

# Model Aviation

# CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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



**Aircraft Modelers Research**

**COMMANDER MAINTENANT  
PRE-ORDER NOW**



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

PILOT RC



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

PILOT RC



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

PILOT RC

**RC HELICOPTERS**



**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

**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.

<b>President</b>	Peter Schaffer	<b>president@maac.ca</b>
<b>Vice President</b>	Frank Klenk	zd-m@maac.ca
<b>Executive</b>	Jean Paul Le Guilcher	zd-i@maac.ca
	Cato Hansen	zd-b@maac.ca
	John Deadman	zd-h@maac.ca
<b>Secretary/Treasurer</b>	Linda Patrick	sec-treas@maac.ca
<b>Bilingual Reception and Membership</b>	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  
613-299-3702      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  
davecumming59@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  
514-944-8241  
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  
613-779-9628  
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  
613-299-3702  
mr.anderson.ca@icloud.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 JoL 2Lo  
450-454-3875  
Fabien.Gagne@gmail.com

#### R/C SCALE

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

#### R/C SCALE AEROBATICS

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

#### RADIO SPECTRUM

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

#### SPACE MODELLING

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

#### SURFACE VEHICLE

Vacant

#### WEBSITE

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

Model Aviation Canada  
is Published by  
Morison Communications

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

#### Editorial Department

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

#### Advertising

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

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

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

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

#### Submissions

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

#### Submission Deadlines

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

#### Classified Advertising

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

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

#### Display Advertising

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

# Model Aviation CANADA



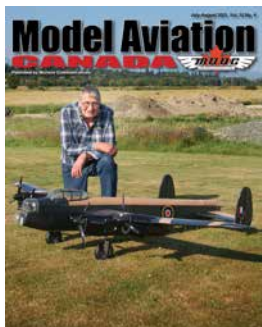
JULY-AUGUST 2021 - VOL. 52 NO.4

## TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Groupe consultatif de Transports Canada	6
Chronique de l'éditeur	7
2020 Annual Zone Meetings	8
Formule de vote par procuration pour AAZ	9
Prix du temple de la renommée	10
Le prix de pionniers du canada	12
Prix d'excellence pour l'ensembles des réalisations	13
Leader Member	15
Alberta (A)	17
Atlantique (B)	18
C-B Intérieure et Yukon (C)	20
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	22
Manitoba Nord-ouest Ontario (D)	24
Nord Ontario (F)	26
Vallée de l'Outaouais (G)	27
Québec (I)	28
Saint-Laurent (J)	30
Saskatchewan (K)	33
Sud Est de l'Ontario (L)	34
Milieu (E)	36
Sud Ouest de l'Ontario (M)	37
1/12 Scale Lancaster	40
RPAS WILCO	44
P-75 Overstrand	46
Bob Wonitoy - Scale Jet Maven	51
Edmonton Area Scale Fun Fly	56
Relations publiques	58
Spectre radio	59
Vol circulaire	60
Vol circulaire acrobatique	62
SAM/Vol libre extérieur	64
Vol libre intérieur	67
Maquettes électriques RC	68
Hydravions	70
Acrobatie de précision RC	72
Course autour de pylônes	74
Planeur RC	76
Copies volantes RC	78
Magasins de passe-temps au Canada	81
Trading Post	82
Évènements à venir	83
The Last Page	92

## TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Transport Canada Advisory Group	6
Editor's column	7
2020 Annual Zone Meetings	8
AZM Proxy Voting Form	9
Hall of Fame	11
Pioneers Of Canada Award	12
Lifetime Achievement Award	13
Leader Member	15
Alberta (A)	17
Atlantic (B)	19
British Columbia Interior - Yukon (C)	21
South West British Columbia (H)	23
Manitoba North West Ontario (D)	25
Northern Ontario (F) / Nord Ontario (F)	26
Ottawa Valley (G)	27
Québec (I)	29
St. Lawrence (J)	31
Saskatchewan (K)	33
South-east Ontario (L)	35
Middle (E)	36
South-west Ontario (M)	37
1/12 Scale Lancaster	40
RPAS WILCO	44
P-75 Overstrand	46
Bob Wonitoy - Scale Jet Maven	51
Edmonton Area Scale Fun Fly	56
Public Relations	58
Radio Spectrum	59
Control Line	61
Control Line Precision Aerobatics	63
SAM / Free Flight	65
Free Flight Indoor	67
R/C Electric	69
R/C Float plane	71
R/C Precision Aerobatics	73
R/C Pylon	75
RC Sailplane	77
RC Scale	79
Hobbyshops Canada	81
Trading Post	82
Coming Events	83
The Last Page	92



Joe Potosky with his 1/12 scale Ivan Pettigrew designed Lancaster.  
Joe Potosky et son Lancaster (un design d'Ivan Pettigrew, échelle 1/12).

Photo by Tim Horsfall

# CHRONIQUE DU PRÉSIDENT



**Peter Schaffer - 44429**

Président

807.468.7507 | president@maac.ca

Eh bien, j'étais assis sous l'abri de mon club, en plein moment zen et j'observais les hirondelles qui semblaient organiser leur propre course autour de pylônes autour des poteaux de soutènement. Les quatre œufs dans le nid de pluvier kildir – en plein milieu du terrain de stationnement – ont éclos et les oisillons courent partout sur le terrain.

Le terrain de vol ressemble à un parc en ce que l'herbe est fraîchement coupée. L'aire de camping est tapissée de marguerites blanches, de fleurs d'un rouge et d'un jaune éclatants... non, il ne s'agit pas de pissenlits.

Ce « moment Kodak » a été rendu possible en raison du travail de plusieurs bénévoles discrets, au fil des ans. Les modélistes d'aujourd'hui profitent du travail de leurs prédécesseurs.

On pourrait en dire de même du gros du travail du MAAC. On tient pour acquis bien des choses – surtout lorsque ça va bien – et il en va de même avec les opérations du MAAC.

Au moment où j'écris ceci, le conseil de direction s'est réuni à 12 reprises ainsi qu'à l'Assemblée générale annuelle, en 2021. Cela a donné lieu à la prise de 55 décisions majeures, ce qui permettra au MAAC de continuer de fonctionner et aux membres de s'adonner à leur passe-temps, et ce, jusqu'à la fin juin. Ce même conseil de direction est en vacances pendant trois semaines. Cela ne veut aucunement dire qu'il ne se passe rien.

Le Groupe consultatif sur la sécurité ainsi que le Groupe consultatif de Transports Canada s'affairement à boucler les derniers éléments de la documentation (de conformité) afférente à l'exemption de Transports Canada. Les personnes derrière l'organisation des deux dernières

Assemblées générales annuelle en format virtuel sont en train d'importer les outils qui nous permettront d'adapter la formule de ces AGA virtuelles aux Assemblées générale annuelles de zones. D'autres bénévoles planchent à offrir de l'interaction virtuelle pendant ces assemblées de zone. De plus, nous aurons à décider prochainement d'une étape de mise en marché ainsi que du mandat d'un prochain Comité consultatif sur les finances.

Bien que ce soit chouette de pouvoir déplacer ces tâches de la liste des choses à faire à celle des choses accomplies, cette satisfaction est de courte durée. Dans tout organisme de la taille du MAAC, comme par magie, de nouveaux sujets font irruption sur la liste des tâches à régler. C'est une chose de faire approuver une résolution sur quelque chose – mais le travail qui bouffe régulièrement du temps commence lorsque cette tâche est en cours.

L'entente réciproque entre l'Academy of Model Aeronautics américaine et le MAAC n'est plus valide. Notre exemption de Transports Canada ne vaut que pour les membres en règle du MAAC.

Les membres de l'AMA qui veulent piloter des maquettes au Canada doivent maintenant se joindre au MAAC à titre de membre temporaire. Cette classification existe présentement dans nos statuts et règlements. Elle a été créée à l'intention des pilotes étrangers en visite au Canada, des pilotes dont le pays d'origine ne possède pas d'entente réciproque avec le Canada. Les pilotes de l'AMA tombent maintenant dans cette même catégorie de visiteurs internationaux. Lors de l'A.G.A. de 2022, il y aura une résolution afin de modifier le nom de cette classification de « temporaire » à « membre international du MAAC ».

Les discussions se poursuivent avec l'AMA afin de réviser l'entente. Un document de communication qui explique le processus est en préparation à l'intention des visiteurs et de leurs hôtes.

Les outils administratifs numériques sont constamment améliorés. Deux nouveaux outils et applications sont présentement en développement.

L'édimestre du MAAC s'affaire à créer le code qui permettra aux visiteurs internationaux de faire voler des maquettes au Canada; ces personnes pourront devenir membres temporaires (90 jours) du MAAC en appliquant en ligne.

De plus, un sous-traitant a mis au point un outil de localisation d'espace aérien pour que les membres du MAAC s'en servent sur leur téléphone « intelligent ». Cet outil en est rendu à l'étape de la traduction. Cette application confirmera au pilote de maquette sous quel espace aérien il se trouve. On retrouvera aussi du matériel de formation en ligne qui aidera les pilotes à comprendre cette notion d'espace aérien et comment utiliser l'application.

Deux nouveaux onglets (tabs) seront ajoutés à la page d'accueil du site Web lorsque ces concepts seront fonctionnels : l'outil de localisation d'espace aérien et la demande d'adhésion temporaire internationale. On retrouvera ces onglets immédiatement sous celui de l'avis à tous les membres (NOTAM) qu'on trouve à droite sur la page d'accueil. C'est situé au-dessus de l'onglet vous invitant à joindre le MAAC.

L'onglet du NOTAM, lui, offre les plus récentes mises à jour des documents d'exemption des comités de la sécurité et de Transports Canada.

