

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications





Aircraft Modelers Research

**COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW**



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

PILOT RC



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

PILOT RC



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

PILOT RC

RC HELICOPTERS



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

PILOT RC



DLE 55RA

**DLE ENGINES &
PARTS**



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

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB

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

for more information contact:

*Keith Morison
403-510-5689*

editor@ModelAviation.ca



"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 24925
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 copyrighted by the author, and may not be reprinted or used without express written consent of the author. Opinions expressed are strictly those of the author and do not necessarily reflect the views of the Model Aeronautics Association of Canada or Morison Communications. Articles, reports and letters submitted for publication may be edited or rejected at the discretion of the publisher or the Executive committee of the Model Aeronautics Association of Canada.

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

Submissions

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

Submission Deadlines

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

Classified Advertising

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

MEMBER RATES:

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

Display Advertising

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

Model Aviation CANADA



MAY-JUNE 2021 - VOL. 52 NO.3

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Comité de la sécurité	6
FAI CHAMPIONSHIPS 2021 – 2025	8
Rapport – comité plénier du CIAM	9
Letters to the Editor	10
Chronique de l'éditeur	11
Groupe consultatif, Transports Canada	12
les assemblées annuelles de zone	13
Alberta (A)	16
Atlantique (B)	18
C-B Intérieure et Yukon (C)	20
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	22
Manitoba (D)	24
Nord Ontario (F)	27
Milieu (E)	28
Vallée de l'Outaouais (G)	29
Québec (I)	30
Saint-Laurent (J)	32
Saskatchewan (K)	34
Sud Est de l'Ontario (L)	36
Actually... we are interested	38
Postal Contests	41
GeeBee-aholic	42
The lighter Side	48
Spectre radio	51
Vol circulaire	52
Vol circulaire acrobatique	56
SAM/Vol libre extérieur	58
Maquettes électriques RC	62
Hydravions	64
Jets RC	66
Course autour de pylônes	68
Copies volantes RC	70
Magasins de passe-temps au Canada	73
Trading Post	74
Événements à venir	75
Obituaries	84

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Safety Advisory Group	7
FAI CHAMPIONSHIPS 2021 – 2025	8
CIAM Plenary Report	9
Letters to the Editor	10
Editor's column	11
Transport Canada Advisory Group	12
Annual Zone Meetings	13
Alberta (A)	17
Atlantic (B)	19
British Columbia Interior – Yukon (C)	21
South West British Columbia (H)	23
Manitoba (D)	25
Northern Ontario (F) / Nord Ontario (F)	27
Middle (E)	28
Ottawa Valley (G)	29
Québec (I)	31
St. Lawrence (J)	33
Saskatchewan (K)	35
South-east Ontario (L)	37
Actually... we are interested	38
Postal Contests	41
GeeBee-aholic	42
The lighter Side	48
Radio Spectrum	51
Control Line	53
Control Line Precision Aerobatics	57
SAM / Free Flight	59
R/C Electric	63
R/C Float plane	65
R/C Jets	67
R/C Pylon	69
RC Scale	71
Hobbyshops Canada	73
Trading Post	74
Coming Events	75
Obituaries	84



Tom Gottlieb's 60" span GeeBee R2 built from a no-longer available Adrian Page kit.

Le Gee Bee R2 de Tom Gottlieb (envergure de 60 pouces), qu'il a construit depuis un kit d'Adrian Page (qui n'est plus disponible sur le marché).

CHRONIQUE DU PRÉSIDENT



Peter Schaffer - 44429

Président

807.468.7507 | president@maac.ca

Il se trouve un volet de notre passe-temps dont les adeptes ne parlent pas souvent : le partage de l'amour de livres reliés à l'aviation et des revues avec d'autres amateurs.

Lire un roman, une autobiographie ou un manuel technique au sujet d'un aéronef particulier ou quelque chose du genre, c'est une bien chouette façon de s'évader des activités astreignantes de la journée et de se plaire à se considérer un inconditionnel des livres d'aviation. Ces collections sont parfois transmises à des bibliothèques et aux bibliothèques de référence de musée lorsque quelqu'un « casse maison ». Certaines collections sont remises à la succession ou à des amis, eux aussi friands d'aviation, de même qu'à des organismes communautaires qui revendent ces ouvrages – habituellement moyennant un don – ce qui sert à appuyer leurs activités. Tous ces moyens constituent d'excellentes sources de renseignements aéronautiques ou modernes.

Ces livres offrent l'occasion d'apprendre quelque chose au sujet d'événements et de premières qui n'ont jamais été enseignés à l'école. On peut en apprendre beaucoup des erreurs et des succès des autres. Tout aussi important, nous devons reconnaître et admirer/même envier l'ingéniosité et la volonté de ces pionniers.

L'avènement de l'avion a autant été un symbole de la nouvelle ère qui débutait que l'arrivée de l'ordinateur personnel dans notre domicile. Ce qu'on retrouve dans un livre ou dans une revue, c'est l'équivalent des notes Cole's ou du Sélection du Reader's Digest sur les hauts faits de l'aviation.

LA MONTGOLFIÈRE

La montgolfière était la seule façon de prendre la voie des airs dans les premières 120 années du vol « humain », après l'avènement des premières machines aériennes en France, au cours des années 1780. Les premiers passagers ont été un mouton, un coq et un canard. Nos pilotes (de maquette) sont fabriqués à l'aide de plastique. Le premier vol humain était par le biais d'une machine rattachée au sol, un

peu comme le vol circulaire, aujourd'hui. Vers la même époque (1779), les premières expériences de parachute ont été menées.

Les premières envolées de ballon « non retenues » ont des liens avec le vol libre de nos maquettes modernes. L'altitude et la durée du vol étaient déterminées en grande partie selon des variables incontrôlables.

La course au développement – et le rythme – de la science et technologie du vol venait de démarrer! Les premiers vols de montgolfière avec passagers (à l'aide de l'hydrogène) se sont déroulés dix jours après le vol inaugural d'une montgolfière à air chaud.

On peut en savoir plus long sur plusieurs jalons. Qu'a-t-il fallu afin de tenter la première traversée de la Manche; la première traversée des Grands-Lacs; l'énorme saut de l'autre côté de l'Atlantique et ultimement, la première envolée autour du globe?

Les activités de barnstorming ont commencé aux États-Unis dans les années 1870 à l'aide de ballons. Le plus gros mariage consigné a été célébré en 1874 lorsque 50 000 personnes se sont présentées au parc Lincoln en Pennsylvanie afin d'observer les sept membres du groupe nuptial s'élever en ballon – non retenu au sol! – afin de poursuivre les procédures. Qui sait, ce que je viens de vous révéler pourrait vous servir pendant une partie de jeu de société, un de ces jours?

Le vol d'appareils plus lourds que l'air est devenu une réalité au début des années 1900 grâce à des esprits vifs, la distribution plus importante des journaux ainsi que l'adoption de processus scientifiques à chacune des étapes.

On ne peut faire autrement que d'admirer les visionnaires qui se sont servis des matériaux et de la technologie du moment afin d'outrepasser les règles établies et de faire la barbe aux sceptiques. La fierté – nationale ou locale – était en jeu! Même les écrasements et les blessures ne les ont pas découragés.

TRAGÉDIE PERSONNELLE

L'analyse après un écrasement pour en déceler les failles et examiner comment prévenir une répétition... c'est ce que nous faisons. Ce n'est pas par simple curiosité morbide que nous examinons l'emplacement de l'écrasement et que nous

aidons à récupérer les composantes, une fois de retour aux puits.

Les constructeurs aéronautiques ont besoin d'ingénieurs et de leurs aptitudes à résoudre des problèmes. Les pilotes obtiennent toute la gloire mais ce sont les professionnels d'arrière-scène qui sont les héros non reconnus.

Les pilotes n'ont pas inventé l'avionique, les combinaisons de pression « G », les nouveaux matériaux de construction, de nouveaux carburants, la navigation par satellite ou la technologie des ordinateurs.

Les machines volantes ont effectué la transition de la paille et des copeaux de bois en guise de combustible, des essais à la vapeur, des moteurs à gaz, des turbines et maintenant la propulsion électrique... à preuve, les Beavers sur la côte Ouest canadienne. Rolls-Royce est en train de construire des moteurs électriques pour des aéronefs qui vont prendre la voie des airs au cours des prochaines années. Les modélistes peuvent s'enorgueillir d'avoir été des pionniers en motorisation électrique.

En moins de 100 ans, l'univers des aéronefs à l'échelle réelle s'est transformé du Wright Flyer d'un poids de 605 livres à vide au Super Guppy, qui transporte une charge utile de 45 000 livres et dont le poids maximal atteint les 170 000 livres.

« Le vol de combat exige des nerfs d'acier, des réflexes aiguisés, des prises de décision rapides, une tête bien froide et le regard aiguisé, puisque tout se passe rapidement et en trois dimensions. » C'est là une traduction libre au sujet de pilotes de la Première Guerre mondiale. Cela s'applique aussi aux pilotes de chasse modernes ainsi qu'aux modélistes qui pilotent des maquettes télécommandées de combat.

J'espère que cet article vous a divertis et éloigné de l'univers COVID-19, ne serait-ce que quelques minutes. ✈

PRESIDENT'S MESSAGE



Peter Schaffer - 44429

President

807.468.7507 | president@maac.ca

There is one aspect of our hobby that folks rarely talk about. The sharing of the love of aviation-related books and magazines with others.

Reading a novel, an autobiography, or a technical manual, on a given aircraft etc., is a way to escape the activities of the day and enjoy the activity of being an aviation bookworm. Aviation book collections are being transferred to libraries and aircraft museum libraries as homes downsize. Some collections are bequeathed in estates to aviation friends, as well as given to community organizations that resell the books, usually for a donation, which is used to support the organizations activities. All the afore-mentioned are excellent sources of historic and current information.

Those books provide the opportunity to learn about the things that were never taught and will never be taught at school. There is much to be learned from the mistakes and successes of others. Equally important, one has to admire/envy the ingenuity and drive to succeed.

The advent of the airplane was as much a symbol of the then new age as the home computer was when it first came on the scene. This is the Readers Digest or Cole's Notes version of some of the aviation highlights, that can be found in a book or magazine.

BALLOONING

Ballooning was the only way to be airborne for the first 120 years of flight, following the building of the first aerial sailing machines, in France, in the 1780s.

The first passengers were a sheep, a rooster and a duck. Our pilots are made of plastic material. The first flight with humans was a tethered machine, much like control line today. Simultaneous in development of balloons was the parachute (1779).

The first untethered balloon flight had similarities with model free flight. How high and how long the flight was, was determined in part by a number of uncontrollable variables.

The race and pace in the development of aviation science and technology was on! The first manned flights in a balloon using hydrogen, took place ten days after the first hot air balloon flight.

There are many interesting milestones to learn about. What did it take to make the first flight across the English Channel, across the Great Lakes, across the Atlantic, around the world?

Barnstorming began in the U.S.A. in the 1870s with a balloon. The largest wedding on record took place in 1874, when 50,000 people turned out at Lincoln Park in Pennsylvania, to watch a bridal party of seven go aloft, in an untethered balloon, to hold the ceremony. Who knows, this factoid might be useful in a board game some day!

Sharp minds, technical building skills, curiosity, public relations promotions, photography, the wide distribution of newspapers, and the employment of scientific process in every step propelled the heavier-than-air flight to a reality, in the early 1900s.

One has to admire the visionaries who used the available materials and technologies to challenge the status quo, while proving the skeptics and naysayers wrong. National and local pride was at stake. They were not discouraged by crashes and concussions.

PERSONAL TRAGEDY

Post-crash analysis of what went wrong and figuring out how to prevent that in the future. We do that. Its more than morbid curiosity when we all walk out to the airfield to look at the crash site or participate in the sorting of the parts in the pits.

Aircraft builders require engineering and problem-solving skills. Pilots get all the glory. The folks that made it possible are the unsung heroes.

Pilots did not invent avionics, G-suits, new building materials, new fuels, satellite navigation, or computer technology.

Flying machines transition from burning straw and wood chips, trying to use steam, to gas-powered engines to turbine-powered engines and now electric-powered aircraft i.e., the Beavers on the West Coast of Canada. Rolls Royce is building electric motors for aircraft that will come into production in the next few years. The modelers can claim to be first out of the gate with electric power plants.

In a period of less than 100 years, the full-scale aviation world has morphed from the Wright Flyer which weighed 605 pounds empty to the Super Guppy, which has a useful load of 45,000 lbs and an all-up maximum weight of 170,000 lbs.

'Combat fighting demands iron nerves, lightning reflexes, snap decisions, a cool head and eyes like bluebottles, for all that takes place at high speed and in three dimensions.'

That was written about WW1 pilots. It also applies to modern fighter pilots and to the folks that fly remote control combat airplanes.

Hoping this article gave you a diversion from the COVID-19 world, even if it was only for a few minutes. ✨



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>





2021-01

Avis à tous le membres de MAAC (NOTAM ¹ MAAC), Introduction

Les membres de MAAC ont fait part de leurs commentaires sur les outils de communication utilisés par MAAC pour divers échanges d'informations. Pour répondre à ces besoins et à d'autres, nous sommes heureux de vous présenter notre tout nouvel outil de communication du groupe consultatif sur la sécurité, c'est-à-dire l'Avis à tous les membres du MAAC appelé **NOTAM MAAC** (Voir note 1). Les principaux objectifs et processus sont les suivants:

1. **NOTAM MAAC, objectif** – Informer les membres des questions urgentes en matière de sécurité ou d'exemption, ou pour fournir une explication ou une discussion approfondie et plus formelle sur un document du groupe consultatif de sécurité. Un NOTAM MAAC ne sera émis que par le groupe consultatif sur la sécurité.
2. **NOTAM MAAC, format** – Tous les NOTAM MAAC approuvés seront sur le même en-tête que ce document - ce ne sera pas un courriel ni un message texte. TOUS LES NOTAM MAAC auront un titre clair et simple pour décrire le contenu. Le système de numérotation sera l'année d'émission, suivi d'un numéro séquentiel. 2021-01, 2021-02....
3. **NOTAM MAAC, distribution** – Chaque NOTAM MAAC sera affiché sur le site Web de MAAC. Ils peuvent également être envoyés aux membres en utilisant le format approprié au contenu, comme un courriel de masse. Il peut y avoir des cas où un NOTAM MAAC spécifique à la zone est requis. Ces NOTAM pourront apparaître dans le magazine MAC, de temps à autre.
4. **NOTAM MAAC, révisions** – Toute erreur ou modification d'un NOTAM MAAC générera un NOUVEAU NOTAM MAAC, et le précédent sera annulé et supprimé du site Web.
5. **NOTAM MAAC, validité and rétention** – chaque NOTAM MAAC restera valide jusqu'à indication du contraire. Une fois qu'un NOTAM MAAC a été émis, il restera sur le site Web de MAAC - jusqu'à ce qu'il ne soit plus valide, auquel cas il sera supprimé. Le groupe consultatif sur la sécurité maintiendra un répertoire de tous les NOTAM MAAC émis.

Le Groupe consultatif sur la sécurité conclut cette mise à jour en remerciant les membres qui ont formulé des questions et partagé leurs préoccupations.

Note: Les copies papier de ce document peuvent être obsolètes à cause de révisions, annulations ou remplacement par d'autres documents. Assurez-vous d'avoir la dernière version en vigueur de ce document en consultant le site WEB de MAAC.

¹ NDLR : L'abréviation NOTAM (Notice To Airmen) a été adoptée par NAV Canada comme acronyme utilisé en français dans toutes ses publications.



2021-01

MAAC Notice To All Members (MAAC NOTAM) Introduction

MAAC members have given feedback on the communication tools MAAC uses for various information exchanges. To meet those needs and others, we are pleased to introduce our newest Safety Advisory Group communication tool, the MAAC Notice to All Members, or **MAAC NOTAM**. The key purpose and processes are as follows:

1. **MAAC NOTAM purpose** – to advise members of urgent safety or Exemption information, or to provide an explanation or expanded discussion of a more formal Safety Advisory Group document. MAAC NOTAM will only be issued by the Safety Advisory Group.
2. **MAAC NOTAM format** – All approved MAAC NOTAM will be on the same letterhead as this document – it will never be text in an email or text message. ALL MAAC NOTAM will have a clear and simple title to describe the content. The number tracking system will be YEAR of issuance, followed by a sequential number. 2021-01, 2021-02.....
3. **MAAC NOTAM distribution** – Every MAAC NOTAM will be posted on the MAAC website. They may also be sent to members using whatever format is appropriate to the content such as a nationwide E-blast. There may be instances where a Zone specific MAAC NOTAM is required. Also, they may appear in the MAAC Magazine, from time to time.
4. **MAAC NOTAM Revisions** – Any errors or changes to a MAAC NOTAM will generate a NEW MAAC NOTAM, and the previous one will be cancelled and removed from the website.
5. **MAAC NOTAM Validity and retention** – every MAAC NOTAM will remain valid unless otherwise specified. After a MAAC NOTAM has been issued it will remain on the official MAAC website – until no longer valid at which point it will be removed. The Safety Advisory Group will maintain a repository of all issued MAAC NOTAM.

The Safety Advisory Group concludes this update by thanking those members who came forward with questions and concerns.

NOTE: Hard copies of this document may become outdated through cancellation or replacement with another document. To ensure that you have the latest information, always check the MAAC web site.

FAI CHAMPIONSHIPS 2021 – 2025

2021 FAI World Championships						
	Country	Dates	Organiser Contact	Preliminary Entry Form	Decision date for continuing	Final Entry Form
Postponed from 2020						
S Space Models Senior and Junior	Romania	Postponed to 2 – 8 October	Ioana Dumitru ioanaeu822@gmail.com	20 April	TBD	TBD
F3F Model Gliders Senior and Junior	France	3 – 9 October	Andreas Fricke A.Fricke2@gmx.de	1 June	Rescheduled for 2024	15 July.
F1D Indoor Model Aircraft Senior and Junior	Romania	6 – 9 December	Ioana Dumitru ioanaeu822@gmail.com	1 September	1 September	1 Oct.
New for 2021						
F1E F/F Slope Soaring Gliders Senior and Junior	Romania	29 Aug. – 1 Sept.	Ioana Dumitru ioanaeu822@gmail.com	1 June	Rescheduled for 2023	1 July
F3P Indoor Aerobatics Senior and Junior	Romania	21 – 27 November	Ioana Dumitru ioanaeu822@gmail.com	15 June	20 August	15 Sept.

2022 FAI World Championships

Category	Country	Dates
F1A, B, P Juniors	Bulgaria	1 – 4 August
F1D (Seniors and/or Juniors)	Romania	28 Nov. – 1 Dec.
F2A, B, C, D (Seniors and/or Juniors)	Poland	TBD
F3D, F3E (Seniors and/or Juniors)	USA	TBD
F3F (Seniors and/or Juniors)	Denmark	TBD
F3K (Seniors and/or Juniors)	Slovakia	TBD
F3J (Seniors and/or Juniors)	Slovakia	20 – 27 August
F4CH (Seniors and/or Juniors)	Norway	23 – 30 July
F5B (Seniors and/or Juniors)	Bulgaria	TBD

2024 FAI World Championships

Category	Status	Remarks
F1A, F1B, F1P (Juniors)	Bid from Russia	To be Awarded in 2022
F1D (Seniors and/or Juniors)	Offers invited	
F2A, B, C, D (Seniors and Juniors)	Offers invited	
F3F (Seniors and Juniors)	Awarded to France	Awarded in 2021
F3J (Seniors and/or Juniors)	Offers invited	
F4CH (Seniors and Juniors)	Bid from Romania	To be Awarded in 2022
F5B (Seniors and Juniors)	Offers invited	

2023 FAI World Championships

Category	Awarded to
F1A, B, C (Seniors)	France
F1E (Seniors and/or Juniors)	Romania
F3A (Seniors and Juniors)	Australia
F3B (Seniors and Juniors)	Denmark
F3CN (Seniors and Juniors)	USA
F3D, F3E (Seniors and Juniors)	Offers invited
F3K (Seniors and/or Juniors)	Romania
F3P (Seniors and Juniors)	Offers invited
F5J (Seniors and Juniors)	Bulgaria
Space Models (Seniors and Juniors)	USA

2025 FAI World Championships

Category	Status	Remarks
F1A, B, C (Seniors)	Bid from Mongolia Bid from Romania	To be Awarded in 2023
F1E (Seniors and/or Juniors)	Offers invited	
F3A (Seniors and Juniors)	Awarded to USA	
F3B (Seniors and Juniors)	Offers invited	
F3CN (Seniors and Juniors)	Awarded to Romania	
F3D, F3E (Seniors and Juniors)	Offers invited	
F3K (Seniors and/or Juniors)	Offers invited	
F3P (Seniors and Juniors)	Offers invited	
F5J (Seniors and Juniors)	Bid from Argentina Bid from Ukraine Bid from Romania	To be Awarded in 2023
Space Models (Seniors and Juniors)	Offers invited	

CIAM PLENARY REPORT

Harry Ells

CIAM Delegate

905-342-2128 | harryells@gmail.com

21034L

The 2021 CIAM plenary meeting was held on May 8, 2021. This year, the meeting was held virtually very similar to what was done last year. Normally, when done in person, the actual CIAM meeting takes two days and is preceded by a one-day Bureau (executive) meeting.

The first morning of the Plenary meeting is taken up by the technical meetings, held for each sub-committee category that has a World Championships that year. World Championships run on a two-year cycle. This year, the technical meetings held were Education, F9 Drone Sport, F3 Aerobatics, F3 Pylon, SM Space Models, F3 Helicopters, F4 Scale, F3 Soaring, F1 Free Flight, and CIAM General Rules.

At the technical meetings, any rule proposals put forward and voted from the sub-committee members or from individual countries are discussed and voted on. The second day of the plenary meeting, the results of the voting within the

subcommittee and the results of voting at the technical meetings are provided to the CIAM delegates for a final discussion and vote.

With all the technical meetings taking place at the same time, it is impossible to attend all. Since this year's meetings were all virtual, they were held over five weekends starting in March. For most of the meetings, an observer was permitted and many of our MAAC committee chairmen -- or their designate -- was permitted to attend. With the increased interest and attendance, I believe that is the best way for these meetings to be handled in the future.

The delegate voting was done online, and with the sub-committee technical meetings held in advance, the actual Plenary meeting was shortened quite a bit from the normal two days down to a four-hour virtual meeting.

At the Plenary meeting, we had many reports from CIAM Bureau members along with the new FAI President David Monks giving a small introduction of himself and state of FAI affairs. He reported that office staffing has been cut by approximately 50%; FAI has a new partner in air racing similar

to the Red Bull events; new accounting practices have been adopted; and a new attitude to operating FAI is in practice.

The CIAM treasurer presented his data on accounting: CIAM is doing fine.

The biggest discussion was with COVID-19. Most World Cup events are once again cancelled. All World Championship events now have a cancellation date associated with them to better help competitors know what is going on with their event.

This year some events scheduled for the fall may still take place. Only one vote was taken for a future World Championships and the result was that the U.S.A. would hold the Space Models event in 2023.

For the future, I would like to see the online technical meetings continue. I also wish that there was a way to have more interaction online. Many countries have the same issues as Canada and it is nice to discuss what is going on in others countries in the world.

These types of interactions would normally take place during coffee breaks or dinner. We will see how things progress next year. ✈

RAPPORT – COMITÉ PLÉNIER DU CIAM

Harry Ells

délégué ciam

905-342-2128 | harryells@gmail.com

21034L

La réunion plénière du comité CIAM s'est déroulée le 8 mai 2021. Cette année, la réunion a été une visioconférence très semblable à celle de l'année dernière. Normalement, en personne, cette réunion nécessite deux journées et est précédée par une réunion du bureau (l'exécutif).

La première matinée de la réunion est vouée aux rencontres techniques à l'intention de chacune des catégories de sous-comité qui prépare un championnat mondial pendant cette année-là. Ces championnats sont soumis à un cycle de deux ans. Cette année, les rencontres techniques portaient sur l'éducation, le sport des drones (F9), l'acrobatie (F3), la course autour de pylônes (F3), l'astromodélisme (SM), les hélicoptères

(F3), les copies volantes (F4), les planeurs (F3), le vol libre (F1) ainsi que les règlements généraux du CIAM.

Lors des rencontres techniques, toute proposition de règlement présentée et sur laquelle les membres du sous-comité votent ou provenant de divers pays devient l'objet d'une discussion pour ensuite être soumise au vote. Pendant la deuxième journée du comité plénier, les résultats de vote au sein du sous-comité et les résultats de vote lors des rencontres techniques sont transmis aux délégués du CIAM à des fins de discussion finale et de vote.

Puisque toutes les réunions techniques se déroulent en même temps, il est impossible de participer à toutes celles-ci. Puisque les rencontres de cette année étaient virtuelles, elles ont été présentées pendant cinq fins de semaine consécutives à compter de mars 2021. Pendant la plupart d'entre elles, un observateur et plusieurs de nos présidents de comité – ou une personne

désignée – étaient autorisés à suivre les travaux. Compte tenu de l'intérêt et de la participation accrue, je crois que c'est dorénavant la meilleure façon de s'acquitter de ces réunions.

Le vote des délégués s'est fait en ligne et les réunions techniques des sous-comités ont été menées à l'avance. Résultat : la réunion plénière a été écourtée de beaucoup, passant de deux jours à une visioconférence de quatre heures.

Lors de la réunion plénière, nous avons entendu plusieurs rapports de membres du bureau du CIAM de même que de la part du nouveau président de la F.A.I., David Monks. Ce dernier s'est brièvement présenté et il a offert un résumé des affaires de son organisme. Selon lui, le personnel de bureau a été retranché de 50 %; la F.A.I. compte un nouveau partenaire de course aérienne (semblable aux courses de Red Bull); de nouvelles pratiques comptables ont

suite à la page 10

LETTERS TO THE EDITOR

I would like to add my voice to the list of congratulations on the improved content of MAC Magazine. I have a concern that I think should be discussed by the membership - and that is the MAAC motto - "Join MAAC because you want to". I think I understand the sentiment behind it - that it is best if all members are willing and eager, not there simply because they feel coerced by one pressure or another. That said - I think that it inadvertently has a counter-productive effect. There is the subliminal message "join ONLY if you want to" - that there is no other compelling reason why you should join, nothing in it for you other than it is something you want to do. Something like "Join MAAC - learn, protect, be safe." would be much more effective, in my opinion, giving potential members a reason to join.

- Roy E. Smith, MAAC 7759L

Congratulations on an edition filled with so much instructive content, As well some of your contributors have come up with memorable lines such as M. Morin's "I'm going to do everything to make tit as ugly as possible and that's whet should make it attractive"

- Norm Garwood, MAAC 15121

This magazine is getting better and better with each edition, way more people, planes, builds, technology articles – Fantastic! I reread the articles many times and always learn something new I had missed.

The "Adventure" article featuring Jean-Philippe Morin's DHC-s Beaver, in the March/April 2021 issue, inspired by the movie "Never Cry Wolf" written by the great Canadian writer Farley Mowat blew me away. It reminded me of the famous "Live or is it Memorex" poster back in the 70's. The tagline claimed the listener could not tell the difference between listening to music "Live", or listening to music "Recorded" on Memorex Cassette tapes. I have looked at the photos in this article over 100 times, this model is so realistic, I cannot tell what is real and what is not (Live or is it Memorex)?

I would like to congratulate Jean- Philippe on an amazing model and a truly astounding piece of artwork!

- Jeff Fisher, MAAC 97001

Chronique de l'éditeur

suite de la page 11

Bien sûr, il avait raison. Je fais cela moi-même. Avant de m'attaquer à toute nouvelle tâche, de procéder à un achat majeur, voire même de tout juste satisfaire ma curiosité à propos de quelque chose, je me lance à l'écran afin d'explorer Internet.

QUOI CHERCHER

Ce qui manque à ce point de vue, c'est que trouver les choses dans Internet, cela signifie souvent que vous deviez savoir ce que vous recherchez. Oui, une fois que vous êtes en train de consulter un sujet, la plupart des sites vous suggéreront du contenu qui est relié, oui, mais ils finissent souvent par ouvrir le « terrier de lapin » (expression prisée en anglais qui signifie que vous vous engouffrez dans une série de sujets) qui font en sorte que vous finissez par visionner une tendance que vous ne connaissiez même pas.

Ces diversions, ça peut être informatif, divertissant en plus de vous offrir une pause dont vous avez besoin. Mais elles ratent souvent la cible quant à ce que vous recherchez, à l'origine.

INSPIRATION PAR OPPOSITION À INSTRUCTION

Alors, comment est-ce que je perçois l'objectif de la revue Model Aviation Canada?

Simplement énoncé, elle sert à partager les histoires, maquettes et expériences qui inspireront les membres à s'impliquer davantage et d'explorer différents volets de notre passe-temps. En d'autres mots, j'aimerais constater que la revue devient la source d'inspiration qui pousse nos membres à cibler leur recherche en ligne.

Il pourrait s'agir d'à peu près n'importe quoi : de comment se procurer des maquettes foamie à même essayer à en construire, cette fois en balsa; que des pilotes d'acrobatie se mettent à songer à lancer des maquettes de vol libre. Notre passe-temps offre une vaste sélection de façons de s'amuser, mais cela devient facile de se concentrer uniquement sur sa propre discipline et de complètement rater la variété de ce qui est disponible autour de soi.

Jusqu'à maintenant, la réaction à la direction qu'a prise cette revue a été positive. À partir de maintenant, j'encourage tout le monde à songer comment ils/elles pourraient partager leurs intérêts et passions, peu importe de quoi il s'agit. Avec un peu d'espoir, vos histoires en inspireront d'autres; ils et elles se mettront à explorer un volet de notre passe-temps sans se douter qu'ils et elles le recherchaient. ✨

Comité plénier du CIAM

suite de la page 9

été adoptées; et la F.A.I. a établi une nouvelle méthode de fonctionnement.

Le trésorier du CIAM a présenté ses données comptables : le CIAM se tire bien d'affaire.

La discussion la plus importante avait rapport à la COVID-19. La plupart des événements de coupe mondiale se font annuler une fois de plus. Toutes les épreuves de championnat mondial sont appairées à une date d'annulation afin d'informer les concurrents de la tenue – ou non – de leur événement.

Cette année, certains événements prévus à l'automne pourraient être présentés. Un seul vote a eu lieu, celui afférent à un futur championnat mondial, avec comme résultat que les États-Unis seront l'hôte de celui de l'astromodélisme en 2023.

À l'avenir, j'aimerais voir se poursuivre les visioconférences des réunions techniques. Je souhaite aussi qu'il ait davantage d'interaction en ligne. Plusieurs pays partagent les mêmes préoccupations que nous et c'est une bonne chose de pouvoir discuter de ce qui se passe ailleurs. Ce genre d'interaction se déroulait normalement pendant les pauses café ou pendant le souper officiel. Nous verrons comment les choses progressent l'année prochaine. ✨

EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Committee Chair

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

The idea that Model Aviation Canada Magazine is a place to share your stories is gaining strength. We're seeing more interesting stories being submitted and some great ideas being brought to us.

This issue strays a bit from what some of you might expect as we take a look at a 'new to MAAC' members' perspective on getting involved and a take a look at one of the YouTube creators in our community. While neither of these stories are about 'models or modelling', I hope you'll be able to get something of value out of them.

We regularly hear that 'times are changing,' but more often, that is as a lament that things are not as they once were, as opposed to seeing the change as a challenge to be met. From how we teach to how we share, embracing the changes will be met with huge rewards.

HOW MODELLERS FIND HELP

I'm getting a lot of positive feedback these days about the content in the magazine. What I find interesting is that the articles are a far cry from what I used

to read in the 'major' magazines when I got into the hobby. Back then, there would be step-by-step build articles or 'hints and tips' in every magazine. But... with the changes to communications in general, and in our hobby in particular, I believe the job of the magazine has changed as well.

A good friend, and sometimes adversary, once told me that print was dead and that magazines were a waste of time. His point was that any member wanting to find out how to do anything, or get reviews on any product, would simply go to their computer and search YouTube to find an almost endless play list of help.

Of course, he was right. I do that myself. Before tackling any new task, making any big purchase, or even just to satisfy my curiosity about something, it's off to the internet to see what is out there.

WHAT TO LOOK FOR

What's missing in that view is that finding things on the internet often means you need to know what you are looking for. Yes, once you're on a topic, most sites will come up with suggested content that is connected, but sometimes, they also open rabbit holes that have you eventually watching something you never knew 'was a thing.'

These diversions can be informative,

entertaining, and often a needed distraction. But they are also rarely on target for what we were originally looking for.

INSPIRATION VS. INSTRUCTION

So, what do I see as the purpose of Model Aviation Canada Magazine?

Put simply, it is to share stories, models, and experiences that will inspire members to get more involved and to look into different aspects of the hobby. In other words, I'd like to see the magazine be the source of inspiration that gives our members something to search for online.

