité

905.342.2128 | harryells@gmail.com

BERT ARMSTRONG

C'est avec beaucoup de tristesse que je vous rapporte le décès de Bert Armstrong, un membre de longue date du Comité de maquettes de voltige. Bert était l'un des piliers du mouvement F3A à l'Oakville Milton RC Club et plusieurs s'ennuyèrent de lui.

L'un des souvenirs que je chéris, c'est d'avoir été concurrent au concours de l'AGS à l'aéroport de Blue Swan à Sayre (Pennsylvanie). Cet aéroport municipal était de taille modeste qui consistait d'une piste en pelouse et de champs de récolte tout autour. Les membres du club agissaient à titre de juges et un petit groupe de juges professionnels les aidaient.

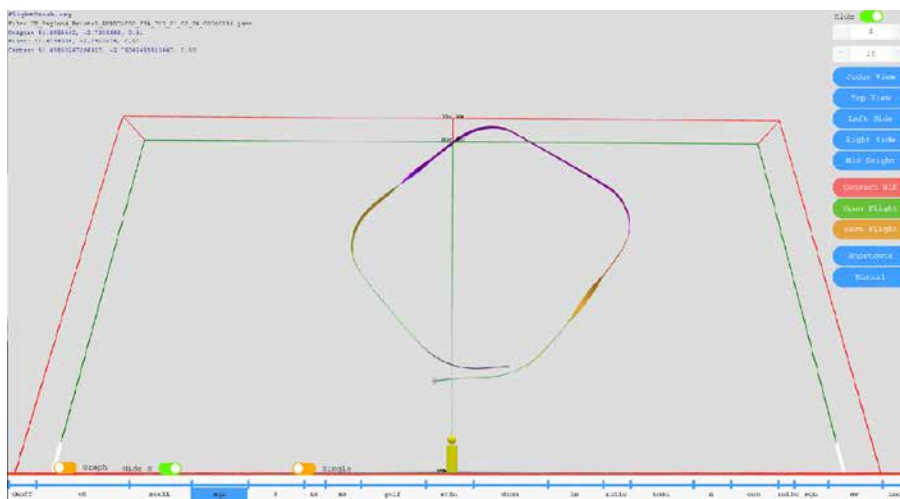
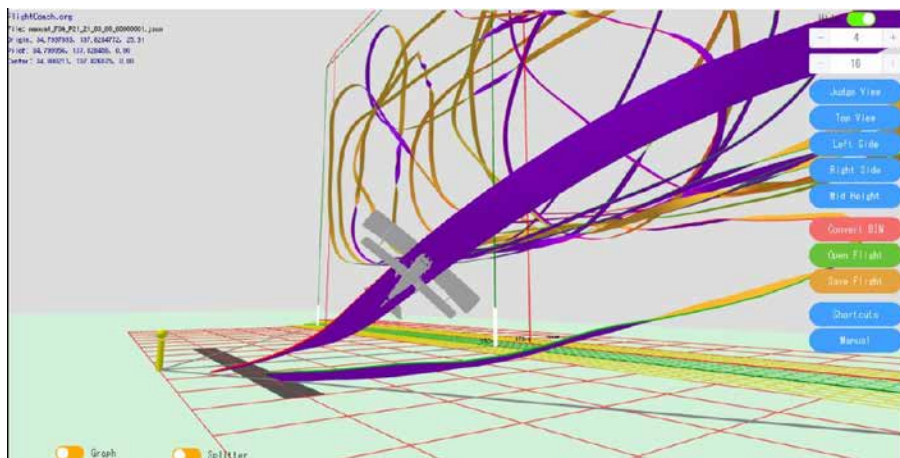
Pour moi, c'était parfait : je me tenais en disponibilité et je visitais (plusieurs attrait) en attendant d'être appelé sur la ligne de vol. Trois telles lignes de vol avaient été disposées de long de la piste et entre 50 et 70 concurrents étaient de la partie.

FLIGHT COACH

S'acquitter du travail de juge est l'un des plus gros casse-têtes d'organiser des concours. L'expérience concurrent n'est pas toujours agréable si on doit former des juges tout en devant effectuer le travail de juge en personne pendant de multiples rondes.

Flight Coach, c'est un outil qui a été conçu afin d'aider à former les pilotes mais j'entrevois facilement m'en servir afin d'organiser une compétition sans l'aide de juges en personne. Nous avons besoin d'innovateurs qui sachent pousser le concept plus loin.

Pour plusieurs d'entre nous, la seule option qui s'offre, c'est de pratiquer en solitaire. Idéalement, nous aurions quelqu'un d'expérience à nos côtés qui est habitué à examiner la géométrie des manœuvres. Le système Flight Coach offre une façon d'enregistrer les vols pour ensuite les visionner. L'investissement n'est pas important et si vous jetez un coup d'œil au lien de démonstration en fin de chronique, vous verrez ce que vous pouvez utiliser gratuitement.



Consultez aussi le canal YouTube de Chad Northeast sur la façon d'installer le système : <https://www.youtube.com/user/chadnortheast/videos>.

QUELQUES INSTRUCTIONS EN PROVENANCE DE FLIGHT COACH:

Nous vous présentons Flight Coach. Il s'agit d'un nouvel outil qui enregistre et analyse la géométrie de vol et qui s'adresse aux disciplines de voltige F3A, IMAC, F3M, F3C et F3S. Flight Coach utilise les plus récentes avancées en enregistrement de vol afin de vous offrir des tracés de vol de grande qualité.

Le logiciel est GRATUIT! Presque n'importe quel système compatible avec Ardupilot (FC + GPS muni d'un lecteur SDCard) peut être utilisé. Vous disposez probablement déjà de cet équipement dans votre attirail de maquettes.

Flight Coach a été mis au point par un

groupe de pilotes actifs au sein des volets F3A et IMAC : Artur Uzieblo, Thomas David, Andrew Palmer et Russell Edwards. Le traceur (plotter) est gratuit depuis notre site Web et le logiciel est peu dispendieux et couramment disponible. Nous avons fourni quantité d'information à même notre site Web sur la façon de vous lancer, de même que le traceur et un échantillon de fichier, de sorte à ce que vous puissiez l'essayer : <https://www.flightcoach.org/> <https://www.youtube.com/watch?v=3NMehdGWrUE>.

Quant au lien vers le téléchargement du vol de démonstration, cliquez sur la droite sur le lien, sélectionnez « Save link as » et sauvegardez ce fichier dans votre ordinateur. Ensuite, ouvrez le traceur (menu affiché en haut sur le site Web), sélectionnez « Open Flight » et téléchargez-le. ✈

R/C PRECISION AEROBATICS

Harry Ells

Committee Chair

905.342.2128 | harryells@gmail.com

BERT ARMSTRONG

It is with great sorrow I am reporting that Bert Armstrong, a longtime RC Precision Aerobatics Committee member, has passed away. Bert was one of the mainstays of F3A in the Oakville Milton RC Club and will be missed greatly.

One of my fondest memories of competing was in the AGS contest held at the Blue Swan Airport in Sayre, Pennsylvania. The Blue Sawn airport was a small municipal airport with a grass strip and fields of crops to fly over. All the judging was done by the club members and a small group of professional judges.

For me this was perfect, just hanging out visiting waiting for your time to fly, and there was a lot of visiting to do. There were three flight lines set up along the runway and anywhere from 50 to 70 competitors.

FLIGHT COACH

Judging is one of the biggest issues we have in holding competitions. Doing Judge training while also having to judge multiple rounds are not always conducive to a good contest experience.

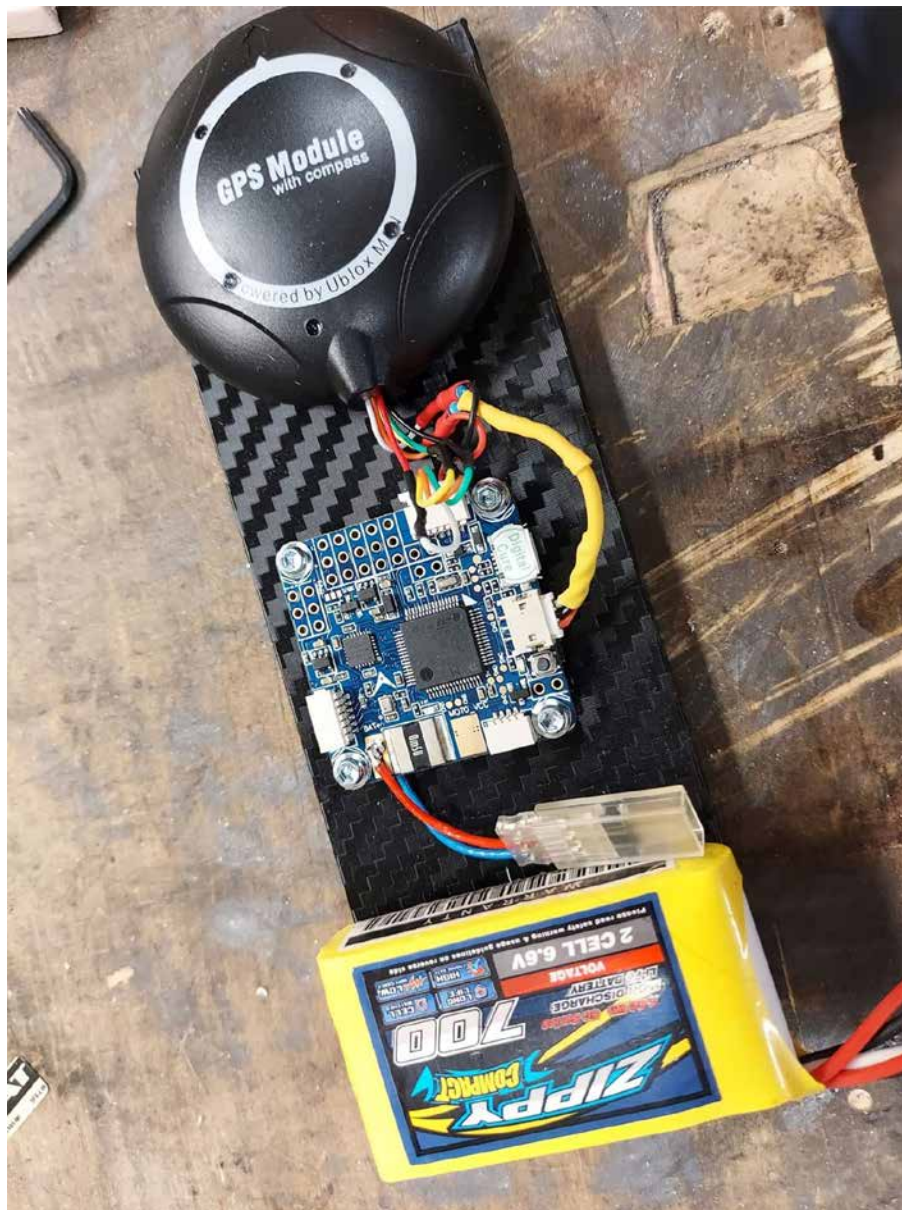
Flight Coach is a tool designed to help train pilots, but I can envision using a tool like this so we can compete while not having judges at all. We just needed some more innovative people to further develop this concept.