Les assemblées de zone, le budget anticipé du MAAC pour 2022 ainsi que le traitement des résolutions et recommandations découlant de l'A.G.A. en 2022 se retrouveront très bientôt à l'ordre du jour de la réunion du Conseil de direction. Ma foi, il me semble que c'était hier que nous préparions le budget de 2021 et que nous étions en train de planifier l'A.G.A. de cette même année. Mais où passe le temps? ✨

## PRESIDENT'S MESSAGE



**Peter Schaffer - 44429**

President

807.468.7507 | president@maac.ca

So, I was sitting under my club's sunshade having a zen moment and watching the swallows pylon racing around the support posts. The four eggs in the Killdeer nest -- in the middle of the parking lot -- have hatched and the little guys are now busy running around the airfield.

The airfield looks like a park because it is freshly mowed. The camping area is carpeted in white daisies, brilliant red paint brush, and yellow flowers... no, not dandelion

The "Kodak moment" was made possible because of the work of many unsung folks, over many years. The folks today are building on the shoulders of those who have gone before them.

The same can be said for the people doing the grunt of the MAAC work. Things are always taken for granted, when things are going well, and so it is with MAAC operations.

As I write this, the Board of Directors (BoD) have held twelve meetings and one Annual General Meeting (AGM) so far in 2021. Fifty-five substantive decisions, which keep MAAC operations functioning and make it the possible for the members to enjoy their hobby, have been made up to the end of June. The Board is now on a three-week vacation. That should not be interpreted to mean that nothing is happening.

The Safety Advisory Group (SAG) and the Transport Canada Advisory Group (TCAG) are working on getting the last elements in the compliance documentation related to the Transport Canada Exemption,

completed. The folks who did the great job of organizing the past two digital AGMs are in the process of porting over the tools from the AGM to running a digital AZM. Others are working on making it possible to run online Annual Zone Meetings (AZMs). A marketing decision is on the horizon and the Terms of Reference for a newly formed Financial Advisory Group, is being developed.

While it is great to move items from the to-do-list to the done list, that satisfaction is short-lived. In any organisation the size of MAAC, new items magically appear on the to-do-list. It's one thing to pass a motion to do something -- the real time-consuming work usually starts when that something actually gets done.

The Reciprocal Agreement that was in effect between the Academy of Model Aeronautics (AMA), in the United States and MAAC is no longer valid. This is due to the fact that our Transport Canada Exemption only applies to MAAC members in good standing.

AMA members who want to fly in Canada must now join MAAC as a Temporary Member.

The member classification name "Temporary" currently exists in the by-laws. It was created for pilots visiting Canada from countries that MAAC did not have a reciprocal agreement with. The AMA pilots now fall into the same category as the international visitors. There will be a motion at the 2022 AGM to change the name of the member classification from "Temporary" to "MAAC International Member".

Discussions are ongoing with the AMA to revise the agreement. A communication document on how the process will unfold is being developed for the visitors as well as the hosts.

The digital administrative tools are in a constant state of improvement/refinement. There are two new tools/applications that are currently under development.

The MAAC webmaster is busy creating the code for the international folks who want to fly in Canada to become a 90-day Temporary MAAC member, by applying online.

In addition, a contractor has developed an airspace location tool for MAAC members that will run on smartphones. The tool is in the process of being translated. The app will tell the user which airspace they are standing in. There will be online training material, that will help pilots understand airspace and how to use the app.

Two new tabs will be added to the home page on the website, for the airspace tool and the Temporary International Member application once they become fully operational. These tabs will be located right below the new MAAC Notice To All Members (MAAC NOTAM) tab, which is found on the right hand-side of the home page. It is above the Join MAAC tab.

The MAAC NOTAM tab provides the last updates to Safety and Transport Canada Exemption documents.

The AZMs, MAAC's 2022 Budget, and the processing of the Resolutions and Recommendations from the 2022 AGMs, will be on the BoD meeting agenda, in short order. It seems like just yesterday that we did the 2021 budget and prepared for the 2021 AGM. Where has the time gone? ✈



### **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>



# TRANSPORT CANADA ADVISORY GROUP

Mark Winstanley - 24925

Committee Chair  
rusty505050@gmail.com

It has now been over two years since the issue of the Transport Canada Exemption (NCR-011-2019, signed 17 May 2019) and here we are in a fully regulated environment – whether we like it or not.

Gone are the days when this was just a hobby and we could fly wherever and whenever we wanted with no risk of violating some law or other and all we had to do was to make sure we didn't upset the neighbours.

Now, we have to make sure we stay in compliance with the Exemption and the MAAC Safety Code. I need not remind you that this is not optional.

I have heard some folks say that this is just crap and I'm not going to bother with all this malarkey. All I can say to them is "If you don't follow the rules, Transport Canada has some pretty interesting fines lined up for you."

There are three ways of flying radio-controlled models (AKA RPAS/drones/UAVs etc.):

1. Fly under MAAC's Exemption and comply with its 15 conditions, plus the MAAC Safety Code. This is by far the easiest and least onerous way.

We have a maximum weight limit of 35 kg and, if you stay in uncontrolled airspace, an unlimited ceiling. The Americans are dead jealous;

2. Fly under the Canada Aviation Regulations (CAR) PART IX.

This means sitting a TC test, registering

all your RPAS, limiting your maximum weight to 25 kg and limiting your altitude to 400 feet;

3. There is no other way – I lied. If you don't like ways 1 or 2, then give up now.

Your Safety and Transport Canada Committees have been working together to translate the exemption into our system of MSD and MPPD documents (the Safety Code). There are being issued as they are completed and you are all notified by the issue of a MAAC NOTAM. These NOTAMs are resident on the MAAC website and are one of the first things you will see when you visit – I recommend that you visit often to keep up with changes.

May we live in interesting times – Exemptions and COVID-19 –, what could be more interesting? ✨

# GROUPE CONSULTATIF DE TRANSPORTS CANADA

Mark Winstanley - 24925

Chef de Comité  
rusty505050@gmail.com

Il s'est écoulé plus de deux ans depuis que Transports Canada a dévoilé l'exemption (NCR-011-2019, signée le 17 mai 2019) et nous voici... en plein environnement réglementé – que nous soyons d'accord ou non.

Révolue, cette époque où nos activités n'étaient qu'un passe-temps et que nous pouvions faire voler nos maquettes n'importe où et n'importe quand sans même enfreindre une quelconque loi; tout ce dont nous devions nous soucier, c'était de ne pas tracasser les voisins.

Maintenant, nous devons observer l'exemption (de TC) et le Code de sécurité du MAAC. Je vous le rappelle : ce n'est pas une option.

J'ai entendu des modélistes affirmer que tout cela, c'est de la frime et je ne commenterai pas là-dessus. Ce que je leur réponds, cependant, c'est : « Si vous n'observez pas les règlements, Transports Canada vous a préparé de belles amendes salées. »

Il y a trois façons de faire voler ses maquettes télécommandées (aussi connues comme étant des Systèmes aériens télépilotés (SATP)/drones/etc.) :

Pilotez vos maquettes sous l'égide de l'exemption du MAAC et observez ses 15 conditions, en plus du Code de sécurité du MAAC. De loin, c'est la façon de faire la plus facile et la moins coûteuse.

Observez le Règlement de l'aviation canadien (RAC), Partie IX;

Ceci signifie que vous devrez vous plier à un test de Transports Canada, enregistrer votre SATP (poids limite de 25 kg) et de limiter votre altitude à 400 pieds;

Il n'y a pas d'autre façon – j'ai menti. Si vous n'aimez pas les conditions 1 et 2, abandonnez vos activités.

Vos Comités sur la sécurité et de Transports Canada ont travaillé ensemble afin de traduire l'exemption à l'intérieur de notre système de documents MSD et MPPD (le Code de sécurité). Ceux-ci sont publiés à mesure qu'ils sont terminés et vous en êtes tous avertis par l'envoi d'un NOTAM du MAAC. Ces avis NOTAM sont hébergés sur le site Web et c'est l'une des premières choses que vous apercevrez en consultant le site Web – je vous recommande d'y retourner souvent afin de connaître les plus récents développements.

Nous vivons en une époque intéressante – les exemptions et la COVID-19 – comment faire mieux? ✨



## EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Committee Chair

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

### CREDIT WHERE CREDIT IS DUE

First things first. In the May/June issue, I managed to accidentally omit the photo credits for Peter Smith's photos in the Northern Ontario (F) zone column.

While this mistake was an oversight, and I had the information at hand to credit Peter, more often than not, I'm getting pictures without credit information, and sometimes without caption information.

Crediting photographers is important for a number of reasons. First... they deserve it. Getting good photos of our models shouldn't be taken for granted and we need to make sure they guys and gals bringing their cameras out are properly recognized.

Second... getting the credit information usually means the author has talked to the photographer and has been given permission for us to use the photos in the magazine.

If you're submitting content, I really do need you to talk to the photographers and

get their permission to use the photos. Just because it is on a website or Facebook page doesn't mean we can reproduce it here!

Concise, but complete captions are also more than welcome. Nothing is more frustrating than having great photos that we don't have any information about.

### LEADING BY EXAMPLE

Journalists call it - quite derisively - navel gazing. When the author becomes the story, the die-hard journalist will start raising concerns and strongly suggest that the 'real' story lies elsewhere. Of course, columns -- such as this one -- and editorials live outside this restriction, but the 'meat of the sandwich' should still be objective and stories about others.

Of course, Model Aviation Canada Magazine isn't serious journalism, and isn't bound by the same restrictions. In fact, 'navel gazing' has brought us some of the best articles we've run lately... and you'll continue to see more of it in the future.

In particular, I'm going to be writing more stories about my own experiences in the hobby, as well as writing more stories featuring our members.