This could be anything from getting 'foamie' flyers to look at trying out balsa building, to getting precision pilots to consider flinging a free flight into the air. Our hobby offers a wide range of ways to have fun, but it is easy to become laser focused in your own discipline, and miss out on the variety around you.

So far, the reaction to this direction for the magazine has been positive. As we move forward, I encourage everyone out there to think about how they can share their interests and passions, no matter what they are. Hopefully, your stories will inspire others to check out a part of the hobby they might not have known to look for. ✨

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Chef de Comité

403-510-5698 | Editor@ModelAviation.ca

L'idée que notre revue Model Aviation Canada soit un endroit où partager vos histoires prend de l'ampleur. Nous voyons être soumises davantage d'histoires intéressantes et de superbes idées nous être suggérées.

Ce numéro s'éloignera un peu de ce à quoi vous pourriez vous attendre puisque nous allons jeter un coup d'œil à une perspective « c'est nouveau pour les membres du MAAC » sur la façon de s'impliquer et en jetant un coup d'œil aux créateurs de contenu YouTube au sein de notre communauté. Bien qu'aucune de ces histoires impliquent des « maquettes

ou l'aéromodélisme », j'espère que vous en retirerez une certaine valeur.

Nous entendons souvent dire que « les temps changent » mais plus souvent, il s'agit d'une lamentation selon laquelle les choses ne sont plus comme avant, par opposition à percevoir ce changement comme étant un défi à relever. Que ce soit comment nous enseignons ou comment nous partageons, si nous embrassons les changements, nous en retirerons de grandes récompenses.

COMMENT LES MODÉLISTES TROUVENT DE L'AIDE

Je reçois beaucoup de rétroaction positive ces jours-ci relativement au contenu de la revue. Ce que je trouve intéressant, c'est que les articles se situent très loin de ce que je lisais jadis dans les magazines à grande

distribution lorsque je me suis lancé dans ce passe-temps. À l'époque, on y lisait des articles de construction, étape par étape, ou encore des trucs et astuces. Mais je crois qu'au même titre que l'univers des communications en général – et au sein de notre passe-temps en particulier – la tâche que remplit la revue a aussi changé.

Un bon ami – et parfois adversaire – m'a déjà dit que l'imprimé, c'était mort, et que les magazines étaient une perte de temps. Ce qu'il voulait illustrer, c'est que n'importe quel membre (du MAAC) qui veut apprendre comment faire quoi que ce soit, ou encore obtenir une chronique d'essai d'un produit, n'a qu'à se rendre à l'ordinateur et d'effectuer une recherche sur YouTube afin d'y trouver une liste quasi inépuisable de tutoriels d'aide.

suite à la page 10

TRANSPORT CANADA ADVISORY GROUP

Mark Winstanley - 24925

Committee Chair

rusty505050@gmail.com

At the time of writing this, Ontario has just announced that outdoor sporting facilities may open, provided groups are no larger than five people, masks are worn, and a two-metre distance is maintained between people for different households. This seems to be the beginning of the opening up of Canada and the defeat of the COVID-19 virus. I hope it is and that we can get back to the serious business of flying our models as we all want to.

With this in mind, I just want to remind everyone about various items that were previously considered optional but now,

under the Transport Canada Exemption, must be considered mandatory. These items can be easily checked while you are performing routine maintenance before going to the field:

1. Each model must now carry, somewhere either on or inside, a means of identifying the owner/pilot of the aircraft. MPPD-10 relates to this issue and has a proposed format in the appendix for you to use. As a minimum, the information provided needs to include your MAAC number and the phone number of the MAAC offices. This way, if your aircraft suffers a 'flyaway', you can be contacted through the MAAC office.
2. Perform a range check before the first flight of the day.
3. Enable the failsafe facility on your

radio. This may be set automatically by the radio as a default but it should be checked to make sure the failsafe gives the commands expected in the event of loss of radio contact between the transmitter and receiver. This might be as simple as cutting the engine or setting the control surfaces to a predetermined position to reduce the risk of a flyaway.

I have listed only three items above but these might be things that Transport Canada or RCMP inspectors may want to verify in the event of an incident or accident. The Transport Canada Exemption has made compliance with all of the MAAC Safety Guidelines mandatory so please read and make sure you understand them all.

In the meantime, stay safe and happy landings. ✈

GROUPE CONSULTATIF, TRANSPORTS CANADA

Mark Winstanley - 24925

Chef de Comité

rusty505050@gmail.com

Au moment où je rédige ces lignes, l'Ontario vient d'annoncer que les lieux sportifs peuvent ouvrir, en autant que les groupes ne comptent que cinq personnes au maximum, que ces personnes portent des couvre-visage et qu'une distance de deux mètres soit respectée entre personnes de deux maisons différentes. Cela semble inaugurer une « réouverture » du Canada et la défaite de la COVID-19. J'espère que c'est le cas et que nous puissions recommencer à faire évoluer nos aéronefs télécommandés, ce que nous voulons tous.

Ceci dit, je désire rappeler à tout le monde que certaines pratiques étaient considérées optionnelles par le passé mais qui, sous l'égide de l'exemption que

nous a accordée Transports Canada, sont maintenant considérées obligatoires. On peut facilement vérifier ces points de contrôle tandis que vous procédez à votre entretien de routine avant de vous rendre au terrain de vol :

Chaque maquette doit maintenant comporter – dessus ou à l'intérieur – une façon d'identifier le/la propriétaire/pilote de l'appareil. La directive MPPD-10 y fait référence et offre un format de présentation (de renseignements) dans l'annexe dont vous pouvez vous servir. Au minimum, les renseignements doivent inclure votre numéro de MAAC ainsi que le numéro de téléphone du siège du MAAC. De cette façon, si vous déployez un « flyaway » (vous ne maîtrisez plus votre appareil qui s'éloigne), ledit siège du MAAC peut communiquer avec vous.

Procédez à un test de portée (range check) avant d'entamer le premier vol de la journée.

Activez la fonction antidéfaillance (failsafe) de votre émetteur. Il se peut que votre système l'enclenche automatiquement (par défaut) mais vous devriez vous en assurer afin que ce mode transmette les bonnes commandes, advenant une perte du signal radio entre l'émetteur et le récepteur. Opération toute simple : les gaz pourraient être coupés et les gouvernes de votre appareil pourraient se placer en position prédéterminée afin de réduire le risque de flyaway.

Je n'ai énuméré que trois points de procédure mais il se peut que Transports Canada et les inspecteurs de la GRC veuillent vérifier ces paramètres, advenant un incident ou accident. L'exemption de Transports Canada a rendu obligatoire les lignes directrices du MAAC en matière de sécurité. De grâce, lisez-les et assurez-vous de les comprendre.

Entre-temps, demeurez en sécurité et je vous souhaite de beaux atterrissages. ✈

Annual Zone Meeting motion and nomination Deadlines

Résolution d'assemblée générale de zone et échéanciers de mises en candidature

Alberta - Zone A

Meeting Date: September 25, 1:00 PM
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - August 16
ZD: Roger Ganley - zd-a@maac.ca

Atlantic - Zone B

Meeting Date: October 16
Zone Director Election
Deadline/ Échéancier - September 6
ZD: Cato Hansen - zd-b@maac.ca

British Columbia - Zone C

Meeting Date: September 18
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - August 9
ZD: Roly Worsfold - zd-c@maac.ca

Manitoba - Zone D

Meeting Date: October 3
Zone Director Election
Deadline/ Échéancier - August 21
ZD: Randy Heppner - zd-d@maac.ca

Middle Ontario - Zone E

Meeting Date: October 9
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - August 30
ZD: Roy Rymer - zd-e@maac.ca

Northern Ontario - Zone F

Meeting Date: October 16
Zone Director Election
Deadline/ Échéancier - September 6
ZD: Kevin McGrath - zd-f@maac.ca

Ottawa Valley - Zone G

Meeting Date: October 17
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - September 7
ZD: Mike Anderson - zd-g@maac.ca

BC Coastal - Zone H

Meeting Date: September 18
Zone Director Election
Deadline/ Échéancier - August 9
ZD: John Deadman - zd-h@maac.ca

Québec - Zone I

Meeting Date: 3 octobre 8:30 AM
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - août 21
ZD: Jean Paul Le Guilcher - zd-i@maac.ca

St. Lawrence - Zone J

Meeting Date: 17 octobre, 1:30 pm
Zone Director Election
Deadline/ Échéancier - September 21
ZD: Steve Woloz - zd-j@maac.ca

Saskatchewan - Zone K

Meeting Date: September 12, 1:00 PM
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - August 3
ZD: Grant Robinson - zd-k@maac.ca

Southeast Ontario - Zone L

Meeting Date: October 23
Zone Director Election
Deadline/ Échéancier - September 13
ZD: Adam Maas - zd-l@maac.ca

Southwest Ontario - Zone M

Meeting Date: September 11
Deputy ZD Election
Deadline/ Échéancier - August 2
ZD: Frank Klenk - zd-m@maac.ca

ANNUAL ZONE MEETINGS

As we head into the fall, we return to a focus on MAAC business with the Annual Zone Meetings (AZMs), which are held in September and October. This is your chance as a member to discuss the state of MAAC today, and to provide your ideas on where our organisation should be headed, and how we should get there. These meetings are where you elect your representatives to the Board of Directors, as well electing or appointing the rest of your zone volunteer executive members and committee volunteers.

Members can influence the direction and governance of MAAC by submitting recommendations that will be considered by the board of directors, or by submitting resolutions to change policy and bylaws that will be presented and considered at the MAAC Annual General Meeting in the spring. The first step in that process is for the ideas to be passed by the members at the AZMs.

In the past, member participation was limited, generally, to those who could attend the meetings. In many of our zones, that would mean prohibitive travel costs for some of our members to attend. This, combined with changes to bring our zone meetings into compliance with our bylaws and the Canada Not-for-profit Corporations Act regarding notice of meeting, we have changed our rules around making resolutions or recommendations. These changes will ensure that every member will have a chance to see the motions being brought forward at their AZM and to be able to give their feedback.

Thirty days before each AZM, each member will receive an electronic notice of meeting from

their Zone Director that will include the time and date of your Zone Meeting, the agenda, the business items for discussion and the motions to be voted on.

All the necessary Annual Zone meeting support documents and forms are found at: <https://www.maac.ca/en/> > Resources > Documents > Annual Zone Meeting Documents. You may have to scroll down after the document page opens to see the required documents.

SUBMITTING A RECOMMENDATION OR RESOLUTION

The AZM dates will be posted both on the MAAC site and in Model Aviation Canada Magazine. In order to be considered at the AZM, recommendations and resolutions need to be submitted to the Zone Director no less than 40 days before the published meeting date so that they can be included in the meeting agenda. Resolutions or recommendations can no longer be accepted from the floor of the meetings.

This is the link to how recommendations and resolutions are to be written: <https://www.maac.ca/en/> > Resources > Documents > Annual Zone Meeting Documents > AZM Resolutions Recommendations Explained

AWARD NOMINATIONS

The link to all the information related to award nominations is found at: <https://www.maac.ca/en/> > Resources > Documents > Awards

You may have to scroll down after the document page opens to see the required documents.

LES ASSEMBLÉES ANNUELLES DE ZONE

À l'approche de l'automne, nous nous concentrons de nouveau sur les affaires de MAAC avec les assemblées annuelles de zone (AAZ), qui se tiennent en septembre et octobre. En tant que membre, vous avez la possibilité de discuter de l'état actuel du MAAC et de nous faire part de vos idées sur la direction que devrait prendre notre organisation et sur la manière dont nous devrions y parvenir. Lors de ces réunions, vous élevez vos représentants au conseil d'administration. Vous aurez également à élire ou à procéder à la nomination des autres membres bénévoles de votre exécutif et des membres des comités de votre zone.

Les membres peuvent influencer la direction et la gouvernance du MAAC en soumettant des recommandations qui seront examinées par le conseil d'administration ou en soumettant des résolutions, pour amender les politiques et les règlements, qui seront présentées et examinées à l'assemblée générale annuelle du MAAC au printemps. La première étape de ce processus consiste à faire en sorte que ces idées soient soumises par les membres lors des AAZ.

Dans le passé, la participation des membres était généralement limitée aux personnes pouvant assister aux assemblées. Dans

suite à la page 83

Couverture pour modèles aéronautiques à des taux réduits

Protégez votre modèle aéronautique avec votre assurance des biens.

Modélistes Aéronautiques Associés du Canada (MAAC) a établi un partenariat avec Aon pour offrir à ses membres une couverture exclusive pour leur ou leurs modèles aéronautiques¹. De plus, les membres du groupe ont droit à **jusqu'à 10 % de rabais sur l'assurance automobile et des biens** par l'intermédiaire d'Intact Assurance².

Pourquoi Aon?

D'autres assureurs excluent les modèles aéronautiques de votre police d'assurance des biens, ce qui nécessite souvent une police supplémentaire pour des actifs spécialisés. Aon collabore avec Intact Assurance pour veiller à ce que votre modèle aéronautique soit couvert par votre police, que ce soit à la maison ou pendant un transport.

Votre modèle aéronautique est couvert dans les cas suivants...



Accident pendant un transport

Vous êtes couvert si votre modèle aéronautique est endommagé dans un accident automobile.



Vol

Vous êtes couvert si votre modèle aéronautique est volé sur votre propriété.



Incendie

Vous êtes couvert si votre modèle aéronautique est endommagé ou détruit en raison d'un incendie sur votre propriété.



Profitez de 5 % de rabais sur votre assurance pour animaux de compagnie

En tant que membre de MAAC, vous êtes admissible à des taux personnalisés pour l'assurance pour animaux de compagnie.

Utilisez le code « AON » pour bénéficier de 5 % de rabais sur votre prime.

Pour obtenir un devis, visitez le site www.petsplusus.com/partner/aon



Obtenez un devis dès aujourd'hui en appelant un courtier ou en vous rendant en ligne!

1 800 448-2539

maac.aon.ca

Pour de plus gros risques,

nous sommes heureux d'offrir une expertise spécialisée en assurance grâce à nos services des Clients Prestige. Pour en savoir plus, consultez le site privateclient.aon.ca ou appelez au 1 888 266-2812

L'expérience et la confiance de votre côté

Aon est l'un des plus anciens courtiers d'assurance au Canada. Nous travaillons de façon indépendante en votre nom et veillons à ce que vous bénéficiez de la meilleure protection possible. Nous n'avons d'intérêts directs relativement à aucun assureur, vous obtenez donc des renseignements objectifs et des conseils pratiques.

¹ Les modèles aéronautiques sont couverts par une police d'assurance des biens personnelle. Les modèles aéronautiques ne sont pas couverts en cours de vol.

² L'assurance collective auto à taux réduits n'est pas offerte en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Manitoba.

Cette publication contient des renseignements généraux et ne vise pas à fournir un aperçu des couvertures. L'information n'est pas destinée à constituer des conseils juridiques, professionnels ou autres. Reportez-vous au libellé de la police d'assurance pour vous familiariser avec les modalités, conditions, exclusions et restrictions réelles de l'assurance. Pour plus d'information sur la façon dont nous pouvons vous aider, veuillez communiquer avec Aon Reed Stenhouse Inc.





Model Aircraft Coverage at Discounted Rates

Protect your model aircraft with your property insurance.

Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) has partnered with Aon to offer members exclusive coverage for their model aircraft(s)¹. Additionally, group members will receive **up to 10% off property and automobile insurance** through Intact Insurance².

Why Aon?

Other insurers exclude model aircrafts from your property insurance policy, often requiring an additional policy to be purchased for specialty assets. Aon works with Intact Insurance to ensure your model aircraft is included and covered under your policy, whether at home or in transit.

Your model aircraft is covered in the event of...



An accident during transit

You're covered if your model aircraft is damaged during a vehicle accident.



Theft

You're covered if your model aircraft is stolen from your property.



Fire

You're covered if your model aircraft is damaged or completely lost due to a fire on your property.



Take advantage of 5% off Pet Insurance

As an MAAC member, you're eligible for custom rates on pet insurance.

Use code "AON" to receive 5% off your premium.

To get a quote, visit: www.petsplusus.com/partner/aon

Get a quote today by calling to speak with a broker or going online!

1.800.448.2539

maac.aon.ca

For higher valued risks, we are pleased to offer specialist insurance expertise with our Private Client services. To learn more, visit privateclient.aon.ca or call 1.888.266.2812

Experience and trust in your corner

Aon is one of Canada's oldest and largest insurance brokers. We work independently on your behalf, making sure you have the best protection available. We have no vested interest in any one insurance carrier, so you benefit from objective information and straightforward advice.

¹ Model aircraft is insured under a personal property insurance policy. Model aircraft is not covered during flight.

² Group discounted auto insurance is not available in British Columbia, Saskatchewan and Manitoba.

This publication contains general information only and is intended to provide an overview of coverages. The information is not intended to constitute legal or other professional advice. Please refer to insurer's policy wordings for actual terms, conditions, exclusions and limitations on coverage that may apply. For more specific information on how we can assist, please contact Aon Reed Stenhouse Inc.



ALBERTA (A)



Eraldo's 1/3 scale ASK 18. Wingspan is 5,3 m (17 ft). / L'ASK 18 d'Eraldo. L'envergure est de 5,3 mètres (17 pieds).



Roger Ganley - 6426

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

QUELQUES CHIFFRES

Au 11 mai 2021, la zone « A » (Alberta, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut) comptait 1 221 membres et 52 clubs. Quelque 28 événements ont été planifiés pour cette saison mais une annulation a été répertoriée jusqu'à maintenant. Je me doute qu'il y en aura d'autres à mesure que nous avançons dans le temps.

Il s'écoule un délai de deux mois entre le jour au cours duquel je compose cette chronique jusqu'à ce que vous receviez votre exemplaire de Model Aviation Canada par la poste. La version numérique est disponible environ deux semaines avant que vous ne receviez le format papier.

COVID-19

Certains clubs ont décidé de poursuivre leurs activités au terrain à l'aide des directives actuelles du ministère de la Santé albertain (maximum de cinq personnes à l'extérieur). Certains ont décidé de cesser les opérations d'ici à ce que les restrictions soient allégées, modifiées ou autrement. Le MAAC ne régit aucunement ce qu'un club décide de faire ou de ne pas faire, quant aux protocoles de la COVID-19.

CONFÉRENCES TÉLÉPHONIQUES DU CONSEIL DE DIRECTION



The tow plane, flown by Ron Hall. / L'avion remorqueur, que pilote Ron Hall.

La plupart des lundi soirs, le conseil de direction organise une conférence téléphonique dès 18 heures (heure normale de l'est). Si vous voulez écouter à titre d'observateur, vous n'avez qu'à composer (sans frais) le 1.888.455.1389. Le code d'accès est le 129-850-293.

Notre président Peter Schaffer dirige la réunion tandis que la secrétaire-trésorière Linda Patrick rédige le procès-verbal. Notre président du Groupe consultatif des statuts et règlements (constitution), Keith Bennett, participe toujours et l'éditeur de notre revue, Keith Morison, est de la partie lorsqu'on lui demande.

DIRECTIVE MSD 25

Il y a de la confusion quant à la raison

d'être de la nouvelle directive MSD 25. Ce n'est pas un document de formation au pilotage.

Transports Canada requiert du MAAC qu'il maintienne une base de données nationale d'« élèves-pilotes » ou de « pilotes qualifiés ». On demande aux clubs et aux examinateurs de s'assurer que les membres sont qualifiés à cette norme de base et que ce statut soit reflété sur le profil du club, à même le site Web du MAAC.

Une fois qu'un modéliste est considéré « pilote qualifié », il peut faire voler une maquette de n'importe quelle catégorie. Bien sûr, il appartient au même membre de se concentrer à l'apprentissage et à se perfectionner dans l'un ou l'autre des volets qu'il choisit. ✈

ALBERTA (A)



From left: Merv Burkinshaw, Eraldo Pomare, and John Ferguson, look over Eraldo's ASK 18./ De g: Merv Burkinshaw, Eraldo Pomare, et John Ferguson examinent l'ASK 18 d'Eraldo.



Roger Ganley - 6426

Zone Director

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

NUMBERS

As of May 11, 2021, Zone "A" (Alberta, NWT, Nunavut) had 1,221 members and 52 clubs. Some 28 events are planned for this flying season with one cancellation, thus far. I suspect there will be more event cancellations to come as time progresses.

There is a two-month lag time from the day I compose this column until the day you receive Model Aviation Canada in your mail. The digital version of the magazine can be accessed approximately two weeks ahead of the time you receive your hard copy magazine.

COVID-19

Some clubs have decided to carry on their field activities with the current Alberta Health regulations (currently a maximum of five people outdoors). Some clubs have decided to shut their flying fields down until the restrictions are removed, modified, altered, etc. MAAC does not police what a club decides to do or not do in regard to Covid-19 protocols.



Merv Burkinshaw, Ron Hall, Ben Hall at the CARFF (Red Deer) flying field, April 21, 2021. / De g. à dr. : Merv Burkinshaw, Ron Hall et Ben Hall au terrain du Club CARFF (Red Deer), le 21 avril 2021.

BOARD CONFERENCE CALLS

A conference call is conducted by the Board of Directors on most Monday evenings at 6 pm MST. If you are interested in listening in as an observer, then just dial (toll-free) 1 888 455 1389. The access code is 129-850-293.

The meeting is moderated by President Peter Schaffer, with Secretary Treasurer Linda Patrick recording the minutes. Our Chairman of the Constitution Advisory Group, Keith Bennett, is always in attendance, and the Publisher/Editor of this magazine, Keith Morison, attends when required.

MSD 25

There is some confusion over the purpose of the new MSD 25. This is not a flight training document.

Transport Canada requires MAAC to maintain a national database of "Student" or "Qualified Pilot". Clubs and examiners are asked to ensure members are qualified to this basic standard and indicate that status using the club profile list on their MAAC website dashboard.

Once deemed a qualified pilot, members can fly any category. Of course, learning and becoming proficient in different disciplines is up to the member. ✈

ATLANTIQUE (B)



Wayne Cavanaugh has finished his lobster boat and wharf that is set up on the banks of the Pond at the Meadows back in Cape Breton. / Wayne Cavanaugh a terminé son homardier (bateau servant à la pêche aux homards) et son quai, qu'il a construits sur la berge de l'étang dans le pré, au Cap-Breton.



Cato Hansen - 61451 L

Directeur de zone
zd-b@maac.ca

Je commence à être désespéré de recevoir du matériel de vous autres, garçons et filles, pour la revue. Je sais que je sonne comme l'écho, je sais, je sais, je sais ... mais tout ce dont j'ai besoin de vous, c'est tout juste une photo et un petit mot! Je peux toujours y ajouter quelque chose, alors donnez-moi un coup de main; il n'en tient qu'à vous de pouvoir partager des volets du passe-temps avec le reste du pays!

Vous réussissez à offrir du matériel au bulletin de la zone, mais j'ai aussi besoin de quelque chose, surtout que les déplacements sont toujours assujettis au confinement de pandémie et que les événements n'ont pas lieu.

J'ai obtenu un petit quelque chose de la part de Wayne Cavanaugh et, comme vous pouvez le constater, il a été occupé. Sandi McInnis et Glenn Miller ont aussi récidivé.

J'espère que tout le monde fait contre mauvaise fortune bon cœur pendant que nous sommes en confinement. Nous



Glen Miller recently suggested I paint my plane trailer in British aircraft camo.....Turned out rather good, I think. / Glen Miller a récemment suggéré que j'applique la livrée camouflages typique des Britanniques sur ma remorque d'avions... Le résultat est assez bon, je dirais.

avons eu de la chance jusqu'à maintenant ici dans le sud du Nouveau-Brunswick. L'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador semblent aussi se débrouiller assez bien... ce qui vous laisse, les gars

de la Nouvelle-Écosse. Allez hop, un peu de sérieux! Prenez soin de vous-mêmes et espérons que nous vous verrons cette année. ✈

ATLANTIC (B)



Wayne Cavanaugh's Cub is ready for the coming flying season... when it finally arrives. / Le Cub de Wayne Cavanaugh est prêt pour la saison de vol... lorsqu'il arrivera finalement.



Cato Hansen - 61451 L

Zone Director
zd-b@maac.ca

I'm really getting desperate for some input from you guys and girls for the magazine. I'm starting to sound like echo, I know, know, know, but all I need from you is just a picture and a short note! I can always add something to it, so please give me a hand here, this is for your guys and girls to share your hobby with the rest of the country!

You are all doing so great supplying material to our Zone Newsletter, but I need something too, especially now when travel is so restricted and events are a no go.

I did have a little something from Wayne Cavanaugh, and as you can see he has been busy. Sandi McInnis and Glen Miller are also at it again.

I hope everyone is making the best of things while we are under restrictions, we have been pretty lucky so far here in the southern part of NB, and PEI and NF seem like they are doing not so bad, so that leaves you guys in NS, get serious, you all take care, and we hopefully will see you around this year. ✈



We all love the Margaree father day fun fly, but again this year it is cancelled and the runway remains empty. / Nous raffolons tous du Fun-fly de la fête des pères à Margaree (N.-É.) mais une fois de plus, les organisateurs ont été obligés de l'annuler et la piste demeure déserte.

Here is my Deputy Zone Director Jon Eastman with his pink flying hat from a couple of years ago... always smiling, and barefoot. / Voici mon assistant directeur de zone, John Eastman, avec son casque de vol rose, voilà quelques années... Il sourit toujours... et se promène nu-pieds.





Roly Worsfold - 50286 L

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

Avec un peu de chance, d'ici à ce que vous lisiez ceci, les restrictions de la COVID-19 seront allégées et nous obtiendrons la permission d'organiser des événements, même si la participation est limitée.

En gros au sein de la zone C, les clubs se servaient de leur terrain de vol en observant ces restrictions.

Les comptes-rendus de club se font rares. J'en recherche toujours, que ce soit des projets en cours de route ou des efforts communautaires à faire la promotion du passe-temps. J'ai cependant besoin de matériel afin de faire rapport de ce qui se passe dans votre région.

PROJET GOOSE BUSTER

Un projet communautaire à Kamloops voit des modélistes travailler main dans la main avec la Ville afin de chasser les bernaches de certains parcs et terrains de jeux à l'aide d'un « Goose Buster » télécommandé.

En gros, le « Goose Buster » est un véhicule terrestre sur lequel une silhouette en forme de prédateur à quatre pattes – renard/coyote ou lynx – a été fixée.

Ce « Buster » est mû par un moteur électrique et on le dirige à l'aide de sa queue; on peut y fixer des flotteurs ou des routes de sorte qu'il se déplace sur la terre ferme, l'eau ou la glace.

Le matériel consiste en deux pièces de panneaux isolants de 2 pouces qui ont été renforcés par du contreplaqué mince au compartiment moteur, servo et radio. Le dessous des flotteurs est recouvert d'une mince couche de Teflon et on trouve deux roues afin de faciliter la direction.

Les dimensions approximatives sont de 43 cm (hauteur) x 61 cm (largeur) x 101 (longueur). La machine pèse 1,5 kg.

« (Ce véhicule) imite de véritables prédateurs comme des coyotes et lynx mais le sentiment (de menace) est accentué. Si vous pourchassez les oiseaux trop rapidement, ils les reconnaissent comme étant une invention humaine; vous devez les traquer et les rassembler tranquillement, comme un prédateur. C'est du gros travail psychologique. »

L'expérience nous prouve que cette

poursuite régulière des volatiles dans les parcs et terrains sportifs réduit « de façon significative » le nombre de bernaches en ces endroits. Toutefois, le projet ne les élimine pas complètement. L'exercice doit aussi être répété quotidiennement.

La fréquence de l'exercice dépend des habitudes sédentaires des bernaches. Les oiseaux locaux ne migrent pas; ils demeurent sur place puisque c'est chez eux.

Ce projet conjoint avec les administrateurs des parcs urbains comporte des avantages. Cela procure de la visibilité pour le MAAC et le club auprès des résidents, histoire de faire la promotion du passe-temps. Pour les opérateurs, la santé s'en trouve améliorée par le biais de l'exercice, du défi, de la rencontre de personnes et par pur plaisir de l'expérience. Dit simplement, c'est quelque chose qui est « amusant » à faire. Certains pourraient avancer que c'est le meilleur emploi qui soit!

Demeurez en sécurité, pilotez avec le même souci et amusez-vous au sein du passe-temps. ✨

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



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

Hopefully by the time you read this, the COVID-19 restrictions will be easing and we will be allowed to hold events, even if attendance is limited.

For the most part in Zone C, clubs have been actively using their flying sites following COVID-19 gathering restrictions.

Club reports are few, always looking for reports on any building projects or club community efforts in “promoting the hobby”. I need more zone material to report on your areas.

GOOSE BUSTER

One community project in Kamloops is working with the city to chase geese away from some parks and playing fields using a radio-controlled “Goose Buster”.

Basically, the Goose Buster is a ground-based R/C model built with an outline that sort-of resembles a four-legged predator like a fox/coyote or bobcat.

Buster is powered by a power-driven electric motor, steered by a rudder tail, has the choice of floats or wheels, and operates on land, water or ice.

The material is mostly of two pieces of 2-inch insulation board, re-enforced by thin plywood for motor, servo and radio compartment. The bottom of the floats is covered with some thin Teflon along with a couple of wheels to ease the steering.

Approximate specifications -- dimensions are 43 cm high x 61cm wide x 101cm long and weighs about 1.5 kg.

“It mimics real predators like coyotes and bobcats, but accentuates them.” “If you go at them too fast, they recognize it as a human machine, so you stalk and herd them slowly like a predator. There’s a lot of psychology at work here.”

The experience is that regular chasing of the geese from city parks and sport fields



does ‘significantly’ reduce the number of geese frequenting these areas. However, it does not eliminate them totally. Also, the chasing must be done every day.

Frequency depends on how quickly the geese return. Local resident geese do not migrate and stay in the area, it’s their home.

There are many benefits from working with a city parks program. It gives MAAC and club exposure to city residents promoting the hobby. For the operators, there is improving health through exercise,

challenge, meeting people and an overall fun great experience. Basically a ‘fun thing to do.’ Some say it must be the “best job ever”.

Be safe, fly safe and enjoy the hobby. ✈

SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



John Deadman - 26518

Directeur de zone

604-354-2736

zd-h@maac.ca

J'ai récemment fait don de kits du Minnow et du Sparrow – semblables aux petits kits de balsa – à l'Association des scouts et des cubs (louveteaux) de Nanaimo. En retour, j'ai seulement exigé que ce groupe envoie des photos et un article afin d'illustrer les étapes d'assemblage et à quel point les Cubs s'en serviraient par la suite. Et voilà!

DE CUBS ET DE SPARROWS

par John Patterson

« Je suis pilote de planeurs à l'échelle réelle et membre du Club PDQ Fliers depuis des années et mon fils Max, âgé de neuf ans, est un membre cadet.

« Le reportage dans les pages de Model Aviation Canada au sujet de Lloyd Shales et des kits de balsa qu'il a créés pour les distribuer aux jeunes m'a fasciné. Puisque ma partenaire est une cheffe scout au sein des First Departure Bay SeaScouts de Nanaimo (Colombie-Britannique), nous nous sommes dit que c'était une excellente façon d'intéresser la troupe de Max aux aéronefs.

« Le MAAC a eu la gentillesse de faire don de suffisamment de kits du Sparrow et



du Minnow pour chaque cub (louveteau). Puisque les réunions avaient lieu à l'extérieur (en raison de la COVID-19), ces kits à propulsion élastique étaient parfaits pour nos besoins. Le soir même de la rencontre, nous avons eu droit à une température parfaite (temps chaud et très calme).

« Je me suis positionné dans notre champ et j'ai effectué plusieurs lancers du Sparrow que j'avais assemblé. Il a magnifiquement volé et s'est élevé à environ 50 pieds pour ensuite décrire des cercles d'un diamètre de 30 pieds en redescendant. Les enfants ont accouru et demandaient à l'essayer; certains voulaient même le recevoir après la séance. Chose certaine, tous les yeux étaient grand

ouverts! J'avais préparé des gabarits afin d'incorporer le dièdre dans les ailes et nous avons organisé des stations de construction et confié quelques pistolets à colle chaude afin d'assembler les maquettes.

« Les enfants cubs ont appris les composantes de base d'un avion et comment établir le centre de gravité et d'équilibrer une maquette. Ils ont appris comment retirer de la colle chaude (même sur du balsa) à l'aide d'alcool à friction et comment effectuer quelques réparations de fortune sur leurs appareils... et comment persévérer.

« À mesure qu'ils gagnaient en aptitude, les enfants lançaient occasionnellement un Sparrow parfaitement équilibré qui

suite à la page 24

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

I recently donated some of the Minnow and Sparrow kits, similar to the old snap-together balsa kits, to the Scouts and Cubs organization of Nanaimo. In return, I just asked from the group some photos and an article of the Cubs assembling and enjoying them. And here that is!

CUBS AND SPARROWS

by John Patterson

"I have been a full-scale glider pilot and a member of PDQ fliers for years, and my 9-year old son Max is a junior member.