For many of us, practicing alone is just the only option we have. Optimally, you would have someone with experience and a good eye for geometry. Flight Coach offers a way to record and view your flights. The hardware investment is not big, and if you look at the demonstration at the end of this column, you will see what you will get when you use the free software.

Please check the YouTube channel of Chad Northeast for a video on how to set up the system. <https://www.youtube.com/user/chadnortheast/videos>.

FROM FLIGHT COACH:

We would like to introduce Flight Coach. A new tool for recording and analyzing flight geometry aimed at the precision aerobatic



disciplines F3A, IMAC, F3M, F3C and F3S. Flight Coach utilizes recent advances in flight recording technology to provide high quality ribbon plots of your flights.

The software is FREE to use! And almost any Ardupilot compatible hardware (FC + GPS, with SDCard writer) can be used -- you may already have the hardware somewhere in your model shed.

Flight Coach has been developed by a group of active F3A and IMAC pilots: Artur Uzieblo, Thomas David, Andrew Palmer, and Russell Edwards. The plotter is free to use on our website and the hardware is low

cost and widely available.

We have provided lots more information on how to get started on our website, along with the plotter itself and a sample log file so you can try it out.

<https://www.flightcoach.org/>
<https://www.youtube.com/watch?v=3NMehdGWrUE>.

Demo flight download link – right click on the link, select “Save link as” and save this file to your PC, then open the plotter (along the top menu of the website), select ‘Open Flight’ and load the saved file. ✈

Roy Andrassy - 10064-L

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3D

Eh bien, tel que nous l'avions anticipé, le Championnat mondial de F3D/F3E de 2021 – prévu en juin-juillet – a été reporté en juin-juillet 2022. Le conseil exécutif de l'AMA américaine et la Fédération aéronautique internationale (FAI) en ont décidé ainsi puisque plusieurs équipes et concurrents ont signifié qu'elles/ils ne pouvaient se rendre en raison des restrictions sur les voyages. D'après moi, c'est une sage décision et l'équipe canadienne de course autour de pylônes (F3D) a hâte de livrer combat en 2022, une fois la menace de la COVID-19 écartée. Si seulement Muncie pouvait maintenant se débarrasser de sa chaleur accablante et de son humidité, ce serait parfait!

PETE BERGSTROM

C'est avec beaucoup de tristesse que je dois vous annoncer qu'au cours de la dernière semaine de janvier 2021, nous avons perdu une icône de la course autour de pylônes, Peter Bergstrom. Ce dernier était le président de la National Miniature Pylon Racing Association pendant plusieurs années.

Merci pour toutes les choses que vous avez accomplies, Peter... pour la communauté des modélistes et pour notre type de course en particulier. Vous avez été un leader de marque et un très grand sympathisant de la course autour de pylônes. Nous allons tous nous ennuyer de votre grand sourire lorsque vous agissiez comme officiel de départ pendant les Nats à Muncie et lors de plusieurs championnats mondiaux. Reposez en paix, monsieur. Nous nous reverrons un jour...

CPPRA

J'adresse un merci tout particulier à Kevin Umbach, d'Edmonton (Alberta). Kevin est le webmestre de la Canadian Prairie Pylon Racing Association (<http://www.cppra.org>).

Il s'agit d'un site Web aussi complet qu'informatif qui met en vedette les activités de la CPPRA. Consultez le site et admirez les photos et/ou statistiques qu'a amassées Kevin au cours de la dernière décennie. L'ajout le plus récent au site Web, c'est la liste des événements prévus en 2021 :

CALENDRIER DES CONCOURS EN 2021 (CPPRA)

12-13 juin, Medicine Hat : Q500/Q500

24-25 juillet, Calgary : Q500/Q40

21-22 août, Saskatoon : Q500/Q40

11-12 septembre, Medicine Hat : Q500/Q500

25-26 septembre, Edmonton : Q40/Q40

Puisque nous sommes encore aux prises avec la pandémie de la COVID-19, certaines dates et rassemblements pourraient changer. Veuillez communiquer avec les directeurs de concours si vous avez des questions. Leurs coordonnées se trouvent sur le site Web de la CPPRA »

BIEN APPUYER LES TIGES POUSSOIRS

Voici un conseil de construction tout simple grâce auquel vous réaliserez une sortie de tige poussoir (pushrod) très soignée pour votre gouvernail de direction sur votre maquette de Q40. De plus, vous créerez ainsi un bon appui afin de prévenir toute flexion pendant vos virages à force G élevée.

Premièrement, appliquez du ruban-papier sur la surface où vous entendez faire sortir votre tige poussoir du fuselage. Utilisez une grande règle afin d'établir la trajectoire la plus droite entre le bras de votre servo et le guignol. Marquez-en la position sur le ruban sur une distance d'environ 15 mm.

Préparez une longueur (environ 20 mm) de tube en carbone. Assurez-vous qu'il convienne au diamètre de la tige poussoir. Découpez une fente dans votre fuselage à l'aide d'un outil à pointe de diamant (votre outil Dremel en est muni). Cette fente devrait aisément se conformer au diamètre extérieur du tube de carbone. Alignez soigneusement votre tube en fonction de la direction de la tige poussoir.

Une fois cette étape franchie, vous devrez fixer le tube en place à l'aide d'époxy. Connectez la section avant de la tige poussoir au bras de servo et vérifiez-en l'alignement une deuxième fois. Mélangez une petite quantité d'époxy 12 minutes et un agent thixotrope afin de réduire la tendance de l'époxy à s'écouler.

Appliquez le mélange d'époxy sur le tube de carbone en petites quantités à l'aide d'un cure-dents. Vous voudrez utiliser l'agent thixotrope afin de faire en sorte que l'époxy ne gomme pas l'intérieur du tube de carbone. Cela aurait tôt fait de faire saisir la tige poussoir avec les résultats que vous pouvez imaginer.

Le résultat est de belle apparence et s'avère très fonctionnel. Votre tige poussoir de direction fonctionnera en douceur et jouira d'appui tout au long de votre fuselage afin de contrer les manœuvres prononcées. Vous y gagnerez au change!

C'est tout pour la chronique de ce mois. J'apprécie vos commentaires et rétroaction.

Pilotez en toute sécurité, courez ferme... et allez vous faire vacciner. ✈

Tell Us Your Stories

We are looking for a few great stories!

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

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

editor@ModelAviation.ca

Racontez-nous Une Histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées et des histoires sensationnelles.

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

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



R/C PYLON

Roy Andrassy - 10064-L

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

F3D WORLDS

Well, as anticipated, the 2021 F3D/F3E Pylon World Championship that was scheduled to be run in June/July of this year have been postponed until June/July of 2022. The AMA Executive Council and the FAI decided to delay the World Champs because so many teams and competitors could not attend this year because of the worldwide travel restrictions. In my opinion, this is a wise move, and the Canadian F3D Pylon Team is looking forward to competing in a COVID-free environment in 2022. Now, if Muncie could only get rid of their extreme heat and humidity, that would be perfect!

PETE BERGSTROM

It is with great sadness that I must report that during the last week of January 2021, we lost a true Pylon Icon, Pete Bergstrom. Pete was the president of the National Miniature Pylon Racing Association for many years.

Thank you so much for all you have done, Pete, for the modelling community and for Pylon racing, in particular. You were an iconic leader and a great supporter for pylon. We will all miss your big smile as the starter during the Muncie Nats and several World Championships. Rest in peace sir. Until we meet again...

CPPRA

I would like to send out a special thank you to Kevin Umbach of Edmonton, Alberta. Kevin is the webmaster for the Canadian Prairie Pylon Racing Association's website: <http://www.cppra.org>

This is a very comprehensive and informative website that highlights the activities of the CPPRA. Please visit this site and enjoy some of the photographs and/or the statistics that Kevin has amassed over the past ten or so years. The latest

addition to the website is the CPPRA 2021 Contest Schedule:

2021 CPPRA CONTEST SCHEDULE
June 12/13, Medicine Hat: Q500/Q500
July 24/25, Calgary: Q500/Q40
Aug 21/22, Saskatoon: Q500/Q40
Sept 11/12, Medicine Hat: Q500/Q500
Sept 25/26, Edmonton: Q40/Q40

Because we are in the middle of the COVID-19 pandemic, some of these dates and events may change. Please contact the contest directors if you have any questions. The CD contact information is available from the CPPRA website.

PUSHROD SUPPORTS

Here is an easy construction tip that not only gives you a clean exit for your rudder pushrod in a Q40 aircraft but also acts as a support for the pushrod to help prevent its inadvertent bending during high-G load corners.

First, apply some paper tape to the proposed exit area for the pushrod. Use a long ruler to give yourself the straightest path from the servo arm to the rudder horn. Mark this location on the tape for a distance of approximately 15 mm.

Prepare a piece of carbon tubing about 20 mm long. Ensure that the tubing has a good smooth but close fit to the diameter of the pushrod. Prepare an accurate slot in the fuselage with a diamond cutter in your Dremel tool. The slot should closely fit the outside diameter of the carbon tube. Ensure an accurate alignment of the carbon tube with the pushrod direction of function.

Once you have confirmed a close fit of the carbon tube to the fuselage, it's time to epoxy the tube in place. Connect the front section of the pushrod to the servo arm and double check your alignment. Mix a small batch of 12-minute epoxy plus some thixotropic agent to reduce the tendency of the epoxy to flow.

Apply the epoxy mixture to the carbon tube in small quantities with a toothpick. You want to use the thixotropic material so that the epoxy does not flow around the tube past your fuselage and into the carbon tube. That would seize the pushrod in the carbon tube and create a big problem.

The final outcome is aesthetically pleasing and highly functional. Your rudder pushrod should now function smoothly and is supported during those high G corners. A double win!

That's it for this month's column. I appreciate your comments and feedback.

Fly safe, race hard, and get your COVID-19 vaccine. ✈



MAQUETTE RC

Scott Crosby | 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Le printemps est FINALEMENT arrivé! Grâce à la disponibilité des divers vaccins, peut-être pourrons-nous retourner à une routine à peu près normale ici au Canada. J'espère assister à l'allègement de restrictions régionales, ce qui ouvrira la voie à des rassemblements Fun-flies de copies volantes (scale) ou même à de véritables concours cette année!

Je crois que nous avons grand besoin de faire voler nos appareils et d'interagir avec d'autres modélistes. Je peux sembler être un disque cassé mais nous devons continuer de pratiquer la distanciation et autres précautions jusqu'à ce que cette pandémie soit sous contrôle. Le mot de la fin : respectez vos collègues modélistes.

MRAERODESIGN

Ici au Canada, nous sommes chanceux de pouvoir compter sur la présence de plusieurs entreprises afférentes au vol télécommandé. Martin Rousseau, de MRAerodesign, est l'un de ceux-là. Martin conçoit, découpe et fait la mis en marché d'une imposante gamme de kits (découpés au laser) d'appareils civils et de coucous de guerre (warbirds). Depuis son atelier de LaSarre (en Abitibi-Témiscamingue), Martin produit ses créations de grande qualité. Consultez son site Web, au : <https://mraerodesign.securicom.ca/fr/>.