One of the reasons I'm doing this is for you to get a better feel for the type, and scope of story we want to feature in the magazine. Both Dave Hord's millennial learning story and Tom Gottlieb's Gee Bee feature in the last issue are examples where the authors asked what I was looking for, and with a little direction... they delivered.

In short, I want stories that share stories, show passion, and pique interest. I don't think we have the space -- or vehicle -- to get in-depth on any topic. Instead -- as I said last time -- we want to give our readers an idea to follow up on. We want to provide the inspiration and leave the perspiration up to the members!

### HERE TO HELP

Of course, some of you might have great stories, but aren't confident about putting virtual pen to virtual paper and sharing it.

Literally, that's why I'm here. I'm more than happy to work with you to bring your story to the pages. Be it taking a set of bullet points and fleshing them out, or even doing an interview and writing the story for you... I'm here to help. ✈

## CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Chef de Comité

403-510-5698 | Editor@ModelAviation.ca

### ACCORDER À CÉSAR...

En premier lieu, aussi bien accorder à César ce qui revient à César. Dans le numéro de mai/juin 2021, j'ai accidentellement oublié d'insérer le crédit photo à celles de Peter Smith au sein de la chronique de la zone Nord-Ontario (F).

C'était un oubli malgré que j'aie eu les renseignements afin d'accorder le crédit à Peter. Mais plus souvent qu'autrement, je reçois des photos sans le moindre renseignement de crédit photo et parfois même sans le moindre renseignement de vignette (le petit contexte qu'on retrouve sous les photos).

Il est important d'accorder ce crédit aux photographes, et ce, pour plusieurs raisons. Premièrement... ils/elles le méritent. On ne

devrait pas tenir pour acquis qu'on puisse obtenir de bonnes photos de nos maquettes et conséquemment, on doit s'assurer qu'on reconnaisse convenablement ces hommes et femmes qui se servent de leur appareil photo.

Deuxièmement... obtenir des renseignements sur le crédit photo, ça signifie ordinairement que l'auteur/autrice a parlé au/à la photographe et que la permission de se servir des photos dans la revue a été accordée.

Si vous soumettez du contenu, j'ai vraiment besoin que vous parliez aux photographes et que vous obteniez leur permission d'utiliser leurs photos. Même si elles se retrouvent sur un site Web ou sur Facebook, ça ne signifie pas qu'on puisse les reproduire dans ces pages-ci!

Des légendes (ce petit paragraphe dont je parlais, sous les photos) précises mais complètes sont nécessaires. Il n'y a rien de plus frustrant que d'admirer des photos

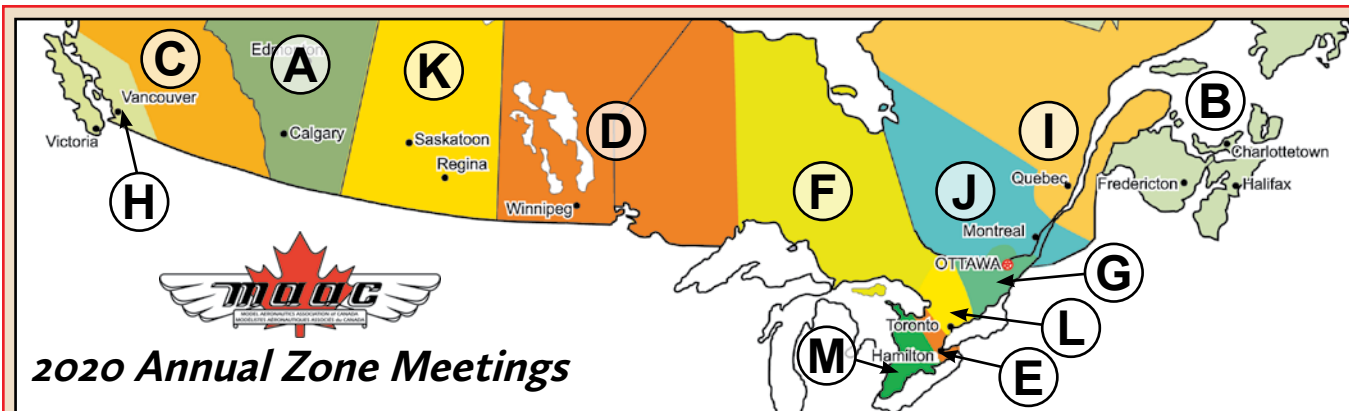
sensationnelles... sans posséder le moindre renseignement à leur sujet.

### MONTREZ L'EXEMPLE

Les journalistes l'appellent – avec dérision – se regarder le nombril. Lorsque l'auteur ou l'autrice devient l'histoire proprement dite, les journalistes chevronnés s'inquiètent et suggèrent fortement que la « vraie » histoire se trouve ailleurs. Bien sûr, les chroniques – y compris celle-ci – et les éditoriaux, c'est autre chose mais la « viande » devrait demeurer objective et les histoires rapportées devraient raconter quelque chose au sujet des autres.

Bien sûr, notre revue Model Aviation Canada, ce n'est pas du journalisme sérieux et n'est ainsi pas assujettie aux mêmes barèmes. En fait, ce phénomène de nombrilisme nous a déjà offert les meilleurs articles qui soient parus dans les pages de la

*suite à la page 15*



## 2020 Annual Zone Meetings

### Alberta - Zone A

**Meeting Date: September 25, 1:00 PM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 16

Central Alberta Radio Fun Flyers flying field

52.202915, -113.706037, Southeast of Red Deer, AB

ZD: Roger Ganley - zd-a@maac.ca

### Atlantic - Zone B

**Meeting Date: October 16, 1:00 PM**

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 6

Inn on Prince, Hotel & Conference Centre

437 Prince Street, Truro, NS

ZD: Cato Hansen - zd-b@maac.ca

### British Columbia - Zone C

**Meeting Date: September 18, 10:00 AM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 9

Army, Navy, Airforce "Spitfire" hangar

2500 46th Ave. Vernon, B.C.

ZD: Roly Worsfold - zd-c@maac.ca

### Manitoba - Zone D

**Meeting Date: October 3**

ZD Election

Deadline for motions/nominations: August 24

ANAVETS

3584 Portage Ave, Winnipeg, MB

ZD: Randy Hepner - zd-d@maac.ca

### Middle Ontario - Zone E

**Meeting Date: October 9, 10:00 AM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: August 30

Mariott on the Falls,

6755 Fallsview Blvd. Niagara Falls, ON L2G 3W7

ZD: Roy Rymer - zd-e@maac.ca

### Northern Ontario - Zone F

**Meeting Date: October 16**

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 6

M.I.C. (Made in Canada) Canadian Eatery & Whisky Pub

200 Falconbridge Rd

Sudbury, ON P3A 5K4

ZD: Kevin McGrath zd-f@maac.ca

### Ottawa Valley - Zone G

**Meeting Date: October 17, 10:00 AM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 7

Location TBA

ZD: Mike Anderson - zd-g@maac.ca

### Southwest British Columbia - Zone H

**Meeting Date: September 18, 12:00 Noon**

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 9

Parksville District and Qualicum Flyers Flying Field

49.273903, -124.236816

ZD: John Deadman - zd-h@maac.ca

### Québec - Zone I

**Meeting Date: 3 octobre 9:00 AM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 24

Le complex de soccer Honco

8087 boul. Du centre hospitalisé,

Charny, Québec G6X 1L3

ZD: Jean Paul Le Guilcher zd-i@maac.ca

### St. Lawrence - Zone J

**Meeting Date: 17 octobre, 9:00 am to 3:30 pm**

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 7

Centre multifonctionnel Francine-Gadbois

1075 Rue Lionel-Daunais

Boucherville, QC, J4B 8N5

ZD: Steve Woloz - zd-j@maac.ca

### Saskatchewan - Zone K

**Meeting Date: September 12, 1:30 PM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 3

Regina Windy Flyers Club House

ZD: Grant Robinson - zd-k@maac.ca

### Southeast Ontario - Zone L

**Meeting Date: October 23**

ZD Election

Deadline for motions/nominations: Sept. 13

Virtual Meeting

ZD: Adam Maas - zd-l@maac.ca

### Southwest Ontario - Zone M

**Meeting Date: September 11, 11:00 AM**

Deputy ZD Election

Deadline for motions/nominations: Aug. 2

London Model Aircraft Club River Road field

2150 River Road London, ON

42.980030, -81.144210

ZD: Frank Klenk - zd-m@maac.ca

Annual Zone Meeting time is coming. This is your opportunity to discuss zone and national issues, and to contribute to the organization as desired.

Typical items discussed at zone meetings are, but not limited to: quorum, minutes of previous meeting, reports on activities within the zone, new business, election of zone director or deputy zone director (opposite years for two year terms), appointment of assistant zone directors, nominations of chairmen (must be done at zone meetings each year), nominations of committee members (must be done at zone meeting each year, limited to two per zone, not including chairman), nominees for Hall of Fame, Leader Membership, Pioneer Award, Lifetime Achievement, Bursary, resolutions and recommendations. Remember that MAAC is you, your needs and wishes drive the organization. If you can't attend, a proxy form is included so someone else can put forward your opinions, concerns or ideas. Call your zone director if you wish to be on a committee or serve as chairman if you can't attend, otherwise, your name might not come forward to the Board. Please consider attending and participating at your zone meeting.

**NOTE:** Persons willing to be nominated for the position of zone director or deputy zone director shall declare such intentions at least 30 days prior to the annual zone meeting. This intention shall be forwarded to the current zone director and MAAC head office for inclusion in the annual zone meeting agenda. This will allow such nominees to be properly included in the agenda of the annual zone meeting.

Les assemblées annuelles de zone approchent. C'est l'occasion rêvée de discuter des sujets de la zone ou nationaux et contribuer à votre organisme.