"I was fascinated by the story in Model Aviation Canada magazine about Lloyd Shales and the balsa model kits he created and distributed to youth to spark an interest. As my partner is a scout leader with First Departure Bay SeaScouts in Nanaimo, B.C., we figured this was a great way to get Max's cub scout troop interested in airplanes.

"MAAC was kind enough to donate enough Sparrow and Minnow kits for every cub to get his own. With meetings held outdoors (due to COVID-19), the rubber band-launched Sparrow glider kits were perfect for our needs. On the evening of the meeting, we had perfect weather, warm



and dead calm.

"I stationed myself in our field and repeatedly launched the Sparrow I had assembled. It flew great, shot up to 50' and then lazily turned 30' circles on descent. Kids arrived and ran up asking for a turn, some even asked if they could have it when I was done, so when I told them I was there with parts for everyone to build their own to keep, all their eyes lit up! I had made up jigs to set the wing polyhedral, and we set up a couple of stations with hot glue guns for assembling the planes.

"The cubs learned about the basic parts of an airplane and about the all-important issue of centre of gravity and balance. They learned about removing hot glue (even from balsa) with rubbing alcohol, a bit

about repairing model airplanes and about perseverance.

"And, on a few occasions as skills were built, a balanced Sparrow was shot up and flew for a moment above the laughing running kids, and the cubs got to see that an object they had assembled could fly."

MAAC AGM

The MAAC AGM was held online May 2 2021, and the format shows a lot more member participation. Due to the uncertainty of the COVID-19 restrictions, it is looking more and more like the MAAC Zone H Annual Zone Meeting (AZM) will be held online, details to follow if that is the case. ✈



Randy Hepner - 73393

Directeur de zone
zd-d@maac.ca

La seule constante dans la vie, c'est le changement.

Le mois de mai nous a apporté un amalgame de développements, ici dans la zone D. Bien que la météo est en train d'évoluer vers quelque chose au-delà de l'ère glaciaire, nous avons vécu des reculs importants en aéromodélisme, nos séances de vol et au sein de la communauté des modélistes de maquettes télécommandées.

CELLAR DWELLER

Le samedi 29 mai 2021 a été la dernière journée d'affaires pour Cellar Dweller Hobby, de Winnipeg. Peut-être vous souvenez-vous que Gerry Fingler a récemment perdu son fils; il perdait ainsi son successeur qui aurait pu assurer encore plusieurs années d'opération.

Le magasin n'était pas qu'un bâtiment et un fournisseur de kits et de pièces; les Fingler faisaient partie de la communauté des modélistes et ils commandaient et se présentaient à plusieurs événements, peu importe la discipline. C'est un changement plutôt triste et nous allons nous ennuyer d'eux.

Au personnel et à la famille Fingler du Cellar Dweller, je vous remercie bien humblement des années de dévouement auprès de la communauté locale de modélistes. Je vous souhaite de la chance et j'espère que ce changement vous procurera plaisir et contentement.

CONFINEMENT DE LA COVID-19

Cette semaine, le gouvernement provincial a étendu et prolongé le confinement afférent à la pandémie afin d'inclure des activités extérieures de loisirs. Jusqu'à prochain avis, une seule personne est autorisée par activité extérieure s'il/elle ne provient pas de la même maisonnée.

Bien sûr, les autorités n'ont pas décrit la distance requise entre ces « une personne »... tandis que les rues du centre-ville étaient bondées de personnes, comme si de rien n'était... mais je m'écarte du sujet.

Le résultat, c'est que plusieurs clubs ont suspendu les séances de vol – c'est probablement sage.

TERRAINS DE VOL

Le lundi 25 mai pourrait avoir été le dernier jour de vol à un club aussi renommé qu'ancien. Une dispute mineure a rapidement escaladé jusqu'à ce que la situation amène un avis sans équivoque du propriétaire terrien intimant le club de quitter sa propriété le plus tôt possible!

Ainsi, pour ce groupe, même si le temps est beau et que les appareils sont prêts à prendre la voie des airs – et que les restrictions afférentes à la COVID-19 viennent d'être allégées – les membres ont nulle part à aller.

Tout cela peut dégénérer très vite, les amis!

COMPOSER AVEC LE CHANGEMENT

Prenez un pas de recul et on pourrait conclure que ce ne sont là que les problèmes du monde au sein d'un groupe d'adultes qui s'amuse avec leurs jouets. Heureusement, en ma qualité de directeur de zone, je n'y souscris pas. Après tout, le golf est une industrie de plusieurs milliards de dollars et est basé sur un jeu.

Ce que je constate, c'est qu'un thème commun se dégage et bien que ce soit navrant, nous devons composer avec ce paramètre – le CHANGEMENT.

Cedar Dweller a survécu à tellement de changement en presque 50 ans pour devenir la référence en magasin de passe-temps à Winnipeg (trois emplacements, quelques concurrents, une très grande variation du dollar canadien et finalement, la tendance très sérieuse des achats en ligne.

Les propriétaires du moment ne se sont pas hissés en tête de palmarès simplement par accident – ils ont pris des décisions d'affaires astucieuses et bien songées. Malheureusement, cette époque vient de se terminer et nous (les modélistes) devons composer avec ce changement.

Les membres qui ont été chassés de leur club devront relever leur propre défi et avec le changement de lieu où faire évoluer leurs maquettes. Bien que j'aie l'intention d'offrir tous les efforts requis afin de trouver une bonne solution pour eux, nous savons tous que la côte sera longue à remonter. D'autres clubs ont déjà offert de l'aide afin de minimiser ce changement – quelle fantastique communauté de modélistes!

La pandémie de la COVID-19 et ses mesures d'atténuation nous affecte tous et

toutes a profondément changé la façon que nous passons nos temps libres. Sur ce plan, je ne possède pas une boule de cristal mais il me semble que « la nouvelle normale » sera vraisemblablement un changement permanent.

D'autres changements sont à venir au sein du MAAC – nous en avons-nous-mêmes institués tandis que d'autres nous seront imposés, comme les règlements. S.V.P., ne perdez pas mon temps – et le vôtre – à vouloir remonter dans le temps et à empêcher les règlements d'être appliqués (songeons à l'Exemption de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien, le RAC) – nous n'avons qu'une option à partir de maintenant... celle de rendre l'application de ces exigences aussi facile que possible – et croyez-moi, NOUS travaillons là-dessus au quotidien.

LE CHANGEMENT, ÇA PEUT ÊTRE BON

Je termine avec quelques paroles d'encouragement. Le changement peut s'avérer une bonne opportunité... si vous le laissez survenir. Si vous tentez de combattre ce qui échappe à notre contrôle, eh bien, vous n'en ressortirez que « brûlé » et amer. Je crois qu'il vaut mieux dépenser son énergie à saisir le changement fermement pour ensuite tenter de le modeler – ainsi que l'environnement – afin de le transformer jusqu'à ce qu'il devienne un facteur avec lequel nous « pouvons vivre avec ça ». C'est mon plan... et il a fonctionné jusqu'à maintenant pour moi. ✨

Sud ouest de C-B

suite de la page 22

survolait la meute qui courait. Les enfants ont ainsi vu voler un objet qu'ils avaient assemblé. »

A.G.A. DU MAAC

L'Assemblée générale annuelle du MAAC s'est déroulée en ligne (visioconférence) le 2 mai 2021 et le format a donné lieu à une meilleure participation des membres. Compte tenu de l'incertitude relativement aux restrictions de la COVID-19, il semble bien que l'Assemblée générale de la zone (H) sera aussi présentée en ligne. Le cas échéant, d'autres détails suivront. ✨

MANITOBA (D)



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

The only constant in life is change.

The month of May has been a bag of mixed blessing here in Manitoba/Zone D. While the weather is finally changing to show signs of a post ice-age, we have had some somber setbacks in the modelling, flying and RC community.

CELLAR DWELLER

Saturday May 29, 2021 was the last day of business for Cellar Dweller Hobby in Winnipeg. You may recall owner Gerry Fingler lost his son recently, and with that, he lost the ability to hand the store down for many more years of operation.

This store wasn't just a brick and mortar kits or parts supplier; they were part of our modelling community, sponsoring and attending many events of all disciplines. A very sad change and they will be missed.

To the staff and Fingler family of Cellar Dweller, my most humble thanks for all your years of service to the local modelling community. I wish all of you the very best and hope this change brings you many more years of enjoyment and fulfillment.

COVID-19 LOCKDOWN

This week, the provincial government expanded and extended their "lock-down" to include outdoor recreational activities – only one person allowed per outdoor activity if not from the same household until further advised.

Of course, they fail to prescribe how far apart these "one persons" must remain from each other and downtown streets were as full of people as normal... but I digress.

The net result is that many clubs have suspended all flying which is probably wise, all things considered.

FLYING FIELDS

Monday May 25, might have been the last day flying from a well-known long-time RC flying site. A small dispute quickly escalated to a completely unexpected notice from the property manager advising to get off the property ASAP!

So, for one group, even if the weather is good, their planes ready to go, and the



From left, Jim Holland, Randy Heppner, and Gerry Fingler on Cellar Dweller's closing day. / De g. à dr. : Jim Holland, Randy Heppner et Gerry Fingler lors de la dernière journée d'affaires du commerce Cellar Dweller.

COVID-19 rules relaxed, they have nowhere to go for now.

It can happen that fast, folks!

DEALING WITH CHANGE

Take a step back and one might conclude these are just first world problems of grown-ups who are playing with toys. Fortunately, as your ZD, I don't subscribe to that kind of thinking. After all, golf is a billion-dollar industry based on a game.

What I see happening here has a common theme and while it sucks, we must deal with it all the same – CHANGE.

Cellar Dweller survived so much change in its near 50 years as the pre-eminent Winnipeg hobby store; 3 locations, a few different competitors, huge variations in the Canadian dollar value, and finally and most seriously on-line internet shopping.

They did not luck into that – that was shrewd and sound business management. Unfortunately, that era had to end and now we must deal with that change.

The ousted club members will have to deal with their challenge and any change in location. While I plan to expend maximum effort to seek a good resolution for them, we all know it will be an uphill battle. Other clubs are already stepping up to help deal

with the change – what a great community of aeromodellers!

COVID-19 and the various mitigations affects us all and has profoundly changed how we enjoy ourselves. I have no crystal ball on that front, but it seems the phrase "new normal" is most likely a permanent change.

There are other changes afoot in MAAC – some we have taken ourselves and others that once again may be forced upon us, like regulation was. Please do not waste your time/my time trying to turn back the clock on regulations (Part IX Exemption) – we only have one option going forward and that is make compliance as easy as possible – and believe me, WE are working on that everyday.

CHANGE CAN BE GOOD

So I close with a word of encouragement. Change can be a good opportunity if you let it. If you try to fight change of things that are beyond our control, well, you just end up burnt out and bitter. I think it is far better to spend one's energy grabbing change firmly and then trying to shape it, or the surroundings into something we can live with. That is my plan... it has worked for me so far. ✈



Craig Knight's Stinger II on final. / Le Stinger II de Craig Knight en finale.



Ed Pearce readying his model. / Ed Pearce prépare sa maquette.



Steve Daly's FW 190. / Le FW 190 de Steve Daly.



Steve Daly and Nico McIntosh with Steve's Morrisey Bravo. / Steve Daly et Nico McIntosh en compagnie du Morrisey Bravo de Steve.



NORTHERN ONTARIO (F) / NORD ONTARIO (F)



Kevin McGrath - 6401L

Zone Director

705-759-1670

zd-f@maac.ca



Kevin McGrath - 6401L

Directeur de zone

705-759-1670

zd-f@maac.ca

Submitted by Craig Knight, Deputy Dog.

“This will be a short report as the lockdown, lock-up stay home edict has fairly shut most clubs across Northern Ontario.

“Hopefully when this lifts, we can get back to some normalcy.

“Apologies to the other clubs in Northern Ontario Zone, I only have some local material.

“The Sault club, while not officially opening the field, allowed members to test their new creations and limber their stick fingers a bit.

“The Sault set some COVID-19 rules in place to accommodate members anxious to enjoy the sport.

“These include:

- Ensuring physical distancing
- Wearing appropriate PPE
- Having hand sanitizer in the tool kit
- Closing the access gate to the field
- No spectators or other non-members.

“Attached are a couple of shots of members shaking off the cobwebs.” ✈

Soumis par Craig Knight, directeur de zone adjoint.

« Ce rapport sera tout à fait bref puisque l'ordre ontarien de confinement a interrompu les activités de presque tous les clubs à travers le nord de l'Ontario.

« Avec un peu d'espoir, lorsque ces directives seront allégées, nous retournerons à un semblant de normale.

« Mes excuses aux autres clubs au sein de la zone; je n'ai que du matériel local entre les mains.

« Le Club de Sault-Sainte-Marie n'a pas officiellement rouvert son terrain mais a tout de même autorisé les membres à effectuer le baptême de l'air de leur nouvelle création respective et de se délier les doigts.

« Son exécutif a édicté des règlements assez stricts relativement à la COVID-19 afin d'accueillir les membres qui voulaient renouer avec leur passe-temps.

« Ces règlements comprennent :

Exercer une distanciation physique

Porter un couvre-visage approprié

Avoir un contenant de liquide désinfectant dans sa boîte de vol

Fermer la clôture d'accès au terrain

Aucuns spectateurs ou autres personnes qui ne sont pas membres admis sur place

« Vous trouverez ici quelques photos de membres qui exercent leurs réflexes au pilotage. » ✈



Nico McIntosh's P47 / Le P-47 de Nico McIntosh.

MIDDLE (E)



Roy Rymer - 61172L
Zone Director
905-685-1170 | zd-e@maac.ca

I am very proud to be your Middle E Zone Director, but every once in a while, I get to be a part of something that elevates that pride to gratitude.

This past year, MAAC received a nomination of a young member of my hometown club for the Jack McGillivray Memorial Bursary. This is what we are all about: promoting aviation, promoting youth and new enthusiasts.

I am so proud to announce Zone E member Aiden LaPointe as the recipient of the Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary.

Here's what Niagara Region Model Flying Club President Carl Cimprich had to say about Aiden in his nomination reference letter:

"Young Mr. LaPointe has been a member of MAAC (94239-J) and The Niagara Region Model Flying Club for over four seasons. Aiden has an infectious enthusiasm for aviation.

"From the beginning of his time in the organization, he immersed himself in our Wings program, while also quickly acquiring his Wings certificate, despite having to surmount manufacturing defects in his aircraft.

"Many young aviators would have been discouraged.



Carl Cimprich, left, helps Aiden LaPointe celebrate being awarded the Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary. / Carl Cimprich (à g.) aide Aiden LaPointe célébrer son obtention de la Bourse commémorative Jack McGillivray du MAAC.

"Aiden has since flown at both Walker and our more challenging Brock field. He is also involved with the Niagara Electric Flyers.

"He began flying with a Sport Cub S2 and an E-flite Apprentice 15e. After those, he began kit building, starting with a small P-51 Mustang foamie. Later, Aiden built a shiny golden Astro-Hog.

"He has nearly completed his newest project: a 1/5th scale F4U-1 Corsair with a wingspan of 87 inches, equipped with a DLE 61 cc motor. Aiden continues his passion

for aviation through this build, as well as his engaging with members for collaborative advice.

"When Aiden is not working on schoolwork for the Aerospace Engineering program at Carleton University (in Ottawa), he still has been finding time to fly and support the hobby. He continues to make time to assist with club needs throughout his already demanding schedule.

"Please consider this very enthusiastic aerospace and RC aviation enthusiast for the MAAC bursary." ✨

MILIEU (E)



Roy Rymer - 61172L
Directeur de zone
905-685-1170 | zd-e@maac.ca

Je suis très fier d'être votre directeur pour la zone Milieu (la E), mais de temps à autre, je fais partie de quelque chose d'encore plus grand qui élève ce sentiment de la fierté à la gratitude.

Au cours de la dernière année, le MAAC a reçu la candidature à la Bourse commémorative Jack McGillivray d'un jeune membre de mon club. Voici ce à quoi nous nous employons : la promotion de l'aviation, de la jeunesse et de nouveaux

adeptes de l'aéromodélisme.

Je suis tellement fier d'annoncer qu'Aiden LaPointe – un membre de notre zone – est le récipiendaire de ladite bourse.

Voici ce qu'avait à dire le président du Niagara Region Model Flying Club, Carl Cimprich, au sujet d'Aiden dans sa lettre de référence :

« Le jeune monsieur LaPointe est membre du MAAC (94239-J) depuis plus de quatre saisons maintenant. Ce dernier affiche un enthousiasme contagieux pour l'aviation.

« Depuis ses débuts au sein de l'organisme, il s'est plongé dans le programme d'obtention des 'ailes' et a

rapidement acquis son certificat malgré des défauts de fabrication (à l'usine) de ses appareils.

« Cela aurait découragé plusieurs jeunes aviateurs.

« Depuis, Aiden a piloté ses maquettes à nos terrains de Walker et de Brock (celui-ci est plus corsé). Il s'implique aussi au sein des Niagara Electric Flyers.

« Aiden s'est lancé en pilotage à l'aide d'un Sport Cub S2 et d'un Apprentice 15e (du fabricant E-Flite). Ensuite, il a entrepris la construction depuis un kit, en commençant par un petit P-51 Mustang (un foamie). Plus tard, il a réalisé un

suite à la page 83

OTTAWA VALLEY (G)



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

CANCELLATIONS

Ontario is cautiously emerging from the latest lockdown but it's becoming clear that some of our larger events won't be happening in 2021.

The traditional Zone G Fun Fly on the August long weekend and the mid-August Ottawa Valley Giant Scale events take months to organise and prepare for. Even if, by some miracle, conditions changed to allow large gatherings by then, we no longer have enough time to make them happen.

Arnprior RC's Huckin' in the Valley event scheduled for the end of May ran into the stay-at-home order.

Kingston RC Modelers have had to cancel their traditional Fathers Day Fun Fly.

Stetsons RC Club east of Ottawa has also cancelled events up to August – so far.

If you are still trying to organize an event and there's something I can do to help, please let me know.

RIDEAU VALLEY MODELLERS

On May 31, I attended the last gathering of the Rideau Valley Modellers at their



A socially distanced group shot of the remaining members of the Rideau Valley Modellers. / Une photo de groupe – avec distanciation appropriée – des membres restants des Rideau Valley Modellers.

Lindsay Road field, just south of Kemptville, which is about 50 km south of Ottawa and my hometown.

RVM was formed back in 1986 by just a few model aviation enthusiasts. The Lindsay field was grazing farmland and RVM pilots carved out a single grass runway which served them well for the next ten years. In 1996, with growing numbers, they built out a new dual runway that has been the field layout since.

Over time, civilization slowly encroached

on the area to the point where the landowner announced he would build a house on the land – right at the end of the runway. Construction was going to start in June, so May 31 would be the last weekend to enjoy the field as a group.

As a club, RVM is not done yet. Members also fly indoors at a local high school, and whenever the schools are allowed to have them back, they will be back.

Stay safe, have fun. ✈

VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)



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

ANNULATIONS

L'Ontario émerge avec beaucoup de précautions du plus récent confinement mais il est de plus en plus clair que certains de nos plus gros rassemblements n'auront pas lieu en 2021.

Le traditionnel Fun-fly de la zone G (pendant la longue fin de semaine d'août) et le rassemblement Ottawa Valley Giant Scale (mi-août) nécessitent des mois de préparatifs. Même si par miracle, les conditions évoluaient afin d'autoriser de grands rassemblements, nous n'aurions plus suffisamment de temps pour les organiser.

Le rassemblement RC's Huckin' in the Valley du Club d'Arnprior, prévu fin mai, at tombé sous le couperet des instructions ontariennes de confinement.

Les Kingston RC Modelers ont été obligés d'annuler leur traditionnel Fun-fly de la fête des pères.

Le Club des Stetsons – à l'est d'Ottawa – a aussi annulé ses événements jusqu'au mois d'août... jusqu'à maintenant.

Si vous essayez tout de même d'organiser un événement et que je peux faire quelque chose pour vous aider, veuillez m'en informer.

RIDEAU VALLEY MODELLERS

Le 31 mai, je me suis rendu au dernier rassemblement des Rideau Valley Modellers à leur terrain du chemin Lindsay, situé tout juste au sud de Kemptville (à 50 km au sud

d'Ottawa)... mon village natal.

Les RVM ont été formés en 1986 par une poignée de modélistes. Le terrain était un pâturage et les pilotes du Club ont aménagé une piste unique en gazon et celle-ci leur a bien servi pendant la prochaine décennie. En 1996, alors que le nombre de membres était à la hausse, les modélistes ont ajouté une piste et c'était cette configuration qui perdurait.

Au fil du temps, l'étalement urbain s'est poursuivi dans le secteur, si bien que le propriétaire a annoncé qu'il construirait une maison sur ledit terrain... en bout de piste. La construction devait commencer en juin, si bien que le 31 mai était la dernière fin de semaine afin de profiter de la piste.

À titre de club, les RVM n'ont pas dit

suite à la page 83

QUÉBEC (1)



Jean Paul Le Guilcher - 17859

Directeur de zone

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

La saison sera bien entamée lorsque vous lirez ces lignes.

Merci de votre participation à l'Assemblée générale annuelle virtuelle du MAAC. Ne pouvant plus se voir en présenciel, nous nous sommes soumis à ce type de réunion.

Certains demanderont pourquoi la réunion s'est-elle déroulée entièrement en anglais? Je vous répondrais que c'est une question de coûts. Pour avoir une traduction en simultané, il en aurait coûté le double. On m'a demandé mon avis, et j'ai donné mon accord en sachant que toute la documentation et les différentes explications sur les résolutions et recommandations avaient été expédiés en français au préalable. Merci encore d'avoir suivi l'orientation donnée par le comité de la charte (constitution), pour le vote.

Ne reste plus que le déconfinement pour que je puisse aller vous rencontrer de nouveau cet été.

Je vous laisse avec un article sur une personne bien connue au Saguenay-Lac Saint-Jean, un pionnier...une personne que j'ai eu le plaisir de rencontrer à quelques occasions, mais malheureusement pas assez longtemps.

Je tiens en mon nom personnel et au nom du MAAC offrir mes condoléances à la famille de M. Claude Simon.

CLAUDE SIMON

(1937-2021) MAAC 5523L

Un pilier du Club Aéromodélisme du Saguenay inc. nous a quitté le 25 janvier 2021.

Claude, dans les années 1950, est déjà un homme que rien ne laisse indifférent. Sa carrière professionnelle s'est déroulé auprès de la Ville de Jonquière au service des achats. Outre son travail, il manifeste de l'intérêt pour la politique tant provinciale que scolaire où il a siégé à titre de commissaire. C'est à cette époque qu'il rencontre le frère Galarneau et qu'il participe à un programme scolaire dans lequel les jeunes doivent construire un modèle réduit de



toutes pièces et par la suite, le faire voler. Ils effectuent le premier vol dans la cour de l'école et c'est parti. Quelques mois plus tard, le frère Galarneau et lui ouvrent un petit magasin pour la vente de matériaux et modèles réduits d'avions. Son intérêt pour l'aviation l'amène à suivre son cours de pilote qu'il obtient en même temps que son complice Galarneau. Il gardait encore ces dernières années des pièces pour l'aéromodélisme dans son garage afin de dépanner les mordus.

En 1961, avec des amants de ce merveilleux passe-temps, il fonde le premier club d'aéromodélistes. Ils fabriquent leurs propres maquettes avec des moyens rudimentaires et ils volent en circulaire dans la cour de la polyvalente.

En 1963, la première piste en terre battue recouverte de poussière de pierre est inaugurée à Arvida.

En 1968, c'est l'incorporation du Club Aéromodélisme Saguenay inc.

En 1977, Claude et ses amis n'ont pas chômé et une nouvelle piste asphaltée est construite à Saint-Jean Vianney (site actuel).

En 1983, la ferveur des amateurs est à la baisse, mais avec des amis modélistes, ces pionniers font de la sollicitation et insufflent un nouveau souffle au Club.

En 2003, le nombre de membres s'est accru et le Club a repris de la vigueur.

En 2007, chapiteau, table de pique-nique, estrades... les modélistes veulent toujours améliorer le terrain de vol. Le Club est en santé et Claude a bien formé la relève; il participe au nombreux événements et

constate avec beaucoup de satisfaction que sa succession pour diriger les activités du Club est bien assurée.

En 2009-2010, organisation du festival provincial. La presse locale, les amis des clubs extérieurs sont tous présents ainsi que plus de 4 000 spectateurs... C'est un succès sur toute la ligne que réalise la direction et les membres du Club.

En 2016, le Club rend hommage à l'un de ses fondateurs et la piste portera dorénavant le nom de piste Claude-Simon.

En 2020, monsieur Simon passe encore régulièrement au terrain afin de piloter ses maquettes, faire de l'instruction à l'occasion, faire un brin de jasette, se remémorer les bons souvenirs et apprécier les résultats de ses efforts en constatant le travail abattu par les anciens et nouveaux responsables. La joie est palpable et tout ce monde pratique un loisir qu'il aimait par-dessus tout.

Connaissant bien Claude, nous savons qu'il était fier du Club Aéromodélisme Saguenay inc. et aussi très fier de voir les bénévoles qui se sont succédés afin de faire perdurer les activités d'aéromodélisme.

Merci Claude d'avoir persévéré et de nous avoir transmis cet amour du passe-temps.

À toute ta famille, à tes deux filles et leur famille ainsi qu'à madame Cécile, nos plus sincères condoléances.

- Le Club Aéromodélisme Saguenay inc.
La direction et ses membres reconnaissants



QUÉBEC (I)



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

The flying season will be well under way as you read this column.

Thanks for participating to MAAC's A.G.M. in virtual format. Since we could not meet in person, we adopted this format.

Some of you may ask why said meeting was only held in English. I would answer "because of costs". It would have cost double the expenses to benefit from simultaneous translation. I was consulted on this and I agree to the adopted format, knowing full well that all documentation and associated explanations on resolutions and recommendations had been sent previously in French. Thanks again for having followed the Constitution Committee's directions in voting matters.

Now, here's hoping that the COVID-19 restrictions are relaxed so I can meet you in person, later this summer.

I will leave you with an article on a well-known and respected Saguenay-Lac Saint-Jean pioneer... a fellow who I met on a few occasions, albeit too short.

In my name and in MAAC's, I offer my condolences to Claude Simon's family.

CLAUDE SIMON

(1937-2021) MAAC 5523L

"A true cornerstone of Club Aéromodélisme du Saguenay inc. is no longer with us since January 25, 2021.

"In the 1950s, Claude is already one not to remain on the sidelines. He spent his professional career with the City of Jonquières (Purchases Department). Other than work, he was one to be very interested in politics, provincial and school-wise; hence, he served as a schoolboard councillor. It was around this time that he met Brother Galarneau and that he become involved with a school program which encouraged youngsters to scratch build a model airplane and to fly it. The first flight occurred in a school yard and the program was up and running! A few months later, Brother Galarneau and Claude



opened a little store to sell model aircraft and materials. Claude's interest in aviation led him to take flying lessons at the same time as his accomplice, Brother Galarneau. Claude went to far as to keep model parts in his garage to help out modellers.

"In 1961, along with other like-minded modellers, Claude founded the first model club. Members built their own with modest means and they flew control line in the polyvente's yard.

"In 1963, the first dirt airstrip (covered in stone dust) was inaugurated in Arvida.

"With 1968 came the incorporation of Club Aéromodélisme Saguenay inc.

"In 1977, Claude and friends were not exactly idle. A new paved strip was built in Saint-Jean-Vianney (the site remains the same, today).

"In 1983, enthusiasm had diminished but with some friends, these pioneers recruited members and club numbers were on the rise, again.

"In 2003, numbers were still going up and the Club was quite active, again.

"In 2007, a shelter, picnic tables and bleachers were added... modellers always want to improve their flying field. The Club was doing well and Claude had trained the next leaders; he participated in numerous events and was happy with the way the Club was headed.

"In 2009-2010, the Club set out to coordinate the provincial Festival. Local press, friends from other clubs were present, along with 4,000 spectators... Success through and through, thanks to Club leaders and the members.

"In 2016, the Club publicly recognized one of its founders and the runway is since then known as the Claude-Simon Runway.

"In 2020, Mr. Simon regularly dropped by to fly models and occasionally instruct a new student. This usually led to some casual talk and reminiscing as well as appreciating the results of his efforts that the older and younger members put in. His joy was obvious as people around him indulged in the hobby he loved over all others.

"Knowing Claude, we know just how proud he was of Club Aéromodélisme Saguenay and he was just as proud to see generations of volunteers take over so as to keep model activity alive and well.

"Thank you Claude for your perseverance and for having passed on this love of the hobby.

"Our sincere condolences to all your family, to both your daughters and their respective family as well as madame Cécile."

- Le Club Aéromodélisme Saguenay inc.
Its grateful executive and members



SAINT-LAURENT (J)



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

Les clubs au sein de la zone Saint-Laurent reprennent vie mais les restrictions afférentes à la COVID-19 en limitent le nombre. Au moment d'écrire cette chronique, la plupart de nos clubs se retrouve en zone rouge, ce qui signifie la présence de modélistes en nombre limité en tout temps.

Malgré tout, les membres ont bien hâte d'assister à un retour à la normale, d'autant plus que le premier ministre François Legault a annoncé l'allègement de certaines restrictions à compter du 28 mai 2021. Avec un peu de chance, cela encouragera davantage de pilotes à reprendre leurs activités avec leur fréquence normale.

VISITES DE CLUB

Puisqu'il se trouve quantité de zones orange à et autour de Montréal en plus de fermetures de ponts ou de réductions de voie lorsqu'on veut quitter l'île de Montréal, mes visites de club ont été réduites de beaucoup, comparativement aux années précédentes. Malgré cela, j'ai beaucoup aimé mes récents déplacements à des clubs environnants, dont le Club AIR CALME de Lachute, qui est l'un des rares à posséder une piste asphaltée; celui-ci est une véritable Mecque pour les adeptes de maquettes à turbine.

Ce club compte aussi plusieurs membres qui font de la construction artisanale de coucous de guerre (les warbirds). La photo qui suit montre Michel Gravel en compagnie de son magnifique Spitfire, mû par un DLE 20 RA. La deuxième photo montre Jacques Bellefeuille qui procède au vol inaugural de son Yak 54 (envergure de 74 pouces, mû par un DLE de 50 c.c.)

ÉVÈNEMENTS À VENIR

Les 5 et 6 juin, le Club de Saint-Rémi sera l'hôte de l'exposition et concours SAE Aerodesign (soulèvement de charges). Cet évènement est une occasion au cours de laquelle six équipes d'étudiants et d'étudiantes en ingénierie aéronautique peuvent montrer leur design respectif. Leur fonction : soulever la plus grosse charge possible.



Michel Gravel showing business end of his Scratch build Spitfire with DLE 20 RA / Michel Gravel montre le volet motorisation de son Spitfire de construction artisanale : un DLE 20 RA.

Des pilotes chevronnés du MAAC s'occuperont du pilotage. Notre but avoué : aider à promouvoir le MAAC et de recruter de nouveaux membres.

Le Club CRASH présente ordinairement un important Fun-fly d'hélicoptères aux deux ans, le but étant d'accroître la visibilité du vol d'hélicoptère et celle du MAAC. La pandémie de la COVID-19 a compromis quelque peu l'édition de cette année, mais on m'a fait savoir que quelque chose sera annoncé bientôt.

L'APPRENTISSAGE DE LA NOUVELLE TECHNOLOGIE

Le club de Côte-Saint-Luc poursuit son apprentissage de la nouvelle technologie à l'aide d'émetteurs OPEN TX, sous la direction des doués Roger Gravel et Jean-Claude Guèvremont.

Fin mai, le programme de dix semaines se trouvait à la mi-parcours et tous les étudiants et étudiantes vivent du plaisir et relèvent des défis.

ASSEMBLÉE ANNUELLE DE ZONE

Soyez avisés que l'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent est prévue pour le

dimanche 17 octobre 2021. Grâce à l'aide du Club d'avions téléguidés de Boucherville, que dirige Yves Auger, nous avons réservé le Centre multifonctionnel Francine-Gadbois (1075, rue Lionel-Daunais à Boucherville, J4B 8N5).

La réservation est conditionnelle à l'allègement des restrictions de la COVID-19 et lorsque des rencontres de gros groupes seront autorisées. Advenant que les restrictions soient toujours en vigueur, nous devons retourner à un format virtuel, comme en 2020.

Un deuxième avis (final, celui-là) sera publié 60 jours avant le 17 octobre afin de confirmer le format de la rencontre. ✨

St. Lawrence (J)

from page 33

COVID-19 restrictions being lifted and meetings of large groups being allowed. In the event that 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

Clubs in the Saint-Lawrence zone are now coming to life, but the COVID-19 restrictions are limiting the numbers. As of the writing of this article, most of our clubs fall in the red zone, which means limited presence at any one time.

Nonetheless, clubs are still looking forward to resumption to normalcy as Premier François Legault has announced that commencing May 28 2021, there will be a mild relaxation of restrictions and hopefully, this will encourage more pilots to resume their normal flying frequency.