Récemment, Gordon Wilhem, de Calgary, a construit et fait voler le prototype à l'échelle 1/4 du de Havilland Canada DHC-2 Beaver. Nous, les modélistes, avons souvent reproduit cet avion de brousse iconique. Que le nôtre soit sur flotteurs ou sur roues, nous avons tous rêvé de prendre les commandes de cette légendaire « bête de somme du Nord ». Le design très détaillé du Martin comporte une envergure de 144 pouces et nécessite un Moki i80 à cinq cylindres ou l'équivalent.

Gordon a créé un fil de construction sur RCCanada, au : <https://www.rccanada.ca/rccforum/showthread.php?t=587633&highlight=beaver>. Allez admirer l'épatant projet de Gordon!



DANS L'ATELIER

Comme d'habitude, j'ai plusieurs projets en marche.

J'ai entamé la remise à neuf d'un Hawker Hurricane (de Vailly Aviation) d'une envergure de 92 pouces. Cette copie volante a été construite au début des années 1990 mais n'a jamais volé. La livrée était basée sur l'apparence d'un appareil qui a participé à la course aérienne Kings Cup des années 1950; j'entends préserver cette apparence. Ce gros appareil était recouvert de Coverite, comportait des détails visuels de copie volante et était mû par un gros moteur O.S.

Mon plan de match, c'est d'exposer la cellule, d'ajouter de volets à l'échelle et d'appliquer de la fibre de verre et du Solartex sur les pièces. Je le modifierai aussi de sorte à installer un moteur DLE55RA.

L'autre projet que j'ai commencé, c'est un BF109G6 (un produit de Meister) à l'échelle 1/4. Cette maquette d'une envergure de 100 pouces reproduira la livrée de Gerhard Barkhorn, fin 1943, et je la motoriserai à l'aide d'un 3w80 équipé d'un prolongement de moyau d'hélice de 2 pouces de marque Sierra. Cela me permettra d'enfouir le moteur plus loin dans le fuselage afin de dissimuler cette grosse tête de moteur.



SE PRÉPARER POUR LA SAISON DE VOL

Le printemps, c'est aussi le moment idéal d'inspecter toutes vos maquettes. Jetez un coup d'œil aux batteries, durites de carburant, câbles et connexions de servo, raccords de commandes et à l'état général de la maquette. J'ai commencé à un tenir un carnet de vol de chacun de mes appareils. C'est une bien bonne façon de me tenir à jour au chapitre de l'entretien!

Si vous consacrez un peu de temps à ces étapes de vérification, vous vous épargnez des problèmes au terrain de vol. ✈

RC SCALE

Scott Crosby | 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Spring is FINALLY here!!!

With the roll-out of the various vaccines, maybe we can get back to some sort of normalcy here in Canada. I hope to see, regional restrictions allowing, some scale Fun Flies or even some scale competitions this year!

I think we are well overdue for some great scale flying and interaction. I will sound like a broken record, but we will still need to practice social distancing and other precautions until this thing is 100% under control. Bottom line is, respect your fellow R/C modelers.

MRAERODESIGN

We are fortunate here in Canada to have several R/C related businesses. Martin Rousseau of MRAerodesign is one such business. Martin designs, cuts and markets an extensive line of civilian and warbird laser-cut kits. Based in LaSarre, Quebec, Martin's designs and kits are of exceptional scale quality. Check out his website <https://mraerodesign.securicom.ca/en/>.

Recently Gordon Wilhelm, from Calgary, built and flew Martin's prototype ¼ scale deHavilland DHC-2 Beaver. This iconic Canadian bushplane has been modelled by most of us. Whether on floats or wheels, we have all dreamed of being at the controls of this legendary "workhorse of the North". Martin's extremely detailed scale design has a 144-inch wingspan and calls for a Moki 180 scyl or equivalent.

Gordon has a build thread on RC Canada, <https://www.rccanada.ca/rccforum/showthread.php?t=587633&highlight=beaver> Take a look at Gordon's amazing build!

ON THE BENCH

As usual, I have several projects on the go.

I started the overhaul of a Vailly 92-inch Hawker Hurricane. This model was built in the early 90s but was never flown. The colour scheme was based on the 1950s Kings Cup air races, which I intend to do also. The big Hurricane was covered with



Coverite with some basic scale detail and was set up with a big O.S. glow engine.

My plan is to strip it down completely, add scale flaps, fibreglass and Solartex the applicable pieces. I will also modify it to accept a DLE55RA.

The other project I have started is a ¼ scale Meister BF109G6. The 100-inch 109 will be modeled after Gerhardt Barkhorn's 109 from late 1943 and will be powered by a 3w80 using a 2" Sierra prop hub extension. This will allow the engine to be deeper in the fuse and hide that big cylinder head.

PREPARE FOR THE FLYING SEASON

Spring is also a great time to inspect all your models. Batteries, fuel lines, servo leads, control linkages and overall condition of the model. I started keeping a maintenance and flight logbook for every aircraft I have. This is a great way to stay on top of maintenance!

A little time spent doing this now can eliminate problems at the field. ✈



FARFAST.ca
Our mission is to provide customers with quality,
friendly and prompt service for your helicopter needs

1-780-518-9848
FarFast.ca



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: Piston ring, or piston with ring and sleeve for Evolution 15cc gasoline motor. Phone Murray anytime 403-690-3682. (Alberta) (04/21)

FOR SALE: OS 120 Gemini Twin, NIB, never run. \$550. Contact Len at - ashdown31@outlook.com or 905-342-3005 (04/21)

WANTED: 10cc to 20 cc has engine, must be able to be hand started. Arnold text only to 306-421-6480. (Estevan, SK) (02/21)

FOR SALE: Ultra Stik 120, 75" span, E-Flite 90 outrunner, Futaba Servos, Spectrum RX with satellite RX, approx 15 lbs. Flown 4 times. All you need to fly is a 6s Battery. Asking \$475. | 6 - T22/1/11 E-Max grand Turbo Motors. NIB \$20 each. | 3W25 Typhoon Brushless Motors. NIB \$50 each. | Approx. 40 rolls of airplane covering, Monokote etc., most rolls not full. Sellas one lot only. \$150. | Approx 50 16" to 22" propellers, some new, some used, wood, Master Aircscrew K series, APC Composite, sell as 1 lot only \$200. | Magnum GP .40 2 stroke, NIB with muffler. \$75. | .61 Evolution 2 stroke with muffler, used but like new, lots of compression. \$95. | Attack 4 Futaba TX FP14p NBL 72.270. Good working condition and good battery. \$25 | Glow starters for 2 and 4 stroke motors. Heavy duty, all good working condition. 1 lot \$50. All items can be picked-up in Calgary. Phone Reg 403-271-1119 (0221)

WANTED: Graupner Multiplex Flamingo RC towline glider or Kranich electric RC glider wing. Complete or damaged, or wing plan. John: jecrx@hotmail.ca (Georgetown, ON) 289-891-6232

FOR SALE: Partial kits, plans and all parts except for stick wood. Machine or laser cut, mostly from Bob Holman. | Gas/Electric Power, \$20 each: American Ace 54". Super Zomby 44", Mini Hogan 45", Pacific Ace 36", Supermarine Sparrow 36", Rambler 1/2 A Texan 45", Buccaneer 36", American Ace 36", Lanzo Puss Moth 51", Tom Boy 36" or 40", Super Sniffer 48", Dart Kitten 55" w/ plastic cowl, Focke Wulf 190 30" w/plastic canopy. Rubber Power, \$15 each: Cleveland Wakefield Gull 43", Black Bullett 30", Horak

Wanderer 31", Jimmie Allen Bluebird 37", Orr Chieftain 35", Earl Stahl Fairchild 24", Comet Jr. Clipper 36", Porterfield Collegiate 34". | Complete Kits Laser Cut: Retro Baby Bio-winger 13" \$15, Pat Tritle J3 Kitten 28" \$25, Stevens DiddleRod 25" \$20. | Plans Only, \$5 each: Black Bullet 30", My Sparky 32", Jimmie Allen Bluebird 37", Tom Boy 36" or 40" | George Chapman. Ph. 204 895-8444 or GeoChap@Shaw.ca

WANTED: Iron-on fabric covering: Solartex or Oratex-Satin or Antique. 5 m. roll or equivalent total-Tony 519-537-7780-tonyannap@bell.net

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)

WANTED: A windshield for a 72" Unionville Otter. Dave at admiral@eastlink.ca 705-647-7485

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 évènement 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

ALBERTA - A

MAY 01, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Spring Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Come out and enjoy the spring weather and knock off some winter rust. Hopefully winds will cooperate and food will be offered. | 2021-1373 | <http://www.tabernighthawks.ca>

MAY 13, 2021 - THURSDAY | Fun Fly | 3 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 pwdyck@telus.net | 2021-1351

MAY 29, 2021 - SATURDAY | Competition | 1 Day | IMAC | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRCMC | A 1 day competition, no rain day, pilots meeting 9 AM Lunch will NOT be provided or available Fee; \$30 IMAC members, non-members \$40, Novice and first time Basic are free MAAC or AMA membership required Normal sequences Directions Field gate: intersection of Range Road 283 & Township Road 232 Turn south just west of 10 grain storage bins or Lat. 50.950657, Long -113.842254 GPS N50 57.033, W113 50.533 Please register early and delete if plans change Covid 19 rules at the time of the contest will be applied Accommodations available in south Calgary or free dry camping | 2021-1383 | <http://www.scrmc.ca>

JUNE 12, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Spring Pylon | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | Sanctioned by Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA) and hosted by the Medicine Hat RCer's. Q500 on June 12-13. 09:00 AM start each day. CPPRA rules apply. Pre-registration required online at www.cppra.org. Field available for test flying Friday PM ONLY. \$50/event fee. Dry camping available. For information contact Ian Griffiths at griff_1999@hotmail.com For directions see our website at <http://nonprofit.memlane.com/rcers/index.html> | 2021-1385 | <https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks>

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

JUNE 19, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | PAN-Scramble Fun Fly | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | Come shake off the pandemic and scramble to fly this Spring at Medicine Hat RC'ers PAN-Scramble Fun fly, with acres of field, 3 intersecting asphalt runways and famous blue sky's forever. There is fun to be had for all, fly out side and or fly simulator indoors your call. Dry Camping for pilots and their family's no hookups, basic washroom on site, \$10 landing fee. Also, concessions and Lunch available for a

small fee. So, bring your family bring a friend, a smile will help brighten the day. Let's have some fun at our family friendly club hope to see you there. | 2021-1388 | <https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks>

JUNE 26, 2021 - SATURDAY | Competition | 1 Day | IMAC | ALBERTA/NORTHWEST TERRITORIES ZONE | Broxburn Field | Broxburn Field is a privately owned full scale airfield. Runway 2000 feet, 100 ft wide. Free parking, dry camping. One day competition, pilots meeting 9:00 am. Friday set up and flying if desired. All Covid-19 rules will apply. Food/drink will NOT be provided unless Covid-19 rules change. Entry fees are: IMAC Member, \$30, Non Member, \$40, Basic and Novice, no charge. For further information, please see attached poster. | 2021-1380

JULY 02, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Airshow42 | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTEST 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 03, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Memorial Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Fun Fly dedicated to all previous flyers from the club. Come out and have some fun with old and new planes. Food provided with donations accepted. | 2021-1374 | <http://www.tabernighthawks.ca>

JULY 10, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Valley of Hope IMAC Challenge | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | VALLEY

WWW.HOBBYWHOLESAL.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

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 évènement 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