Pendant ces réunions, les sujets typiques comprennent, sans s'y limiter: les quorums, le procès-verbal de la réunion annuelle précédente, les rapports d'activités au sein de la zone, les nouveaux sujets, l'élection du directeur de zone ou du directeur adjoint de zone (aux années alternatives pour un mandat de deux ans), la nomination d'assistants directeurs de zone, la nomination de présidents de comité (ce qui doit être fait annuellement à des réunions de zone), la nomination de membres au sein de ces comités (ce qui doit être fait annuellement à des réunions de zone, limite de deux membres par zone, exclusion faite du président), les mises en candidature pour le Temple de la renommée, la désignation Leader, le Prix des pionniers, le Prix de l'accomplissement d'une vie, la remise d'une bourse (d'études), les résolutions et les recommandations. Souvenez-vous que le MAAC, c'est vous et que vos besoins ou volontés contribuent à faire avancer l'organisme. Si vous ne pouvez assister à la réunion, vous trouverez ci-joint un formulaire de vote par procuration que vous pouvez remplir afin que quelqu'un d'autre puisse rapporter vos opinions, inquiétudes ou idées. Si vous ne pouvez assister à cette réunion et que vous voulez siéger au sein d'un comité ou en diriger un, appelez votre directeur de zone; sinon, il se peut que votre nom ne soit pas présenté au Conseil de direction. Veuillez songer à assister et à participer à votre Assemblée annuelle de zone.

**REMARQUE:** Les personnes qui veulent bien être mises en candidature pour le poste de directeur de zone ou de directeur de zone adjoint devront déclarer leur intention au moins 30 jours avant l'Assemblée annuelle de zone. Cette intention devra être transmise au directeur de zone actuel et au siège du MAAC pour que ce sujet soit inclus à l'ordre du jour de l'Assemblée annuelle de zone. Cela permettra aux candidats d'être dûment insérés à cet ordre du jour.



## Proxy Voting Form for Annual Zone Meeting

Open Members Only

## Formule de vote par procuration pour l'assemblée annuelle de la Zone

Membres régulier seulement

fill out completely / complétez toutes les sections

This will allow / Ceci permet à \_\_\_\_\_ MAAC# \_\_\_\_\_  
to vote on my behalf on all matters at the / de voter en mon nom sur tous les sujets discutés à l'assemblée annuelle de la Zone \_\_\_\_\_ Annual Zone Meeting  
held / tenue le \_\_\_\_\_, 2019.

name/NOM \_\_\_\_\_ MAAC# \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_



## \$5,000 Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary

Bourse MAAC de \$5,000 à la mémoire de Jack McGillivray

Jesse McCutcheon #45487	L 1997	Michel Griffioen #63486	F 2004	No Submissions	2012
Stephen Mailloux #49431	D 1997	Steven Prang #59431	E 2005	Graeme Ellis #79914	F 2013
Dany Allard #39830	J 1998	Dimitri Cuesta Lavoie #56935	J 2005	Nick Playle #76165	D 2014
Mark Harrington #58726	G 1999	Steven Prang #59431	E 2006	Ryan Petrie #83708	L 2017
Daniel Bough #53860	E 1999	Adam Buray #66989	C 2006	Peter Farrar #84768	A 2018
Matt Usher #51549	E 2000	Alexandre St-Germain #34218	J 2007	Deghayli Hussen #90179	J 2019
No submissions	2001	Christopher Robert #71912	M 2008	Timothy Pajala #76892	D 2020
Mike Beasley #52781	A 2002	Colin Bell #61634	B 2009	Aiden LaPointe #94239	E 2021
Mike Beasley #52781	A 2003	Harvey Dhiman #72204	H 2011		

A bursary in the amount of \$5,000 will be awarded to a student enrolled in a recognized Canadian educational institution included in the list of institutions eligible for applicants for student loans and/or withdrawal of funds from a Registered Educational Savings Plan (RESP), and which the student is or will be registered in an aviation or aerospace oriented discipline. Selection by a panel of MAAC and full size aviation industry individuals will be based on resumes submitted by MAAC members, providing confirmation of such enrollment, post-marked, emailed or faxed prior to November 1st. Winning applications will include a cover letter by the applicant, comments in written or electronic form by school officials, high school and/or college, reference letters from employers, etc., in the form of a complete resume. Include in your resume detailed information on your activities in the modeling community and/or your club; successes in your studies; involvement in local community groups/activities; other hobbies; continued interest in pursuing activity in MAAC; continued interest in pursuing your plans or hopes in the aviation industry and reference letters from MAAC members and/or clubs. Applicant must be a current MAAC member and have at least 2 consecutive years membership. Applicant will agree in writing to MAAC using his/her personal profile to promote the bursary. The appropriate tax forms will be issued at the end of the year in which the bursary is given. Contact the office for a submission check list form.

La bourse d'un montant de 5 000 \$ sera remise à un étudiant inscrit dans un établissement d'enseignement canadien reconnu inclus dans la liste des établissements admissibles aux demandeurs de prêts aux étudiants et / ou retrait des fonds du Régime enregistré d'épargne-études (REEE). Cet étudiant est ou sera inscrit dans une discipline aéronautique ou aérospatiale. La sélection par un panel de MAAC et de responsables de l'industrie aéronautique sera basée sur les CV soumis par un ou des membres de MAAC, en fournissant une confirmation de cette inscription, envoyé par la poste, par courrier électronique ou par fax avant le 1er novembre. L'application gagnante comprendra une lettre couverture par le demandeur, des commentaires sous forme écrite ou électronique par les représentants de l'école, collège, université impliquée. L'application contiendra également des lettres de référence des employeurs, etc., sous la forme d'un curriculum vitae complet. On devra inclure, dans ce résumé, des informations sur les activités du candidat dans la communauté du modélisme et / ou dans votre club; informations sur le succès dans les études; sur l'implication dans des groupes / activités communautaires locales et autres loisirs. La soumission soulignera l'intérêt soutenu pour la poursuite d'activités au sein de MAAC; l'intérêt soutenu pour la poursuite de leurs projets ou de leurs ambitions pour l'industrie de l'aviation. Enfin la soumission devra contenir des lettres de référence des membres et / ou des clubs affiliés de MAAC. Le candidat doit être membre du MAAC et avoir au moins 2 années d'affiliation consécutives. Le candidat autorisera, par écrit, le MAAC à utiliser son profil personnel pour promouvoir la bourse. Les formulaires appropriés relatifs à l'impôt seront émis à la fin de l'année de la bourse. Contactez le bureau pour un formulaire d'aide-mémoire en support à la soumission.



# Hall of Fame

Warren Hitchcox #565	L	1991	Donald G. Prentice #5359L	E	1995
Ken Groves #875L	L	1991	Mike Thomas #1964L	L	1996
Branson St. John #12282	D	1991	Reg Dunning #2	L	1996
Gerald Shaw #4477L	M	1991	Bruce Lester #3	L	1996
John Bortnak #825L	A	1991	Wilf St. John #5	D	1996
Frank Rutland #521L	C	1992	Roy Dolson #11	L	1996
Jack McGillivray #1025L	L	1993	H. R. Screamon #12		1996
Paul Durant	B	1994	Jim W. Graves #13	L	1996
Lillian Hockin #7	L	1994	Val Ure #714L	D	1997
Ben Webb #8	G	1994	Dave Henshaw #226L	M	1998
Frederick Stull #9	E	1994	Jack Luck		1999
Lavalle Walter #1	M	1994	Harry Barnard #7233L	E	2000
Robert Moore #6	A	1994	Ray Gareau #369L	J	2001
Doug P. Collis #10	H	1994	George Ens #681L	M	2001
Robb Webb	G	1994	John Marett #651L	L	2001

## MISE EN CANDIDATURE POUR LE PRIX DU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

### Critères d'attribution

- Une personne qui a fait ses preuves en ce qui concerne l'obtention et la poursuite des buts et objectifs du MAAC tels qu'ils sont définis dans la Constitution et sans limiter la généralité de ce qui précède à ce qui suit:
  - Qui a favorisé, amélioré, assisté et développé l'avancement de l'aéromodélisme; et
  - Qui a fait preuve de leadership dans le domaine de l'aéromodélisme; et / ou
  - Qui a contribué à définir les orientations dans la direction des affaires touchant l'aéromodélisme à l'échelle *nationale*.
- Le candidat doit être ou avoir été membre de la MAAC pendant au moins dix (10) années consécutives. Dans des circonstances exceptionnelles, le comité de nomination peut faire exception aux 10 années consécutives dans leur recommandation et ce après approbation du conseil.
- La date limite pour la soumission des nominations est le 1er novembre.

### Méthode de nominations

- Les demandes de nominations peuvent être déposées à l'AAZ, par l'exécutif d'un club affilié, par un directeur de zone ou par tout membres de MAAC.
- Les demandes de nominations, incluant un curriculum vitae, devront être soumises en format électronique en format MS Word (.docx). Celles-ci devront être envoyées au bureau de MAAC avec copie au directeur de la zone.
- Le conseil d'administration invitera les candidatures par courriel aux membres en juillet avec les critères et le formulaire d'application. La date limite de réception des candidatures est le 1er novembre.
- Les nominations doivent être telles que le ou les récipiendaires, recommandés par le comité de nomination, soient choisis par le conseil d'administration lors d'une réunion précédant l'AGA.
- Les candidats (es) seront élus par un vote à majorité simple du conseil d'administration.
- Les lauréats seront annoncés à l'AGA.