CLUB VISITS

With oodles of orange zones in and around Montréal in addition to bridge closures or lane reductions in exiting the island of Montréal, my club visits have been reduced in comparison to prior years. Nonetheless, I have enjoyed my recent visits to nearby clubs including AIR CALM in Lachute, which is one of the few clubs with paved runways, which is why this club is a Mecca for those flying jet turbine aircraft.

This club also hosts many scratch-build modelers making scale warbirds. The attached photo of Michel Gravel illustrates an immaculate Spitfire equipped with a DLE 20 RA .

A second photo is of Jacques Bellefeuille breaking in his 74 " Yak 54 with a DLE 50 CC.

UPCOMING EVENTS

June 5 – 6, the club Saint-Rémi will be hosting the SAE Aerodesign model display and heavy load testing. The event is an opportunity for approximately six different teams of aeronautical engineering students to display and test their conceptual designs whose goal is to carry the heaviest payload.

The models will be flown by experienced MAAC pilots and our goal is to help promote MAAC and recruit new members.

Club Crash typically holds a mega helicopter Fun Fly every second year, with the goal of increasing the visibility of helicopter flying and MAAC as a whole. The COVID-19 pandemic has put a restraint on this year's event, but I am led to believe that



Jacques Bellefeuille breaking in his DLE 50 CC on 73 Inch YAK 54. / Jacques Bellefeuille procède au rodage de son DLE de 50 c.c. à bord de son Yak 54 (envergure de 73 pouces).



It's all hands on deck as Club Crash gets a new load of gravel for the parking lot! / Toutes les paires de bras sont mis à contribution lorsque le Club CRASH reçoit un nouveau chargement de gravais pour le terrain de stationnement!

something will be announced in the near future.

LEARNING NEW TECHNOLOGY

The club in Côte-Saint-Luc continues in learning new technology using OPEN TX transmitters, under the patient and capable guidance of Roger Gravel and Jean-Claude Guèvremont.

As of the end of May, the ten-week program is at its halfway mark and all students are having both fun and challenges.

ANNUAL ZONE MEETING

Please be advised that the Saint-Lawrence Zone Annual Zone meeting is now booked for Sunday, October 17, 2021. At this moment, 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, Centre multifonctionnel Francine-Gadbois, (1075, rue Lionel-Daunais, Boucherville, QC J4B 8N5).

This reservation is contingent on

continued on page 32

SASKATCHEWAN (K)



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

A.G.A. 2021

L'Assemblée générale 2021 s'est bien déroulée. Nous avons accès à 8 165 votes, dont 190 étaient des participants en présentiel (à l'écran). Les neuf premières résolutions – toutes élaborées par le directeur de la zone J – et celle numéro 10 (de la zone L) ont été défaites.

Quant à la résolution 11 « Limite de mandat des directeurs de zone », elle a été adoptée 7 606 en faveur, 543 contre. Cela signifie qu'un directeur de zone ne peut dorénavant servir au maximum que pour trois mandats de deux ans et ensuite tirer sa révérence. S'il veut se présenter une fois de plus, il devra attendre deux ans.

CHANGEMENTS À L'HORIZON

Plusieurs comités ont travaillé ferme afin de moderniser plusieurs documents existants en plus d'en créer de nouveaux de sorte à ce qu'ils répondent aux exigences de l'exemption du MAAC dans les procédures de Transports Canada mais aussi afin de simplifier votre tâche, vous les membres.

Des mises à jour sont effectuées au sein des documents de sécurité, des qualifications au pilotage ainsi qu'à des statuts et règlements et aux manuels de politiques. Certains de ces changements vous seront communiqués incessamment.

AMÉLIORATION DES TERRAINS DE VOL

Plusieurs clubs ont entrepris une série d'améliorations cette année... certaines mineures, d'autres majeures.

Au Battlefords Radio Control Club, ses membres améliorent le terrain et ajoutent un nouveau bâtiment. Selon la rumeur, le massif rocheux qui a détruit bon nombre d'avions tout à fait innocents se serait fait kidnapper par des extraterrestres et a disparu.

Le Moose Jaw RC Club a installé une nouvelle affiche. Beau travail, les gars!

Le Prince Albert Remote Control Club vient d'installer une nouvelle piste en matériau de courroies. Bravo les gars pour cette tâche herculéenne; vous devriez en sortir plusieurs années de service.

Enfin le Hub City R/C Club de Saskatoon poursuit ses travaux au nouveau terrain. L'accent cette année : faire pousser le gazon afin de remplacer leur piste de Geotex avec de l'asphalte, dans une année ou deux.

Tandis que je mentionne ce club en particulier, j'ai passé quelques heures sur place le 13 mai et les gars m'ont fait faire une tournée de leur terrain et j'ai vu une séance de vols. Les installations sont impressionnantes et leur hospitalité l'était tout autant. J'ai beaucoup aimé rencontrer certains des membres, y compris Reg Shemrock, l'un des fondateurs du HCRCC.

J'ai beaucoup apprécié entendre des histoires d'antan, surtout celles traitant de modélistes que j'ai connus lorsque je me suis lancé dans ce passe-temps, il y a 40 ans.

Si vous êtes inscrit sur Facebook, vous y trouverez bon nombre de clubs. Jetez un coup d'œil à leur page respective afin d'y lire les plus récentes nouvelles ou d'entendre parler de leurs événements.

NOUVEAU CLUB

Il me fait plaisir de vous annoncer qu'un nouveau club est en formation en Saskatchewan. Des modélistes en préparent la création à Macklin. Ils s'affairent présentement à trouver un terrain de vol. J'ai hâte de vous les présenter, en temps et lieu.

Enfin, voici quelques événements qui sont déjà planifiés pour cet été :

Fun-fly à Moose Jaw, le 17 juillet.
Rassemblement à Swift Current les 19 et 20 juin, le 31 juillet et 1er août ainsi que les 11 et 12 septembre.

Passez un magnifique été, en toute sécurité et en toute santé!

HUB CITY RADIO CONTROL CLUB : UN DEMI-SIÈCLE!

Bob Matthews, George Merket et Reg Shemrock ont fondé le Hub City Radio Control Club (HCRCC) de Saskatoon (Saskatchewan), en 1971. Le but principal – et cela demeure le cas aujourd'hui – c'est de soutenir et de faire la promotion de notre sport/passe-temps des maquettes télécommandées à Saskatoon et aux environs et de fournir (et d'entretenir) un terrain de vol.

Le terrain original du HRCC était une piste en pelouse près d'Osler. En 1973, le

club s'est déplacé vers un ancien terrain d'aviation (piste asphaltée) situé à environ 15 km à l'ouest de Saskatoon (ce dernier était un terrain de formation pendant la Seconde Guerre mondiale). En 1977, le club s'est une fois de plus déplacé vers une piste gazonnée située à environ 3 km au sud de Saskatoon, sur le terrain de la famille laitière Richardt.

Au cours de la prochaine décennie, plusieurs améliorations ont été apportées, y compris l'alimentation électrique, un puits artésien, des pistes de pelouse irriguées ainsi qu'un nouveau clubhouse. Grâce à ces ajouts, le club a connu une belle croissance et est devenu le plus gros club de la province, comptant 130 membres.

Toutefois, en 2010 – ce qui s'est poursuivi pendant plusieurs années – des précipitations inhabituelles ont inondé le chemin d'accès au club ainsi que le terrain de stationnement et même parfois le clubhouse. Les activités ont souffert et sa croissance en a pris pour son rhume.

En 2015, Bob Richardt a généreusement financé l'achat d'une section de terrain (160 acres) au nom du HCRCC et a couvert la majeure partie des coûts d'aménagement du nouvel emplacement, y compris un nouveau chemin d'accès et terrain de stationnement, une nouvelle piste, les bâtiments du club (y compris un entrepôt), un abri contre le Soleil ainsi qu'un magnifique clubhouse.

Il a aussi fait don de nouvel équipement (y compris un tracteur John Deere à pelle avant et à quatre roues motrices; une tondeuse motorisée; et un chasse-neige adaptable au tracteur). C'était là possiblement le don le plus généreux jamais inscrit aux annales d'un club de maquettes télécommandées au Canada!

Aujourd'hui, le club connaît une croissance grâce à la générosité de monsieur Richardt... et jouit d'un excellent terrain de vol!

Malheureusement, le club ne pourra organiser une grandiose cérémonie de 50e anniversaire. Si les restrictions afférentes à la pandémie de la COVID-19 peuvent s'alléger, nous espérons fêter localement, plus tard cet été.

Heureusement, l'un des fondateurs – Reg Shemrock dont il était question plus tôt – est encore parmi nous et il a l'habitude de

suite à la page 83

SASKATCHEWAN (K)



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

2021 AGM

The 2021 AGM went well. We had 8,165 votes in attendance, 190 of which were live attendance. The first nine resolutions, all proposed by the Zone J director and number 10 from zone L, were defeated.

Resolution number 11, "Term limits for zone directors", was passed: 7,606 for, 543 against. This means that a zone director can now only serve a maximum of three two-year terms, and then must step down. And wait two years, before running again.

CHANGES IN THE WORKS.

Many committees have been working hard to revamp many of the existing documents, as well as creating new ones, not only to be in full compliance with the expectations described in MAAC'S Exemption from Transport Canada, but to also make things easier, on you, the members.

Upgrades are taking place to Safety documents, pilot qualifications, and some by-laws and policy manuals. Some of those changes will be coming shortly.

'TIS THE SEASON FOR CLUB IMPROVEMENTS.

A number of clubs I see are undertaking a number of improvements this year, some minor, some major.

Starting with the Battlefords Radio Control Club, they are diligently working at field improvements, including a new building. Rumour also has it that the infamous rock pile, that has claimed the lives of a few innocent airplanes, has presumably been abducted by aliens and is no longer there.

The Moose Jaw R/C Club has a new sign in place. Great job guys!

Prince Albert Remote Control Club has now installed a new runway, made from belting. Congrats to all the guys on a job well done and should give them many years of enjoyable flying.

Last but not least, Hub City R/C Club in Saskatoon continues to plug away at their new site. This year's focus is on getting the grass in pristine shape in preparation for

replacing their Geotex runway with a new paved one, in a year or two.

Speaking of the Hub City R/C Club, I was able to spend a couple of hours out there on May 13th and had a good visit with several of the guys, a tour of their field and witnessed some flying. It is a very impressive facility and the hospitality is fantastic. I greatly enjoyed meeting several of the boys, including one gentleman, Reg Shemrock, one of the original founding members of HCRCC.

I always enjoy hearing stories from days past, especially ones around some of the people I knew when I started in the hobby, 40 years ago.

If you are a subscriber to Facebook, a number of the clubs can be found on there and are worth looking up to check out news and action and events that are taking place at the clubs.

A NEW CLUB

I am pleased to announce a new club being formed in Saskatchewan. Some gentlemen are working on getting a club up and running over in Macklin. They are currently working on getting a new field location secured and I look forward to officially introducing them when they are operating.

Finally, I see a few events are being planned this summer. Moose Jaw has a Fun Fly planned for July 17. And Swift Current also has events planned for June 19 and 20, July 31 to Aug 1 and another on Sept. 11 and 12th.

Have a safe, happy and healthy summer all

HUB CITY RADIO CONTROL CLUB CELEBRATES ITS 50TH ANNIVERSARY

Bob Matthews, George Merkel and Reg Shemrock founded the Hub City Radio Control Club (HCRCC) of Saskatoon, Saskatchewan, in 1971. The primary purpose of the new club was, and remains today, to maintain and promote the sport/hobby of radio control model aeronautics in and about the City of Saskatoon and to provide and maintain a suitable flying site.

The HCRCC's original flying site was a grass strip located near Osler, SK. In 1973, the club moved to an old abandoned paved airstrip about 15 km west of Saskatoon (originally built for wartime military aviation

training). In 1977, the club moved to a grassy field roughly 3 km south of Saskatoon on land owned by dairy farmers, the Richardt family.

During the ensuing decade or so, substantial improvements were made, including electrification of the site, a deep water well, irrigated grass turf runways, and a new clubhouse. With these improvements, the HCRCC flourished and grew to become the largest radio control club in Saskatchewan with membership numbers topping 130.

However, in 2010 -- and continuing for several years -- excessive precipitation flooded the Club's access road, parking lot and at times its clubhouse. That curtailed many of the club's major events and activities and put a huge damper on its growth and development.

In 2015, Bob Richardt, very generously funded the purchase of a new quarter-section of land (160 acres) for the HCRCC and covered the bulk of the costs to develop an amazing new flying site, including an all-weather access roadway and parking lot, a large new runway, beautiful new purpose-built club buildings (including a large maintenance and equipment storage facility), a sunshade structure, and a magnificent clubhouse.

He also donated brand new flying-site maintenance equipment (including a 4-wheel drive John Deere tractor with front end loader; a large PTO driven mower; and a tractor-mounted snow blower). This was, quite possibly, the most generous donation ever made by an individual to a Canadian radio control club!

Today, the club is once again flourishing and growing its membership thanks to Mr. Richardt's generosity, resulting in a wonderful new flying site!

2021 finds our club unable to hold as grand a celebration as a 50th anniversary would call for. With COVID-19 gathering restrictions slowly opening up, we hope to hold a local celebration later this summer.

Fortunately, founding member Reg Shamrock is still with us and spends time at our field. It is amazing to talk about the past 50 years of our club with someone who was there in the beginning. ✨

SUD EST DE L'ONTARIO (L)



Adam Maas - 91845

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

Au moment où je rédige ces lignes, nous avons finalement reçu la nouvelle voulant que nous puissions reprendre des activités à l'extérieur ici en Ontario à compter de la grande fin de semaine du congé de la Reine, ce qui signifie que la saison de vol vient de reprendre au sein de la zone L.

Avec un peu de chance et d'ici à ce que vous lisiez cette chronique, la confusion et les règlements de confinement seront derrière nous et la vie reprendra son cours.

Comme toujours, je vous recommande de suivre les consignes de votre bureau local de santé publique relativement à la distanciation physique et du nombre de personnes autorisées à des événements en plein air ou en des installations de loisirs.

L'un des sujets de prédilection, c'est celui de la façon de mener la formation de nouveaux pilotes tout en respectant la distanciation. Randall Thomas, instructeur-chef chez les Humber Valley Radio Control Flyers, a élaboré des suggestions pratiques à l'aide de la fonction de formation sans fil de Spektrum.

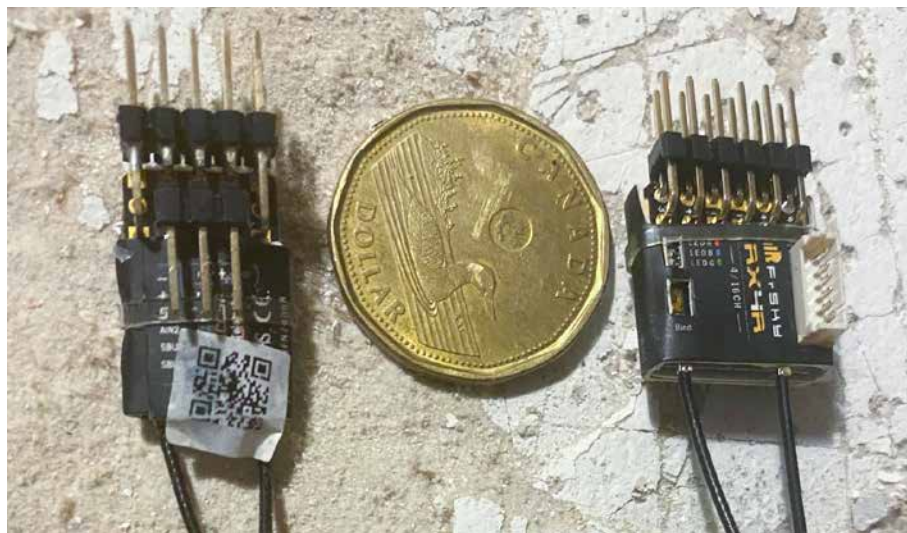
Ce que suggère Randall :

1. L'élève-pilote lance le mode appairage (binding) sur son récepteur.
2. L'instructeur appaire ensuite son émetteur à la maquette en respectant la distance des deux mètres (ou mieux).
3. L'instructeur confirme la mise en marche sur l'avion de formation.
4. L'instructeur lance le mode appairage sur son émetteur.
5. L'élève-pilote appaire son émetteur à celui de l'instructeur depuis la distance des deux mètres (ou mieux).

Une fois ces étapes complétées, l'instructeur peut alors dispenser ses conseils en se tenant à deux mètres sans souci pour de quelconques câbles de raccord.

Ce même protocole devrait bien fonctionner avec d'autres systèmes de télécommande qui sont dotés d'une fonction instruction sans fil.

Je recommande fortement l'adoption d'un tel protocole de sorte à ce que les élèves-pilotes soient en mesure d'apprendre



tout en respectant les protocoles de distanciation.

Bien qu'un avion de formation sans fil requiert que l'instructeur possède un émetteur haut de gamme, s'il/elle utilise la marque Spektrum, l'élève-pilote peut se servir des émetteurs dotés de DSM2 ou de DSMX (sauf les émetteurs RTF qui possèdent une programmation fixe pour hélicoptères).

A.G.a. 2021

L'Assemblée générale annuelle est derrière nous et je crois qu'elle a remporté beaucoup de succès grâce à une bonne participation de la part des membres. Nous n'avons pas reçu autant de votes par procuration qu'en 2020 mais j'espère en voir davantage à l'avenir. On retrouvera un compte-rendu de l'A.G.A. dans un prochain numéro de Model Aviation Canada et vous pourrez alors en lire les détails.

À l'avenir

J'espère que dans le cadre de ma prochaine chronique, je pourrai vous faire rapport « sur le terrain » et vous entretenir de ce que font les clubs. Le contenu s'est souvent arrêté sur ce que je fais et pas suffisamment sur ce qui se passe au sein de la zone dans ces chroniques. J'aimerais changer cela.

Pour l'instant, les rapports vous parviennent de mon « bureau ». J'ai été obligé de marquer une pause dans ma construction alors que les préparatifs de l'A.G.A. allaient bon train mais depuis, je me suis rendu à mon atelier et mon petit

suite à la page 83

South-east Ontario (L) *from page 37*
change that.

For now, the reports are from my modelling desk. I did have to put my building on hold while the prep for the AGM was done, but since the AGM, I've been back at the building table and have my little Der Flugel almost ready to fly. I am just waiting for the last hardware to arrive and I will hopefully maiden it by early June.

After that, I'll be working to finish the Sig Wonder that I mentioned a couple columns ago. Hoping to get that in the air in June as well and start flying glow again. I do have a couple other glow engines lying around and will need to come up with a project for them.

Now that we're flying again, I'd love to see folks post pictures from their fields and events on the Zone L Facebook page. Let me know what you are doing at your local club and I'll report it here as well. Also, if you are sanctioning an event, let me know if you want it listed on the Zone Facebook page Events calendar. I'll gladly put events up there if asked, but for now, I won't be posting every sanctioned event there (if you'd like me to do so, let me know. I'm open to posting more events on the Facebook page where we can get easy reminders).

In closing, I hope everyone is having a great flying season, now that it's allowed to get started. ✈

SOUTH-EAST ONTARIO (L)



Adam Maas - 91845

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

As I write this, we finally have news that we can restart outdoor activities here in Ontario as of the Victoria Day weekend, restarting flying season here in Zone L.

Hopefully by the time you read this column, all of the confusion around lockdown rules will be over thanks to re-opening proceeding as planned.

As always, I do recommend following your local Public Health Unit's recommendation regarding social distancing and the number of people allowed at outdoor events or outdoor recreational facilities.

One area that many will be concerned with is how to handle training while maintaining social distancing. Randall Thomas, CFI at the Humber Valley Radio Control Flyers, has some quite useful suggestions around protocols for socially distanced training using Spektrum's

Wireless Trainer feature.

What Randall suggests the protocol be is the following:

1. The student initiates bind mode on his/her aircraft receiver.
2. The instructor binds his/her radio to the aircraft from the recommended two-metre+ binding distance.
3. The instructor then confirms function of the trainer aircraft.
4. The instructor initiates wireless trainer bind mode on his/her radio.
5. The student binds his/her radio to the instructor's radio from the recommended two-metre + binding distance.

Once completed, the instructor can then instruct from two metres away with no worries about trainer cables.

The same protocol should work fine with other systems that support wireless trainer function.

I strongly recommend using this or similar protocols so we can get students up and flying while still being able to follow all social distancing protocols.

While wireless trainer does require the instructor to have a higher-end radio, if using the common Spektrum radios, the student radio can be any DSM2 or DSMX radio (except those few RTF transmitters with fixed heli programming).

2021 AGM

The 2021 AGM is now behind us and I believe it was quite successful, with strong participation from members. We didn't see as many proxies filed as we did for the 2020 AGM, but I do hope we will see more voting participation at future AGMs. There will be an AGM report in an upcoming issue of Model Aviation Canada that will get into more detail.

LOOKING AHEAD

I hope that in my next column, I'll be able to report from the field, and talk about what the clubs are doing. There's been far too much about what I'm doing and not enough about what's happening in the zone in these columns and I'd really like to

continued on page 36

ACTUALLY...

WE ARE INTERESTED



The author, with some of his collection; HH Carbon Cub S2, Dynam Hellcat, E-Flite Hawker Sea Fury, VQ Dauntless, and a 1963 Ford Falcon Futura.

By Dave Hord - 97938

“They aren’t going to be interested in our hobby,” it usually starts, “they only want instant gratification.”

I’ll bet you’ve heard this one before, perhaps at the flying field or a club meeting. It’s one of the reasons given for why our Hobby won’t grow with millennials. The time it takes to learn to fly, the argument suggests, simply can’t compete with video games and cell phones.

I’m technically a year older than a millennial, but I have to admit I share a number of their tendencies. Despite flying for five years (before taking a break for four) this is my first time as a MAAC member, and my first time joining a local club.

As I meet members, they always comment on how young I am, and how it’s so rare to have people my age join... because people my age need instant gratification.

I suppose, in some ways it’s true. I’m rarely without my cell phone, and I’ve posted on social media at least once a day for as long as I can remember. But I don’t think our need for instant gratification is the problem, it’s simply that our generation learns differently...and the hobby needs to catch up.

CLASSIC CARS

I’m a classic car enthusiast, another apparently ‘rare’ interest for the younger generations. We’re supposed to eschew driving for things like uber and rideshares. The funny part is, there is a fast growing younger group of the hobby buying old cars so we can experience driving in it’s most visceral and purist form.

When the car needs to be repaired, we could call an older experienced club member to come over and show us how to do the

job. But we’d much rather learn ourselves, and teach ourselves how to do it. The older club member, if they came and helped, would have our car on the road in one evening. But we’d rather spend four or five evenings, watching YouTube videos, reading period correct repair manuals, and trying to figure it out for ourselves.

In my early twenties, with my first classic car, I couldn’t even adjust the carburetor. Today? I’m building 2-3 high-performance engines a year with three to four times the horsepower of stock.

DIFFERENT WAYS OF LEARNING

I’ve coached a large number of millennials in cycling. From 2006 to 2014 I was a professional mountain bike coach, and served for



Dynam Hellcat on landing approach.

Photo by Jim Harris



A nice collection of air-cooled Volkswagens; a 1958, 1968, and 1971 Beetle...each modified by the author to his tastes.

four years as B.C.'s Provincial Downhill Team Head Coach. As part of my training, I've studied different learning styles, teaching techniques, and how to adjust my coaching depending on my athlete's learning style.

Boomers, Baby Boomers, and the leading years of Gen-X do really well with an authoritative learning environment. They do well with order, and learn well with sequential steps. They learn A first, then move onto B, and once that step is learned in it's entirety, they move onto C. We might say they should learn stable flight circuits, then figure eights, and wait for aerobatics once circuits and figure eights are second nature.

The later half of Gen-X, and Millenials, however, learn on a more 'experiential' style. They were raised in a less authoritative environment, where flexibility and the experience are valued as much as the final result.

These younger generations don't want to be held to just learning step A, they want to experience it all, and don't understand why they should have to wait. Why not try a loop while working on basic circuits? An overcooked figure eight might result in a half roll...why not continue the roll and see what happens? The opportunity to try something new, and perhaps chance on success, is part of their fun of learning.

QUESTIONING THE RULES

Rules, as far as Gen-X and Millenials are concerned, should be questioned. They've been taught to question and evaluate the traditional rules of society, to confirm for themselves that the rules agree with their experience. Often perceived as a disrespect for rules, its actually a key component of their learning style. They're seeking out the experience, and a list of rules is a barrier.

Show a millennial a dangerous power tool, talk all about the safety equipment they must use, and the rules they must follow, and they're likely to walk away seeking out their phone or other device. Show them instead, the things they can build, how the tool works though the material, and point out the safety gear and safety rules along the way...and they're likely to try it.



Hellcat repairs in the author's shop as his '58 Beetle and '74 Bricklin SV-1 look on.

THE PATH TO SOLOING

The club I've joined has a pretty clear path for how to learn to fly, and earn your 'club wings' which give you the right to fly the aircraft of your choice at the field. It's built on what I would call a 'traditional' training model in our hobby, and one most clubs will be familiar with.

A new member expresses an interest, they get paired with an instructor, and they work with the instructor until they can pass the club 'wings' test. Take offs, circuits, touch and goes, figure eights and landing are some of the eight-point list.

Contrast that, however, with new product marketing. Marketing for the latest

generation of beginner planes suggests one can open the box, charge the battery and with a multitude of electronic aids be flying successfully in mere minutes. Part of the reason drone participation was a tidal wave, was because DJI 's electronic aids meant anyone could be flying successfully moments after unpacking the box.

In my case, having been a professional coach in another sport, I am fully aware that if I work with one of our club instructors, I could pass my wings test in a 1/3rd of the time it will take me on my own. But I want the experience of learning it myself. I want the challenge of working it out on my own.

Until I pass my wings test, I am only allowed to fly park-flyer aircraft at our large sport field...but I don't want someone to do



Model airplane repairs in the foreground, Porsche 911 transmission rebuild in the background.

it for me, I want to do it myself. It is, perhaps, my most 'millennial trait'.

WE EVEN WANT TO BUILD

Millenials are even balking at the foam trainers. Instead, Flite Test, and their series of build-your-own airplanes, and even 3D printed planes are popular choices for the Millennial crowd. They want to build their planes themselves, even the ready-to-go foam trainers with all the electronic assists aren't challenging enough for a surprising number of them.

There are daily posts by new entrants to the hobby on Reddit, Imgur, and other social media platforms asking about building their first plane. The interest is there... we, as active modellers just aren't capturing it through our traditional practices.

RE-ENVISION THE TEACHING

As a hobby, we need to recognize that our path for learning how to fly doesn't work for Millenials. For them, we need to establish a safe learning environment where they can explore and develop their skills, encouraging questions, and provide a means for constantly challenging them to develop their skills.

Perhaps, once they've passed the basic MSD-25, new pilots are allowed to fly at the field solo as long as no other aircraft are in the air. Allow new pilots to choose from an instructor-led wings program, or a self-learn set of skills and challenges which can be 'checked off' in any order. Connect new pilots with an

instructor so they have someone to approach for questions and help, but allow them the freedom to self-learn and self explore.

While this may be a radical shift in the traditional way of training, we need to embrace the learning style of millennials if we want them to show interest.

If we want to attract them to the hobby, we need to focus on the

experience and remove barriers to participation. Websites should highlight the joy of flying, the thrill of flying, the challenge of flying. Field rules, and club rules can be posted at the field and presented at a new member field orientation.

Where posted rules may show order and organization to older generations, it's a barrier and deterrent to the younger generation. Attract younger members by showing and speaking to how much fun the hobby is, and how much of a community your club is. Perhaps interested parties between the ages of 20 and 40 should be allowed to fly at the club field for 90 days before buying a club membership.

Rather than looking at the need for instant gratification as a problem, we should see it as an opportunity. Redevelop our training programs and club policies to create challenges, rewards, and community.

The interest in flight by the younger generations is found on social media platforms and the marketing and products for learning are being pushed to their generation.

If we provide the correct environment we can more effectively attract the participation of younger people. ✈️



A relatively new club member, Dave prepares to fly at the PDQ Flyers site on Vancouver Island. .

Photo by Jim Harris

POSTAL CONTESTS

By Richard Lyle Barlow
ffclrc@gmail.com

Back in 1928, the Model Aircraft League of Canada was founded. From the beginning, model flying tended to be competitive, with a Nationals being held as early as 1930. On June 27th, 1948, coinciding with the T. Eaton Contest held in Toronto, a meeting was held in Toronto in order to found a fully organized national association. Thirteen "Founding Fathers", were selected and The Model Aeronautics Association of Canada was born.

We were immediately affiliated to the Royal Canadian Flying Clubs Association. An organizational meeting was held on November 13th & 14th, a constitution was drafted and adopted. Lavalle Walters was elected as the first president and we progressed from there.

One of the prime objectives of all of this was the fostering of competition, locally, regionally, nationally, and internationally. Modelers in those days built all of their own models and competed with them. The "Builder of the Model" rule was steadfastly adhered to.

In a country as large as Canada, the costs of travel, and any form of long distance communication, were high. Despite this, competition was king. One way to ensure this would happen was the use of postal contests. People mailed in their flight scores and were generally meticulously honest in doing so.

Sadly, recent years have seen a huge reduction in competitive flying, and Covid 19 has had a devastating effect on all communal model flying. Flying alone, and to no specific purpose, has its limitations.

Jim Moseley, a name synonymous with competitive free flight has proposed that we try postal contests again. This could well snap us out of the doldrums.

Here are the details, as provided by Jim:

FREE FLIGHT POSTAL CONTEST

The event will be held from July 1st to February 28th inclusive. A good friend well versed in global climatology did some extensive research on options presenting balanced timing of weather conditions for both hemispheres and this period appears to be potentially promising.

EVENTS

1. P30. Any P30 conforming to AMA rules . ie. 40g minimum air frame weight, 10g maximum motor weight, no dimension exceeding 30 inches, unchanged commercially available plastic propeller 23 – 25cm in diameter. Three flights to 120 seconds maximum; flyoffs

150 seconds max until target is not achieved. Flights not necessarily all made on same day. Multiple models may be separately entered/ flown in the event.

2. Senator. Replicas of the KeilKraft 'Senator'. Three flights to 120 seconds maximum; flyoffs 150 seconds max until target is not achieved. Flights not necessarily all made on same day. Multiple models may be separately entered/flown in the event.

3. Classic 1/2A. Participation limited to 'locked down' models with no moving surfaces other than for d/t operation and powered with cross-flow engines; schnuerle ported units are not eligible.

Three flights to 120 seconds maximum; flyoffs 150 seconds max until target is not achieved. Engine run 7 seconds for first three flights, 5 seconds for flyoff flights thereafter. Flights not necessarily all made on same day. Multiple models may be separately entered/ flown in the event.

Please forward details of a completed entry as soon as possible, at latest by email or post by March 14th 2022, together with any anecdotes or photos which I will endeavour to include in a closing report.

Requirements are: Entrant name. Country. Email address. Class. Model name, if from kit or plan. Full score(s)

Jim Moseley jjmoseley@look.ca
50 Exeter Road, Apt. 1153,
Ajax, Ontario, L1S2K1, Canada

The January/February issue of this magazine has an article on the building of P30 rubber models with photos of two suggested designs.

Both Jim Moseley and I have numerous plans for Senators, 1/2a power models and P30s. Lots of time remains to build any or all of these. Contact me if you need help. ffclrc@gmail.com.

While on the subject of postal events, likely the best known one in the world is MIMLOCT – the Charles Hampson Grant - Memorial International Mass Launch of Cloud Tramps. To be held on Saturday August 7th all over the globe. This is not a contest. It is simply a count of how many Cloud Tramps were airborne that day.

Full details at: <https://www.endlesslift.com/the-26th-charles-hampson-grant-memorial-international-mass-launch-of-cloud-tramps-2021/>.

The article I did on building and flying Cloud Tramps that was published here in Model Aviation Canada in the November/ December generated tremendous interest and led to the article by Darcy Whyte in the March/April issue of a CNC version. This model is, at most a two evening build for anyone, and the flight performance is well worth the effort. ✈



1/2A Dixielander in flight.



1/2A Senator on the climb.

GeeBee-aholic

By Tom Gottlieb





The 2004 versions of Tom Gottlieb and his GeeBee

By Tom Gottlieb - tgott@sympatico.ca

My name is Tom Gottlieb and I am a GeeBee-aholic.

There are probably many of you out there who feel the same way about this historic ill-fated plane, but you are just too embarrassed to admit it. Well, I can't help myself. I'm hopelessly addicted to this stubby little red and white airplane. If I have learned anything in 30 years of modeling, I know that you should never judge or try to understand another man's passion for something. If you are similarly obsessed with the Gee Bee, I hope this article helps bring you out of the closet.

The Gee Bee is a great example of innovation from the Golden Age of Aviation. In the early 1930s, the Granville brothers of Springfield, Massachusetts teamed up with aeronautical engineer Pete Miller to build what was essentially the smallest airframe you could wrap around the biggest radial engine of the day. Miller reasoned that the shape created by a falling raindrop was nature's way of telling him how to best reduce drag.