OF HOPE | Valley of Hope IMAC Challenge. Travelling from East or West on Hwy 54, turn North on RR 45 (Roosters Lumber sign) for 3.4 km, turn rt. crossing Texas gate follow trail for 700 meters and turn left into flying field. With thousands of feet of runway, and miles of open sky, Valley of Hope is the location to spend a weekend testing your IMAC skills, Lots of room for dry camping, with lunch on both days. All levels from basic to unlimited will be flown, Normal Aresti for upper classes. Landing fee: \$30 for IMAC members \$40 for non-members. Proof of valid MAAC or IMAC required. Contact Mark Richens - mkrichens@gmail.com or 780-919-6153 | 2021-1384

JULY 24, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Western Breeze IMAC | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS FIELD | Western Breeze IMAC is a Scale Aerobatics contest being held at ERCS Bremner field near Sherwood Park, Alberta (close to Edmonton.) There is on-site camping and hotels nearby in Sherwood Park. All restrictions due to Covid will be strictly followed. Depending on the

Covid situation at the time of the event food and drink may or may not be offered. This will be a 2 day IMAC contest in the IMAC NW region - all classes will be offered Novice thru Unlimited. Field is spectacular, unobstructed airspace with two huge grass runways and plenty of pit area. Freestyle will only be offered if there is enough interest and competitors contact the CD (mschammon@msn.com) ahead of time. This is to make sure there are enough competitors to justify setting up a sound system, prepping judges etc. For more information on IMAC see mini-iac.com | 2021-1379 | http://www.ercs.ab.ca

JULY 31, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 3 Days | Giant Scale Fun Fly | LETHBRIDGE ALBERTA RADIO CONTROL CLUB (LARCC) | 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 13, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 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 flyers \$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 14, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | : MacNair RC Scale Aerobatics Competition | DIDSBURY R/C FUN FLYERS | MACNAIR FIELD | A 2 day competition, all in one day if rain. Pilots meeting Saturday 9 Am Lunch will NOT be provided or available. Fee, \$30 Imac members, non-members \$40, Novice and first time Basic free. MAAC or AMA

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

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

Fly First Class

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](#)

membership required. Normal sequences will be flown. Directions: North of Didsbury on 23th Street to Second railway. Turn left East, at the Ag Society gate, go North through Ag ground to the Air Field. See map and event updates on web site DRCFF.NET Please register early and delete if plans change. Covid 19 rules at the time of the contest will be applied Accommodations available in Didsbury and Olds or free dry camping on site | 2021-1458 | <http://www.drcff.net>

AUGUST 21, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Corn Roast | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST 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/>

AUGUST 28, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Cornfest Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Cornfest Fun Fly, grab some Taber corn from a local vendor and then come out and fly and enjoy the August sun and sky. Food provided with donations accepted. | 2021-1375 | <http://www.tabernighthawks.ca>

AUGUST 28, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS FIELD | First inaugural Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly. Open to ALL SCALE AIRCRAFT. Come out and enjoy a great weekend of scale flying. Dry camping on site. Raffle, prizes, and pilots choice award. Landing fee of \$10.00 Bonfire every night. Current MAAC or AMA membership required to fly. This event may be subject to changes due to regional Covid restrictions and will be updated as much as possible. | 2021-1446 | <http://www.ercs.ab.ca>

SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Stampede City Western Canadian IMAC Finals | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRCMC | This event offers all competition levels including Novice. Covid requirements at the time of the event will be implemented, be prepared. No food or drink will be provided and distancing may still be needed. Bring a plane and have some fun. | 2021-1367 | <http://www.scrcmc.ca>

SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Autumn Pylon | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | Sanctioned by Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA) and hosted by the Medicine Hat RC'ers. Q500 race on Sept 11-12. 09:00 AM start each day. CPPRA rules apply. Pre-registration required online at www.cppra.org. Field available for test flying Friday PM ONLY. \$50/event fee. Dry camping available. For information contact Ian Griffiths at griff_1999@hotmail.com For directions see our website at <http://nonprofit.memlane.com/>

[rcers/index.html | 2021-1387 | https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks](https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks)

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 11, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ERCS electric fun fly | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS FIELD | Come on out for a day of flying anything electric. Shake off the Covid blues! No noisy gassers flying around just our electric powered planes! Landing fee this year is \$10 and valid MAAC is required. This is dependent on Covid restrictions and I will update any changes and requirements | 2021-1445 | <http://www.ercs.ab.ca>

SEPTEMBER 18, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fall Windup | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST 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: snapproll647@gmail.com | 2021-1366 | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

SEPTEMBER 18, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Dogfight Over Benalto | ALBERTA/NORTHWEST TERRITORIES ZONE | Gary Hillman property | Six miles southeast of Benalto, Alberta | 2021-1377

SEPTEMBER 18, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | 3rd Annual festival of flight | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | Come one, COME ALL, to our 3rd Annual FESTIVAL OF FLIGHT. As we celebrate all fantastic things flying with our family and friends, so mosey on over to Medicine Hat RCers and see what all the fuss is about. Camping on site (no hookups), basic washroom, concession and Lunch available for a small sum. Landing fee of \$10 for all pilots flying. This event is for all types of wonderful flying machines (Jet and retract friendly) 400' paved intersecting runways, with a simulator onsite for those who wish to start somewhere. Hope to see some new faces this year, and Happy safe flying to you all! | 2021-1386 | <https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks>

OCTOBER 23, 2021 - SATURDAY | Auction | 1 Day | Edmonton Radio Control Society Annual Auction | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Baturyn Community Hall | ERCS Annual Auction Doors open at 8AM for consignment. First item on the Auction block at 10:00 AM All payments by Cash, Debit, or Credit Card (no cheques) Consignees: Auction

fee is 15% of selling price. For more info and registration forms see ERCS website. This is a no reserve Auction !! All restrictions due to Covid will be strictly followed. Depending on the Covid situation at the time of the event the concession may or may not be offered. Come out and join us in a day of fun and good company Bring all your old planes and accessories to sell. And you never know what you'll be taking home !! | 2021-1460 | <http://www.ercs.ab.ca>

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 | Jan-22

ATLANTIC - B

JUNE 13, 2021 - SUNDAY | Fun Fly | 7 Days | Fathers day fun fly | CAPE BRETON RADIO CONTROL MODELLERS | margaree airport | Well it is that of year again the margaree fun fly is on if nothing changes this year there will be a BBQ on site for everyone to use there is power and wash rooms covid 19 protecall has to be followed hope see everyone and have fun | 2021-1381

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 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 a 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.lesailsdumadawaska.com ou contacter Paul Belzile 506-740-0565, courriel: paulbelzile70@gmail.com ou Roland Levesque, cell 506-740-2330, maison 506-739-8237. Couriel: rolandl@

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.lesailesdumadawaska.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: rolandl@outlook.com. | 2021-392

BRITISH COLUMBIA - C

MAY 01, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Creston Valley IMAC Competition | CRESTON VALLEY R/C CLUB | CRESTON VALLEY RC CLUB | See Info on our website at "crestonvalleyrc.com" | 2021-1368

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 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 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 02, 2021 - WEDNESDAY | Fun Fly | 5 Days | Spring Warm Up | PRINCETON R/C JET FLIERS | FIELD - 153 AIRPORT RD. PRINCETON | Due to Covid restrictions, the event will be a closed, invitational event. Pilots can bring one helper/spotter only. If camping at the field, the helper spotter must stay with you in your unit.

Watch for registration details or send message to event organizer. Registration will be prepaid and online only. | 2021-1452 | <https://www.facebook.com/groups/Princetonjets/>

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>

JUNE 25, 2021 - FRIDAY | Competition | 3 Days | 2021 Kamloops Pattern Challenge | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | 2021 Kamloops Pattern Challenge Mark your calendars for June 25th to June 27th 2021 for the return of the Kamloops Pattern Challenge. The contest will again be held at the Kamloops Tournament grounds north of Kamloops (5375 Yellowhead Highway, Kamloops, BC). More information, including a video of the flight area, is available at <http://highcountryflyers.homestead.com/index.html>. There is a \$16.00 fee to camp at the grounds for the weekend, payable to the City at the entrance pay station. The \$35.00 contest entry fee includes your flying, trophies, coffee and muffins in the morning and lunch. First time pilots fly free so we hope to see a lot of first-time pilots. Where else can you go for a good time for free. Pilots will be able to arrive on Thursday night and practice Friday. Pilots' meeting will be 9:00 am on both Saturday and Sunday morning. Campers can stay until Monday morning. We will be flying the new MAAC Precision Aerobatics schedules found here, <http://f3acanada.org/canadian-precision-aerobatics-schedules/> FAI pilots will decide at the pilots meeting if they will only fly P or both P and F. If you have any questions, please e-mail or call Darren darren@valley.bc.ca - 604-556-6146 or call Roly Worsfold at 250-374-4405. | 2021-902 | <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 16, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 4 Days | 3rd Annual - Logan Lake Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | LOGAN LAKE FLYING FIELD | 3rd Annual - Logan Lake Fly-In July 16,17,18,19,20 2021 Logan Lake, British Columbia Flying Dawn to Dusk Engine size limited to 1.20 Glow or 26cc Gas \$10.00 'landing fee' waived for High Country Flyers members. Dry Camping Available - Logan Lake Accommodations link on website poster. Come and enjoy some 'High Country' hospitality away from the heat of the valley. Provincial Guidelines for Covid 19 Social Distancing in effect. Directions to Logan Lake Field - GPS: 50.488659 -120.828847 Take Hwy 970 west out of town and turn left .5km before the turn towards Merritt. Take road to ball diamond - field is on the right. Contact Glenn Piper - mgpiper@telus.net or 250-640-8441 | 2021-1289 | <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 | Wester 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(dry camping). Day early ok. Contact Barry Forsyth for more info E-Mail bares@telus.net 778-586-1267. Helis only no airplanes please. Hotels 15 min away. Huge flying field. Night flying. | 2021-456 | <http://www.highcountryflyers.org>

AUGUST 15, 2021 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Cam Riess Memorial Annual Float Fly | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | PYRAMID PARK/KICKINEE PROVINCIAL PARK | Come join PENMAC at our annual Cam Riess Memorial float fly at the Pyramid Provincial Park 7 kms. north of Penticton. There will be pilot prizes, raffle draw and a 50/50 draw. Directions: <https://goo.gl/maps/SFQMcEzjkpk9j1K6> | 2021-1448 | <http://www.penmac.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>

AUGUST 25, 2021 - WEDNESDAY | Fun Fly | 5 Days | Summer Jet Jam | PRINCETON R/C JET FLIERS | FIELD - 153 AIRPORT RD. PRINCETON | We are HOPING to have an open event this year. Will all depend on COVID restrictions in place at the time. Camping should be open to pilots and others for the event registration fee. Registration will be online and must be prepaid. No on-site registration available. Check back for updates. | 2021-1453 | <https://www.facebook.com/groups/Princetonjets/>

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 may 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, these years. 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 7th and continues through Sunday September 12th when Awards & Raffle Prizes will be presented. A retrieval boat will be available all during the event. Your \$15 'splashdown 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 7 km West of Salmon Arm and accepts reservations @ 250-253-5309. Regrettably, THEY DO NOT ALLOW DOGS. Other questions Contact: info@slams.ca www.slams.ca or Dennis Miller at 250-515-2731 | 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 778-586-1267 Check out website:<http://www.highcountryflyers.org/> | 2021-847 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