### Critères pour la soumission de demandes

Une attention particulière sera accordée à l'ensemble des réalisations du candidat en matière de modélisme, de participation aux compétitions, de types d'activités pratiquées, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et / ou de conception de modèles et de réalisations extraordinaires. Photos: Si de photos sont soumises, elles devront être incorporées dans le document Word.  
Rapports: Les comptes rendus des activités du candidat, tel que rapportés

dans les médias (presse écrite, magazine, télévision, radio, etc.) devront être listés dans le document ainsi que leurs sources. Toutes publications, qu'elles soient canadiennes ou étrangères, sont admissibles pourvu que leurs références soient identifiées.  
Contenu: Avant tout: Quand et comment le candidat a commencé dans le domaine du modélisme?  
Compétition: Le candidat a-t-il/elle participé à des compétitions. Celles-ci étaient-elles régionales, nationales ou internationales. Quels furent ses résultats?  
Expérimentation: Le candidat a-t-il/elle expérimenté dans la conception ou le développement pour faire progresser le modélisme?  
Leadership: Le candidat a-t-il/elle détenu un poste exécutif dans un club, ou autre organisation de modélisme? A-t-il/elle contribué à fonder ou organiser ces club ou organisations? A-t-il/elle été un officier ou président de MAAC?  
Publications: A-t-il/elle publié des rapports ou articles dans les médias dédiés au modélisme?  
Commercialisation: Le candidat a-t-il/elle participé à la conception, la production ou la mise en marché de produit qui se sont avérés utiles à l'aéromodélisme.  
Éducation: Le candidat a-t-il/elle participé à la promotion du hobby en enseignant le modélisme dans une salle de classe, par exemple des scouts et des guides, des escadrons de cadets de l'air, des écoles primaires ou secondaires?  
Général: Gardez à l'esprit que l'intronisation au temple de la renommée est destinée à honorer les modélistes qui ont développé une réputation nationale pour leurs activités.  
Formulaire: Le formulaire de parrainage pour candidat doit être complété et inclus dans la soumission.

### Reconnaissance des lauréats

- Le président téléphonera au récipiendaire immédiatement après la réunion du conseil, avant l'AGA. Le président requerra une photo numérique du lauréat.
- Les candidatures et les photos seront placées sur la page "Temple de la renommée" du site WEB.
- Le destinataire recevra une plaque de reconnaissance à être présentée au moment et au lieu approprié.
- Une plaque sera affichée au bureau de MAAC. La plaque doit être telle que tous les noms des lauréats puissent être ajoutés chaque année.

### Candidatures non-retenues

Le président de MAAC enverra un message aux personnes qui ont parrainé un candidat pour leur expliquer les raisons pour lesquelles leur candidature proposée n'a pas été retenue.

# Hall of Fame



Brenton Reusch #1331L	K	2002	George Parry #1873L	G	2010
T. Gerard McHale #7146	C	2003	Graeme Mears #35039	L	2010
Cliff Swartz #1498L	D	2003	Bill Gillespie #8660	A	2011
Ron Chapman #2097L		2003	Peter Allnutt #2105	L	2011
Chris Brownhill #3797L	L	2004	Jim Moseley #38286L	L	2011
Jean Chevalier #5004L	J	2004	Tom Bateman #16489	E	2013
Donald Paquette #2125L	G	2005	Brian Wattie #5089L	G	2013
Laddie Mikulasko #7216L	E	2005	Richard Barlow #5744L	G	2013
Allan Baker #354L	E	2006	Harold Tom #1532L	A	2015
Louis Lebel #13641L	B	2006	Martin Lefebvre #17997L	I	2015
Don W. McTaggart #3952L	L	2007	Sepp Uiberlacher #16423	M	2015
Andrew Lennon #6912L	J	2007	Carl Layden #44045L	B	2016
Andrew Coholic #26287L	F	2008	Doug MacMillan #17212L	C	2018
Roy Bourke #204L	L	2008	Claude Melbourne #58082L	G	2020
Ivan Pettigrew #19374	C	2009	Gerald Fingler #7372L	D	2021
Ivan Kristensen #5619L	E	2009			
Frank Anderson #200L	L	2010			

## NOMINATIONS FOR HALL OF FAME

### Criteria for Award

- An individual who has demonstrated achievement in regard to obtaining and furthering the purposes and objectives of MAAC as outlined in the Constitution and without limiting the generality of the foregoing, to following:
  - has fostered, enhanced, assisted in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; and
  - has demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and/or
  - has given guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a *national* basis.
- The recipient must be, or have been, a MAAC member for at least ten (10) consecutive years. In exceptional circumstances the 10 years consecutive can be waived by the awards committee in their recommendation and upon approval of the board.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st.

### Method of Nominations

- Applications/Nominations may be made by AZM's, club officers, zone directors or from any member of M.A.A.C.
- Nominations, including a resume must be submitted electronically. In Microsoft Word format to the MAAC office with a CC to the zone director.
- The Board of Directors will invite nominations by sending out a mass email message to the members in July with criteria and the application template. The deadline for receipt of nominations is November 1st.
- The nominations should be such that the recipient(s) as recommended by the selection advisory group shall be selected by the Board of Directors at a meeting prior to the AGM.
- The honoree(s) of the award shall be decided by a simple majority vote of the Board of Directors.
- The honoree(s) will be announced at the AGM.

### Submission Criteria

Consideration will be given to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.

Photos: If photos are submitted they should be embedded in the Microsoft word document.

Reports: Published reports of the candidate's activities (e.g. newspapers,

magazines, television, radio, etc.), should be listed with the sources of these reports. Canadian and worldwide publications are all valid if they can be referenced.

By Subject: Beginning: How and when did candidate start Aeromodelling?

Competition: Did candidate fly models in competition? Were the competitions regional, National or international meets and with what results?

Experiments: Did candidate originate experiments of design or function, which influenced the future of the hobby?

Leadership: Has the candidate held an official position in a club, or other Aeromodelling organization? Did he or she help establish or organize the above? Was he or she an officer or chairman of MAAC?

Publishing: Did the candidate publish reports or articles in Aeromodelling related publications?

Hobby Industry: Was the candidate involved in the design, production or marketing of products useful to the Aeromodelling hobby?

Education: Has your candidate been involved in promotion of the hobby by teaching model aircraft in a classroom environment, e.g. Scouts and Guides, Air Cadet Squadrons, Grade Schools or High Schools, Clinic demonstrations at mall shows or other public events?

Overall: Bear in mind that the Hall of Fame Award is intended to honor those modelers who have developed a NATIONAL reputation for their activities.

Form: The Candidate/Sponsor form must be completed and included with the submission.

### Recipients Award Recognition

- The President will telephone the honoree immediately after the Board meeting, prior to the AGM. The President will request that the recipient provide a digital portrait photo.
- Nomination submission and photo will be placed on the website awards page.
- The recipient will receive a plaque of recognition for their personal use to be presented to the recipient at an appropriate venue.
- A plaque is to be displayed in the MAAC office. The plaque is to be such that all names of recipients can be added annually.

### Unsuccessful Nominees

The MAAC President will send a message to the nominator explaining why the application was not approved.



# Pioneer Award

Ray Hunter	2003	Cliff Boyer #116L	B	2007	Archie Steels #73L	M	2012
John Hamilton Parkin	2004	Hal Lorimer #892L	G	2008	Donald C. Murphy	H	2017
John T. Dilly	2004	Cecil Wood #41520L	L	2009	John Knox Hawkshaw #44166 L	L	2017
Robert E. Milligan	2004	Rene Goossens #97L	M	2010			
Roy P. Nelder	2004	Ted Buck #85L	M	2012			

## NOMINATIONS FOR MODEL AVIATION PIONEERS OF CANADA AWARD

### Criteria for Award

- An individual/organization/company that had demonstrated achievement with regard to furthering Model Aviation in Canada prior to 1949:
  - who fostered, enhanced, assisted in and developed scientific advancement in the sport of model aeronautics; and/or
  - who demonstrated leadership in the field of model aeronautics; and
  - who has given guidance in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.
- The deadline for receipt of nominations is November 1st

### Method of Nominations

- Applications/Nominations may be made by AZM's, club officers, zone directors or from any member of M.A.A.C.
- Nominations, including a resume must be in Microsoft Word format and submitted to the MAAC office with a CC to the zone director.
- The Board of Directors will invite nominations by sending out a mass email message to the members in July with a link to the criteria and the application template. The deadline for receipt of nominations (November 1st).
- The selection group will make its recommendations known to the board of directors by the end of January.
- The honoree(s) of the award shall be decided by a simple majority vote of the Board of Directors.
- The honoree(s) will be announced at the AGM.

### Submission Criteria

Consideration will be given to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.

### Recipient's Award Recognition

- The recipient(s) or immediate family member will receive a plaque of recognition which will be presented to the recipient or family at an appropriate venue.
- A master plaque which is displayed in the M.A.A.C. office, holds the names of those who have received the award.
- The Candidate/Sponsor form must be completed and included with the submission.

### Unsuccessful Nominees

The President of MAAC will send a message to the nominator explaining why the application/nomination was not approved.

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

### Critère d'évaluation

- Une personne / organisation / entreprise qui avait fait ses preuves en ce qui concerne l'avancement de l'aéromodélisme au Canada avant 1949:
  - Qui a favorisé, amélioré et contribué aux progrès scientifiques dans l'aéromodélisme et / ou
  - Qui a fait preuve de leadership dans le domaine de l'aéromodélisme; et
  - Qui a contribué à définir les orientations dans la direction des affaires touchant l'aéromodélisme à l'échelle nationale.
- La date limite pour la soumission des nominations est le 1er novembre.

### Méthode de nominations

- Les demandes de nominations peuvent être déposées à l'AAZ, par l'exécutif d'un club affilié, par un directeur de zone ou par tout membres de MAAC.
- Les demandes de nominations devront être soumises en format électronique en format MS Word (.docx). Celles-ci devront être envoyées au bureau de MAAC avec copie au directeur de la zone.
- Le conseil d'administration invitera les candidatures par courriel aux membres en juillet avec les critères et le formulaire d'application. La date limite de réception des candidatures est le 1er novembre.
- Le comité de nomination déposera ses recommandations au CA pour la fin janvier.
- Les candidats (es) seront élus par un vote à majorité simple du conseil d'administration.
- Les lauréats seront annoncés à l'AGA.