The result was the beautiful teardrop fuselage of the Gee Bee R1 and R2 racers. In 1932, the R1 piloted by Jimmy Doolittle, set a new world air speed record of 296 mph and won the Thompson Trophy pylon race in Cleveland, Ohio. And the R2 with Lee Gehlbach at the controls, finished 4th at the Bendix cross country National Air Races.

Notwithstanding their success at racing, the sad fate of these airplanes is well documented and for decades they were thought to

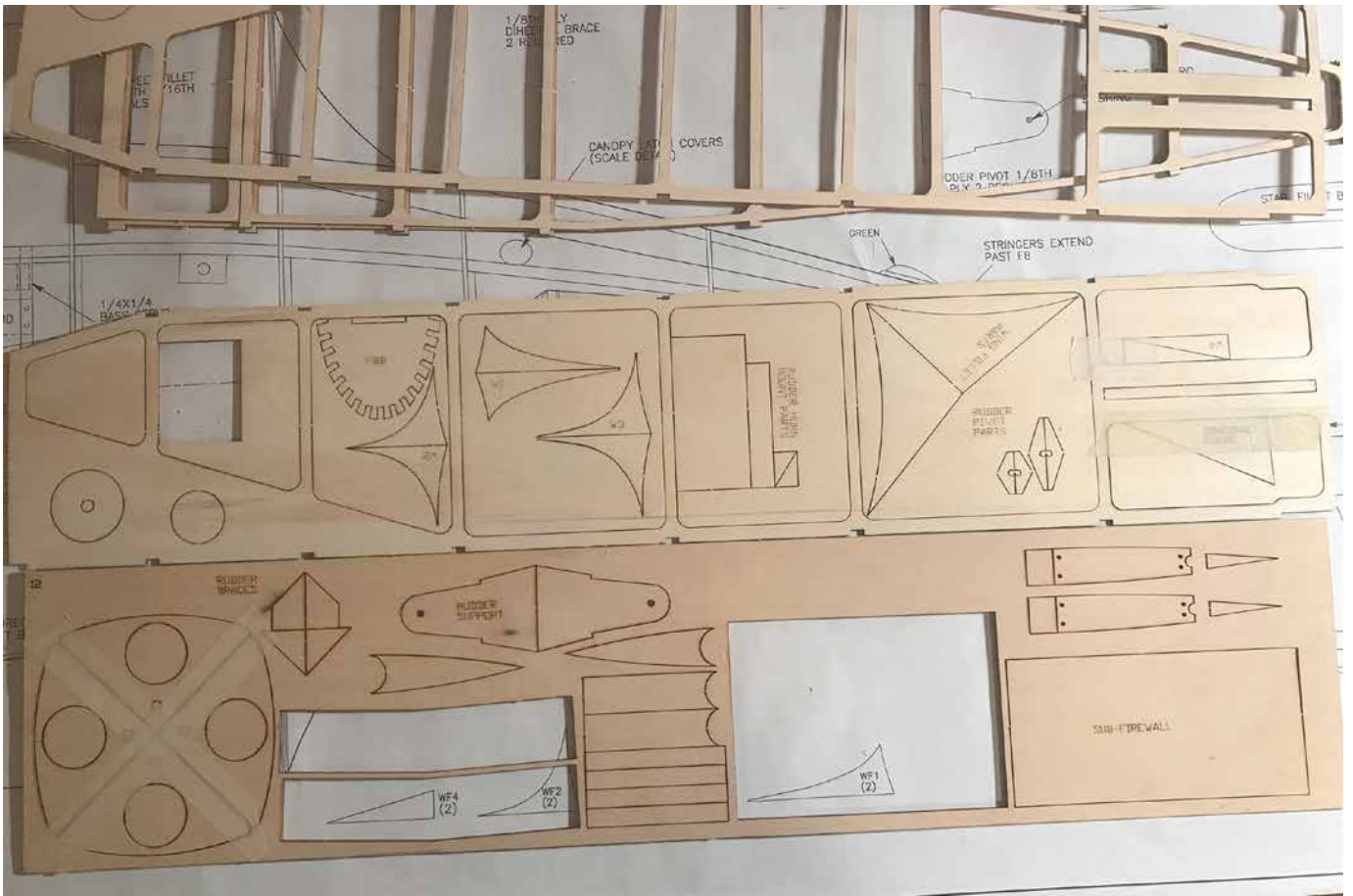
be too unstable to fly safely. Then in 1990 a daring test pilot named Delmar Benjamin and a skilled aircraft builder, Steve Wolfe, built an exact flying Gee Bee R2 replica and proved that a well built Gee Bee with a good pilot was indeed a very flyable airplane.

The RC world has made various attempts at modelling this historic airplane with spotty success. Gee Bees typically need to be flown fast and are difficult to land. They tend to flip over on landing. You don't see too many Bees at RC flying fields today because - like the historic airplane - they just don't last that long!

But then I came upon a little known Canadian model builder named Adrian Page from Nova Scotia who designed and laser cut this R2 kit in both 20% (60") and 25% (75") sizes. This kit is uniquely different from all other Gee Bee kits and ARFs as it is incredibly light, enjoying very low wing loading of 25 - 30 oz./sq.ft. A light Bee is easy to fly. A heavy one - well, flies like the full scale airplane - not fun!

I built my first 60" Adrian Page Gee Bee R2 in 2004 and flew it successfully for five years until a radio failure did it in. Unfortunately, the kit has long been discontinued. I have tried other Bees since 2004 without the same success until January 2019 when I came upon a "new in box" Adrian Page kit for sale online and scooped it up. You can't buy one anymore but Adrian's web site www.adrianpage.com is still up.

I won't lie. Building an airplane like this is a challenge. There are no straight surfaces - everything is round! You need to be a carpenter, electrician, mechanic, plumber, painter, decorator and



overall artist, but the result is an incredible sense of satisfaction.

I can't tell you how many times I got stuck during this build. I would study the plans, read the instructions a dozen times over and lie in bed at night trying to picture in my head how to complete a certain step. Sometimes I would just have to put it away for a week or so until a solution would become clear. Patience and problem solving skills are the keys to completing a project like this.

Based on my experience with the 2004 build, I moved the landing gear blocks forward one full inch. This largely eliminates tip-overs. I also modified the wheel pants so that they are hard fastened to two wood blocks attached to each strut, rather than to the base of the wing as shown in the plans. This innovation took me forever to figure out and required 32 bolts and screws to hold the two struts, wheels and pants in place. But, the result is very solid and allows the pants to move with the struts, avoiding damage (and tipovers) if they flex on landing.

I still need to nail a pretty good landing, but at least with these modifications I have a fighting chance of ending up on the mains nine times out of ten! In the Gee Bee world, you take that as a win!

Besides building the wheel pants, fitting the cowl was probably the most challenging step. Since the engine is completely hidden, I used an onboard glow circuit with its own NiMH battery to start the .95 OS 4-stroke. It also required carefully placed access holes drilled in the dummy radial engine and cowl to reach the cowl mounting bolts and needle valve. I used dozens of paper and cardboard templates traced over the plans to complete the finished airplane. I had saved all the templates from my 2004 build which probably saved me about 50 hours of build time. A smart builder never throws anything out!

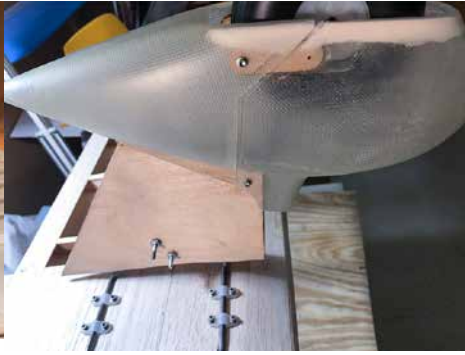
I started it in April, 2020 and finished almost exactly a year later. All in all, I think I have about 240 hours in this project but it was worth every minute. ✈️

Here are some specs for this airplane:

Span: 60"	Engine: OS FS-95V 4-Stroke
Length: 37"	Prop: 15 X 6
Weight: 8.2 lbs	Radio: FrSky
Loading: 30 oz./sq. foot	Batteries: 2 x 6v NiMH (Rx & glow)

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.







THE LIGHTER SIDE



Jonathan Vogt poses in front of the camera in his two-car workshop.

By Keith Morison 24909L
Editor@ModelAviation.ca

One of the most rewarding parts of our hobby can be sharing our knowledge, experience, and passion for model airplanes with others. For most of us, that's done at club meetings (when they can happen), and at the flying field.

For Jonathan Vogt, his YouTube channel, The Lighter Side of RC, has become an exciting and rewarding way to share his passion for the hobby, and for him to exercise his creative mind.

"For me it's all about helping people advance in the hobby as well as bringing new people to the hobby too."

With a day-job managing a construction company, Vogt makes time to film and edit content for his channel, figuring he puts between 15 and 20 hours a week into the videos.

I get a lot of joy out of creating stuff," he said. "I've been wanting to start a YouTube channel for a long time, but the biggest struggle with it is the amount of content."

To keep the audience interested, a YouTube creator needs to upload at least one video a week. Vogt knew that content would have to come easily, so he decided to turn the focus of his channel to his other hobby.

"Why don't I film my builds and the repairs and all the stuff I do anyways and see if there is any interest? I'm doing the builds anyways, so the content is already there."

It isn't that simple. We all can go into the workshop and build, but when you add in cameras, microphones, and making sure you have enough footage to tell a story things just take longer.



Vogt edits his content on his trusty Mac computer using the simple iMovie app.

"Videoing during the building process easily doubles the amount of time it takes," Vogt estimates.

With a goal of two videos a week, deadlines have the potential of being more than a bit stressful. He tries to stay ahead of the game, with two weeks worth of videos uploaded in advance to relieve the pressure of immediate deadlines. Being active in the hobby means he also has no shortage of material for his videos.

"I have a list of suggestions from viewers, but I have a lot of stuff already on the go. I have plane builds lined up until early next year."



Jonathan Vogt tweaks a helicopter as a massive F-15 waits for its next step in the build.

WHO'S WATCHING?

The Lighter Side of RC has about 8,800 subscribers, but has seen a couple of the videos go viral, with as many as 137,000 views. Attracting viewers isn't easy, but there are formulas for success.

"Your content has to be consistent and it's got to be on the same topic or it confuses YouTube and the viewers," Vogt says adding that word of mouth is important for growing views and subscribers.

"When I release a video I'll post it to the groups that I'm involved in." Following these steps, subscribers tend to grow organically, but some videos can run-away and build views, but there is a randomness to it. Vogt sees that most of the videos with high viewership get the views from YouTube suggesting the video.

As with any time you put yourself in the public eye, having a YouTube channel has its ups and downs.

"As soon as you get over 1,000 subscribers you'll start to get a lot of spam email. I get hundreds of emails a day, most of them junk."

Of course with honest content, that includes the odd mistake, creators have to have a thick skin and learn to not take things too seriously. "I show all the bad stuff. If I screw up in a build I tell people because it is all about learning. You're in the public eye and you're going to have the negative people," says Vogt. "I just let it roll off and not bother me."

Vogt has found a lot of rewards in creating the channel. From inspiring modellers and sharing information, he's also managed to create content that attracts a wider audience. "There was one guy who commented on the video today," noted Vogt, "that he'd never thought about building an RC plane but that he watches every single one of my videos."

"The dream if most people is to find something you love to do and to be paid to do it," he concluded. "This has really allowed me to start making some money doing something I absolutely love." ✈️

Top 5 Tips for YouTubers

Taking a look at what he has seen work for his channel and others, here are Jonathan Vogt's top five tips for YouTubers.

1 - Just start

Don't wait till things are perfect, getting started is the most important thing.

2 - Consistency

You have to do one video a week, on the same subject, as an absolute minimum if you want the channel to go anywhere.

3 - Don't do it for the money.

Don't have the desire to be monetized, be motivated by creating and sharing and everything will come together.

4 - Reinvest in your content

If you finally make \$100, buy a microphone, an SD card, or something that makes your videos easier or better.

5 - Constantly Improve

Review your content over and over again and don't be afraid to make changes that improve the content. Vogt will review his 'final' edits several times after uploading them, just to make sure they view well and get the message across.

Making Money on YouTube

By Keith Morison - 24909L
Editor@ModelAviation.ca

Making a living through YouTube is a lot harder today than it once was. There are a bunch of 'minimum thresholds' you have to meet before you can start really building your 'brand' and being able to generate revenue off your content.

To help you be recognized, you'll want to use a custom channel name that is more recognizable and memorable. To be able to do this you'll need a minimum of 100 subscribers and have had the channel in place for at least 30 days.

To be able to share in ad revenue, you'll need to join the YouTube Partner Program, which requires a minimum of 1,000 subscribers and 4,000 watch hours over the past year. You also have to follow the policies and standards for channels being monetized, which include their general community guidelines and some specific monetization guidelines.

The details are all available on the YouTube site, with great examples and tutorials. At a quick glance, there is nothing unexpected in these guidelines, particularly for the sort of content we'd be sharing as modellers. Good, clean, common sense content just might be fun to create and could help pay the hobby bills. ✈

MAAC YouTubers

We recently asked for MAAC members with Youtube presence to share their channels with us. I am sure we have more members active in the video sharing world, so consider this a partial list of what is out there. Please note that none of the content below is approved by MAAC, and since we haven't watched every single video, some of them might show behaviour that doesn't conform to the current safety rules or guidelines.

With that in mind, check out the content below and consider liking and subscribing to the channels, as that will both inspire the creators as well as help them get more exposure.

Member	Subscribers	Content	Address
Eric William	59,200	Electronics	http://youtube.com/mkmeorg
Jonathan Vogt	8,450	RC	https://www.youtube.com/c/TheLighterSideOfUs/videos
Rocky Pinoy	2040	Mix	https://bit.ly/3A9qUvN
Emmanue Katsiapis	1540	RC Planes and cars	https://www.youtube.com/user/katpis
Richard Gardner	526	Multi-Rotor	https://bit.ly/3yoHllL
Gavin Angman	465	RC and General	https://www.youtube.com/user/Blueberry954/videos
Owen Roes	367	RC	https://bit.ly/35V4noB
Mike Berends	299	RC Glider	https://bit.ly/3juhp46
Matt McGuire	234	Arnprior RC Club	https://www.youtube.com/user/arnpriorrclub
Jason Uberig	203	RC	https://www.youtube.com/c/JasonUberig
Martin Degrand	201	RC	https://www.youtube.com/user/justlostagain/videos
Bruce Perry	149	Control Line	https://bit.ly/3qAeTLw
Randy Smith	115	RC Pylon	https://www.youtube.com/user/cx9drvr/videos
Craig Limber	106	Free Flight	https://www.youtube.com/user/iamanon4u/videos
Rod Cunha	51	general	https://youtube.com/channel/UCOQoficgdYfgjc7l9CYdNpA
Frank Klenk	33	Model Engines	https://bit.ly/2UcOO8Q
Blair McKenzie	27	General	https://bit.ly/3hhONsc
Scott Johnston	27	RC	https://www.youtube.com/user/Rocketboy1030/videos
Lawrence Baraniuk	22	RC	https://www.youtube.com/user/canadianstarman/videos
Peter Hébert	17	RC Cars	https://bit.ly/35XG4pT
Warren Simpson	16	Aerial Video	https://bit.ly/3A7v872
Andrew Keegan	15	Aerial Video	https://bit.ly/2SxNFbD
Gary Lessard	15	RC	https://www.youtube.com/user/Proteus206/videos
Allan Abell	12	RC	https://bit.ly/3gYDoAf
John Dueck	12	RC	https://www.youtube.com/user/TheTheduce/videos
Ulf Bergquist	11	RC	https://bit.ly/3hcwcxK
Martyn Warren	7	Edenvale Flyers	https://bit.ly/3qvt8kB
Joe Dennis	6	RC	https://bit.ly/3y49qz8
Michel Van Ryswyk	4	RC (new channel)	https://bit.ly/3jjmL2g
Richard Dawes	3	Aerial Video	https://bit.ly/2Sws3ML
Paul Gibeault	2	Control Line	https://bit.ly/3qyFOR6

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

For this month's article, I would like to cover a bit of the history of the development of Spread Spectrum radios and their use and development for radio-controlled modelling.

In 2005, I first heard the term Spread Spectrum. It was that year that MAAC and the USA's modeling organization, the AMA, and the respective government agencies, approved the use of the 2.4 GHz band for the use of Spread Spectrum modulation for radio-controlled modelling.

Shortly afterwards, I obtained the

first Spektrum transmitter called a DX6. It was intended for the use of only Park Flyer models. In Kamloops, I flew my Park Flyer models in a local MAAC-designated park. Unfortunately, the flying area was remarkably close to an area in Kamloops where all kinds of radio equipment was located.

Quite often, I would lose control of my airplane and the plane would go into fail-safe mode. It was not until I got the full-range Spektrum DX6i, that my loss of flight control disappeared in this park area.

I believe the higher RF signal would override any stray harmonics or high-power signals from the local radio towers. At this time, Spektrum had also upgraded their signalling from straight DSM to DSM2. DSM

was a single-channel modulation scheme and DSM2 was a two-channel system of modulation.

Over the years, I upgraded to a Spektrum DX7 and then around 2010, to a Spektrum DX8. The DX8 offered an improved modulation of frequency hopping algorithms called DSMX. Following the DX8, I purchased a Spektrum DX9. A Spektrum DX9 with 9 channels gave me the option of independent adjustments to every servo on all channels with my Hangar 9 Twin Otter.

Right now, Spektrum is eliminating certain lines of their transmitters in favor of the IX and NX lines of transmitters. ✈

SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Pour la chronique de ce mois-ci, je vais couvrir une portion de l'histoire du développement des émetteurs à étalement de spectre (Spread Spectrum) ainsi que leur utilisation en aéromodélisme.

C'est en 2005 que j'ai entendu la terminologie « Spread Spectrum » pour la première fois. C'est en cette année-là que le MAAC et son vis-à-vis américain, l'AMA, ainsi que les agences gouvernementales de nos deux pays ont approuvé l'utilisation de la bande de 2.4 GHz aux fins de l'aéromodélisme par voie télécommandée.

Peu après, je me suis procuré mon tout premier émetteur du genre, le DX6. Celui-

ci était destiné aux petites maquettes de type Park Flyer. À Kamloops (Colombie-Britannique), je faisais voler mes petites maquettes dans un parc que le MAAC avait désigné à cet effet. Malheureusement, cette aire de vol était située très près d'un lieu où se trouvaient plusieurs pièces d'équipement radio.

Il arrivait souvent que je perde le contrôle de ma maquette du moment et celle-ci passait un mode antidéfaillance (fail-safe). Il a fallu que je me munisse de l'émetteur Spektrum DX6i (de portée normale, « full range ») pour que je n'aie plus ce genre de problème aux environs du parc en question.

Je crois que le signal de réception (RF) plus élevé réussissait à supplanter les harmoniques ou signaux de plus grande puissance des tours locales de radio. À ce

moment-là, Spektrum avait amélioré sa technologie en passant des unités DSM à DSM2. Le DSM était un système de modulation à voie unique tandis que le DSM2 en possédait deux.

Au fil des années, j'ai fait l'acquisition d'un émetteur Spektrum DX7 et vers 2010, d'un Spektrum DX8. Le DX8 offrait une meilleure modulation des algorithmes de saut de fréquence qui s'appelaient DSMX. Après le DX8, j'ai acheté un Spektrum DX9. Cet émetteur, muni de neuf voies, m'a donné l'option d'ajuster indépendamment chaque servo sur toutes les voies disponibles, ce dont je me suis servi sur mon Twin Otter (un produit de Hangar 9).

À l'heure actuelle, Spektrum est en train d'éliminer certaines gammes d'émetteur afin de se concentrer sur les nouveaux produits IX et NX. ✈



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>





With the driveplate removed, there is yet more evidence of dirt and corrosion. This is all cleaned up and re-oiled prior to re-assembly. / Une fois que j'ai retiré la plaque d'entraînement, j'ai constaté la présence de saletés et de corrosion. J'ai tout nettoyé et huilé avant d'assembler le tout.

Paul Gibeault
Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

8478L CD

DES NOUVELLES DE LA FAI

Le championnat qui a été décerné à la Pologne en 2022 sera considéré comme étant un NOUVEL événement qui aura lieu sans besoin de recourir à des soumissions, puisque l'événement précédent ne s'est pas déroulé, par force majeure.

Le règlement C.5.3.c s'appliquera en référence avec les champions mondiaux précédents.

Règlement C.5.1 : Un concurrent est considéré cadet (junior) jusqu'à l'année durant laquelle il fête ses 21 ans.

La commission médicale de la FAI – La CIMP a publié un document (FAI Guidance Protocol for COVID-19 events) qui s'appliquera, en temps et lieu.

Un examen des événements de catégorie 2 sera entrepris en juin grâce à une décision de Coupe mondiale/internationale, que prendront tant le CIAM que les organisateurs.

CHAMPIONNAT MONDIAL F2 EN 2022

Cette nouvelle nous parvient tout juste de l'organisateur du Championnat mondial de Pologne : nous avons l'intention de

disputer le Championnat mondial F2 de la FAI en 2022 entre les 8 et 13 août. Le bureau de la CIAM confirmera les dates.

Nous avons l'intention de débiter avec la Coupe mondiale de F2 (FAI) à Varsovie, du 8 mai au 8 juillet 2022.

Toutes les inscriptions en prévision de la Coupe mondiale de F2 en 2021 (au même endroit) ont été annulées. En janvier 2022, nous rétablirons les inscriptions pour cette coupe.

Signé Marek Dominiak, directeur de concours

ÉQUIPE CANADIENNE DE F2D (COMBAT)

Compte tenu du report du Championnat mondial cité plus haut, je devrai décider de ce qu'il convient de faire relativement à notre équipe actuelle de F2D (combat), vers le début du mois de juin. À l'heure actuelle, il semble que les membres demeureront en place. Parmi plusieurs raisons, on doit reconnaître que la plupart des terrains de vol sont fermés en raison des restrictions de la COVID-19. Disputer des épreuves de qualification d'équipe cette année, voilà qui serait très difficile.

Si quelqu'un veut tenter sa chance au sein de l'équipe F2D de combat, je vous demanderais de me faire signe le plus tôt possible.

D'AUTRES MOTEURS SALES - O.S. MAX 40

Des modélistes m'envoient encore des moteurs afin que je les modifie ou répare. J'avoue préférer de beaucoup assembler des moteurs que de construire des maquettes! Le premier cas était un O.S. .40 qui avait possiblement « avalé » une saleté. Son propriétaire n'avait pas réussi à retirer la plaque d'entraînement (driveplate) du moteur afin de retirer le vilebrequin, si bien qu'il l'a envoyé à l'atelier « Power by Paul » à des fins d'inspection.

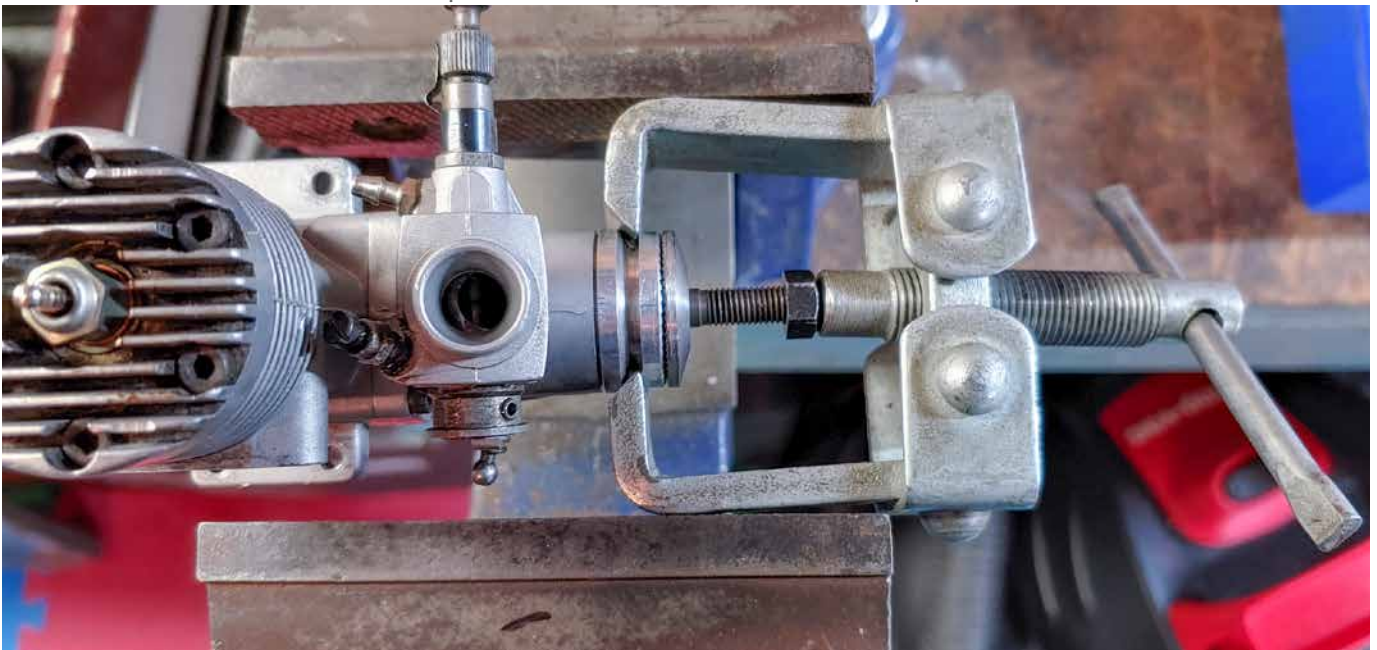
Les plaques d'entraînement des moteurs O.S. sont idéalement retirées à l'aide d'un outil spécialisé d'O.S. À défaut d'en avoir un sous la main, vous pouvez essayer l'outil qui sert à retirer une borne de batterie. J'ai aminci les « bras » à l'aide d'une meule de sorte à ce qu'ils conviennent à cette utilisation.

Une fois que j'ai retiré ladite plaque, j'ai ensuite retiré l'assemblage avant du vilebrequin afin de pouvoir inspecter le moteur au complet. C'était intéressant de noter qu'une petite quantité de débris s'était rendue jusqu'au fond de la plaque arrière (backplate)! Le propriétaire avait vu juste. J'ai aussi remarqué des points noirs de saleté sur le vilebrequin.

Curieusement, ces points noirs n'étaient

suite à la page 54

CONTROL LINE



My modified battery post terminal puller about to remove an O.S. driveplate. Note: The optional vice jaws prevent the puller arms from popping out of place if the removal becomes difficult. Any scratches induced are dressed out on the lathe afterwards. / Mon appareil de désincarcération de bornes de batterie. Je m'apprête à retirer la plaque d'entraînement sur le moteur O.S. Remarque : Les « mâchoires » optionnelles empêchent les « bras » de sortir de leur axe si le retrait s'avère difficile. Si des égratignures résultent de l'opération, on peut les enlever sur le tour par la suite.

Paul Gibeault

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

8478L CD

NEWS FROM THE FAI

The Championships awarded to Poland in 2022 will be considered as a NEW event which is going to happen without the need to bid for this since the previously allocated event did not happen for Force majeure reasons.

C.5.3.c ruling will apply reference previous World Champions.

C.5.1 A competitor is considered to be a junior up to and including the calendar year in which he attains the age of 21.

FAI Medical Commission--CIMP has a published dedicated document (FAI Guidance Protocol for COVID-19 events) which would apply at the time.

A review of the Class 2 events will take place in June with a World Cup/ International decision to be taken by both CIAM and the organizers."

2022 F2 WORLDS

This just in from the Polish world championships organizer: We plan to run

2022 FAI F2 World Championships from August 8, 2022 to August 13, 2022. This date needs to be confirmed by the CIAM Bureau.

We plan to start with 2022 FAI F2 WARSAW World Cup from May 8, 2022 to July 8, 2022.

All registrations for 2021 F2 WARSAW World Cup have been cancelled. In January 2022, we will start with a new registration for this world cup.

Contest Director Marek DOMINIAK.

CANADIAN F2D COMBAT TEAM

In light of the above World Champs postponement, I will be making the decision as to what to do regarding our current F2D combat team at the beginning of June. Currently, it appears that the current incumbents will remain as the team. Among other reasons, most flying fields are closed due to current COVID-19 restrictions, so even running a 2021 F2D team trials would be most difficult to arrange.

If there is anybody else interested in trying out for the Canadian F2D combat team, I ask that you register your interest with me ASAP.

MORE DIRTY MOTORS -- O.S. MAX 40

People still send me engines to either modify or repair. I admit I rather like building engines over building models! First was an O.S. 40 with suspected dirt ingress. The owner could not remove the engine's driveplate to commence crankshaft removal so it was sent to the "Power by Paul" model



Note how the FOD (Foreign Object Debris) has travelled all the way to the backplate. / Remarquez à quel point les saletés se sont logées jusque sur la plaque arrière.



Clean as a whistle after an overnight soaking in rust remover and a toothbrush. / Le moteur est tout propre après l'avoir fait tremper dans la solution antirouille et avoir frotté à la brosse à dents.

pas de la saleté mais une quelconque forme de corrosion sur la surface de métal. Malgré une séance de polissage au papier poncé (sablé) fin et à l'huile sur le tour (lathe), je n'ai pas réussi à l'éliminer. Puisque j'en ai déduit que cela ne causerait pas de problème, j'ai huilé et réinstallé le vilebrequin, maintenant que l'assemblage avant était fraîchement nettoyé.

Normalement, ces roulements sont aisément remplacés mais après avoir tenté ma chance avec un solvant, j'ai constaté qu'ils tournaient librement sans points plats. Je les ai laissés intacts.

Et voilà, un autre moteur hors de production qui était prêt à reprendre la voie des airs pendant encore un bon moment!

EVAPO-RUST

Un confrère de club, Bob Whitley, m'a fait découvrir un produit épatant, récemment. Evapo-Rust est conçu afin d'enlever la rouille et on le trouve chez Princess Auto et probablement chez d'autres chaînes de magasins spécialisés de produits automobiles. Ce produit n'est pas toxique et est biodégradable, à l'opposé de certains autres produits chimiques que j'utilise. Je me suis même aperçu qu'il peut enlever la rouille des roulements à bille sans que j'aie à démonter le moteur.

Cela a bien fonctionné dans le cas d'un moteur O.S. : son vilebrequin était si saisi par la rouille que je ne pouvais le retirer. J'ai fait tremper le moteur dans une solution d'Evapo-Rust et le vilebrequin tournait ensuite librement. Ça me convenait tout à fait.

J'ai aussi remarqué que les collecteurs (header pipes) qui sont enfermés dans un capot moteur ont tendance à accumuler des résidus de carbone. J'ai tenté une expérience : plutôt que de « faire cuire » le collecteur dans une solution de glycol à l'extérieur, je l'ai placé dans un contenant d'Evapo-Rust. Deux jours plus tard et après avoir frotté à la brosse à dents, j'avais réussi à faire décoller cette huile de ricin (castor oil).

Depuis que je me suis procuré ce produit, je commence à l'utiliser pour toutes sortes d'applications comme des outils de garage rouillés et des décorations extérieures de métal. Je vous recommande quelque chose, cependant : après avoir fait tremper la pièce du moment, je la trempe ensuite dans un bain de solvant nettoyeur afin de rincer l'Evapo-Rust.

J'estime que le kérosène est un excellent agent de rinçage, mais les produits nettoyants pour freins et autres de cette famille devraient bien fonctionner, eux aussi. Après le rinçage, j'applique de l'huile à turbine Mobil Jet II afin d'empêcher toute corrosion... À VIE! ✨



Wow! Those engine header pipes sure get covered in baked-on oil! / Wow! Ces collecteurs sont recouverts d'huile qui a cuit sur place!



Yes indeed, just some of the FOD removed from this crank assembly using a long “Q-tip”. / Oui, en effet, voici une partie des saletés que j’ai enlevées de cet assemblage de vilebrequin à l’aide d’un long « Q-tip ».

engine repair facility for inspection.

The O.S. front driveplates are best removed using the O.S. factory tool. Failing that, the next best is a modified battery terminal puller. I ground the end of the arms tapered so that they can fit a bit better for this purpose.

Once the driveplate was easily removed, I then removed the front crankcase assembly for a full engine inspection. It was interesting to note the small amount of debris had made itself all the way to the corner of the backplate! This was a very good call by the owner. Also of note was what appeared to be black spots of dirt on the crankshaft.

Oddly, the spots were found to be not dirt, but actually some minor pitting corrosion on the steel surface. A quick polishing on the lathe with fine sandpaper and oil did not remove them. So, with this not causing any real problem, the crank was simply oiled up & reinstalled with the now cleaned up front end assembly.

These bearings are normally easily replaced, but after a solvent cleaning they appeared to be quite free with no rough spots, so I left them intact.