AUGUST 28, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Annual Fun Fly | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | DIAMOND ACES RC FLYING CLUB INC. | The Diamond Aces RC Flying Club Inc annual Fun Fly will be Aug 28, 2019 HEALTH REGULATIONS PERMITTING. If you want to fly, proof of MAAC Membership must be presented. There are many restaurants and fast food establishments nearby. Our motto is "Fly Safe - Have Fun". Come fly with us, meet other RC enthusiasts and enjoy our great hobby. | 2021-1464 | <http://www.diamondacesrc.ca>

OCTOBER 02, 2021 - SATURDAY | Display | 1 Day | Annual Mall Show | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | Clearspring Centre | HEALTH REGULATIONS PERMITTING Diamond Aces RC Flying Club Inc will be winding up the season with our annual Mall Show Oct 2, 2021 at the Clearspring Centre, Steinbach. This is a time to say "Hello Winter", as we start our winter building projects, and boast about the exploits of our summer flying. Diamond Aces pilots will be available to chat with you and answer questions. If you have a plane of interest

to display, bring it along and join the fun. Please bring a card bearing your name and airplane details to include in the display. | <http://www.diamondacesrc.ca>

MIDDLE - E

SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY | Air Show/Demo | 2 Days | KW Flying Dutchmen Scale Rally | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | WATERLOO ROD & GUN CLUB | *SUBJECT TO CURRENT HEALTH REGULATIONS AND RESTRICTIONS* 51st Annual KW Flying Dutchmen Scale Rally Waterloo Rod & Gun Complex (Near St. Jacobs) September 11 & 12th, 2021 Saturday 9:00 a.m. - 5:00 p.m. Sunday 9:00 a.m. - 3:00 p.m. Flying begins at 9 a.m. each day, after the pilots meeting, and continues until 5 p.m. on Saturday and 3 p.m. on Sunday. There is also an "Air Show" at 1:00 p.m. on both both days featuring aircraft from various eras, unique planes, helicopters, multi-engine aircraft, jets and a candy drop for kids. On site camping available, first come first serve. \$10 per night, \$15 with hydro. (limited sites). 72 mhz allowed but no impound available. Frequency pins will be self regulated. Admission is \$7 per day for spectators, kids under 12 years \$1 per day. Pilots are Free!!! | 2021-1459 | <http://www.kwfllyingdutchmen.com>

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 prices. Contacts: F. (Foley) Soroye - soroye@start.ca Jerzy Bak - jerzyb@efni.com | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

MAY 22, 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/>

MAY 28, 2021 - FRIDAY | Auction | 3 Days | PLEASE NOTE- Canceled due to Covid-19-Auction and Fun Fly | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | PLEASE NOTE- Canceled due to Covid-19- Annual Radio Control AUCTION and Fun Fly , 3 days, May 28th,29th 30th.2021, at the Kingston Flying Field. See Kingston Web Site (<http://www.krcm.org/>) for more details. Please contact Walter Ernstberger (615 354 2535) for details. | 2021-1378 | <http://www.krcm.org>

MAY 28, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Huckin' In The Valley | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5556 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/>

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>

JUNE 19, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2

Days | KRCM 46th Annual Father's day funfly | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | Kingston Radio Control Modellers 46th Annual father's day funfly June 19 - 20 2021 at the KRCM field on Fred Brown Road. The event will start at 0930 on both days, with 2 rounds of competition both days. There will be open flying during the competition for those that just want to fly and not compete. Breakfast and lunch will be available at the canteen both days, followed by a Saturday evening dinner. Entry fee for the weekend is \$30 which includes 1 meal ticket for Saturday evening dinner. There is ample space for camping, so bring the family along. We hope to see you there!! For additional info please contact Mike Siemonsen @ mike.siemonsen@gmail.com or cell 613-876-0965. field directions are available at www.krcm.org | 2021-1444 | <http://www.krcm.org>

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 14, 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/>

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>

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/>

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Greater Ottawa Aero-Tow | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5556 LOGGER WAY ARNPRIOR, ON | Join us for a full day of Aero-Towing on Saturday and a half day on Sunday. Flying starts at 9am. Entry fee collected will be donated to the Arnprior RC Club. | 2021-1376 | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com/>

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

MAY 30, 2021 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Spring Fun Fly 2021 | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2021 SPRING FUN-FLY Sunday May 30, 2021 Open to all currently registered MAAC and AMA pilots of all electric planes and helicopters. Admission is \$5.00 which will include a raffle ticket (additional tickets available throughout the event). Overall field hours 10:00am-19:00pm Registration for all pilots that are flying begins 10:30am Pilots briefing at 11:00am This will be open flying all day with no competitions. DUE TO COVID-19 RESTRICTIONS, WE HAVE TO LIMIT THE NUMBER OF PILOTS ON THE FIELD TO A

MAX OF 50. ALSO SOCIAL DISTANCING RULES WILL APPLY AT ALL TIMES. NO SPECTATORS ALLOWED ON FIELD. We will not be supplying pizza this time due to COVID restrictions but will have pop available. Raffle draw will be held in the mid afternoon for some great prizes. So dust off your planes from last year or bring out your COVID/Winter projects for a day of relaxed flying. Note: NO MAIDEN FLIGHTS FOR NEW PLANES OR HELIS DURING THE EVENT Please monitor this thread, Spring Fun-Fly for additional updates. | 2021-1370 | <http://www.hoods-up.net>

JULY 18, 2021 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | FUN SCALE FLY-IN 2021 | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2021 FUN AND SCALE FLY-IN Sunday July 18, 2021 Open to all currently registered MAAC and AMA pilots. Admission fee \$5.00 (which includes a raffle ticket) DUE TO COVID-19 WE ARE LIMITING PILOT REGISTRATION TO A MAX OF 50. SOCIAL DISTANCING RULES APPLY AT ALL TIMES AND NO SPECTATORS ALLOWED ON THE FIELD. Overall field hours 10:00am-19:00pm Registration begins 10:30am. Pilots briefing 11:00am There will be open flying for anyone prior to and after the Scale Judging Event We are limiting the scale judging to planes that are either scratch built or kit built. There will also be judging for your ARF, RTF and foamy airplanes. Fun scale judging both static and in flight will be judged by the entrants using anonymous ballots. Judging won't begin till at least noon and extending into the afternoon. Due to COVID-19 we will not be supplying pizza, so please bring some food for yourself if you're planning to make a day of this event. We will be supplying free pop to all pilots. Raffle draw will be in the afternoon for some great prizes and extra tickets can be purchased throughout the event. So come on out for a fun day of flying by some highly skilled RC pilots. Please monitor this thread, FUN and SCALE FLY-IN 2021 for additional updates | 2021-1371 | <http://www.hoods-up.net>

AUGUST 22, 2021 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | 2021 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2021 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN Sunday August 22, 2021 Open to all currently registered MAAC and AMA pilots of all electric airplanes and helicopters. Admission fee \$5.00 (which includes a raffle ticket) DUE TO COVID-19 RESTRICTIONS WE ARE LIMITING REGISTRATION TO A MAX OF 50 PILOTS SOCIAL DISTANCING RULES APPLY AT ALL TIMES AND NO SPECTATORS ALLOWED ON THE FIELD. Overall field hours are 10:00am-19:00pm. Registration begins 10:30am. Pilots briefing 11:00am. There will be open flying before and after each competition. This year we will have four competitions including; dead stick landing closest to pin, limbo plane under ribbon, where the "fox" plane has a streamer hanging from it and the "hound" planes are trying to cut

the streamer with their props. This event was quite popular with the pilots, and the spectators watching from the parking lot. 3 planes at a time chasing the one with the streamer, a lot of close calls and a few planes that aren't air worthy anymore. Due to COVID-19 we will not be supplying pizza so please bring some lunch with you if you are planning to stay for a while. Free pop will be supplied to all pilots. Raffle draw will be held in the afternoon for some great prizes, also extra tickets can be purchased throughout the event. So come out for some great flying by some gifted RC pilots and enjoy our competitions, which I'm sure, will make you oooh and aaah throughout the day! Please monitor this thread, 2021 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN for additional updates closer to the event. | 2021-1372 | <http://www.hoods-up.net>

QUEBEC - I

JUNE 19, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Compétition Imac Québec 2021 | CLUB AIR MODELISTE | RUE PETIT ST-JEAN, ST-ETIENNE(Lévis) | Le club air modéliste est heureux de vous accueillir pour sa 10 ième édition de la compétition imac 2021. La compétition se déroulera sur 2 jours, soit le 19 et 20 juin 2021. Le terrain sera accessible pour les campeurs et la pratique sera possible à partir du vendredi. La rencontre des pilotes se tiendra à 8 :30 afin de pouvoir débiter la compétition à 9 :00. Le coût de l'inscription est de 20\$ pour toutes les catégories. Étant donné la situation, il n'y aura pas de cantine sur place. Un restaurant dans les environs est disponible pour faire de la livraison. Pour ceux qui n'utiliseront pas notre site de camping sans service, voici quelques suggestions d'hébergement à proximité. Hôtel et suite Normandin 535 rue Bernière St-Nicolas (418) 831-3119 à 9 minutes de la piste en direction Est Comfort Inn & suites 1394 route des rivières St-Nicolas (418) 836-3336 à 12 minutes de la piste direction Est Day Inn by Wyndham Levis 1710 route des rivières St-Nicolas (418) 831-1331 11 minutes de la piste direction Est Coordonnées géographiques de la piste : 46°40'16.7"N 71°18'30.1"W Au plaisir de vous accueillir en grand nombre pour célébrer avec nous. Stéphane C .D. Chantal co C.D. The air modeliste club is happy to welcome you for its 10th edition of the imac 2021 competition. The competition will take place over 2 days, on June 19 and 20, 2021. The field will be accessible for campers and practice will be possible from Friday. The pilots meeting will take place at 8:30 am in order to start the competition at 9:00 am. The cost of registration is \$ 20 for all categories. Given the situation, there will be no canteen on site. A nearby restaurant is available for delivery. For those who will not be using our unserviced campsite, here are some suggestions for nearby accommodation. Normandin hotel and suite 535 rue Bernière St-Nicolas (418) 831-3119 9 minutes from the track eastbound Comfort

Inn & suites 1394 route des rivières St-Nicolas (418) 836-3336 12 minutes from the eastbound track Day Inn by Wyndham Levis 1710 route des rivières St-Nicolas (418) 831-1331 11 minutes from the eastbound track Geographical coordinates of the track: 46 ° 40'16.7 "N 71 ° 18'30.1" W We look forward to welcoming you in large numbers to celebrate with us. Stéphane C .D. Chantal co C.D. | 2021-1455 | <http://www.clubairmodeliste.com>