### Critères de soumission

Une attention particulière sera accordée à l'ensemble des réalisations du candidat en matière de modélisme, de participation aux compétitions, de types d'activités pratiquées, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et / ou de conception de modèles et de réalisations extraordinaires.

### Reconnaissance des lauréats

- Le ou les lauréats ou les membres de leur famille immédiate recevront une plaque commémorative qui leur sera présentée au moment et au lieu approprié.
- Une plaque est affichée au bureau du MAAC qui contient tous les noms de ceux qui se sont vu recevoir ce prix.
- Le formulaire de parrainage pour candidat doit être complété et inclus dans la soumission.

### Candidatures non-retenues

Le président de MAAC enverra un message aux personnes qui ont parrainé un candidat pour leur expliquer les raisons pour lesquelles leur candidature proposée n'a pas été retenue.

# 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

**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**



# Lifetime Achievement Award

Ross Melhuish #1992L	L	2009	Ted Russell #13970L	C	2011	Norm McLellan #9559L	M	2015
Charlie Mills #3798L	M	2009	Ken Starkey #5387L	J	2011	Dave Penchuk #23315L	G	2015
Lloyd Shales #230L	G	2009	Fred China #20784	H	2012	Rolly Siemonsen #1368L	G	2015
Eric Eiche #14623	H	2010	Dick Fahey #2961L	E	2012	Lloyd Switzer #23478	M	2015
Doug MacMillan #17212L	C	2010	Ross Gammage #3482L	L	2012	Walter Chikmoroff #6320L	A	2017
Gerry Pronovost #5189L	G	2010	Werner Klebert #10622L	E	2012	Ron Simonsen #2854L	A	2017
Tom Savage #976L	G	2010	Tom Bateman #16489	E	2013	Jim Pepperdine #3623L	A	2019
Stanley Shaw #2481L	E	2010	Al Cordy #1954L	L	2014	Jack Oster #613	H	2020
Jack (Budd) Wallace #3811L	L	2010	Lou MacDonald #05269	G	2014	Harold Youds #57989	H	2020
Leo Katila #35L	H	2011	Nino Campana #4689L	F	2015			

## LIFETIME ACHIEVEMENT AWARD

### Method of Nominations

- Applications/Nominations may be made at AZM's, or by club officers, zone directors or from any member of M.A.A.C.
- Nominations, including a resume must be in Microsoft Word format and submitted to the MAAC office with a CC to the zone director.
- The Board of Directors will invite nominations by sending out a mass email message to the members in July with a link to the criteria and the application template. The deadline for receipt of nominations (November 1st).
- The selection group will make its recommendations known to the board of directors by the end of January.
- The honoree(s) of the award shall be decided by a simple majority vote of the Board of Directors.
- The honoree(s) will be announced at the AGM.

### Submission Criteria

Consideration will be given to a candidate's lifetime achievements in modelling, contest participation, disciplines flown, contributions to local and national modelling organizations, development of new technologies and/or design in models and extraordinary achievements.

Photos: If photos are submitted they should be embedded in the Microsoft word document.

Reports: Publication reports of the candidate's activity (any newspapers, magazines, television, radio, etc.) should be listed with the sources of these reports. Canadian and worldwide publications are all valid if they can be referenced.

By Subject: Beginning: How and when did candidate start aeromodelling?

Competition: Did candidate fly models in competition? At local, regional, national or international meets, with what results?

Experiments: Did candidate originate experiments of design or function, which influenced the future of the hobby?

Leadership: Has the candidate held an official position in a club, or other aeromodelling organization? Did he or she help establish or organize the above?

Was he or she an officer or chairman of MAAC?

Publishing: Did the candidate publish reports or articles in aeromodelling related publications?

Hobby Industry: Was the candidate involved in the design, production or marketing of products useful to the aeromodelling hobby?

Education: Has your candidate been involved in promotion of the hobby by teaching model aircraft in a classroom environment, e.g. Scouts and Guides, Air Cadet Squadrons, Grade Schools or High Schools, Clinic demonstrations at mall shows or other public events?

Form: The Candidate/Sponsor form must be completed and included with the submission.

### Recipients Award Recognition

- The President will telephone the honoree immediately after the Board meeting, prior to the AGM. The President will request that the recipient provide a digital portrait photo.
- The submission and photo will be placed on the website.
- The recipient will receive a framed certificate of recognition for their personal use to be presented at an appropriate venue.

### Unsuccessful Nominees

The MAAC President will send a message to the nominator explaining why the application was not approved.

## PRIX D'EXCELLENCE POUR L'ENSEMBLES DES RÉALISATIONS

### Critères d'attribution

- Une personne qui a fait ses preuves en ce qui concerne l'obtention et la poursuite des buts et objectifs du MAAC tels qu'ils sont définis dans la Constitution et sans limiter la généralité de ce qui précède à ce qui suit:
  - Qui a favorisé, amélioré, assisté et développé l'avancement de l'aéromodélisme; et
  - Qui a fait preuve de leadership dans le domaine de l'aéromodélisme; et / ou
  - Qui a contribué à définir les orientations dans la direction des affaires touchant l'aéromodélisme à l'échelle nationale.
- Normalement le nombres d'années minimum pour être éligible à ce prix est de 35. Ces 35 années ne doivent pas nécessairement être consécutives, mais il doit y avoir eu au moins 10 années consécutives dans les 35 ans.
- La date limite pour la soumission des nominations est le 1er novembre.

### Méthode de nominations

- Les demandes de nominations peuvent être déposées à l'AAZ, par l'exécutif d'un club affilié, par un directeur de zone ou par tout membres de MAAC.
- Les demandes de nominations, incluant un curriculum vitae, devront être soumises en format électronique en format MS Word (.docx). Celles-ci devront être envoyées au bureau de MAAC avec copie au directeur de la zone.
- Le conseil d'administration invitera les candidatures par courriel aux membres en juillet avec les critères et le formulaire d'application. La date limite de réception des candidatures est le 1er novembre.
- Le comité de nomination déposera ses recommandations au CA pour la fin janvier.
- Les candidats (es) seront élus par un vote à majorité simple du conseil d'administration.
- Les lauréats seront annoncés à l'AGA.

### Critères pour la soumission de demandes

Une attention particulière sera accordée à l'ensemble des réalisations du candidat en matière de modélisme, de participation aux compétitions, de types d'activités pratiquées, de contributions aux organisations de modélisme locales et nationales, de développement de nouvelles technologies et / ou de conception de modèles et de réalisations extraordinaires.

Photos: Si de photos sont soumises, elles devront être incorporées dans le document Word.

Rapports: Les comptes rendus des activités du candidat, tel que rapportés dans les médias (presse écrite, magazine, télévision, radio, etc.) devront être listés dans le document ainsi que leurs sources. Toutes publications, qu'elles soient canadiennes ou étrangères, sont admissibles pourvu que leurs références soient identifiées.

Contenu: Avant tout: Quand et comment le candidat a commencé dans le domaine du modélisme ?

Compétition: Le candidat a-t-il/elle participé à des compétitions. Celles-ci étaient-elles régionales, nationales ou internationales. Quels furent ses résultats.?

Expérimentation: Le candidat a-t-il/elle expérimenté dans la conception ou le développement pour faire progresser le modélisme?

Leadership: Le candidat a-t-il/elle détenu un poste exécutif dans un club, ou autre organisation de modélisme? A-t-il/elle contribué à fonder ou organiser ces club ou organisations? A-t-il/elle été un officier ou président de MAAC?

Publications : A-t-il/elle publié des rapports ou articles dans les médias dédiés au modélisme?

Commercialisation: Le candidat a-t-il/elle participé à la conception, la production ou la mise en marché de produit qui se sont avérés utiles à l'aéromodélisme.

Éducation: Le candidat a-t-il/elle participé à la promotion du hobby en enseignant le modélisme dans une salle de classe, par exemple des scouts et des guides, des escadrons de cadets de l'air, des écoles primaires ou secondaires.?

Formulaire: Le formulaire de parrainage pour candidat doit être complété et inclus dans la soumission.

### Reconnaissance des lauréats

- Le président téléphonera au récipiendaire immédiatement après la réunion du conseil, avant l'AGA. Le président requerra une photo numérique du lauréat.
- Les candidatures et les photos seront placées sur le site WEB.
- Le destinataire recevra un certificat de reconnaissance à être présentée au moment et au lieu approprié.

### Candidatures non-retenues

Le président de MAAC enverra un message aux personnes qui ont parrainés un candidat pour leur expliquer les raisons pour lesquelles leur candidature proposée n'a pas été retenue.

**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



...ajouter un sujet de  
...à l'ordre du jour, agissez main-  
...inclus parce que ces sujets devront être  
...voyer au préalable aux membre.  
...J'espère que vous avez passé un été for-  
...midable 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  
R/C SWAPMEET '15**

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

**NEWMARKET RECREATION CENTRE**  
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

**PAYMENTS:**  
Regular Attendance Pays  
at the Door

Vendor Payments made to:  
Aurora Model Aircraft Club  
525 Rourke Place  
Newmarket ON  
L3Y 8S9

EMT or PYPAL also  
accepted at:  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca

**Questions and Reservations:**  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca  
or 905-235-6637

**FRIDAY, APRIL 26th**  
9:00 AM - 2:00 PM  
Registration on our Forums!

*for more information contact:*

*Keith Morison  
403-510-5689*

*editor@ModelAviation.ca*





# Leader Member - Membre Leader

## Criteria for Award

Leader members shall have been an open member of the Association for a minimum of ten (10) consecutive years (confirmation will be provided by the MAAC office). In exceptional circumstances the 10 years consecutive can be waived by the awards committee in their recommendation and upon approval of the board and;

- a) shall have demonstrated leadership within their zone or nationally in MAAC or other associated aviation associations (such as clubs, hobby shops, Experimental Aircraft Association, Canadian Owners & Pilots Association, civic organizations, community) to the benefit of model aviation, or in
- b) scientific research and/or outstanding performance in the field of model aeronautics (such as service as a MAAC director, increasing membership, youth training, mentoring new members, charity work, committee involvement, published articles, activities that advance the image, positive impact and growth of model aviation, etc.).