Another out-of-production engine restored “serviceable” ready for flight with a

lot of life still left in it!

EVAPO-RUST

I was recently introduced to a very neat product by fellow club member Bob Whitley. Evapo-Rust rust remover can be



EVAPO-RUST magic “rust remover” solution works very well on model engines. / La solution magique EVAPO-RUST fonctionne très bien sur les moteurs de maquettes.

found at Princess Auto and likely other automotive stores. It is non-toxic and biodegradable, unlike all the other chemicals that I use. I have even found it can remove rust from steel bearings in-situ without

having to disassemble the engine.

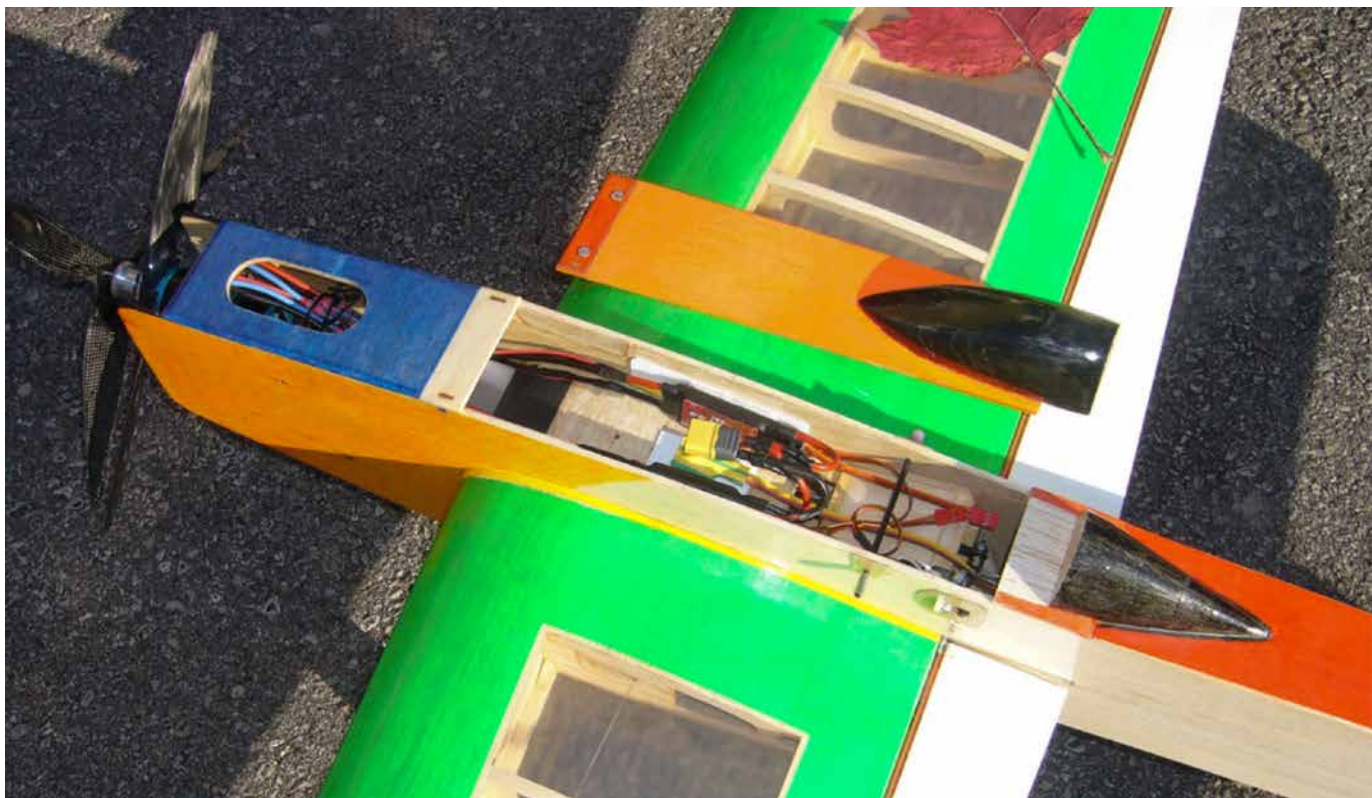
This worked well on one O.S. engine whose crankshaft was so rusted in place that I just could not remove it. After a soak in the Evapo-Rust, the crank turned over very freely, so I called it good enough for the intended purpose.

I’ve also noticed that cowed-in engine header pipes seem to carbon up profusely over time. So for an experiment rather than cooking the header in glycol outside, I simply placed it into the Evapo-Rust container. After two days of soaking and the use of a toothbrush, I was able to remove all that baked-on castor oil.

Since obtaining this product, I’m now starting to use it on all kinds of things like rusty garage tools and outside metal decorations. One recommendation though: after a bath in this solution, I most often follow up with a cleaning solvent bath to rinse out the Evapo-Rust.

I find kerosene to be a most excellent engine rinsing solvent, but brake cleaner and most others will work well also. After the solvent rinse, I inhibit the engine with Mobil Jet II turbine oil to prevent any further corrosion from taking place...EVER! ✨

VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE



John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

Dans ce numéro, nous vous présentons la plus récente maquette de Matt Piatkowski, l'eParrot XL, qui est notamment doté d'hélices contrarotatives.

EPARROT XL

par Matt Piatkowski

« Cette maquette est dérivée de mon eParrot et elle utilise des ailes modifiées de l'eParrot. Cette version précédente était ma deuxième maquette électrique et m'a bien servi pendant quatre ans à titre d'avion acrobatique de formation.

« Les ailes de l'eParrot original ont été rallongées afin de maintenir la charge de surface de l'eParrot XL à l'intérieur de la gamme Yatsenko (entre 12 et 13,6 onces/pied carré).

Les paramètres de l'eParrot XL sont les suivants :

Longueur : 1 005 mm

Envergure : 1 433 mm

Surface alaire (avec volets) : 615 pouces

carrés

Charge alaire : 12,69 onces/pied carré

Poids, prêt à voler : 1 537 grammes

Surface alaire du stabilisateur : 165
pouces carrés

Surface alaire de la gouverne de
profondeur : 69,3 pouces carrés

« L'eParrot XL est presque entièrement symétrique par rapport au plan central des ailes. La seule déviation se trouve à la cabine et au train d'atterrissage.

« Conformément aux plus récentes tendances en vol circulaire acrobatique/F2B, l'eParrot XL possède une distance penture-à-penture de 460 mm et une surface de stabilisateur horizontal plus large de 15 % par rapport à l'eParrot original.

« Autre caractéristique de l'eParrot : formes et profils d'empennage diminués à 8 % par rapport à ceux du Max Bee II d'Igor Burger.

« Le balsa non fini de la maquette a été coloré à l'aide de marqueurs et recouvert de Doculam. Il en résulte le revêtement le plus léger qui soit. Le revêtement Doculam accroît la résistance en torsion et en flexion et ne ramollit jamais, l'été,

contrairement au Monokote et autres matériaux de recouvrement avec suffixe de « cote ». Le Doculam est aussi à l'épreuve des perforations mais s'avère de 35 à 40 % plus léger que les recouvrements thermorétractables traditionnels.

La maquette a recours à deux moteurs en formule tandem et à des hélices contrarotatives; le Himax 3516-1030 fait tourner une hélice vide composite 11x5x3 (un produit d'Igor) de F2B ainsi qu'une hélice vide composite PolProp de 11x6.

La puissance est transmise à l'aide de deux contrôleurs de vitesse Spin 44 PRO, d'une batterie ThunderPower 4S de 4 000 mAh de 25C ainsi qu'à l'aide d'une minuterie active Fiorotti.

L'eParrot XL affiche de superbes aptitudes de voltige. Puisque le phénomène gyroscopique est presque entièrement éliminé, on accomplit aisément des triangles, sabliers et huit horizontaux. Enfin, sur une surface dure, le niveau de bruit atteint seulement les 86 décibels. »

suite à la page 57

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

In this issue, we present Matt Piatkowski's latest model, EParrot XL, featuring counter-rotating propellers.

EPARROT XL

by Matt Piatkowski

"This model is a derivative of my eParrot and uses modified eParrot's wing. The eParrot was my second electric model, serving for the last four years as an advanced stunt trainer.

"The eParrot's wing has been extended to keep eParrot XL surface loading within the Yatsenko Range (12-13.6 oz./ sq ft).

"EParrot XL parameters are as follows:

Length = 1005 mm

Span = 1433 mm

Wing Area (with flaps) = 615 square inches

Wing loading = 12.69 oz./sq ft

RTF weight = 1537 grams

Horizontal stab area = 165 square inches

Elevator Area = 69.3 square inches.

"The EParrot XL is almost completely symmetrical to the wing's center plane. The only deviation from 100% symmetry is cabin and landing gear.

"Following the latest trends in the C/L stunt/F2B, EParrot XL has a hinge-to-hinge distance = 460 mm and a horizontal stab area 15% larger than eParrot.

"The EParrot features scaled-down 8% Igor Burger's Max Bee II horizontal empennage shapes and airfoils.

"The bare balsa of the model has been coloured with markers and covered with Doculam. This gives the lightest covering possible. Doculam increases the torsional and bending stiffness and never goes slack in summer, like Monocote, Ultracote, and other "cotes". Doculam is very puncture-resistant but is 35-40% lighter than "cotes".

The model uses a 'two motors in tandem' contra-rotating prop system, the Himax 3516-1030, swinging an Igor's carbon composite hollow 11x5x3 F2B propeller and 11x6 carbon composite hollow PolProp.

The power is delivered through two Spin 44 PRO ESCs with the 4S 4000 mAh 25C ThunderPower battery and Fiorotti active timer.



The EParrot XL shows exceptional pattern flying abilities. The almost complete elimination of the gyroscopic moments results in very good triangles, hourglasses, and horizontal eights. Lastly, the measured noise level is only 86 dBA on a hard surface."

MORE PHOTOS AND STORIES

Thank you Matt for writing about this very innovative model. With COVID-19 and the variants wreaking havoc with lockdowns and stay-at-home orders, there will again this year likely be little contest activity to report. So I invite anyone with a new model to take some photos and submit an article for upcoming issues of Model Aviation Canada. ✨

Vol circulaire acrobatique suite de la page 56 D'AUTRES PHOTOS ET REPORTAGES, S.V.P.

Merci Matt de nous avoir parlé de cette maquette innovante. Puisque la pandémie de COVID-19 et de ses variants entraînent toujours le confinement, il se peut fort bien que je ne puisse pas faire rapport sur tel ou tel concours. J'invite quiconque avec une nouvelle maquette de prendre des photos et de soumettre son texte en prévision de prochains numéros de Model Aviation Canada. ✨

SAM/VOL LIBRE EXTÉRIEUR

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Roy Smith a planché sur un nouvel ensemble de règlements pour la compétition de vol libre extérieur. Je le laisse vous donner les détails!

MODIFICATIONS AUX RÈGLEMENTS DE VOL LIBRE

par Roy Smith

aeronut@kos.net - 613 389-9887

Les règlements du MAAC pour la compétition de vol libre nécessitaient une mise à jour depuis un bon moment, si bien que je me suis mis en devoir de la faire.

J'aimerais recevoir vos commentaires sur les changements que je propose. La documentation proposée est disponible au complet au site Web au shorturl.at/suNQo (nouveaux règlements) et au shorturl.at/cdzGR (nouvelle compilation proposée).

J'encourage la contribution d'un grand éventail de modélistes – si vous connaissez un modéliste qui n'a peut-être pas lu ceci, encouragez-le à le faire ou reflez-lui ces renseignements.

LA RAISON DES MODIFICATIONS

Avant d'examiner les modifications que je propose, j'aimerais expliquer la logique que j'ai appliquée en les rédigeant.

Le but principal derrière cette refonte, c'est d'encourager la compétition et l'intérêt au sein de la discipline du vol libre au Canada. Ce qu'on doit reconnaître au milieu de cet exercice, c'est que le Canada représente une petite cohorte – très dispersée – d'aéromodélistes. Si on veut offrir les meilleures conditions pour de la compétition et que l'esprit de camaraderie se développe, mieux vaut maximiser le groupe qui peut participer.

Notre géographie dicte que nous avons de meilleures chances de rassembler un groupe suffisamment gros de modélistes pour un concours si nous pouvons attirer des concurrents au nord et au sud de la frontière plutôt que d'est en ouest, de façon pancanadienne.

Ceci en tête, je me suis mis en devoir de modifier les règlements du MAAC sur le vol libre de sorte à ce qu'ils soient

aussi compatibles que possible avec les règlements américains actuels.

CATÉGORIES

L'un des plus gros volets de modifications que je présente, c'est dans la classification des épreuves de vol libre motorisé.

Auparavant, on retrouvait trois catégories de dimension (cylindrée) et deux catégories de temps de vol, sans distinction entre les maquettes à surface fixe et variable.

Ce que j'ai proposé, c'est qu'on adopte les cinq catégories de dimension qui sont couramment utilisées aux États-Unis – 1/2A, A, B, C et D – de même que les deux catégories de type – Classic et Open. J'ai beaucoup songé à une rationalisation des cinq catégories de dimension (cylindrée) à .05, .15, .30, .45 et .60 pouces cubes au lieu des limites américaines de .05, .20, .30, .40 et .67 mais en fin de compte, j'en ai déduit que cela m'inscrirait en faux dans la logique d'effectuer les modifications en premier lieu.

Je m'obstine à croire que la séparation plus égale de 0.15 (2,5 c.c.) a plus de sens et – spécifiquement en catégorie A – que cela signifierait que plusieurs excellents moteurs serviraient, une fois de plus. Ultimement, j'ai cependant raisonné que la compatibilité d'un côté comme de l'autre de la frontière, voilà ce qui importait davantage.

Délibérément, je n'ai PAS présenté les catégories combinées de A/B et de C/D dans la catégorie motorisée Classic à titre de catégories séparées, comme le font les États-Unis. Les directeurs de concours peuvent combiner les catégories comme ils le veulent mais je ne voyais aucune valeur ajoutée en ajoutant les catégories combinées à titre d'épreuve séparée.

En plusieurs autres secteurs étudiés, j'ai choisi de ne pas présenter autant de catégories de maquette que ce qui existe présentement au sein des règlements de l'AMA américaine. Par exemple, je n'ai pas inclus Water Planes, ni plusieurs des catégories à propulsion élastique, PAAload, etc. J'accueillerais avec plaisir vos commentaires là-dessus, comme sur les autres sujets.

DESCRIPTIONS DE COPIES VOLANTES À PROPULSION ÉLASTIQUE

Autre secteur de modifications que j'ai introduites : des paragraphes afférents à Flying Scale Power ainsi qu'à Flying Scale Rubber. Ces épreuves étaient répertoriées dans les catégories traitées dans le document original mais rien n'était précisé dans le texte. Puisque je n'ai pas d'expertise dans ces volets, j'ai ajouté le titre des paragraphes mais je laisse à quelqu'un d'autre le soin d'écrire le texte afférent.

Peut-être devrions-nous y laisser une référence au Flying Aces Club (FAC), qui est devenu l'organisme de facto (par excellence) pour tous les sujets portant sur le vol libre. Une fois de plus, j'accueillerais vos commentaires avec plaisir là-dessus.

CONSTRUCTEUR DE LA MAQUETTE

J'ai retiré le texte qui traite du « constructeur de la maquette » dans toutes les catégories de maquettes de vol libre; c'est tout à fait conséquent avec des décisions qui ont été prises, il y a déjà quelque temps. On pourrait contrer que lorsque cette décision a été prise pour les catégories de la FAI, il y a plusieurs années, ces mêmes catégories ont été grandement affectées. Les modélistes qui n'aimaient pas cette modification ne prennent plus part à cette catégorie; en répartie, ceux qui ont l'ont acceptée sont encore actifs, en grand nombre partout sur le globe, de surcroît. Nous n'avons pas assisté au même phénomène au sein des épreuves qui ne sont pas de la FAI. On verra s'il y aura effet d'entraînement au sein de ces catégories hors-FAI.

ÉTABLISSEMENT DE RECORDS

Autre modification d'importance que j'ai présentée : l'établissement des records de vol libre. En vertu de la version révisée, seuls les temps de vol consignés (inscrits) à un concours déjà prévu peuvent être soumis à des fins de considération afin de confirmer un nouveau record. Cela est conséquent avec ce qui se pratique au sein d'autres activités de compétition – les performances d'une maquette réalisées pendant un vol d'entraînement ou toute autre activité hors-compétition ne peuvent être classées comme étant des records.

Les temps de vol réalisés lors d'un concours seront valides – peu importe le nombre de concurrents qui ont aussi

suite à la page 60



A Nelson 36-powered C Classic design. / Un design (catégorie Classic C), mû par un Nelson 36.

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Roy Smith has worked up a set of proposed rule changes for Outdoor Free Flight Competition. I'll let him tell you more!

FREE FLIGHT RULE CHANGES

By Roy Smith
aeronut@kos.net
(613) 389-9887.

The MAAC rules for free flight competition have needed updating for some time now so I have made an attempt at doing so.

I would like some feedback on the changes that I am proposing. The complete proposed documentation is available on the MAAC website at shorturl.at/suNQo for the new rules and shorturl.at/cdzGR for the new record compilation.

The widest possible contribution to this effort is encouraged – if you know of a free-flight enthusiast who may not have read this, please encourage them to do so or pass it on to them.

THE REASON FOR THE CHANGES

Before looking at the changes that I am proposing I would like to explain some of the logic behind them.

The main purpose behind the re-write is to encourage competition and interest in free flight in Canada. One of the first things to be recognized in this effort is that Canada represents a small and very widely distributed cadre of model fliers. In order for there to be the best possible conditions for competition, and for camaraderie to thrive, it is highly valuable to maximize the group that can participate.

Our geography dictates that there is a much greater chance of gathering a suitably sized group of fliers at a contest if entrants from North and South of the border can be attracted, rather than from East and West across the country.

With this in mind, I have set out to modify the MAAC FF rules so that they are largely compatible with those current in the USA.

CLASSES

One of the largest areas of change that I have introduced is in the classifications for free flight power events. Previously there were three size classes and two flight time categories, with no distinction between fixed and variable surface aeroplanes.

What I have proposed is that we adopt the five size classes as commonly used in the USA - 1/2A, A, B, C, and D - along with the two type classes – Classic and Open. I did think long and hard about rationalizing the five size categories to .05, .15, .30, .45,

and .60 cu in instead of the US limits of .05, .20, .30, .40, and .67 but, in the end, I thought that doing so would defeat some of the logic of making the change in the first place.

I still think that the more even spacing of 0.15 cu in (2.5 cc) makes more sense and, specifically in class A it would mean that many really good engines would become useful again. But I ultimately thought that the cross-border compatibility was probably more important.

I have deliberately not introduced the combined classes of A/B and C/D in the Classic power category as separate classes, as has been done in the USA. Contest organizers can combine categories in any way that they see fit but I did not see value in adding the combined classes as a separate event.

In many other areas I have chosen not to introduce quite as many classes of model as exist in the AMA rules. I have not included Water Planes, for instance, nor several of the rubber classes, PAALoad, etc. Your comments on those, as with everything else, would be welcomed.

SCALE RUBBER DESCRIPTIONS

Another area of change I have introduced is paragraphs for Flying Scale Power and Flying Scale Rubber. These were listed in the categories covered in the original

continued on page 61

effectué des vols – et même s'il n'y avait personne d'autre, en autant que l'évènement était annoncé comme se déroulant lors du concours. Les vols doivent être effectués à l'intérieur du temps alloué au concours et conformément aux règlements dudit concours mais on peut y inclure des temps de vol inscrits en temps prolongé ou, pendant une deuxième journée, si le directeur de concours a décrété qu'une égalité serait rompue à l'aide de vols assujettis à ces mêmes conditions.

La fenêtre de temps limite pour soumettre un pointage pour inclusion à titre de record a été retirée et le directeur de concours n'a plus besoin de préparer une soumission de l'application – les résultats publiés du concours, ce dont se chargera le même directeur de concours, constituera une preuve suffisante de cet accomplissement et celui-ci sera reconnu même s'il précède un record déjà reconnu.

Des records séparés sont aussi établis au sein des trois catégories de concours (max de 5 minutes, max de 3 minutes, max de 2 minutes). On ne s'attend pas à ce qu'il y ait quelque modification que ce soit au sein des catégories de concours qui se déroulent véritablement au Canada (bien que les trois seront autorisées), mais ce prolongement des catégories de records permettra de séparer les résultats selon les champs disponibles ainsi que la reconnaissance des accomplissements en d'autres juridictions où ces catégories peuvent être disputées.

RÈGLEMENTS DE LA FAI

La section afférente à la FAI dans les règlements a été mise à jour afin d'inclure les catégories adoptées plus récemment – officielles comme temporaires – et qui n'étaient pas mentionnées dans les versions précédentes.

RÉSULTAT EN BOUT DE LIGNE

Ce que j'espère, c'est que ces modifications encourageront davantage de participation dans une variété d'épreuves de vol libre de compétition. Un directeur de concours peut combiner autant de catégories d'épreuves qu'il le souhaite, en autant que cela est clairement indiqué dans toute publicité entourant le concours. Je crois qu'en autorisant une gamme plus mince de spécifications de maquette, les modélistes dont les appareils ne s'inscrivent pas dans une catégorie plus large seront au moins tentés de faire voler ce qu'ils ont à leur disposition.

L'attrait le plus important, selon moi, c'est qu'en « alignant » nos catégories avec celles en vigueur aux États-Unis, les concours disputés au Canada – et en vertu des règlements canadiens – attireront des concurrents du sud de la frontière et vice-versa. Certains modélistes/pilotes seront peut-être davantage enclins à se déplacer jusqu'à un concours s'ils savent que les maquettes qu'ils ont construites et ajustées en vol seront entièrement compatibles avec les épreuves au sein desquelles ils voulaient les faire voler, sur place.

L'un des autres bénéfices, c'est la compatibilité avec la National Cup. Il s'agit

d'une reconnaissance de la performance de modélistes partout en Amérique du Nord (Canada, États-Unis et Mexique). Des points sont attribués selon le classement à un concours et selon le nombre de modélistes/pilotes qui ont inscrit un pointage; ces résultats sont accumulés tout au long de l'année. J'espère qu'en organisant des concours au Canada qui seront admissibles à cette reconnaissance, davantage de Canadiens (et d'Américains) seront encouragés à se mesurer aux autres lors de concours canadiens (et américains).

Bien qu'une personne ne vise pas la tête du classement, ce sera très encourageant pour elle de voir comment elle se débrouille par rapport aux autres concurrents, ce qui pourrait d'ailleurs l'amener à songer à ce qu'elle peut faire pour s'élever dans ce classement... ce qui pourrait mousser une plus grande participation aux concours.

Ce type d'information n'intéresse certes pas tout le monde mais je crois que cela pourrait en convaincre plusieurs de s'essayer en compétition. C'était aussi le raisonnement quant aux modifications pour l'établissement d'un record : le potentiel de voir son nom apparaître sur la liste des détenteurs de record pourraient en inciter plus d'un à participer et à s'améliorer. Pour les modélistes que ce matériel n'intéresse pas – je ne vois aucun désavantage. ✈

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

SAM / Free Flight

from page 59

document, but nothing was specified in the text. Not having expertise in those areas I have added the paragraph headings but left the text to be written by others.

This is an area where we might want to consider simply referencing the Flying Aces Club (FAC) which has become the de facto organization for free flight scale matters. Again, comments very welcome.

BUILDER OF THE MODEL

I have removed text surrounding 'Builder of the Model' for any category of free flight model aircraft, which is simply in keeping with decisions made some time ago. It can be legitimately argued that when this move was made for the FAI classes, many years ago, it changed those classes dramatically. Those that didn't like the change no longer fly the category, those that did still do – in large numbers worldwide. The same thing has not been seen in the non-FAI events. It is yet to be seen whether there will eventually be an effect upon the nature of some of the non-FAI classes.

SETTING RECORDS

Another quite significant change that I have introduced is in the matter of the establishment of free flight records. Under the revised version only flight times recorded at a scheduled contest event can be submitted for consideration for a record. This is in keeping with the practice for many other competitive activities – performances achieved during training or other non-competitive activities cannot be classified as records.

The times achieved at a contest will stand no matter how many other competitors flew, even if there were no others, as long as the event was advertised to be held at the contest. The flights must be made within the scheduled time for the contest and be made in accordance with the rules for the event but will include times

recorded in extended time, or on a second day, if the CD has ruled that a tie will be broken by flights to be made in such manner.

The time limit for submission of a score for inclusion as a record is removed and the CD is no longer required to make a submission of the application – the published results of the contest, issued by the CD, shall be sufficient proof of the achievement and shall be recognized even if they pre-date an already recognized record.

Separate records are also established for all three of the categories of contest (5 min max, 3 minute max, and 2 minute max). It is not anticipated that there will be any change in the contest categories actually held within Canada (though all three shall be allowable) but this extension of the record categories will allow for separation of results based on available fields and recognition of achievements made in other jurisdictions where those categories may be flown.

FAI RULES

The FAI section of the rules has been updated to include the more recently adopted classes, official and provisional, not mentioned in previous versions.

THE END RESULT

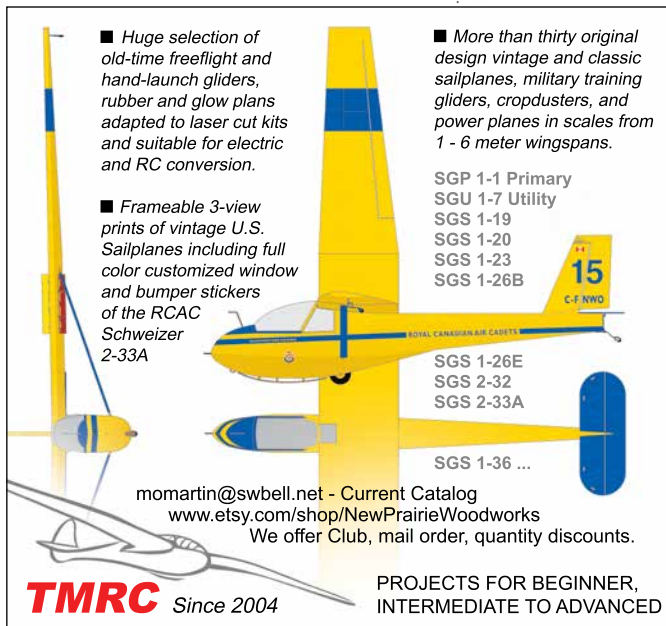
The hope is that these changes will encourage more participation in a variety of competitive free flight events. A contest organizer can combine as many classes of events as they wish, as long as that is made clear in any advertising of the contest, but it is felt that by allowing for narrower bands of model specifications, those with models that don't fit comfortably within a broader scope might be encouraged to fly what they have.

The bigger attraction, however, is felt to be that, by aligning our classes with those flown in the USA, contests held in Canada, to these Canadian rules, will be attractive to competitors from South of the border, and vice-versa. Some fliers will feel more inclined to travel to a contest if they know that the models they have built and trimmed will be fully compatible with the events they will be able to fly at that venue.

One of the other benefits is compatibility with the National Cup. The National Cup is a recognition of the performance of fliers anywhere in N. America (Canada, USA, and Mexico). Points are awarded based on the placing in the contest and the number of fliers who recorded scores, and these are accumulated throughout the year. It is my hope that by holding contests in Canada that qualify towards that scheme, more Canadians (and Americans) will be encouraged to fly at Canadian (and American) contests.

Even though a person may not be aspiring to reach the top of the listings, it can be very encouraging to see how you are doing relative to others and think about what can be done in order to achieve a higher ranking – part of which comes down to increased participation.

Not everyone is interested in that type of information, but I think it can provide a useful incentive for many. That was also the reasoning behind the changes to the establishment of the records – for some people the potential to appear in the list of Canadian record holders can encourage participation and improvement. For those to whom it is not material – there isn't a downside that I can see. ✈



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

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

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

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

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

SGS 1-36 ...

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

TMRC Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER, INTERMEDIATE TO ADVANCED

MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

J'entendais utiliser cette chronique afin de vous faire part de mon expérience personnelle quant aux batteries Spektrum Smart, les chargeurs et composantes de télémétrie. Malheureusement, je me suis buté au confinement de la COVID-19 à notre terrain de vol. Nous avons recommencé les vols, si bien que je m'attends à pouvoir reprendre mon projet sous peu.

Entre-temps, je veux vous entretenir d'un autre sujet. Les nouveaux pilotes demandent souvent ce qu'ils doivent choisir à titre de deuxième maquette. Cet avion un peu plus évolué doit être nerveux afin de pouvoir exécuter de l'acrobatie mais préserver de saines caractéristiques de vol. Cette maquette devrait être rapidement assemblée et suffisamment simple et durable afin de subir des réparations aisées... et que des pièces de rechange soient disponibles. La plupart des pilotes voudront aussi retrouver le système embarqué de stabilisation. Cet avion devrait être offert à prix concurrentiel et agréable à piloter.

Lorsque vous jetez un coup d'œil à ce qui est disponible, plusieurs modèles se trouvent sur le marché mais peu répondent à tous ces critères. J'ai tenté de trouver ce qui est disponible à l'heure actuelle, quelque chose que je pouvais recommander aux élèves légèrement plus expérimentés et aux récents diplômés d'un cours de pilotage. J'en ai trouvé deux jusqu'à maintenant, tous deux en provenance d'E-Flite.

VALIANT 1.2M

La première maquette, c'est le Valiant à envergure de 1,2 mètres. Cet appareil d'allure classique à ailes hautes ressemble véritablement à un avion de formation et devrait voler en conséquence... sur expo bloquée à « low rate ». Mais si vous actionnez la fonction « high rate », l'avion devient très nerveux et peut exécuter toutes les manœuvres standard (loopings, tonneaux, décrochages, etc.). Il décolle très droit et s'avère l'une des maquettes les plus



T-28 Trojan

agréables à faire atterrir (les volets étant très efficaces et faciles d'utilisation). Cet avion mérite amplement sa réputation.

J'ai suivi quelques leçons avec mon Valiant après l'avoir acheté, l'automne dernier et j'ai ajouté les flotteurs lorsque la neige est arrivée. J'ai réussi à exécuter quelques vols sur l'eau au moment où le terrain du club s'est transformé en étang, en mars dernier. J'ai bien hâte de passer davantage de temps aux commandes et de le partager (à l'aide du mode sans fil de formation au pilotage) avec d'autres pilotes.

Le Valiant est d'une dimension si pratique qu'il fait à l'intérieur de la plupart des véhicules, complètement assemblé. Il a recours aux populaires et répandues batteries 3S de 2 200 mAh et le compartiment à batterie est aisément accessible (quoique seulement par le dessous). Heureusement, je n'en pas encore eu à tester sa robustesse mais la structure est simple et devrait endurer les coups durs et être facilement réparable.

La seule chose que je modifierais, ce serait de retirer les carénages (wheel pants) pour installer des roues de plus grand diamètre afin de mieux composer avec les atterrissages sur gazon. Le mode SAFE Select fonctionne admirablement mais je m'en sers peu; le système en temps réel d'AS3X combat bien la turbulence. Le récepteur dont je me sers est un AR636 un peu plus ancien.

T-28 TROJAN

Mon autre choix est un avion à ailes basse muni d'un train tricycle que je me suis procuré, cet hiver. Le T-28 Trojan (aussi d'E-Flite) d'une envergure de 1,1 mètres est une version améliorée d'une maquette qui était populaire il y a environ une décennie sous la bannière HobbyZone. Celui-ci est offert en belle livrée jaune et, à l'instar du Valiant, utilise une batterie standard 3S de 2 200 mAh.

Son moteur est différent et plus puissant et peut accommoder une batterie 4S si vous désirez davantage de puissance. On accède à la batterie à l'aide d'une trappe sur le dessus du fuselage. Le récepteur est le nouveau modèle AR651, muni de la nouvelle technologie Forward Programming.

Le T-28 est une copie volante simplifiée du populaire avion de formation de la U.S. Air Force des années 1950. Le train tricycle facilite le roulement au sol. Bien que celui-ci ne soit pas rétractable, on peut le retirer si on veut lancer la maquette à la main. Il n'y a pas de volets et vous n'en avez pas besoin.

Comme celui du Valiant, le prix est très raisonnable. Le Trojan est une bien chouette maquette à faire voler et constitue un excellent choix pour le vol au quotidien. Je le recommande fortement, surtout à l'endroit des pilotes qui aiment un coucou de guerre (warbird) mais qui ne sont pas prêts à entamer un tel projet.

Ces deux maquettes feront équipe avec mon Timber-X et formeront la base de mon compte-rendu du système Smart. ✈



Valiant 1.2m

Nigel Chippindale - 3778L

Committee Chair

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

This column was intended to report on my personal experience with the Spektrum Smart batteries, chargers, and telemetry components. Unfortunately, that plan ran smack into a COVID-19 shutdown of our flying field. We're now flying again, so I'm expecting to resume my project shortly.