JULY 17, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Saguenay IMAC IV | CLUB AEROMODELISME SAGUENAY INC. | VILLE DE SAGUENAY | C'est avec fierté et enthousiasme que Le Club Aéromodélisme Saguenay présentera sa quatrième édition de compétition Imac les 18 et 19 juillet 2021. Nous vous invitons cordialement à vous joindre à nous, que ce soit en tant que participant ou visiteur, vous aurez du plaisir garanti! Le terrain vous sera accessible pour les campeurs à partir du vendredi 17 juillet 2021, la compétition se déroulera sur 2 jours soit le 18 et 19 juillet 2021, la rencontre des pilotes se tiendra à 8hr30, un service de cantine sera sur place pour les 2 jours et vous êtes tous invités pilotes et bénévoles au traditionnelle souper du samedi soir à prix populaire. Le coût d'inscriptions sont de 20\$ pour le basic et 40\$ pour les classes suivantes ; sportman, intermédiaire, avancé et illimité. Vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook; Club aéromodélisme Saguenay inc. Pour nous trouver, vous avez juste à inscrire, Club aéromodélisme Saguenay inc. sur google map. Coordonnées géographiques : 48.459165, -71.205161 Pour ceux qui prévoient passer une très belle fin de semaine chez nous, voici quelques suggestions pour vos nuitées : Nous avons un terrain de camping à même notre site, mais avec aucun service de facilité. Hôtel Delta Adresse : 2675 Boulevard du Royaume, Jonquière, QC G7S 4S9 Téléphone:(418) 548-3124 Hôtel Le Montagnais Adresse : 1080 Boulevard Talbot, Chicoutimi Téléphone: (418) 543-1521 Motel Panoramique Adresse : 1303, Boulevard Saguenay Ouest. Chicoutimi Téléphone : (418) 549-7102 Nous vous attendons en grand nombre! It is with pride and enthusiasm that the Club Aéromodélisme Saguenay will present its fourth edition of Imac competition on 18 and 19 July 2021. We cordially invite you to join us, whether as a participant or a visitor, you will have fun guaranteed! The land will be accessible to campers from Friday, July 17, 2021, the competition will take place over 2 days on July 18 and 19, 2021, the pilots meeting will be held at 8:30 am, a canteen service will be on site for the 2 days and you are all invited pilots and volunteers to the traditional dinner Saturday night at popular price. To find us, you just have to register, Club aéromodélisme Saguenay inc. on google map. Geographic coordinates: 48.459165, -71.205161 For those who plan to spend a wonderful weekend here, here are some suggestions for your overnight stays: You can follow us on our Facebook page; Club Aéromodélisme Saguenay inc. We have a campground on our site, but with no facilities Hôtel Delta Address : 2675

Boulevard du Royaume, Jonquière, QC G7S 4S9
phone:(418) 548-3124 Hôtel Le Montagnais
Adress : 1080 Boulevard Talbot, Chicoutimi
phone:(418) 543-1521 Motel Panoramique Adress
: 1303, Boulevard Saguenay Ouest. Chicoutimi
phone : (418) 549-7102 We are waiting for you
in great numbers! CLUB AÉROMODÉLISME
SAGUENAY INC. DANY GIRARD
CONTEST DIRECTOR | 2021-1456 | <http://www.aeromodelismesaguenay.com>

AUGUST 21, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | planeur | CLUB AIR MODELISTE | RUE PETIT ST-JEAN, ST-ETIENNE(Lévis) | Fin de semaine des planeurs au club Airmodéliste de Québec Le club Airmodéliste de Québec propose la septième édition de son activité annuelle des planeurs, qui devient, pour l'occasion, la première fin de semaine complète d'activités réservées aux planeurs! Les activités se tiendront à notre club de Saint-Étienne de Lauzon les 21 et 22 août 2021. Les coordonnées GPS de notre site sont accessibles à l'adresse web suivante : <https://www.clubairmodeliste.com/localisation-de-la-piste>. Tous les planeuristes sont les bienvenus, pilotes chevronnés comme pilotes débutants, adeptes de remorquage et de planeurs électriques (la carte du MAAC est évidemment obligatoire). Pour le remorquage, nous pourrions compter sur plusieurs avions remorqueurs, dont au moins un équipé d'un moteur de 120cc, et de pilotes très confirmés pour l'activité. Nous devrions être en mesure d'offrir le café matinal et nos délicieux hot-dog traditionnels à un coût plus que modique (10\$ par personne, hotdogs à volonté; 20\$ pour les deux journées). À noter que le camping est possible sur notre site de Saint-Étienne à partir de l'après-midi du vendredi 20 août. Nous devrions être en mesure de disposer d'une toilette chimique. Pour confirmation et renseignements, écrire à Marc Alain (malain88@gmail.com). Au plaisir de vous y voir en grand nombre! The Airmodéliste club of Quebec-City proudly announces the seventh edition of its yearly gliders' activity, which will become, for this occasion, its first full weekend of rc gliding activities! The weekend gliding activity will be held on our installations at Saint-Étienne de Lauzon, the 21 and 22th of August 2021. The GPS coordinates of our installations are indicated at this web address: <https://www.clubairmodeliste.com/localisation-de-la-piste>. All glider pilots are welcomed, newbies and veterans of the activity, either electric gliders or towed gliders (provided all are MAAC registered, of course). For towing, we will count on several towplanes, even one equipped with a 120cc motor, and seasoned tow pilots will be on the row! We should be able to provide for a very modest 10\$ fee (20\$ for the two days event), the morning coffee and our delicious traditional hotdogs (all you can eat)! It will be possible to set up tents or RV on our site, starting Friday afternoon the 20th of August. We should be able to provide a chemical toilet on the site. For confirmation and any further question, please join Marc Alain (malain88@gmail.com). It'll be a great pleasure and a great fun to see you guys and gals there! | 2021-1465 | <http://www.clubairmodeliste.com>

clubairmodeliste.com

ST LAWRENCE - J

SEPTEMBER 04, 2021 - SATURDAY

Competition | 2 Days | Lacolle International 2021 | CLUB R/C LES ARPENTS V'AIR | Gazonnière Lacolle | The Lacolle International F5j is the largest sailplane Canadian competition. This is a single two-days event. Camping is allowed. Conditional to COVID-19 rules and restrictions. Register on <https://www.facebook.com/search/top?q=f5j%20canada> | 2021-1466 | <http://arpentsvairrc.org/>

SASKATCHEAWN - K

JULY 17, 2021 - SATURDAY

Fun Fly | 1 Day | Moose Jaw RC Pity Pat Fun Fly 2021 | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | ASH ST. & 16TH AVE. | Moose Jaw Radio Control Aircraft Annual Pity-Pat Fun Fly on Saturday July 17, 2021. Open to all Pilots with a 2021 MAAC/AMA membership. No admission charges, Pilots or Spectators. Props will go Pity-Pat and so will your heart with the excitement and the vast variety of crafts. We have ample camping room, sorry no services other than an excellent flying field to use! 600' x 230' grass area PLUS this... a (2014) GeoTex mat 135' x 35' for you electric Flying enthusiasts. A power charging station for Electrics has been installed. Event Director: Kerry Olson (306) 630-4279 and Event Chairman: Justin Heagy (306) 690-3286. For directions, photos and lots more information, hook up to our NEW - Club Facebook site: <https://www.facebook.com/groups/785119741916847/> | 2021-1454 | <http://bret045.wixsite.com/mjrc>

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

JUNE 26, 2021 - SATURDAY

Competition | 2 Days | 13th Annual Gord Silver Memorial Precision Aerobatics Competition**CANCELED** | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | Millson Field, CMF4 | 13th Annual Gord Silver Memorial Precision Aerobatics Competition Location: GPS N43.991765 W78.428149 or N43deg. 59.491 mins W78deg. 25.793 mins. Directions: Leave Hwy 401 at Exit #456. Go north 1 km. to County Road #2, turn left and proceed west 1.6 km. to County Road #65. Turn right and drive 4 km. to the 5th Line. Turn left and you will see the field on the left. Please

drive along the edge of the full size runway on the west side. Fee: \$40.00 includes lunch both days. Registration: To register, please phone or email pre-registration information, including: Name Class Frequency MAAC/AMA Number Email address to: Harry Ells (905) 342-2128 harryells@gmail.com | 2021-1446

L | June 26, 2021 - Saturday | Competition | 2 Days | 13th Annual Gord Silver Memorial Precision Aerobatics Competition | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | Millson Field, CMF4 | 13th Annual Gord Silver Memorial Precision Aerobatics Competition Location: GPS N43.991765 W78.428149 or N43deg. 59.491 mins W78deg. 25.793 mins. Directions: Leave Hwy 401 at Exit #456. Go north 1 km. to County Road #2, turn left and proceed west 1.6 km. to County Road #65. Turn right and drive 4 km. to the 5th Line. Turn left and you will see the field on the left. Please drive along the edge of the full size runway on the west side. Fee: \$40.00 includes lunch both days. Registration: To register, please phone or email pre-registration information, including: Name Class Frequency MAAC/AMA Number Email address to: Harry Ells (905) 342-2128 harryells@gmail.com | 2021-1461

OCTOBER 30, 2021 - SATURDAY

Competition | 1 Day | 9th Annual ECC | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | The 7th Annual ECC F3P contest will be held at the Cobourg Community Center on November 24, 2018. The registration fee is Open \$35.00 Junior \$20.00. Practice will start at 9 am, contest from noon to 6 pm. All 3 MAAC classes will be flown, Intermediate, Advanced and FAI. A sportsman class will be offered flying the Intermediate schedule with the following requirements Min weight 100 grams, one propeller. We are aiming at 6 rounds for everyone. For information on F3P and schedules please refer to <http://xavier.mouraux.com/indoor/sequences.html> | 2021-1462

SOUTH WEST - M

SEPTEMBER 15, 2021 - WEDNESDAY | Fun Fly | 5 Days | Thunder Thrust Over Chatham Kent Airport | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | Jet Rally - Thunder Thrust Over Chatham Kent Municipal Airport 5 days - September 15-19. Flying starts on Wednesday at Noon. Landing Fee = \$70 Spectators are welcome, donations will be accepted at the main gate. For more info contact Peter Doupnik (519) 791-5328 or pdoupnik@gmail.com See you there | 2021-1382 |

Milieu (E)

suite de la page 22

inspirants.

À titre de président de mon club, je demande à mes collègues de présenter une catégorie de membres fondateurs; les modélistes qui ont fondé notre club et qui sont encore parmi nous pourraient ainsi bénéficier d'un statut de membre à vie de sorte à ce que nous puissions continuer d'apprendre et d'être inspirés en les côtoyant pendant encore plusieurs années, sans égard à leur capacité de payer. Certains d'entre eux ne pilotent plus mais par respect et en reconnaissance des connaissances qu'ils nous ont transmises, ils devraient conserver leur statut de membre.

Ce serait fantastique si tous les clubs – voire le MAAC – pouvaient reconnaître les fondateurs de cette façon.

Lancer de masse du Cloud Tramp

Annuellement au mois d'août, une journée est réservée – partout sur le globe – à un lancer de masse du Cloud Tramp. Si vous ne connaissez pas cette maquette, il s'agit d'une maquette toute simple à propulsion élastique. Glenn et plusieurs d'entre nous rendrons hommage aux premiers balbutiements de l'aéromodélisme en lançant nos propres Cloud Tramps.

Le MAAC, l'AMA américaine et quantité d'autres associations d'aéromodélisme partout au monde doivent leur existence aux modélistes qui étaient actifs avant l'avènement des systèmes de télécommande. Tous auraient intérêt à se rappeler de cela et des personnes qui étaient là, jadis, et qui ont fait en sorte que notre passe-temps soit propulsé vers l'avenir. ✈

C-B Intérieure

suite de la page 16

jour! »

Merci à Shale et à sa famille; ils ont lancé l'idée de créer un Groupe d'intérêt pour les jeunes au sein de la zone C et du MAAC.