Leader Members will be recognized for their contributions to M.A.A.C. and receive a certificate of achievement signed by the President of M.A.A.C. and "L" designation on their membership card after their MAAC number.

Submission deadline is 40 days prior to your AZM date.

## Critères du prix

Pour se voir attribuer le titre de leader, celui-ci devra avoir été un membre ouvert de l'Association pendant au moins dix (10) années consécutives (la confirmation sera fournie par le bureau de MAAC). Dans des circonstances exceptionnelles, le comité de nomination peut faire exception à la règle de dix années consécutives dans sa recommandation et ce, après approbation du conseil et;

- a) avoir fait preuve de leadership dans leur zone ou à l'échelle nationale au sein de MAAC ou dans d'autres associations aéronautiques associées (clubs, magasins de loisirs, association d'appareils expérimentaux, association des propriétaires et des pilotes canadiens, organisations civiques ou communautaires) au profit de l'aéromodélisme ou encore :
- b) dans le domaine de la recherche scientifique et / ou avoir démontré des performances exceptionnelles dans le domaine de l'aéromodélisme (tel que ayant servi en tant que directeur de zone au MAAC, avoir contribué au recrutement de nouveaux membres, à la formation des jeunes, au mentorat de nouveaux membres, au travail caritatif, à la participation à des comités, à la publication d'articles, avoir participé à des activités ayant pour but de promouvoir notre image, ou avoir eu un impact positif sur la croissance de l'aéromodélisme, etc.).

Les membres leaders seront reconnus pour leurs contributions à M.A.A.C. et recevront un certificat d'accomplissement signé par le président de M.A.A.C. et auront la désignation "L" accolée à leur numéro MAAC sur leur carte de membre.

La date limite pour la soumission de la recommandation est de 40 jours avant l'assemblée annuelle de votre zone.

## Chronique de l'éditeur

*suite de la page 7*

revue, dernièrement... et vous en verrez d'autres, à l'avenir.

En particulier, je rédigerai davantage de reportages sur mes propres expériences au sein du passe-temps de même que de rédiger davantage de reportages au sujet de nos membres.

L'une des raisons pour lesquelles je fais cela, c'est pour que vous ayez une meilleure indication du type, et de l'ampleur des histoires que nous voulons présenter dans les pages de cette revue. Exemples : les reportages sur Dave Hord et sur le Gee Bee de Tom Gottlieb dans le dernier numéro, c'étaient des auteurs qui m'ont approché pour me demander ce que je recherchais. Et avec un peu d'aide... ils ont livré la marchandise.

Bref, je recherche des reportages qui partagent des histoires, qui montrent la passion et qui suscitent de l'intérêt. Je ne crois pas que nous ayons de l'espace – ou que ce soit le véhicule approprié – pour approfondir quelque sujet que ce soit. Au lieu – comme je l'ai suggéré la dernière fois – nous voulons donner une idée à nos lecteurs des sujets qu'ils pourraient explorer. Nous voulons offrir l'inspiration et laisser le travail « à l'huile de coude » aux membres!

Ici afin de vous aider

Bien sûr, certains et certaines d'entre vous peuvent avoir de magnifiques histoires à raconter mais vous n'avez pas suffisamment de confiance pour placer (virtuellement) le stylo sur du papier tout aussi virtuel et partager le tout.

Littéralement parlant, c'est pourquoi je suis ici. Il me fera très plaisir de travailler avec vous afin de coucher votre reportage sur papier. Qu'il s'agisse de simples points en style télégraphique (les bullets, diraient les anglophones) pour ensuite « mettre de la viande autour », voire même que de réaliser une interview et de rédiger le texte pour vous... Je suis là afin de vous aider. ✨

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

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

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

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

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

SGS 1-36 ...

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

**TMRC** Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER, INTERMEDIATE TO ADVANCED



Roy Soderberg's P-38 at the Barnstormers affiliate flying field. / Le P-38 de Roy Soderberg au terrain affilié aux Barnstormers.

Photos by Roger Ganley



Brad P. and another young member at the LARCS flying club. / Brad P. et un autre jeune membre du Club LARCS.

Bill Harder and Morley Arnold at the LARCS flying field. / Bill Harder et Morley Arnold se trouvent au terrain du Club LARCS.



Grant Ching and his J3 Piper Cub at the LARCS (Leduc Alberta Radio Control Society) flying field as Shabe A looks on. Grant Ching et son J-3 Piper Cub au terrain de vol de la Leduc Alberta Radio Control Society (LARCS); Shabe A. observe la scène.

Jonathan Vogt's HVP Modell Diamond and Henry Beekman's Snoopy's Doghouse at Alberta's Littlest Airport, Bawlf, AB. / Le HVP Modell Diamond de Jonathan Vogt et la niche de Snoopy volante de Henry Beekman au Alberta's Littlest Airport à Bawlf, AB.

## ALBERTA (A)



**Roger Ganley - 6426**

Zone Director

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

### SUMMER OF 2021 EVENTS

It has been quite gratifying to see just a few event cancellations, early on in the flying season. Only a few events were cancelled then re-scheduled once the province "opened up" for the most part, effective July 1. Now we will all take a wait-and-see attitude to see if we can keep everything going smoothly throughout the winter of 2021/2022.

Keep your fingers and toes crossed!

### MAAC/AMA RECIPROCAL AGREEMENT

Due to the ever-changing situation with model flying in both Canada and the United States, MAAC and AMA have not been able to continue our reciprocal agreement at the

present time. In particular, our Transport Canada exemption only applies to MAAC members, so foreign modellers would need to either join MAAC or fly under Transport Canada's Part IX CARs regulations.

The MAAC Board of Directors is currently in the process of establishing a "foreign" membership. This will allow any non-Canadian resident wanting to fly an RPAS in Canada to become MAAC member for part of the year. Foreign members won't receive a printed Model Aviation Canada magazine nor will they have any voting rights.

This is a work in progress so please stay tuned for further information.

### COMMITTEE CHAIRS FROM ZONE A

Of the 25 active Standing Committees in MAAC, four are chaired by members of our zone.

These chaps are: Roy Andrassy (R/C Pylon), Alan Blore (R/C Jet), Scott Crosby (R/C Scale) and Paul Gibeault (Control Line).

These fine fellows are the "movers and shakers" within their respective disciplines. They are the proverbial glue which helps to keep their committee together. They are the go-between for the MAAC members at large and the Board of Directors.

There is a vetting process within MAAC to ensure that the chairmanship position of each committee is held by someone who is willing to carry out their duties in a responsible manner.

Thank you Roy, Alan, Scott and Paul for your dedication and hard work. Thanks to your efforts, plus the efforts of your 21 fellow chairmen, MAAC will continue to be strong association it has been for the past 72 years. ✈

## ALBERTA (A)



**Roger Ganley - 6426**

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

### LES ÈVÈNEMENTS DE L'ÉTÉ 2021

Cela fait du bien de constater que seuls quelques évènements ont été annulés en début de nouvelle saison. Certains ont été remis à l'horaire une fois que les frontières de la province ont été rouvertes, essentiellement à compter du 1er juillet. Nous observons attentivement ce qui se passera – en douce, espérons-le! – d'ici l'hiver 2021-2022.

On se croise les doigts et les orteils!

### ENTENTE RÉCIPROQUE DU MAAC/AMA

Compte tenu de la situation qui évolue sans cesse en aéromodélisme des deux côtés de la frontière, le MAAC et l'AMA américaine n'ont pas pu poursuivre l'entente de réciprocité, pour le moment. En particulier, notre exemption de Transports Canada ne s'applique qu'aux membres du MAAC, si bien que les

modélistes étrangers auraient alors à se joindre au MAAC ou à faire évoluer leur(s) maquette(s) sous l'égide du Règlement de l'aviation canadien (RAC), partie IX (dont est responsable Transports Canada).

Le conseil de direction du MAAC planche présentement sur l'établissement d'une adhésion « étrangère ». Cela permettra à tout résident sans nationalité canadienne qui veut piloter un Système aérien télépiloté (SATP ou RPAS, en anglais) au Canada de devenir un membre du MAAC pendant une portion de l'année. Ces membres étrangers ne recevront pas un exemplaire papier de la revue Model Aviation Canada et ils n'auront pas le droit de vote.

C'est un travail qui demeure en cours, alors demeurez aux aguets pour en savoir davantage à mesure que les renseignements deviennent disponibles.

### PRÉSIDENTS DE COMITÉ EN PROVENANCE DE LA ZONE A

Des 25 présidents qui dirigent les comités permanents (et actifs) du MAAC, quatre sont issus de notre zone.

Ces hommes sont : Roy Andrassy (course autour de pylônes), Alan Bore (Jets télécommandés), Scott Crosby (copies volantes télécommandées) et Paul Gibeault (vol circulaire).

Ces gars-là peuvent être considérés comme étant les « movers and shakers » (bougies d'allumage, si l'on veut) au sein de leur discipline respective. Ils constituent la proverbiale colle qui garde ensemble chacun de ces comités. Ils s'avèrent le trait d'union entre les membres du MAAC et le conseil de direction.