Meanwhile, I want to talk about another issue. A common question from new pilots is what to choose as a second model. The advanced trainer needs to be responsive to support aerobatics but have straightforward flying characteristics. It should be quick to assemble and simple, rugged and easy to repair, with replacement parts available. Most pilots would also want it to have stabilization. And it should be reasonably priced and fun to fly.

When you look at what's available, there are lots of different models but few that really fill this bill. So I set out to find currently available models that I could recommend to advanced students and recent grads of flight school. I've come up with two so far, both from E-Flite.

VALIANT 1.2M

The first is the Valiant 1.2 metre. This classic high wing model looks as though it should fly like a trainer, and it does -- on low rate. But switch to high rate and it becomes very lively, capable of all the standard manoeuvres, from loops and rolls to snaps and spins. It tracks easily on takeoff and is one of the nicest models to land, with flaps that are effective and easy to use. It fully lives up to its excellent reputation.

I had a few sessions with the Valiant after I got mine in the fall, then installed floats when the snow arrived. I even managed a couple of flights off water when the club field became a pond in March. I'm really looking forward to getting more time on it and sharing it (via socially distanced wireless trainer mode) with other pilots.

The Valiant is a very convenient size to fit into most cars fully assembled. It uses the popular and common 3s 2200 mAh battery and the battery compartment is easily accessible (though it's on the bottom). Fortunately, the crash worthiness of mine remains to be tested, but the structure is simple and should be rugged and repairable.

The only thing I may change is to remove the wheel pants and install larger wheels for better handling on grass. SAFE Select works admirably, but gets little use, while full-time AS3X smooths out the turbulence nicely. The current receiver is the older AR636.

T-28 TROJAN

My other choice is a low wing model with tricycle landing gear that I picked up over the winter. The E-Flite T-28 Trojan 1.1 metre is an updated version of a model that was popular about ten years ago under the HobbyZone brand. This one has a nice yellow paint job and, like the Valiant, uses a 3s 2200 mAh battery as standard.

It has a new, more powerful motor that can take a 4s battery for more zip. The battery is accessible from the top via a big hatch. The receiver is the new AR651 with Forward Programming.

The T-28 is a simplified scale version of a much modeled U.S. Air Force trainer of the 1950s. The tricycle gear makes for easy ground handling. While not retractable, it can be removed for hand launching. There are no flaps on this version, but none are needed.

The price, like that of the Valiant, is very reasonable. The Trojan is a really nice a model to fly and is shaping up to be an excellent choice for every day flying. I will be recommending it highly, especially to pilots who fancy a warbird but aren't quite ready for one.

These two models, with my Timber-X, will also form the basis for my review of the Smart system ✨



Peter Graham | 80605

Chef de Comité

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Trouver du matériel pour les chroniques peut être amusant, intéressant et être un défi. Heureusement, un nouveau membre du comité, Bruce Weaver, m'a envoyé cet article. Merci, Bruce.

L'ULTIME PLATEFORME POUR HYDRAVIONS

par Bruce Weaver

« Lorsque je vais faire voler mes hydravions, j'insère mes avions et mon équipement dans la voiture, je conduis environ une heure afin de me rendre à destination – les Scugog Float Flyers. Ces installations sont chouettes et nous servent bien.

Histoire d'avoir accès à l'eau, nous utilisons un tapis de couleur vive placé à moitié dans le lac et à moitié sur la berge. Le tapis nous sert de plateforme de lancement et de quai. Ce moyen est tout

simple et répond bien à nos besoins.

« J'ai acheté ma part de billets de loterie et j'ai souvent rêvé à quoi ressemblerait un domicile d'où je pourrais franchir la porte et me rendre à un étang ou lac voisin, voire une rivière tout près. Puisque je rêve, je me suis déjà demandé quelles autres caractéristiques de confort je pourrais installer afin d'ajouter à mon expérience de pilotage.

« Ceci en tête, j'ai sondé quelques-uns de mes amis qui, eux, faisaient voler leurs appareils depuis leur domicile ou leur chalet. Certains font décoller leur avion depuis une plage ou une berge qui descend doucement vers l'eau, ce qui leur permet de déposer et de récupérer leur maquette. D'autres se tiennent sur un quai ou ont recours à un bateau jusqu'au lieu voulu pour ensuite préparer leur hydravion.

« Le moyen le plus impressionnant qui est ressorti du sondage, c'est la plateforme de mon ami Dan Tulloch et de son fils Brandon. Polyvalent, en plus.

« Les installations de vol de Dan et Brandon ont évolué au fil des années;

c'était d'abord un quai, ensuite un bateau et plus tard deux plateformes flottantes de 8 pieds par 8 pieds qui sont retenues ensemble. Cet ensemble est ensuite guidé alors qu'il est rattaché à un bateau. À l'heure actuelle, la plateforme a atteint 20 pieds par 30 pieds et est mûe par un hors-bord de 9,9 chevaux et qui la rend très manœuvrable. Les préparatifs prennent environ 15 minutes au tandem pour se déplacer à leur lieu préféré sur le cours d'eau et à stabiliser la plateforme à l'aide de cinq ancres.

« La plateforme est multifonctionnelle et répond aux besoins de loisirs et sociaux de la famille autant que pour les séances de vol d'hydravion. Elle peut transporter jusqu'à 80 maquettes sur un support personnalisé; une table sert aussi aux préparatifs mécaniques.

« Lorsque cette merveille flottante ne sert pas aux vols, la famille de Dan, ses amis et ses voisins du lac s'en servent pour nager, pêcher, faire du kitesurf et se détendre. Ils peuvent ainsi profiter de l'ambiance du lac! » ✨

R/C FLOAT PLANE



Peter Graham | 8060s

Committee Chair

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Coming up with content for the magazine articles can be fun, interesting, and challenging. Thankfully, new committee member Bruce Weaver stepped up and sent in this story for the column! Thanks Bruce.

THE ULTIMATE FLOAT FLYING PLATFORM

By Bruce Weaver

When I go float flying, I first pack my planes and gear into the car, drive about an hour to get to my float flying club, the 'Scugog Float Flyers'. The facilities we have are just fine and serve our needs well.

To provide water access for our models, we use a colourful mat placed temporarily half in the lake and half out on the water's edge. The mat serves as our aircraft launching pad and return docking facility. This feature is simple and it works for us.

Having purchased my share of lottery

tickets, I have often fantasized what it would be like to just walk out my door and float fly from a pond, lake or river that is found conveniently adjacent to my home. Also while fantasizing, I have wondered what other conveniences I might wish to add to facilitate or enhance my float flying experience.

With these thoughts in mind, I surveyed some of my friends who I knew were living this dream and float fly at their home or cottage. Some fly from a beach or gradually sloped shoreline suitable for placing and retrieving their model aircraft from the water, while others fly from their dock or take a boat out into open water to fly from there.

The most impressive float flying amenity revealed from my survey was from my friend Dan Tulloch and his son Brandon. It is one of the most versatile float flying platforms you are likely to ever see.

Dan and Brandon's float flying facilities evolved over the years from a dock, to a boat, to two 8 x 8 ft floating platforms clamped together, then guided out into

the lake while being clamped to a boat. Currently the floating platform is 20 x 30 feet and driven by a 9.9 horse power outboard motor that apparently turns the platform on a dime. It takes about 15 minutes to get to where they regularly fly, where they secure it in place using five anchors.

The platform is multi-functional meeting with both family recreation/social needs as well as providing a fantastic float flying platform. Up to eighty models can be carried on a custom fitted rack system and the platform also has a prep table for mechanical operations.

Comfort comes with a large sun shade, multiple chairs/stools, multiple boat slips, railings, a swimming ladder and lots of space for both pilots and spotters.

When this floating marvel isn't used for float flying, Dan's family, friends and neighbours on the lake enjoy its many recreational features for swimming, fishing, kiting, and just relaxing while they entertain each other and savouring the ambiance of the lake! ✈

Alan Blore - 21353L

Chef de Comité

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Eh bien, la saison est bien entamée à présent et avec un peu de chance, nous sommes finalement en train de vaincre la pandémie de COVID-19 qui nous gêne depuis plus de 18 mois.

Si vous avez lu quelques-uns des messages sur les plateformes RC Canada, RC Universe et Facebook, il se pourrait que vous ayez remarqué l'émergence d'un nouvel intérêt relativement à la conversion d'anciens kits de maquettes Electric Ducted Fan (EDF) à la propulsion à turbine. Cette tendance a été accentuée lorsque les fabricants se sont mis à élargir l'offre grâce à des turbines de poussée moindre, sous la marque des 60 Newton.

Ces maquettes ne sont pas uniquement assemblées à partir de matériaux composites ou de bois mais aussi en mousse, ce qui, anciennement, n'aurait peut-être pas été jugé acceptable pour un appareil à turbine. Plusieurs fabricants spécialisés ont commencé à offrir des tubes de poussée et autres pièces spécialisées, rendant cette alternative tout à fait sécuritaire.

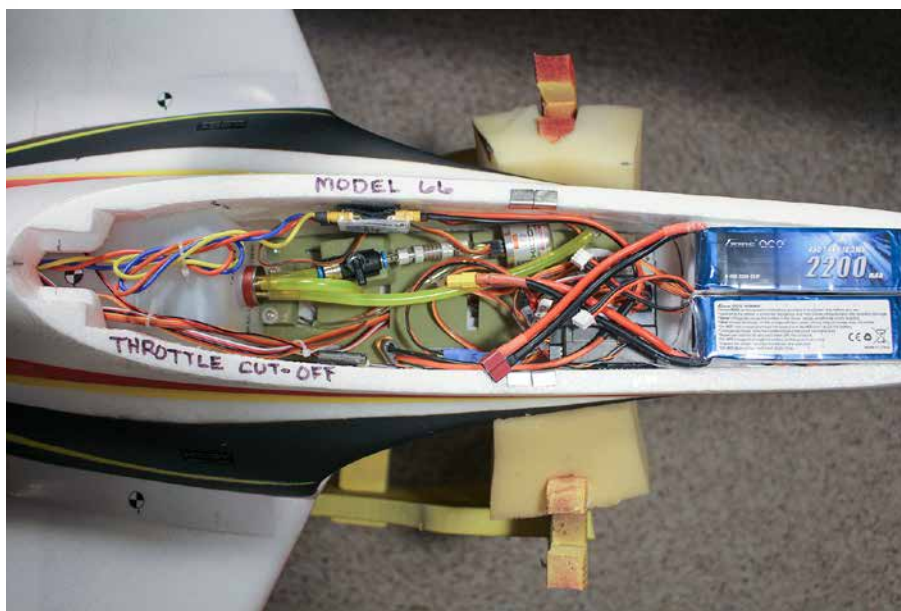
En plus de l'arrivée de plus petits moteurs, l'économie de poids fait en sorte que les adeptes de maquettes plus petites et compactes y gagnent. Pensez-y aussi : au lieu d'avoir à tirer une grosse remorque afin de transporter un géant des airs, vous pouvez installer votre maquette diminutive sur le siège avant de votre sous-compacte Honda Fit ou Mini Cooper et prendre la route vers le terrain de vol.

Aussi, votre consommation de carburant sera moins élevée grâce à cette dimension de moteur. Ça pourrait valoir la peine de vous y pencher. Je n'ai point d'expérience mais un ami du nom de Bill Quantock – il fait partie des Karwartha Lakes Radio Control Flyers – s'est essayé, lui.

C'est sa première expédition dans l'univers des maquettes à turbine et il s'amuse beaucoup, depuis.

Bill a décidé de rédiger un article afin de nous expliquer l'expérience qu'il a vécue. La parole est à vous, Bill.

WHOOSH! ET VOILÀ POUR



L'EXCITATION!

par Bill Quantock -- MAAC 80625
Kawartha Lakes Radio Control Flyers

« Installer la nouvelle mouture des micro-turbines dans des maquettes qui étaient des EDF à l'origine a rendu le « whoosh » des turbines accessible à davantage de modélistes... Peut-être même vous!

« Les micro-turbines demeurent coûteuses mais elles sont un peu plus abordables et plus faciles à 'gérer' que les anciennes. Bien que le MAAC exige

des procédures de sécurité quant à leur exploitation, vous n'avez besoin d'aucune licence ou permis, à moins que vous ne vouliez faire évoluer votre maquette à turbine aux États-Unis.

« Internet s'avère une bien bonne source de connaissances et d'appui si votre propre club ne compte pas d'adeptes qui puissent agir à titre de mentors pour les nouveaux venus.

« Mon périple a débuté lorsque j'ai commencé à lire un fil de discussion sur

suite à la page 72



Alan Blore - 21353L

Committee Chair

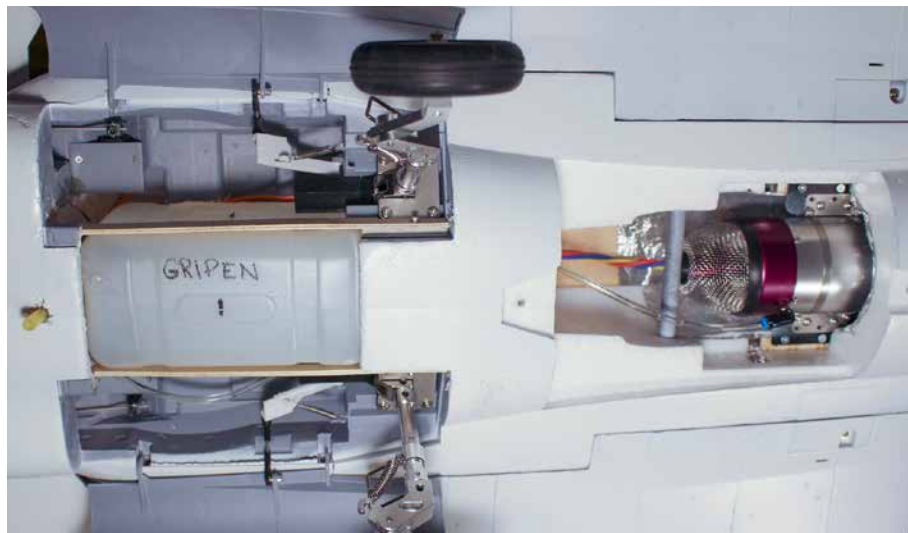
403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Well, we're well into the flying season now and hopefully, we are finally inching our way past the COVID-19 pandemic that has crippled us for over 18 months.

If you have read some of the posts in RC Canada, RC Universe and Facebook columns, you may have noticed a new interest in converting purpose-built Electric Ducted Fan (EDFs) jet aircraft models to turbine-powered aircraft. This has been brought along by turbine manufacturers opening the envelope on the smaller thrust size of the turbines, below 60 Newtons.

These aircraft are not only of the composite or wood construction but are now including the foam-manufactured aircraft, that we probably haven't traditionally thought would be acceptable home for a turbine. With the help of third-party vendors supplying thrust tubes and other related installation parts, this has made this a safe solution.

Not only with the arrival of smaller-sized engines, the weight savings in producing such engines, has truly made a true windfall for those who like flying the smaller, more compact style of jet. Just think instead of hauling that big trailer to transport that big mammoth of a jet airframe around, you throw it in the front seat of your sub-compact Honda Fit or Mini Cooper and



head off to the flying field.

Also, with engine size and weight-saving turbines, obviously the fuel burn is going to be economical as well. So, this might be worth having a look at. I have no experience in doing this, but I have fella by the name of Bill Quantock, who makes his home with the Kawartha Lakes Radio Control Flyers, has just done that.

This is Bill's first foray into the world of turbine-powered aircraft and he has had a great time exploring this.

Bill decided to write and tell us about his experience in his new venture. Let's hear what Bill can tell us about his new passion, EDF conversions.

WHOOSHING YOUR WAY TO EXCITEMENT!

by Bill Quantock -- MAAC 80625
Kawartha Lakes Radio Control Flyers

"Installing the new breed of micro turbines in models designed for EDF power has made the whoosh of turbines accessible to more modellers... maybe even you!

"Micro turbines are still expensive, but they're more affordable and easier to manage than model turbines in the past. While MAAC requires following safe model turbine operating procedures, no licence or permit is required unless you want to operate your turbine in the U.S.

"The internet is a source of ample

continued on page 72

COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

LES NATIONALS DE L'AMA

Eh bien, il semble bien que les épreuves nationales – les Nationals – de course autour de pylônes à Muncie (Indiana) iront de l'avant du 20 au 25 juin. Malheureusement, puisque la frontière canado-américaine sera vraisemblablement toujours fermée, aucun pilote canadien n'y participera. C'est très dommage puisque j'espérais moi-même piloter en quatre catégories, cette année : EF1, 424, 426 et 422 (une épreuve pour maquettes électriques, deux en Q500 et l'une en Q40).

Ça fait deux années de suite que je n'ai pu me rendre à Muncie. Je suis très déçu que l'actuelle pandémie ait un si grand impact sur les compétitions mais je n'y peux rien... sauf me plaindre! Certaines personnes disent que la frontière pourrait être ouverte une fois qu'on atteindra un taux de vaccination de 75 % au sein de la population canadienne. J'espère que cela se produira très bientôt. Faites-vous vacciner le plus tôt possible.

Ici en Alberta, nous attendons tous patiemment la première épreuve de course Q500 répartie sur deux jours (12 et 13 juin) à Medicine Hat. Nous espérons que les restrictions afférentes à la pandémie seront allégées d'ici là, de sorte à ce que nous puissions nous rassembler et disputer de la course.

Cecil Graval en sera le directeur de concours. Communiquez avec lui pour les détails si vous voulez participer. Son courriel : cecil.graval@gmail.com.

J'étais en contact avec Doug Ford et Cory Paine, en Ontario, au sujet du statut de la course autour de pylônes dans leur coin. Cory et Doug m'enverront des photos du concours ainsi que les résultats de sorte à ce que je puisse les inclure dans cette chronique. Merci les gars, j'apprécie beaucoup.

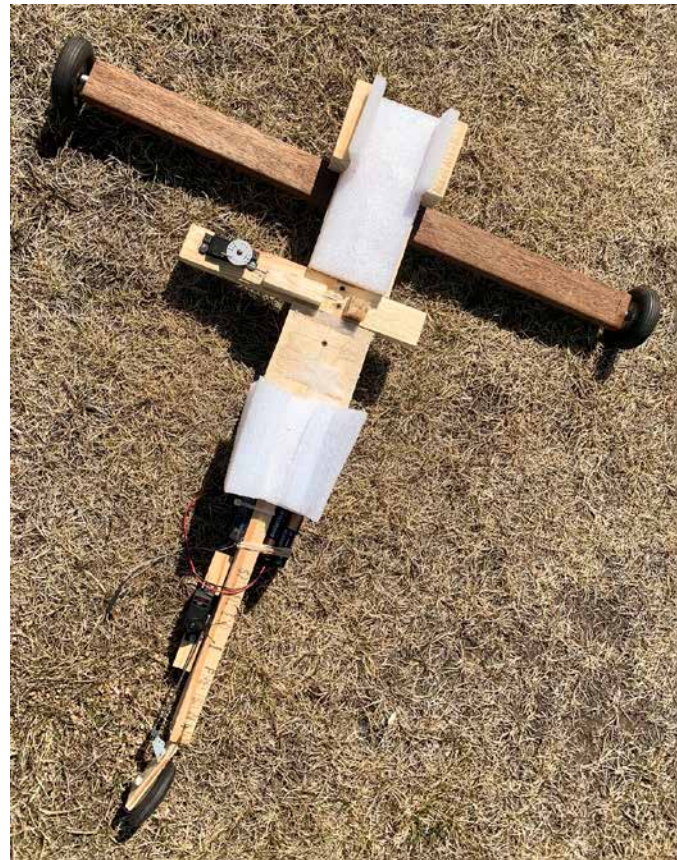
DISPOSITIF DE LANCEMENT

L'article d'intérêt particulier nous parvient de Chuck Swaney ici à Calgary (Alberta). Chuck est un adepte de la course autour de pylônes depuis toujours et il en dispute encore avec nous au sein des catégories Club 20 et Q500. Chuck a fabriqué un très intéressant dispositif de lancement – il l'appelle son « launch stooge » -- qu'il utilise afin de lancer ses maquettes électriques lorsque personne n'est disponible pour le faire à sa place. Voici les explications et le raisonnement de Chuck :

« Plusieurs modélistes vivent avec nervosité l'expérience de lancer à la main leur puissante maquette. C'est particulièrement le cas s'ils sont droitiers et qu'ils doivent retirer leurs doigts de la manette des ailerons et de profondeur (sur leur émetteur), le temps de lancer leur avion.

« Un aide de camp n'est pas toujours disponible, alors j'ai d'abord essayé un sandow (bungee) mais je n'étais pas satisfait. J'ai alors pensé à un chariot de lancement et je l'ai assemblé à l'aide de pièces que j'avais dans mon atelier.

« J'appaire (la fonction de binding) un deuxième récepteur à mon avion. Un servo est branché à une tige à angle droit que j'ai placée à travers un trou que j'ai percé dans un petit renflement que



j'ai collé sous l'avion, près du centre de gravité.

« J'utilise un servo sur le chariot afin de le diriger, servo qui est branché à la fonction « gouvernail de direction » de mon deuxième récepteur. Ce chariot est muni d'une troisième roue pivotante à l'arrière afin de mieux diriger la combinaison avion/chariot.

« Lorsque j'applique les gaz, le chariot accélère et je largue l'avion lorsque j'estime que l'avion possède suffisamment de vitesse. Je peux me détendre un peu plus lors de cette opération. »

Merci beaucoup Chuck de ces sages paroles. Chuck est un enseignant à la retraite mais il nous éduque encore avec toutes ses réalisations mécaniques. J'ai vu son dispositif en action et il fonctionne très bien.

C'est tout pour cette chronique. S.V.P., envoyez-moi des photos et des articles. J'adore recevoir des renseignements des autres et certainement d'autres régions du pays. ✨

R/C Pylon

from page 69

now more relaxing.”

Thank you very much Chuck for your words of wisdom. Chuck is a retired schoolteacher, but he continues to educate us all on his mechanical marvels. I have seen the launch stooge in action, and it works very well, indeed.

That's it for this column. Please send me some pictures and articles. I really enjoy input from other people and certainly from other parts of the country. ✨



Roy Andrassy - 10064-L

Committee Chair
403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

AMA NATIONALS

Well, it looks like the Pylon Nationals in Muncie will be a go this year from June 20th until June 25th. Unfortunately, the USA/Canada border will most likely still be closed so no Canadian pilots will be attending. This is very unfortunate because I, for one, was hoping to fly in four of the racing events this year: EF1, 424, 426, and 422 (one electric pylon event, two Q500 events and one Q40 event).

That will be two years in a row now that I have missed attending the Muncie Pylon Nats. I am very disappointed that the pandemic is taking its toll on competitions, but there is nothing I can do about it except complain! The powers to be tell us the border may open when Canada has reached a 75% vaccination tally. I hope that this happens real soon. Everyone, please get vaccinated as soon as you can.

Here in Alberta, we are all patiently waiting for the first two-day Q500 racing

event to happen in Medicine Hat, June 12/13. We are hoping the pandemic restrictions will lift before then so that we can gather and have an exciting race.

Cecil Graval is the contest director for this event. Contact him for details if you are interested in attending. cecil.graval@gmail.com

I have been in contact with Doug Ford and Cory Paine from Ontario regarding the pylon racing situation in their neck of the woods. Cory and Doug will be sending me some contest pictures and results so I can include them in the pylon column. Thanks boys, this is greatly appreciated.

LAUNCHING STOOGIE

Today's special interest article comes from Chuck Swaney here in Calgary, Alberta. Chuck is a lifelong pylon racer that still races with us in our Club 20 and Q500 events. Chuck has fabricated a very interesting "launch stogie" which he uses to launch his electric pylon planes when no one else is around to help him get his birds into the air. Here is Chuck's explanation on the rationale on his launching stogie:

"A number of modelers find it a nail-biting experience to hand-launch their high torque airplane. This is especially so if they are right-handed and have to remove their fingers from the aileron and elevator stick on the transmitter until after the throw is complete.

"A suitable helper is not always available, so I first tried a bungee cord as an assist but was not satisfied with it. I thought of a launching dolly and assembled bits and pieces from the workshop into a successful project.

"A second receiver is bound to the same model as the plane. A servo is connected to a wire pin at right angles through a hole in a small keel attached to the bottom of the plane, near the centre of gravity.

"A servo on the dolly is used for steering and is connected to the rudder port of the second receiver. A third wheel at the back of the dolly is hinged to help steer the plane/dolly combination.

"Powering up the plane, accelerates the dolly and I release the plane when I feel it has sufficient air speed to fly. Launching is

continued on page 68

COPIES VOLANTES RC

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Au moment où je rédige cette chronique, il vient de neiger ici dans le nord de l'Alberta, nous sommes revenus au stade 1 d'un confinement de pandémie et mon club est fermé en raison de cette même pandémie.

Vous pensez que cela me déprimerait? Eh bien non : j'en profite pour me concentrer à devenir un meilleur modéliste et meilleur pilote.

L'un des projets sur lesquels je travaille, c'est de programmer mes interrupteurs (switches) d'émetteur de sorte à ce qu'elles opèrent toutes de la même façon pour mes maquettes de la Seconde Guerre mondiale. J'ai piloté des copies volantes du premier conflit mondial pendant des années et tout ce dont j'avais besoin, c'était des interrupteurs pour l'allumage et l'expo. Lors de mon époque de pilotage de maquettes 3D, la disposition était essentiellement la même mais j'utilisais aussi un interrupteur de ralenti up/down.

Quant aux maquettes de la Seconde Guerre mondiale, on se retrouve avec plusieurs fonctions supplémentaires comme le train d'atterrissage, les volets, l'allumage, l'étrangleur (choke), etc. Après avoir parlé à quelques-uns des adeptes de ces maquettes heavy metal au sein de mon club, j'ai mis au point un plan selon lequel je place les commandes désirées sur le côté gauche de mon émetteur.

Avez-vous déjà vu un coucou de guerre (warbird) décoller et effectuer un léger plongeur au moment où le train d'atterrissage entre dans les puits de roue? J'étais en proie à ce problème et d'après ce que j'ai compris de la situation, mon interrupteur de train d'atterrissage se trouvait sur la droite de mon émetteur, du même côté que la profondeur et les ailerons. Lorsque j'étais le doigt afin d'actionner l'interrupteur du train, j'appliquais de la pression vers le bas sur la profondeur... Ainsi, la transition train sorti/train rentré n'était pas très douce.

J'ai entrepris un dernier élan afin de terminer mon Cessna (plans de Hostetler). J'ai ajouté des lignes sur les panneaux à l'aide ruban de cartes de 1/32 de pouce et



des rivets à l'aide de ma seringue à colle. La maquette est peinte en blanc (couche de base) pour l'instant et je tente de me décider sur la livrée finale... j'hésite toujours. J'entends au moins effectuer un vol d'essai, cette saison.

J'ai mis le projet du Meister 109 de côté au moins jusqu'à l'automne. Mais auparavant, j'ai réussi à faire fonctionner les volets correctement. Ceux-ci nécessitent

plusieurs réglages mécaniques à l'aide de tiges poussoirs et d'ajustements de bras de servo. Je suis heureux d'en avoir terminé avec cette étape!

Le calendrier des événements de l'été ne sera pas finalisé de sitôt. Lorsque le confinement sera allégé, je suis persuadé que nous assisterons au retour de certains d'entre eux. Pour l'instant, je n'ai rien à vous rapporter. ✨



Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

At the time of writing, it has just snowed here in Northern Alberta, we are back to Stage 1 of lockdowns, and my R/C club is closed due to the ongoing restrictions.

You would think this would be getting me down? No, I am taking this opportunity to really focus on how I can become a better modeller and flier.

One of the things I am working on is programming my transmitter switches to be the same for all my WW2 models. Having flown WW1-type models for years, the only switches I required were ignition and rates.

In my 3D days, it was pretty much the same switch layout, but I also utilized an idle up/down switch.

With WW2 models, you have lots of extras like landing gear, flaps, ignition and choke etc. After speaking with a few of the experienced “heavy metal” enthusiasts in my club, I have pretty much come up with a plan that has everything on the left side on my transmitter.

Have you ever seen a warbird take off and as the gear goes up the model dips a bit? I had that problem, and from what I was able to figure out, my gear switch was on the right side of my transmitter, the same side as elevator and aileron. When I reached for the switch, I would inadvertently apply some down pressure to the stick... Result being a less than smooth transition from

gear down to gear up.

I started the final completion push on the Hostetler Cessna. I added panel lines using 1/32 chart tape and rivets with my trusty glue dropper. It's in base coat white now and I am trying to finalize a paint scheme... I keep waffling on that one. The plan is to at least test-fly it this season.

The Meister 109 has been put aside until the fall, but before I did that, I got the flaps working correctly. They required a lot of mechanical adjustment with pushrod and servo arm length adjustments. Glad that is done!

The events schedule for this summer still seems to be up in the air... bad joke, I know. As things open up, I'm sure we will see some events start to happen. As for now, nothing to report. ✈

la conversion de maquettes EDF à la propulsion par turbine sur RC Forum (Canada). J'ai beaucoup aimé piloter des EDF et j'ai pensé que la conversion était possible.

« J'ai vérifié la section vouée aux turbines sur le site Web du MAAC. Notre organisme offre des renseignements vitaux sur l'opération de maquettes à turbine en toute sécurité et il conseille fortement aux intéressés de trouver un modéliste savant et expérimenté en la matière afin de devenir votre mentor... C'est un problème pour moi puisque je ne connaissais aucun adepte, voire même où en trouver un dans mon coin de l'Ontario.

« Parfait exemple de coopération pancanadienne : la Colombie-Britannique est arrivée à la rescousse en la personne de Dean Wichmann tandis que d'autres collaborateurs se sont improvisés mentors. Ces derniers m'ont aidé à choisir une première turbine ainsi qu'un premier appareil à turbine (heureusement, j'avais beaucoup aimé celui-ci lorsque EDF) et ont répondu à ma cascade de questions sur le forum, le tout avec patience, expertise et humour. Je ne saurais trop les remercier.

« La conversion doit se faire en plusieurs étapes. Voici ma liste simplifiée :

Retirez suffisamment de mousse (foam) de l'intérieur du fuselage afin de pouvoir y loger un réservoir de carburant acceptable sur le centre de gravité (C.G.). Même ces petites maquettes à turbine sont gourmandes et un réservoir d'entre 25 et 30 onces devrait vous offrir un temps de vol supérieur à celui d'une maquette EDF.

Montez la turbine... Vous aurez besoin de plaques d'adaptation.

Tapissez l'intérieur du fuselage de ruban métallique et montez la tuyère.

Ajoutez le système d'alimentation en carburant, le système électrique et votre équipement radio.

« Ce n'est pas aussi simple que cela mais si vous êtes un constructeur et que vous suivez les conseils exposés dans un fil de discussion ou d'un mentor qui s'y connaît, vous serez ravi des résultats.

« Les points forts pour moi au cours de la conversion? Lorsque j'ai fait démarrer ma petite turbine pour la première fois sur le banc d'essai... Ah, cette odeur de kérosène brûlé! Ensuite, le premier démarrage de la turbine, une fois installée dans le fuselage... qui a trahi/exhibé une fuite. « Regarde, a dit mon frère, (ta maquette) marque son territoire, » lorsqu'une flaque de carburant s'est déversée dans mon entrée. Ou encore, lorsque j'ai été le témoin impuissant de la rencontre de l'avion avec un banc de neige lors du premier essai de taxi... heureusement, c'était une leçon bon marché (aucun dommage encouru) au sujet du retard en poussée (turbine lag), de la friction en mouvent et de la poussée résiduelle! Bien sûr, moment mémorable que ce premier vol!

« Ma première conversion était un Avanti (du fabricant Freewing) muni d'une turbine Xicoy X-45 et j'ai effectué les premiers vols, dont on peut visionner une vidéo au : <https://bit.ly/343aEoz>. Le deuxième appareil était un Gripen (autre produit Freewing) en livrée qui fait penser à l'Avro Arrow; je n'ai pas encore effectué le vol inaugural. Mon troisième appareil, un DH112 Venom, en est au stade de conversion.

« Je suis sur ma lancée!

« Si vous avez déjà songé à vous lancer dans l'univers des turbines, c'est le moment! Il est temps que vous sentiez l'odeur de ce kérosène brûlé et que vous entrepreniez votre aventure à faire 'swoosh » en toute sécurité et en affichant un large sourire! » ✨

knowledge and support if your home club doesn't have "turbiners" to act as mentors for newbies.

"My journey started reading a thread on converting EDFs to turbines on Canada's RC Forum. I'd enjoyed flying EDFs for some time and conversion sounded like it might be doable.

"I checked the turbine section of MAAC's website. MAAC offers essential information for safe turbine operation and strongly recommends finding a knowledgeable, experienced turbine modeller to be your mentor... seemingly a problem for me as I didn't know any "turbiners" or even where I could find any in my part of Ontario.

"In an example of cross-country co-operation, B.C. came to the rescue in the form of Dean Wichmann and the other knowledgeable EDF to turbine thread contributors generously took on the mentor role. My mentors helped me choose a first turbine, a first turbine model (happily, one I'd loved flying as an EDF) and have answered my unending stream of questions on their forum with patience, expertise and humour. I cannot thank them enough.