Lors de notre réunion annuelle de zone en 2020, les membres ont suggéré et appuyé la création d'un programme pour les jeunes. J'ai transmis la suggestion au conseil de direction du MAAC. Si des membres de notre zone étaient intéressés à en faire partie afin de mousser les activités pour les jeunes modélistes, faites-le moi savoir.

Le site Web de la zone C devrait être un bon point de départ afin de fournir de l'information aux jeunes.

PRÉPARATIFS DE REMISE EN MARCHÉ

Avec un peu de chance, nous commencerons à vivre un allègement des restrictions de la COVID-19 et nous reprendrons un semblant de socialisation normale à nos terrains de vol, en plus d'organiser des événements qui feront la promotion de notre passe-temps au sein de la communauté.

Histoire de donner un coup de pouce, j'ai demandé au siège du MAAC d'envoyer un chèque de 185,00 \$ à chacun des clubs de la zone; ils pourront ainsi faire la promotion du MAAC au sein de leur communauté. ✈

Sud ouest de C-B (H)

suite de la page 18

« J'ai utilisé un vieux train d'atterrissage préformé en fibre de carbone et j'ai fabriqué des essieux de laiton et des bras (aussi en fibre de carbone) qui effectuent leur rotation sur deux roulements de 7 mm. Le deuxième ensemble d'amortisseurs que j'ai acheté avait le bon débattement et après trois ensembles de ressorts, j'avais dès lors un système fonctionnel qui soutenait la maquette. Le premier atterrissage constituerait le véritable test.

« Le capot moteur est moulé et bien détaillé et après avoir découpé les fentes de refroidissement, j'avoue ma satisfaction quant à l'effet désiré. Le pare-brise et les fenêtres sont découpés dans du plastique transparent en suivant le gabarit illustré sur les plans et collés en position.

« Le reste de la construction était relativement aisé. J'ai cependant soigneusement sculpté les becs (slats) du bord d'attaque. J'ai recouvert la maquette de Coverite (de 21st Century); le produit fini est attrayant mais on doit soigner son application sur les surfaces.

« J'ai muni la maquette de servos Graupner, d'un récepteur et d'un contrôleur de vitesse Jeti ainsi que d'un moteur AXI 2217/10. Le kit comprend la plupart des autocollants et j'appliquerai du ruban et de la peinture sur les ailes ainsi que sur la queue.

« Somme toute, le kit est bien conçu et produit une bien belle maquette électrique. J'ai hâte de procéder à son vol inaugural, ce printemps. »

A.G.A. DU MAAC

L'Assemblée générale annuelle du MAAC aura lieu le 2 mai et se déroulera une fois de plus en ligne. Consultez régulièrement votre boîte de réception de courriels à mesure que l'on se rapproche de cette date (vérifiez aussi votre boîte de pourriels) afin d'y lire l'avis de la réunion et d'autres annonces.

Le MAAC envisage la possibilité d'organiser les réunions de zone en ligne. J'espère tout de même présenter une telle réunion en personne cette année, mais je me préparerai à une rencontre en ligne, selon les restrictions gouvernementales et où les autorités de la santé en sont rendues avec la vaccination.

Sentez-vous bien à l'aise de communiquer avec moi si vous avez quelque question que ce soit au sujet du MAAC.

Restez en sécurité et si tout se passe bien cet été, j'espère vous voir au terrain de votre club. ✈

Manitoba (D)

from page 21

problem, but isn't an ounce of prevention worth a pound of cure?

FLYING SEASON

As I type this, it's April, the first Club flying night is hours away and I simply can't wait to hear a truckload of generators clanging away in the background later this summer. Those are the sights, smells and sounds that I associate with my happy place and the people whose company I truly enjoy – I hope it's mostly reciprocal.

Here's to we all having a great 2021 flying season! ✈

South West BC (H)

from page 19

an online AZM for the Zone Meetings. I am hoping the ability to have an in-person AZM is possible this year, but I will prepare as necessary for an online AZM, depending on the government restrictions and vaccinations status.

Please feel free to contact me if you have any questions about MAAC.

Please stay safe and if all goes well this summer, I hope to see you at your local club field. ✈

C/L Precision Aerobatics

from page 65

"The landing gear is formed in two pieces and plugs in from the sides. It's a Randy Smith carbon F2B gear and it has a rearward sweep. I like the look and its puts the wheels where I wanted, relative to the CG. I carve my own wheel pants and the mounting occurs inside the pant for a very neat and tidy installation.

"The power comes from a PA 75 with Smith pipe at 19". Launch is usually 9,100 rpm and it has had 14-inch, three blade under-cambered prop.

"I use the Georgia tune-up, which is Randy's recommendation on how to run the engine. It cycles perfectly, on at 10 o'clock and back off at 2 o'clock on the loops with small beeps of two stroke at the tops.

"I use a Sullivan 8-ounce squishy tank

with a uniflow set-up. 5% nitro fuel is great for spring and fall and I use 10% when the density altitude climbs through 4500 feet in the heat of summer.

"The paint ended up being a lengthy process. The final artwork took a year to dream up with many iterations. The finish is a dope and tissue base with auto colours over that. I have a vinyl cutter and have spent some time with Corel Draw to make templates and masks. The paint scheme is much more elaborate than anything I've attempted before.

"Naturally, there are many things I would like to have done differently on the final paint, but hopefully, only I can see them.

"The long tail delivers a very distinct turn with sharp exit. It has more corner than you would need in normal

presentation but having extra is always good in the wind. The sharp LE has become a common design element on several top airplanes around the world. This is my first model with this feature. So far, I would describe the feeling as 'hot knife through butter.'

"The track seems very locked-in and solid. It seems to track smoother and more definitively. However, the trim process is still very early, and these are just first impressions.

"I really like the look of this model in the air and I catch myself admiring her when I should be concentrating on the flying.

"Scarlet Witch will see its first contest next year, if everything goes well. She took four years to reach the air, but I'm very satisfied with the result." ✈

Vol circulaire

suite de la page 62

avec la course et l'intervieweur écoutait, bouche bée. Je ne sais pas comment Sam a imaginé cette histoire si rapidement... et c'était drôle.

« Sam m'a montré comment fabriquer des hélices et des fuselages en fibre de verre et comment utiliser un pistolet aérographe (airbrush), ce à quoi il excellait. Auparavant, il était concurrent lors de courses de voitures mais un accident l'a fait bifurquer de spécialité. Il était toujours là pour aider les jeunes et offrir son aide à quiconque en avait besoin.

« C'est lui qui m'a fait découvrir les disciplines de Mouse Racing, .15 Goodyear Speed, de même que les voitures électriques à l'échelle 1/12 et 1/10. De mon côté, je l'ai fait entrer brièvement au sein des bateaux à essence.

« Sam détenait les records de vitesse en 1/2A et de 160 milles à l'heure en A pendant un certain moment... tout un accomplissement avec les vieux moteurs Rossi. Il m'a toujours encouragé à faire une tentative à des records et j'en ai décroché quelques-uns en Senior 1/2A Speed et en Proto, cette catégorie qui n'existe plus.

« Il semblait toujours bien se débrouiller, quelle que soit l'épreuve... il devait y investir beaucoup de temps. Il possédait une commandite pour un véhicule de type carpet racer/dune buggy. Après la perte de notre cercle asphalté, nous nous sommes tous deux éloignés du vol circulaire; il s'est impliqué au sein de ses magnifiques appareils de vol libre et de

vol électrique télécommandé à un terrain de soccer intérieur. Il faisait aussi voler des appareils avec Bob Brunn jusqu'à ce qu'il ne puisse s'y déplacer.

« Nous allons beaucoup nous ennuyer de Sam. Je l'ai toujours considéré comme étant un modèle... tout comme d'autres modélistes. »

Propos repris du site Web du Salon funéraire Walsler Funeral Home :

« Sam Burke s'est éteint le mardi 16 février 2021 à Waterloo (Ontario), à l'âge de 74 ans.

« Sam est né à Grangemouth (Écosse) et a déménagé à Toronto en 1948 en compagnie de ses parents. Il a fréquenté le Waterloo Collegiate et a entamé une carrière d'artiste graphique. Il a été embauché par Allprint Ainsworth, où il a œuvré à ce titre et à titre de concepteur pendant plusieurs années.

« Sam était un amateur de maquettes d'avions et passait beaucoup de temps à en construire, en faire voler et à être concurrent au Canada, aux États-Unis et en Europe. Il était membre des Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) et du Club The Flying Aces.

« En guise de témoignages de condoléances, vous pouvez verser un don à la cause caritative de votre choix, selon la volonté de la famille (cartes disponibles au salon funéraire). Consultez le www.henrywalsler.com afin d'y lire les détails sur Samuel. » (traduction libre) ✈

Relations Publiques

suite de la page 59

extrêmes entraînent de l'insouciance et de la distraction. Cela nuira à votre attitude qui tend ordinairement vers la sécurité. Il est préférable de retourner à la maison que de ne piloter de façon sécuritaire et de risquer le bien-être des gens autour de vous.

De l'insouciance comme des approches à grande vitesse pour ensuite virer sur l'aile, c'est très dangereux. Si vous prenez de telles chances quant à la sécurité – la vôtre et celle des autres – c'est antisocial et dangereux.

Consultez les lignes directrices du MAAC et les règlements de sécurité de votre club. Pilotez de façon qui soit conséquente avec le plaisir partagé de tout le monde sur place, ce jour-là. Après tout, nous voulons justement présenter cette culture de sécurité et de plaisir responsable auprès de public qui pourrait venir voir évoluer nos maquettes, telle ou telle journée.

✈

Groupe consultatif de la remise de prix

suite de la page 58

à des fins d'examen. Notez que le nom des candidats a été omis parce que certains d'entre eux n'ont pas la moindre idée qu'ils recevront cette désignation ou encore, personne ne les a encore avertis. ✈

problem. I have had bearings let go during rotation that caused a unique display of what sudden torque can do to turbine engine.

A lot of information can be gleaned from your data terminal and when you see trends starting to happen, it can help save you from a nasty or costly incident.

IN THE AIR

A few words about flying etiquette.

We are normally sharing the sky with someone either at the club or a jet rally. So, we need to be thinking about the other guy in the sky as well. If at your club you are flying with, pilots may flying electric, glow or gas aircraft in the air with you,

give that other person a break and give them some space and slow it down a little. Possibly think about flying a racetrack pattern and make sure that you have a spotter and I highly recommend that the pilot joining you have a spotter as well.

There is nothing as impressive as a jet speeding along at full throttle just a few feet from the ground... when you know it is coming. But there is nothing as scary as an unexpected fast pass when you're focusing on your own aircraft. All passes and routing of flying needs out past the far edge of the runway.

At times, there are pilots who go to the club field and rallies and they are not that comfortable with others in the air. Let's

give them a chance to have the field to themselves every once in a while.

If you notice someone not flying much, maybe go over and talk to them and say, if you like, we can take a break if you would like to have the air to yourself. And when a maiden of a brand-new aircraft is about to happen, I think it is really great that other pilots stand down when this maiden is going on, so that best chance of success during this stressful time can happen.