"There are several steps to converting an EDF foamy to turbine. Here's my simplified list:

1. Remove enough foam from the inside of the fuselage to get a suitable sized fuel tank on the C.G. Even these little turbines are thirsty and a tank of 25-30 oz should give you run times longer than an EDF's.

2. Mount the turbine...you'll need some kind of adaptor plates.

3. Line the inside of the fuselage with foil tape and mount the tailpipe.

4. Add the fuel system, electrical system and radio. "It's not quite as simple as the list, but if you're a builder, and follow the advice from a conversion thread or a knowledgeable mentor, you'll be thrilled with your results.

"Highlights for me along my learning journey? Lighting my little turbine up for the first bench test... burnt kerosene never smelled so sweet! The first in-model run of the turbine which showed a fuel leak. "Look," my brother said, "it's marking its territory!" as a puddle of wet fuel appeared on the driveway. Watching helplessly as the first rolling taxi test ended with the model's nose buried in a snowbank...a cheap (no damage) lesson on turbine lag, rolling friction and residual thrust! And of course, my first turbine flight!

"My first EDF-to-turbine conversion, a Freewing Avanti with Xicoy X-45, has successfully flown its maiden flights, and a video can be seen at <https://bit.ly/343aEoz>. The second, a Freewing Gripen with Arrow-like livery, is waiting for its maiden. My third, a DH112 Venom, is under conversion.

"I'm stoked!

"If you've ever considered getting into turbines, now is a great time! So, wake up and smell the burnt kerosene and start your journey to safe, happy, exciting whooshing!" ✨



FARFAST
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,
ajhobby.com or www.HobbyProsDepot.co

905.305.1479www.

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

FLITE CRAFT MODEL CO.
1595 Victoria St N.
Kitchener, ON
flitecraft@flitecraft.com

519-742-7141

GREAT HOBBIES
17 Glen Stewart Drive
Stratford, PE 902 569 3262
991 Taunton Road East
Oshawa ON 365-442-02325144 - 75 Street
Edmonton, AB
Edmonton, AB
140 Trainyards Drive
Ottawa, ON
3035 Argentia Road, Unit 3
Mississauga, ON
greathobbies.com

780.466.3388
613.244.2701
905.824.8228
800.839.3262

HOBBY WHOLESALE
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB
hobbywholesale.com

877-363-3648



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts
Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC
Lots more in store.

www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB
PMHobbycraft.ca

403-291-2733
877-764-6229



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

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)

WANTED: Great Planes Waco Biplane .91-1.20 ARF, stock # GPMA1295, 72" wingspan, new or used. I'm in Winnipeg. contact kenkalynuk@gmail.com or (204) 837-8817 (06/21)

FOR SALE: 1/3 scale Kenner Sportster. DGA Model Kit, 110" span, covered in Solartex, Turnigy TR55 gas engine, Ready to fly, just needs batteries and receiver. Pictures on request \$1500. 2 x **Sig LT40** kits \$100 plus shipping. **1/3 Scale Tiger Moth** Garry Allen short kit and plans. \$400.

Futaba Transmitters 2x T6EX 2.4 FAAST, \$100 each. 1 s T6XAS ch. 23 (72Mhz) \$75. **1/3 scale Balsa USA Fokker DVII** kit with Williams Brothers wheels, pilot, guns, and instruments. \$1200 pkys shipping. **1/4 scale DR1** Balsa USA kit, 1/2 built. \$200. Bill Pottage 604-859-5943 (Abbotsford) (06/21)

FOR SALE: Large 4 Doz. mixed model collection ranging from 16" to 84" w/s. Gas, Glo, Rubber, Elec and Diesel .020 Glo through to .60 with vintage gas engines plus electric. Many R/C, U/C, Freeflight and Gliders. Tons of engines all sizes, props, tanks, wheels, motor mounts, covering, balsa and plans ect. Two are ARFS but most are handcrafted from scratch/plans. All are ready to fly or display. Grant flybaby@telus.net 403-235-5029 (06/21)

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. Sella one lot only. \$150. | Approx 50 16" to 22" propellers, some new, some used, wood, Master Airscrew 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 (02/21)

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

JULY 02, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Airshow42 | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST 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 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 10, 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 July 10-11. 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>

JULY 24, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Western Breeze IMAC | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS FIELD | Canceled this event for this year. Planning to organize an aerobatics seminar instead to get folks educated and ready for an IMAC event in 22. Will add a new event if/when I am able to organize. | 2021-1379 | <http://www.ercs.ab.ca>

JULY 24, 2021 - SATURDAY | Competition | 1 Day | Q500, AMA 426 (Quickie 500) | CALGARY MINIATURE PYLON RACING ASSOCIATION | CMPRA FLYING FIELD | Quickie 500 class racing. All competitors welcome, Current MAAC membership required. This is the second official race of 2020/21 for the Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA) following Medicine Hat (COVID 19 conditions allowing). New racers welcome. | 2021-1476 |

JULY 25, 2021 - SUNDAY | Competition | 1 Day | Quarter 40 (AMA 422, FAI-F3T) | CALGARY MINIATURE PYLON RACING ASSOCIATION | CMPRA FLYING FIELD | Quarter 40 racing

in Calgary. This is the principle contest of the year for the Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA) Q40 class. This race will follow the AMA 422 rules, as well planes that meet FAI-F3T specifications will be accepted. Points will be applied to NMPRA points race for pilots that are members of the National Miniature Pylon Racing Association (NMPRA). | 2021-1477 |

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 06, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Valley Model Aeronautics Club Fun Fly | VALLEY MODEL AERONAUTICS CLUB | VALLEY MODEL AERONAUTICS FLYING FIELD | Valley Model Aeronautics Club Fun Fly - August 6, 7 & 8 2021 - 10:00 am til dusk. Free admission - Camping available (no hookups). Location - 11 kilometers North of Drayton Valley on Highway #22 - on East side of Highway. For more information please contact Ken @ 780-542-7756 (kmashon@telusplanet.net) or Brian @ 780*6213655 (bdtucker@telusplanet.net) | 2021-1474 |

AUGUST 07, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | 4th Annual Fun Fly | SEXSMITH SKY RAIDERS RC CLUB | SEXSMITH SKY RAIDERS RC CLUB | The Sexsmith Sky Raiders invite you to our 4th Annual Fun Fly. Come enjoy

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



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

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

HOBBY WHOLESALE

WE SELL EVERYTHING YOU NEED... AND MORE!

BUSINESS HOURS
(Mountain Standard Time)
Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm

OPEN HOLIDAYS

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un 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

a fun-filled and relaxing weekend of flying with pilot prizes and no entry fee! We are looking forward to seeing your participation and spectators are encouraged to come watch the action! Bring your planes, helis, and lawn chairs for a weekend of fun and good food. In the event of poor weather we will notify members by email and a Facebook post with an alternate date, but likely the following weekend. Location: Sexsmith Sky Raiders RC Club Flying Field, see directions below For more information please send a pm, email sexsmithskyraiders@gmail.com or call 780-402-9226. August 7 & 8 (8 am - 7 pm) - gate opens 8:00 am, pilot meeting at 10:00 am - all non-club members must bring proof of MAAC membership - free entry - pilot raffles - pilot lunch will be provided Saturday (donations welcome) - open to the public (Bring your lawn chair!) - pets must be on leash at all times Directions to the Field: - From Highway 2, travel west approx 1.6 km on 95 Avenue (Sexsmith South Access) to 106 Street - travel north on 106

Street, approx 1.0 km to flying field access road, first left at the gate GPS Location: 55.352768, -118.803577 | 2021-1487 | <https://www.facebook.com/skyraidersrc/>

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 | DIDSBUY 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 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 LITTEST 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 @

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

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years























**Your Best Source for
The latest In R/C Aircraft!**

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 291-2733





news, events, contests -



Join Us

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.scrmc.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 RCer's. 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>

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 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: snaproll647@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>

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone Meeting | ALBERTA/NORTHWEST TERRITORIES ZONE | Lacombe Memorial Centre, Centennial Hall | "A" Zone (Alberta, Nunavut, NWT) AZM Saturday, Sept 25, 2021, 1 to 3 pm. Hosted by CARFF (Central Alberta Radio Fun Flyers), Red Deer, at the Lacombe Memorial Centre in Lacombe, Alberta | 2021-1296 |

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 | 2022-01 |

ATLANTIC - B

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 a la frontière Nouveau-Brunswick / Québec, sur l'autoroute 2. A surveillez pour les nouvelles sorties de l'autoroute. Pour plus d'information, visiter notre site web www.lesaillesdumadawaska.com ou contacter Paul Belzile 506-740-0565, courriel: paulbelzile70@gmail.com ou Roland Levesque, cell 506-740-2330, maison 506-739-8237. Couriel: 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.lesaillesdumadawaska.com, or contact Paul Belzile, 506-740-0565, email: paulbelzile70@gmail.com, or Roland Levesque, Cell 506-740-2330 or Home 506-739-8237. Email: roland@outlook.com. | 2021-392 |

SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 4 Days | South Shore RC Flying Club Fall bash | SOUTH SHORE RADIO CONTROL FLYING CLUB | Greenfield Airport | South Shore RC Flying Club Fall bash: 4 day event. Starts Thursday September 9th - 12th. Camping available, bring your own food. Water and Washroom facilities available. Come and have a good time bring anything that is airworthy. Electric, Nitro, Gas and Helicopters. | 2021-1469 | <http://www.ssrcf.ca/>

BRITISH COLUMBIA - C

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 09, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Spring Warm Up | PRINCETON R/C JET FLIERS | FIELD - 153 AIRPORT RD. PRINCETON | Watch for registration details or send message to event organizer. Registration will be prepaid and online only. Depending on Covid restrictions in place at the time, we may have to limit the total people to 50. Priority will be given to pilots and their spotters. | 2021-1452 | <https://www.facebook.com/groups/Princetonjets/>

JULY 16, 2021 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | 3rd Annual - Logan Lake Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | LOGAN LAKE FLYING FIELD | 3rd Annual - Logan Lake Fly-In July 16,17,18, 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 | Competition | 3 Days | 2021 Kamloops Pattern Challenge | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | 2021 Kamloops Pattern Challenge Mark your calendars for July 23rd to July 25th 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 Wednesday and practice Thursday & Friday. Pilots' meeting will be 9:00 am on both Saturday and Sunday morning. Campers(Dry Camping) 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 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 9am to dusk - electric 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 bare@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/SfQMCEZjpk9ij1K6> | 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 03, 2021 - FRIDAY | Fun Fly |

4 Days | Larry Christensen Memorial Fun Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | The 26th. Annual Larry Christensen Memorial Fun Fly will be held at the Vernon R/C Aeromodellers field just north of Swan Lake in Vernon, BC starting Friday September 3rd., 2021; 9:00am until Labour Day Monday afternoon. COVID-19 safe practices still in effect. No landing fee, free parking/dry camping available for RVs beginning Tuesday, August 31st. after lunch (first come, first serve). This is a non-smoking site. Daily 50/50 draws, Model raffle, on site club bbq concession. See website www.vrcas.org for info & location map. Contact Conrad LaPointe at: chevrolettrucks41@gmail.com, cell: 250-503-8543. | 2021-687 | <http://vrcas.org>

SEPTEMBER 07, 2021 - TUESDAY | Fun Fly | 6 Days | Fall Classic Float Fly | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | SANDY POINT CAMPGROUND - FLOAT PLANE FLYING SITE | Please note the below is a summary of the normal goings on but 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>

SEPTEMBER 18, 2021 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | 2021 Annual Zone Meeting | BRITISH COLUMBIA INTERIOR/YUKON ZONE | Vernon Army Navy Air-Force's Spitfire Hangar | The Annual Zone Meeting is scheduled for Saturday, September 19, 2020 in Vernon at the Vernon Army Navy Air-Force's Spitfire Hangar. Registration 09:00AM - Meeting Start 10AM - 2:30PM - Lunch provided. We encourage each club to have a representative at the meeting and to bring along proxies from those who are unable to attend. It's important for clubs to have representation to help set the direction of MAAC policies and processes. Location Name: Army Navy Air-Force Hangar - view on a map

below. Location: 2500 46th Ave, Vernon, BC • Directions: 2500 46th Ave (right across from the old Canadian Tire Building) You will see you the Spitfire outside on the pole! Directions: GPS: 50.278686, -119.264799 | 2021-1465 |

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-- bases@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. | 2021-1468 | <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.kwflyingdutchmen.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 | 2021-1475 | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

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

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, timed helicopter barrel race and fox and hound, 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 ooh 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>

SEPTEMBER 18, 2021 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | AZM | BC COASTAL ZONE | to be determined | Advanced Notice of Annual Zone Meeting MAAC Zone H South West British Columbia Tentatively Set For September 18th, 2021 at 12:00 pm (Depending on Covid 19 restrictions) Location: TBA Possible virtual Annual Zone Meeting similar to AGM Format The Annual Zone Meeting (AZM) alternates between Vancouver Island and the Lower Mainland. It deals with the business of the zone that includes elections if applicable for the, election of Zone Director, resolutions and recommendations from zone members, nominations for awards and Leader members, appointment of zone members to standing committees and any other zone business that might arise. There are different protocols for each. Business of the Zone Zone Director Nominations for Zone Director are requested, see Submissions section for details. It should be noted that, by MAAC policy, 15.2 British Columbia Residency: The annual zone meeting of the British Columbia Coastal Zone shall alternate yearly between Vancouver Island and that portion of the British Columbia Coastal Zone on the mainland of British Columbia. Should the British Columbia Coastal Zone Director reside on the mainland portion of the zone then the Deputy zone director shall reside on Vancouver Island(s). Resolutions & Recommendations Members are entitled to submit resolutions and recommendations to be considered by the zone and if passed by a majority vote at the AZM form part of the agenda at the Annual General Meeting. See Submissions section for details. Standing Committees Zone members are encouraged to join standing committees to help

guide the many disciplines and interest areas of MAAC. Two members from the zone may be nominated for each standing committee. A listing of standing committees can be found in the opening pages of Model Aviation Canada, MAAC's member magazine. Awards and Leader Member Nominations for awards other than Leader Member may be submitted to head office at any time, subsequently forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board and do not need to be approved at an AZM. Nominations for Leader Member are considered at AZM's and if approved by majority vote forwarded to head office and subsequently forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board. Submissions All submissions that require approval at the AZM, by majority vote, must be received by the zone director by August 9, 2021, forty (40) days in advance of the AZM. Requirements for deadlines for submissions were made the same and set at forty days for 2020. In addition, all nominations for awards, zone director and deputy zone director need to be copied to head office. Zone Director zd-h@maac.ca MAAC Head Office office@maac.ca In the past, member participation was limited to those in attendance at the meetings with their vote and any open proxy votes in hand. Resolutions and recommendations, nominations for zone director, deputy zone director and award nominations took place at the meeting. All the decisions on the business of the zone were made by those in attendance. This was in part because attendance meant prohibitive travel costs for many members in the larger zones. MAAC by-laws and the Canada Corporations Not-for-profit Act require that members have the opportunity to vote on the business of the zone by open or closed proxy. The meeting notice sent to all zone members, twenty-one (21) days in advance of the meeting date, includes, in the agenda, the business that will be considered and voted on at the meeting. Members that are not able to attend in person are encouraged to vote by open or closed proxy on the agenda items. Submissions requirements, for business of the zone, is forty days in advance so that the zone director can prepare the notice of meeting, accompanying agenda and closed proxy form for circulation twenty-one (21) days in advance of the meeting. This is to ensure every zone member has the opportunity to consider and vote on the business of the zone. Zone Director nominations are not accepted at the AZM and must be submitted to the zone director and head office by August 9, 2021, forty (40) days in advance, nomination forms can be found here: <https://www.maac.ca/en/documents.php?cat=28> Resolutions and recommendations will no longer be accepted at the meeting and must be submitted to the zone director by August 9, 2021, forty (40) days in advance. Templates can be found here: https://secure.maac.ca/get_document.php?document_id=312 Awards may be submitted to head

office at any time. They are forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board. Awards are usually presented at or after the AGM. Nomination forms can be found in the Awards section here: <https://www.maac.ca/en/documents.php> Leader Member nomination are not accepted at the meeting and must be submitted to the zone director and head office by August 9, 2021, forty (40) days (40) days in advance, forms can be found here: Still to come as there are two versions on the website that need resolving Proxy forms, either open or closed may be used by members not in attendance to vote on the business of the zone. Open proxies allow another zone member to vote on their behalf. Closed proxies are specific to the agenda item and the submitter indicates their vote on the form. Closed and open proxy forms will be included in the Notice of Meeting you will receive twenty-one (21) days in advance of the AZM. Cheers John Deadman MAAC Zone Director Zone H zd-h@maac.ca | 2021-1484 |

QUEBEC - I

JULY 03, 2021 - SATURDAY | Competition | 2 Days | Imac beauce | CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX INC. | CLUB D'AEROMODELISME LES PHOENIX | Bonjour à tous, Le Club Phoenix est fier d'organiser une compétition Imac en Beauce cette année. Il y aura 5 catégories, Basic, Sportman, Intermédiaire, Avanced et Unlimited. Avec la situation actuelle, il n'y aura pas de service de cantine. Le coût sera de 20\$ pour tous les pilotes. Il sera donc possible pour vous d'arriver dès le vendredi pour passer une superbe fin de semaine avec des passionnés. Les Phoenix offre un terrain de camping sans service. Les inscriptions débuteront à partir de 8:00h le samedi matin, la rencontre des pilotes à 8 :30 et la compétition aura lieu à 9:00h. Venez donc tenter votre chance et rencontrer une équipe géniale les 3 et 4 juillet 2021. Si vous voulez venir et que vous ne voulez pas vous inscrire sur le site mini-iac, faites moi le savoir pour que je puisse avoir une petite idée du nombre de participant. Voici les coordonnées GPS pour vous rendre sont: 46.032928, -70.705304 Pour ceux qui désirent aller au motel, voici quelques endroits suggérés : -Le Georgeville : 300 118e Rue, Saint-Georges, QC G5Y 3E3 (418) 227-3000 -Motel le Voyageur : 10500 Boulevard Lacroix, Saint-Georges, QC G5Y 6X9 (418) 228-3233 -Confort Inn : 16525 Boulevard Lacroix, Saint-Georges, QC G5Y 2G2 (418) 227-1227 Tous ces motels sont à environ 15min du terrain. Au plaisir de vous voir en grand nombre. Daniel Laliberté 418-957-8323 | 2021-1480 | <http://www.clubphoenixbeauce.weebly.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 Address : 1080 Boulevard Talbot, Chicoutimi phone:(418) 543-1521 Motel Panoramique Address : 1303, Boulevard Saguenay Ouest. Chicoutimi phone : (418) 549-7102 We are waiting for you in great numbers! CLUB AEROMODELISME 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 Airmodeliste de Québec Le club Airmodeliste 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 Airmodeliste 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>

SEPTEMBER 04, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Rassemblement de pilotes | CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX INC. | CLUB D'AEROMODELISME LES PHOENIX | ***** Rassemblement de pilotes Club Phoenix

Beauce 4 et 5 septembre (fête du travail) Les membres du club Phoenix invites les pilotes des autres club affilié au MAAC à venir nous visiter à notre piste. Ce sera semblable à l'an passé avec une formule très simplifiée. Au plaisir de vous revoir tous ! ***** Avis aux visiteurs ***** Même si a l'heure actuel on a le droit de recevoir des visiteurs, les conditions à respecter sont beaucoup trop complexes pour notre groupe de bénévoles. Donc pour le moment le public ne sera pas admis sur le site, si la situation change on révisera ce qu'on peut faire. En attendant merci de votre support au fil des ans en espérant pouvoir vous accueillir à nouveau dans le futur. ***** | 2021-1482 | <http://www.clubphoenixbeauce.weebly.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/>

OCTOBER 17, 2021 - SUNDAY | Meeting/ Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone meeting | ST LAWRENCE ZONE | 490, chemin du Lac ; Boucherville (Québec) J4B 6X3 | St Lawrence Zone Annual Zone Meeting Sunday October 17 2021 | 2021-1323 |

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://breto45.wixsite.com/mjrc>

JULY 31, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Summer Fun Fly | SWIFT WINGS RC FLYING

CLUB INC | CHASE FIELD IN SKYLINE PARK | Our summer fun fly event. A BBQ supper will be available. | 2021-1472 | <http://www.smms.org/swiftwings>

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 |

SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Hazlet Float Fly | SWIFT WINGS RC FLYING CLUB INC | Hazlet Regional Park | Our end of year float fly event at the Hazlet regional park. | 2021-1471 | <http://www.smms.org/swiftwings>

SOUTH EAST - L

AUGUST 14, 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

JULY 29, 2021 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | Thunder Thrust 2 | SOUTH WEST

ONTARIO ZONE | C-K MUNICIPAL AIRPORT
8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | Jet
Rally - Thunder Thrust 2 Over Chatham Kent
Municipal Airport 4 days - July 29 - August 1.
Flying starts on Thursday at 10:00 am. Landing
Fee = \$70 Due to Covid 19 restrictions this will
be a pilot and significant other event only. For
more info contact Peter Douppnik (519) 791-5328
or pdouppnik@gmail.com See you there | 2021-
1478 |

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 Douppnik
(519) 791-5328 or pdouppnik@gmail.com See you
there | 2021-1382 |

Vallée de l'Outaouais (G)

suite de la page 29

leur dernier mot. Les membres s'adonnent aussi au vol intérieur à une école secondaire locale et lorsque les établissements scolaires pourront les accueillir une fois de plus, les modélistes y retourneront.

Demeurez en sécurité et amusez-vous. ✈

Saskatchewan (K)

suite de la page 34

passer du temps au terrain de vol. C'est incroyable de pouvoir jaser des 50 dernières années de notre club en compagnie de quelqu'un qui est là depuis le tout début. ✈

Sud Est de l'Ontario (L)

suite de la page 36

Der Flugel est presque prêt à voler. J'attends tout juste l'arrivée de quincaillerie de sorte à lui faire faire son baptême de l'air au début du mois de juin.

Ensuite, j'espère terminer mon Wonder (petit appareil que fabriquait Sig) que j'ai mentionné, il y a quelque temps. J'espère aussi le faire voler en juin, en plus de recommencer à piloter des maquettes à propulsion traditionnelle. Je possède encore d'autres moteurs à nitro qui ne font rien et que je devrai agencer à un projet.

Maintenant que certains d'entre nous pilotons de nouveau, j'aimerais voir des photos des terrains de vol et des événements sur la page Facebook de la zone L. Laissez-moi savoir ce qui se passe à votre club local et j'en ferai aussi rapport ici. D'ailleurs, si vous parrainez un événement, dites-moi si vous voulez l'inclure sur la page Facebook de la zone et au calendrier des événements à venir. J'afficherai le tout, si vous le voulez. J'aimerais bien afficher d'autres événements sur Facebook... c'est un aide-mémoire facile.

En terminant, j'espère que tout le monde connaît un bon début de saison, maintenant que les vols sont autorisés. ✈

Milieu (E)

suite de la page 28

magnifique Astro-Hog qu'il a recouvert d'une pellicule dorée.

« Il a presque terminé son plus récent projet : un F4U-1 Corsair (à l'échelle 1/5) doté d'une envergure de 87 pouces et mû par un DLE de 61 c.c. Aiden poursuit sa passion pour l'aviation par le biais de ce projet de construction, en plus d'échanger avec les membres afin de partager et de recevoir des conseils.

« Lorsqu'Aiden ne se concentre pas sur ses travaux du programme d'ingénierie en aérospatiale de l'Université Carleton (à Ottawa), il trouve encore le temps de piloter ses maquettes et d'appuyer notre passe-temps. Il réussit à consacrer du temps à venir en aide au club malgré son horaire chargé.

« Veuillez considérer cet amateur très enthousiaste d'aérospatiale et d'aviation télécommandée pour la bourse la bourse du MAAC. » ✈

Préparation pour les assemblées

suite de la page 13

beaucoup de nos zones, cela impliquerait des frais de déplacement prohibitifs pour certains de nos membres. Ceci, combiné aux changements visant à mettre nos réunions de zone en conformité avec nos règlements administratifs et avec la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif en ce qui concerne les avis de convocation, nous avons modifié nos règles concernant la prise de résolutions ou de recommandations. Ces changements garantiront que chaque membre aura la possibilité de voir les motions présentées à son AAZ et de pouvoir donner son avis.

Trente jours avant chaque AAZ, chaque membre recevra un avis de convocation électronique de son directeur de zone. Cet avis indiquera l'heure et la date de l'assemblée de zone, l'ordre du jour, les points de discussion et les motions sur lesquelles voter.

Tous les documents et formulaires nécessaires à la réunion de zone annuelle sont disponibles à l'adresse suivante: <https://www.maac.ca/fr/> > ressources > Documents > Documents de la réunion de zone annuelle. Vous devrez peut-être faire défiler l'écran vers le bas de la page pour afficher les documents requis.

SOUSSION DE RECOMMANDATIONS OU RÉSOLUTIONS

Les dates des AAZ seront affichées à la fois sur le site de MAAC et dans le magazine Model Aviation Canada. Pour être examinés à l'AAZ, les recommandations et les résolutions doivent être soumises au directeur de zone au moins 40 jours avant la date de l'assemblée afin qu'elles puissent être inscrites à l'ordre du jour de la réunion. Les résolutions ou recommandations ne peuvent plus être acceptées par les participants lors de l'assemblée.

Voir les liens ci-dessous sur la façon dont les recommandations et les résolutions doivent être rédigées: <https://www.maac.ca/fr/> > ressources > Documents > Documents de la réunion de zone annuelle > Processus de soumission de résolutions et de recommandations à l'AGZ de zone

NOMINATIONS AUX PRIX

Toutes les informations relatives aux nominations pour des prix sont disponibles à l'adresse suivante: <https://www.maac.ca/fr/> > ressources > Documents > Prix

Vous devrez peut-être faire défiler l'écran vers le bas de la page pour afficher les documents requis. ✈

**Leslie Sayer, MAAC #19177
1929 - 2021**

My good friend Les was born in the southeast of England, at the start of the Great Depression. He came from a family of modest means, and trained as a toolmaker – developing skills that served him well throughout his life.

Les caught the aeromodelling 'bug' at an early age, and it proved to be a lifetime addiction. He and his lifetime partner and wife, Jean, emigrated to Canada in 1967 and have been here since, without a moment of regret.

Les was a craftsman. His models are things of beauty, I am lucky enough to have four of them that he passed on to me a few years ago. His models weren't for decoration, however. They were built to excel in performance as well as craftsmanship.

Les was one of those fliers who could stand in a field, his model in hand, and wait for a thermal. He would stand there patiently until his senses told him that a thermal was breaking away and then he would launch – unerringly for yet another max. No streamers, no bubble machines, no thermistor, just his own senses and experience.

Les' retrieval methods, it must be admitted, left a little more to be desired. He and Jean (who also flew A/2 glider in her younger days) shared another passion – birdwatching. Les would be watching his flight through binoculars when a buzzard, or a hawk, or a lark, would enter his field of vision. Model forgotten, the bird would then be the object of his attention and around he would swing, fascinated by its flight. Luckily, other fliers knew of this propensity and would keep an eye on his model for him until his attention came back to the subject at hand. The idiosyncrasies didn't stop there, however. Once a line was established to retrieve the model, off Les would go – but, invariably, he would wander off-line as some other creature, or feature, captured his attention. He could often be seen, far across the field, wandering to and fro, and we frequently didn't know whether it was his model that he sought, or something else that had distracted him.

Les had recurring bouts with cancer over many years. A lung was removed because of it a number of years ago, but he carried on flying. His bladder was later to be attacked by the disease and he beat that and continued to fly. More recently,



his prostate and bones have been the target and he reached stage 4 almost a year ago. Sally and I visited him in the hospital. He was heavily drugged because of the pain he was in but he could still laugh and joke, the old Les was still there. Whenever Les was around there was always laughter and good cheer. A fine man who brought joy to this world – no better legacy could anyone leave. He left us May 13th, 2021

- Roy E. Smith #7759L

OBITUARIES

Thomas (Tom) Dietrich
May 14, 1940 - Feb. 17, 2021

Valerie Hill
Special To Waterloo Region Record

Tom Dietrich's first flight in a Second World War Tiger Moth sparked a passion that would eventually lead him to become a recognized expert in vintage aircraft restoration.

"People all over the world knew him" said Tom's friend and business partner Bob Revell "He was working right up until the end!"

As much as Tom loved these old aircraft, he never learned to fly. He never held a driver's licence either, largely because he always froze when he had to write a test.

His brother David Dietrich said Tom was given a model plane kit as a kid which fed his love of planes. He belonged to the KW Flying Dutchmen, a radio-controlled model aircraft club where he won many awards. The models had the same construction as the real thing so these early lessons were invaluable to his career.

Though he worked for a time in a cabinet factory, Tom, his friend Frank Evans, and Evans' wife Dory, opened Beaver Hobby Centre in Waterloo Town Square.

Tom's friend Steve Gray remembers being a model aircraft crazy boy and visiting the store but given his pockets were usually empty, he could only look

"He'd give me a kit and say 'make this,'" recalled Gray. "I didn't have any money!"

Once Steve completed the kit, he'd return the plane to the store, where Tom would hang it on display, later giving it back to the boy.

It was while working at their hobby store that Tom and Evans were offered a ride in a Tiger Moth at Guelph Air Park

The men were so smitten they purchased a Tiger Moth to restore and ended up winning awards. In 1970, Tom founded the Tiger Boys Aircraft Works and Flying Museum at the Guelph Air Park and Frank joined.

After their Tiger Moth success, Tom and Evans were ready for a bigger challenge and purchased 36 dilapidated warplanes at auction from the estate of the eccentric hermit Ernie Simmons.

The men had to track down original blueprints and maintenance manuals to start the rebuilding process. Some parts had to be sourced, others manufactured. It was a laborious process, one that Tom repeated over five decades on hundreds of aircraft, including 39 Tiger Moths.

"He was one of very few people who knew how to build a Tiger Moth from the ground up," said Revell, who met Tom in the late 1980s. Tom wanted the planes to be flightworthy, not just museum stock

Tom's brother Doug said "he could look at a piece of plane wreckage and he could tell what it was from.

"He was very mechanical and good at digging, scratching and researching"

After Evans died and the hobby shop shut down, Revell became Tom's partner in Tiger Boys. The friends restored



Tom Dietrich, left, with his Tiger Boys Aircraft Works and Flying Museum partner Bob Revell.

hundreds of aircraft and several are still in the collection. A few even ended up in Hollywood movies.

David Rohrer, president of the Canadian Warplane Heritage Museum, said "over the years Tom and the Tiger Boys have helped us acquiring parts and support for our two flying Tiger Moth aircraft at the museum." In fact, that first plane Tom restored in his parents' yard was traded to the museum in the 1990s.

Tom, who never married, and Revell, a widower, were so dedicated to the planes that they moved into the Guelph hangar where they lived for nearly four decades: no luxuries, not even running water.

"We got used to taking sponge baths" joked Revell. Doug said Tom was not interested in creature comforts. His passion was always the planes. The friends wintered in Florida, living in a house trailer while restoring aircraft for a collector.

For 49 years, Tom attended AirVenture in Oshkosh, Wis., a celebration of flight attended by hundreds of thousands and a place where his knowledge was in demand.

In his last few months, Tom suffered from cancer but never complained. Bob said the two lived in the hangar for 37 years and, on that final day, Feb. 21, 2021, Tom was weak and tired. He sat in a reclining chair, put his head back and died.

"Tom's passing has created a large hole in the aviation world, both locally and internationally," said Cindi Conlon, author of the book *Guelph Air Park*, "Tom was a quiet, modest gentleman who held a vast knowledge of the restoration of airplanes."

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



Precision Aerobatics is back at Great Hobbies! ARF airplanes, ESCs, motors, servos, replacement parts and accessories, plus more on the way!

Precision Aerobatics works tirelessly on their designs making sure each new release is really something special, and not just "another model". They invest countless hours and resources in each new aircraft; thoroughly testing its flight performance and durability before it is released.

Browse more from Precision Aerobatics at greathobbies.com

Katana 52 ARF



EFL17750 — Viper BNF Basic w/AS3X & SAFE Select
EFL17770 — Viper EDF Jet PNP version

XR-52 ARF



XR-61 ARF



Addiction-X V2 LEDs



We also Precision Aerobatics servos, motors, ESCs and more!



DLE-65cc



DLE-130cc



Dancing Wings Hobby is a new ARF brand at Great Hobbies. Boasting incredible build quality and workmanship, these models will look terrific on the ground and in the air!



STICK-14 1.4M ARF Sport Airplane



Stearman PT-17 1.6m Balsa ARF



De Havilland Tiger Moth 2.15M 30cc ARF



SB98 2.5m Glider

- Quality balsa kit can be built with or without optional electric motor system



VPMSB98K — SB98 2.5 Meter 3 to 4 Ch Vintage Glider Kit



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