These are just a few of the things that I think we as pilots, spotters and contest directors have to be thinking about in order for all to enjoy our club sites and jet turbine events. ✈

sa procédure de démarrage... sans qu'ils aient retiré certains couverts de trappe (sur les trous d'inspection) ou branché de l'équipement de diagnostic de la turbine. Comment pouvez-vous savoir comment se comporte votre turbine pendant l'étape du démarrage (start-up)? Sans avoir retiré ces trappes d'inspection, vous ne pourrez confirmer le bon fonctionnement du réservoir de type bubble ou toute possible fuite de carburant. En d'autres mots, comment saurez-vous qu'un problème survient avant qu'il ne soit trop tard?

Quant à l'équipement de surveillance (au sol) de la turbine, si vous ne lisez pas les paramètres affichés, comment saurez-vous si votre turbine subit un blocage de carburant (problème de filtre) ou qu'il vous manque quelques milliers de tours-minute à plein régime? Nous savons tous qu'on obtient une poussée optimale en atteignant la limite supérieure des tours-minute. D'autant plus que votre maquette aura besoin de toute la puissance disponible si elle est un peu « costaute », lourde.

Autre exemple : si vous détectez une température un peu élevée de vos gaz d'échappement, cela pourrait signifier qu'un roulement est à veille de défaillir.

Ça m'est arrivé en pleine rotation et j'ai vu de mes propres yeux ce qu'une force de couple soudaine peut faire à une turbine.

On obtient beaucoup d'information depuis votre terminal de données; si vous voyez une tendance se développer très rapidement, cela pourrait prévenir un incident aussi vilain que coûteux.

EN L'AIR

Quelques mots sur le code de conduite (étiquette).

Normalement, nous partageons le ciel avec quelqu'un soit au club, soit lors d'un rassemblement de jets. Si bien que vous devez songer à l'autre pilote qui vole en même temps que vous. Si vous vous trouvez à votre club, que votre collègue soit en train de piloter une maquette électrique, à moteur conventionnel ou à essence, allez-y mollo et laissez-lui de l'espace et ralentissez la cadence un peu. Songez à initier un circuit comme aux courses et assurez-vous d'employer un observateur (spotter). Je recommande d'ailleurs fortement que l'autre pilote ait aussi un observateur.

Il n'y a rien de plus impressionnant que de voir un jet faire du rase-mottes à plein régime... si vous savez que cette maquette

s'en vient. Il y a peu de choses aussi énervantes que de se trouver non loin d'une passe rapide alors que vous tentez de vous concentrer sur le pilotage de votre maquette. Les pilotes devraient limiter les passes à l'extrémité de la piste.

Parfois, certains pilotes se rendent au terrain du club ou à des rassemblements et ne sont pas très à l'aise de piloter lorsque d'autres maquettes se trouvent en l'air. Vous pourriez leur offrir une occasion de piloter tout seul, de temps à autre.

Si vous remarquez que quelqu'un ne pilote pas beaucoup, vous pourriez toujours aller lui parler et lui offrir qu'il puisse piloter sa maquette en l'absence d'autres aéronefs en l'air. Force aussi est d'admettre que si un pilote est à veille de procéder au baptême de l'air de son avion, les autres pilotes seraient très chic de ne pas faire voler le leur; ainsi, cela peut se faire avec succès et avec moins de stress de la part du pilote en question.

Ce sont là quelques considérations auxquelles nous, les pilotes, observateurs et directeurs de concours pouvons songer de sorte à ce que nous puissions tous profiter de nos terrains de vol et de rassemblements de jets. ✈

j'applique un filet dilué de colle Titebond par-dessus cette couche. Je place ensuite un morceau de Silkspan par-dessus la colle et la pièce finale est posée sur le dessus. J'enrobe le tout d'un pansement extensible et le laisse sécher.

« La verrière (canopy) est moulée maison dont la technique a été expliquée dans le numéro de mai/juin 2020 de Model Aviation Canada. J'aime le look des hublots de type opéra sur les flancs, malgré qu'ils aient nécessité un moule spécialisé pour les réaliser.

« L'avion se démantèle en plusieurs morceaux et la section du canopy endure une certaine charge alaire, si bien que le mode de connexion du turtledeck au bloc de nez est important.

« Le stabilisateur du Scarlet Witch comporte un bord d'attaque très pointu tout en étant une structure à assembler (built-up). J'avoue ici que ma première version était trop lourde mais ma deuxième était plus légère de 2 onces.

« Le train d'atterrissage est formé en deux morceaux et s'attache depuis les flancs. C'est un train en fibre de carbone de F2B (une conception de Randy Smith) et comporte une flèche arrière (rear sweep). J'aime bien cette allure et le train place les roues là où je le veux, par rapport au centre de gravité. Je sculpte mes propres carénages de roue et je les monte de l'intérieur... installation très 'propre'.

« La motorisation, c'est un PA 75 muni d'un échappement Smith de 19 pouces. Le décollage se ferait alors que le moteur tourne à 9 100 tours/minute et l'hélice est une tripale à intrados prononcé de 14 pouces.

« J'utilise la mise au point Georgia – la recommandation de Randy – pour la façon de faire tourner le moteur. Les cycles sont parfaits, en fonction à 10 heures et en recul (back off) à 2 heures lors des loopings avec petites pointes typiques des moteurs deux-temps en haut de boucle.

« J'utilise un réservoir « squishy » de 8 onces avec configuration uni-flow. Le carburant à teneur de 5 % de nitro est parfait pour les conditions de printemps et d'automne et j'utilise du 10 % si la densité-altitude dépasse l'équivalent de 4 500 pieds, en pleine chaleur estivale.

« L'exécution de la peinture a été un long processus. Le travail artistique a nécessité un an de conception et plusieurs essais. La finition, c'est une base de papier de ricin et d'enduit-colle (dope), sur laquelle j'ai ajouté de la peinture automobile. Je possède une tailleuse pour vinyle et j'ai passé du temps au logiciel Corel Draw afin de réaliser des gabarits et masques. La livrée de peinture est la plus élaborée que j'aie tenté à ce jour.

« Naturellement, je ferais plusieurs choses différemment sur la livrée finale mais avec un peu de chance, je suis le seul à pouvoir déceler les imperfections.

« La queue plutôt allongée offre un virage très prononcé et une sortie tout aussi sèche. L'avion se manœuvre davantage que nécessaire en vol normal mais ce sera bien pratique lors de conditions venteuses. Le bord d'attaque très pointu est devenu un élément de design commun de plusieurs maquettes de calibre mondial. C'est ma première qui comporte cette caractéristique. Jusqu'à maintenant, je décrirais mon sentiment comme étant que la maquette devrait se faufiler dans l'air comme un 'couteau dans le beurre'.

« La course en vol semble être très linéaire. L'avion semble plus fluide et précis à ce chapitre. Toutefois, il me faudra du temps afin de peaufiner les réglages (trim), mais ce sont là mes premières impressions.

« J'aime beaucoup le look de cette maquette en l'air et je me surprends à l'admirer alors que je devrais mon concentrer sur son pilotage.

« Scarlet Witch sera inscrite à son premier concours l'année prochaine, si tout va bien. Elle m'a pris quatre ans à réaliser mais je suis très satisfait du résultat. » ✈

collégiens d'ingénierie aéronautique.

Shoushi Bakarian dirige ce projet en compagnie d'Emily Cohen et de Philippe Larouche. Nous évaluons et avons visité divers clubs du MAAC afin de trouver l'endroit susceptible d'accueillir la démonstration SAE AERO Design.

Ce projet réunira des étudiants en ingénierie des universités Concordia, McGill, d'Ottawa, l'École Polytechnique Montréal et d'autres dont les noms suivront.

SAE AERO Design, c'est une initiative qui comprend la conceptualisation, la conception (design) et la construction artisanale d'une nouvelle maquette d'avion qui puisse brièvement prendre la voie des airs en soulevant des charges de plus en plus lourdes. Chaque équipe inclura environ cinq membres, chacun.e se concentrant sur la conception, la construction de la cellule (airframe), les systèmes de propulsion, les système de contrôle en vol ainsi que la logistique.

Merci à Marie-Reine Deaudeline (Club Granby) et à Fabien Gagné (Club IFA) qui nous ont permis de visiter leur club respectif (possible emplacement de la compétition). Les détails de l'évènement, le lieu et la date seront publiés dans le prochain numéro de Model Aviation Canada.

A.G.A. virtuelle, 2 mai 2021

Compte tenu des restrictions afférentes à la COVID-19, le MAAC organise son Assemblée générale annuelle de type virtuel le dimanche 2 mai 2021. Tous les membres du MAAC sont invités à prendre part au webinaire. Les détails pour y participer seront envoyés par courrier électronique.

RÉUNION de la zone, 17 octobre 2021

L'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent se déroulera le dimanche 17 octobre 2021. Merci au Club d'avions téléguidés de Boucherville (que dirige Yves Auger) en ce qu'il a réservé la même salle de réunion qu'en 2019, plus précisément au Centre multifonctionnel Francine-Gadbois (1075, rue Lionel-Daunais, Boucherville, J4B 8N5).

Cette réservation demeure assujettie aux restrictions de la COVID-19 – on souhaite qu'elles soient levées – notamment, les dispositions sur la rencontre de gros groupes. Advenant que ces mêmes restrictions s'appliquent toujours à cette date, nous retournerons à un format virtuel, comme en 2020.

Un deuxième avis (final) en prévision de cette réunion sera envoyé à 60 jours de la date du 17 octobre afin de confirmer le format de la rencontre. ✈

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
R/C SWAPMEET '18

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

PAYMENTS:
Regular Attendance Pays at the Door

Vendor Payments made to:
Aurora Model Aircraft Club
690 Leslie Valley Drive
Newmarket ON
L3Y 7J5

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

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca



Get Protected And Save!

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

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

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539 and speak with an Aon broker

Office hours: Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

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

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

Model Aircraft coverage:

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

Visit www.maac.aon.ca for your quote.

It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

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

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

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.

Heures de bureau : de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

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

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

Couverture pour les modèles aéronautiques :

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

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

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.

Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

CREALITY 3D PRINTERS & SUPPLIES

We now offer a selection of 3D printers from the leader in personal 3D printing technology. There's never been a better time to get into this exciting new technology that is revolutionizing the RC hobby.

Ender-3 Pro



CR-10 MAX



CR-200B



Ender-6



LD-002H Resin



Resin printing media



3D Printer Filament



We carry filament for all projects in multiple colors. CR-PLA, HP-PLA, PTE-G and more. See greathobbies.com for selection.

GHAIR

A selection of 50mm EDF jets sure to bring fun and excitement to your summer flying. So cute you'll want more than one!



NEW VENDOR!



OMG is new at Great Hobbies, high performance servos and R/C electronics at a great price!



NEW VENDOR!



The evolution of RC gas engines. Both two and four cycle options to fit a range of RC aircraft traditionally powered by glow engines.



BETAFPV NEW ARRIVALS



X-Knight 360

Beta95X V3

INSTA360 ONE R



SMO 4K CAM



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
540C West Hunt Club
ph 613 244 2701

Edmonton, AB
5144 - 7 5th Street
ph 780 466 3388