Au sein du MAAC, il existe un processus grâce auquel on s'assure que les personnes qui président un comité pourront s'acquitter de leur tâche de façon responsable.

Merci Roy, Alan, Scott et Paul de votre dévouement et de votre travail acharné. Grâce à vos efforts et de ceux de vos 21 collègues, le MAAC demeurera un organisme fort, comme il l'a été au cours des 72 dernières années. ✈

## ATLANTIQUE (B)



Mike Surret's shop with his Tigercat that he recently maiden'd at the Greenfield field. /L'atelier de Mike Surret, avec son Tigercat qui a récemment effectué son baptême de l'air au terrain de Greenfield.



Todd Fowler, Brandon Smith and Dayle Smith with three generations of IMAC planes at the Avon RC Flyers Field. / Todd Fowler, Brandon Smith et Dayle Smith en compagnie de trois générations de maquettes IMAC au terrain de vol des Avon RC Flyers.  
PHOTO: Sandy McInnes



Wayne Cavanaugh lays on the ground as he connects the struts while getting it ready for flight. Wayne Cavanaugh s'étend au sol, le temps de connecter ses haubans en préparant sa maquette.



The Northumberland RC Modelers' rescue tug bringing back a plane during their Float Fly on Grant's Lake. / Le remorqueur de sauvetage des Northumberland RC Modelers rapporte une maquette pendant le Float-fly de Grant's Lake.  
PHOTO: Paul Sinnis

## ATLANTIC (B)



Also, a great line-up of jets with the new BAE Hawk turbine jet, and the Byron F18. / Un bien bel alignement de jets, y compris le BAE Hawk et le Byron F-18.



**Cato Hansen - 61451 L**

Zone Director  
zd-b@maac.ca



**Cato Hansen - 61451 L**

Directeur de zone  
zd-b@maac.ca

Hi all, I hope you are doing well.

Here in the Atlantic zone, we have at least been able to fly from our flying fields as long as we stayed in our own province. As I'm writing this in July, we have just got our borders open again for travel within the Maritimes.

I just delivered 40 kits of the Minnow and Sparrow to the Club Kent RC Association in Richibucto Village, N.B. They are going to build with some Cadets up in their village, and it will be all done outside in order to follow all restrictions. Hopefully, we will have some pictures from their effort!

Wayne Cavanaugh is no stranger to us all, and he is at it again. He and his wife rented a minivan in order to transport his big ¼ scale Cub to the Margaree airport to do the test flight. That's about an hour's drive from Wayne's home. As you can see from the picture, it's a big plane.

Again, thank you to everyone who sent in pictures. It is nice to see our zone being active! ✈️

Bonjour tout le monde, j'espère que vous vous portez bien.

Ici au sein de la zone Atlantique, nous avons été en mesure de piloter nos maquettes à nos terrains en autant que nous soyons demeurés dans notre propre province. J'écris ceci en juillet et nous venons d'assister à la réouverture de nos frontières pour des déplacements dans les Maritimes.

Je viens de livrer 40 kits des petits Minnows et Sparrows au Club Kent RC Association de Richibucto Village (N.-B.). Ses dirigeants vont construire en compagnie de cadets dans leur village et les travaux se dérouleront à l'extérieur afin d'observer toutes les restrictions de la COVID-19. Avec un peu de chance, nous recevrons des photos!

Wayne Cavanaugh ne nous est pas étranger et voici qu'il récidive. Sa femme et lui ont loué une minifourgonnette afin de transporter sa grosse copie volante à l'échelle ¼ d'un Piper Cub jusqu'à l'aérodrome de Margaree afin de procéder au vol d'essai. C'est à une distance d'environ une heure du domicile de Wayne. Comme vous pouvez le constater par la photo... il s'agit d'une grosse maquette!

Une fois de plus, merci à quiconque m'envoie des photos. C'est agréable de constater qu'il y a de l'activité au sein de la zone! ✈️

# COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



Frank Musil poses with his stunning Airbus Search and Rescue model. / Frank Musil exhibe son rutilant Airbus en mode recherche et sauvetage.patente."



## Roly Worsfold - 50286 L

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

Eh bien, les restrictions de la COVID-19 ont été en grande partie allégées et les rassemblements sont nouvellement permis. Cependant, nous sommes aux prises avec plusieurs incendies de forêt en Colombie-Britannique. Nous recevons beaucoup de fumée et beaucoup de pluie, ce qui rend périlleux toute tenue d'évènements et de vols à nos terrains de vol habituels.

### RÉUNION DE ZONE

Notre réunion de zone annuelle aura lieu le 18 septembre. Ce sera votre occasion de vous faire entendre sur la façon dont est dirigé le MAAC. Cela s'accomplit à l'aide des recommandations et des résolutions. Les comités, eux, permettent aux membres de participer et de représenter la zone (occasion d'ajouter cette expérience à votre curriculum vitae?).

Le 15 juillet, le MAAC a envoyé un courriel à tout le monde afin d'expliquer le processus de réunion et en suggérant des liens aux documents afférents si quelqu'un veut envoyer des renseignements.

D'ici à ce que vous lisiez ceci, notre ordre du jour pour cette rencontre aura été fixé (nous devons le faire dans les 30 jours

précédant la rencontre). Cela signifie que nous ne pouvons pas apporter de nouvelles résolutions ou recommandations d'ici à la réunion.

Chaque membre doit avoir l'occasion de voter par procuration ou par la méthode habituelle (quitte à remettre son vote à un autre membre du MAAC qui pourra voter pour lui/elle). Quant aux votes par procuration, ils vous permettent de voter comme vous l'entendez. Vous devez envoyer le vôtre au directeur de zone avant la réunion, que ce soit électroniquement ou par courrier ordinaire.

Cette année, nous élirons un directeur de zone adjoint; Todd Davies occupe présentement ce poste. L'élection se déroule annuellement en alternance entre le directeur de zone et le directeur de zone adjoint. L'année prochaine, nous devons élire quelqu'un à la direction de la zone; cette année sera ma dernière.

### PÉRIODE DE DÉFIS

Les mois de juillet et d'août ont constitué de véritables défis quant à l'organisation d'évènements et nos terrains de vol. Jusqu'à maintenant, la plupart des rassemblements ont été annulés en raison de la fumée des incendies et des conditions connexes dans la plupart des régions. Ajoutez à cela l'absence de pluie.

Le Conseil de direction du MAAC – de

concert avec les Comités sur la sécurité et de Transports Canada – travaillent toujours aussi fort afin d'assurer la mise à jour de nos documents et à faire en sorte que les privilèges dont nous jouissons, grâce à l'exemption de Transports Canada, soient maintenus.

Veillez examiner régulièrement les documents qui s'appliquent à votre discipline et particulièrement lorsque vous procédez à des modifications ou que vous ajoutez des terrains de vol.

### NOUVEAUX EMPLACEMENTS À DES AÉRODROMES

Les membres de Valmount et de Merritt sont en train de faire approuver des terrains de vol à leur aérodrome régional respectif. Quantité de documents MAAC traitent des exigences afin que tout soit fait dans l'ordre. Je vous en donnerai des nouvelles.

Cela semble être une tendance; d'autres terrains de vol ont ainsi été approuvés.

Si vous en cherchez vous-mêmes, un bon endroit où entamer votre recherche, c'est la liste des terrains de la Couronne; ou encore, vérifiez auprès de municipalités par chez vous, au cas où un terrain conviendrait.

Prenez part à notre passe-temps, soyez prudents et montrez-le à des voisins et à des amis que cela pourrait intéresser. ✈

## BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



Frank Musil's Airbus Search and Rescue model could be mistaken for the real thing. / On jurerait que la maquette Airbus (en mode recherche et sauvetage) de Frank Musil est la "vraie patente".



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

Well, COVID-19 restrictions are mostly gone for now and gatherings to hold events are now allowed. But now, we have had many fires in British Columbia with lots of smoke and little rain, which made it a risk to hold events or even fly at our regular flying sites.

### ZONE MEETING

Our Annual Zone Meeting is on September 18. This is your opportunity to provide input on how MAAC is run. This is done through presenting 'Recommendations and Resolutions'. There are also committees for members to participate in and represent the Zone (a good development opportunity to put on your resumé?)

On July 15, MAAC sent out an e-mail to everyone explaining the process with links to the applicable documents required to send in the information.

By the time you read this, our meeting

agenda will most likely be set (we are required to have this done 30 days before the meeting). It means we cannot bring any new resolutions or recommendations up at the meeting.

Every member must have an opportunity to vote via closed proxy or by open proxy given to another MAAC member who can vote for you. Closed proxies allow you to vote the way you want to vote. Closed proxy forms must be sent to the Zone Director before the meeting, electronically or by snail mail.

This year, we elect a Deputy Zone Director; currently, the position is held by Todd Davies. Elections are held every year alternating between Zone Director and Deputy Zone Director.

Next year, we will need to elect the Zone Director and this coming year will be my last.

### CHALLENGING TIMES

July and August have proven to be challenging for events and our flying sites. So far, most events have been cancelled due to smoke and fire danger conditions brought on by a lack of rain and subsequent

fires throughout the region.

The MAAC Board of Directors, along with the Safety and Transport Canada committees, have been working hard at ensuring our documents are current and that privileges we enjoy through the Transport Canada exemption are maintained.

Please review the applicable documents regularly, and particularly when making changes or adding new flying sites.

### NEW SITES AT AIRPORTS

Members in both Valmont and Merritt are looking to have flying sites sanctioned at their regional airports. Lots of MAAC documents review what is required to ensure we get it right. More news to follow.

This seems to be the trend as we have had a few sites like this sanctioned.

If you are looking for sites, a good place to start is by looking at Crown Lands or see if the municipality in your area has land that would be suitable.

Enjoy the hobby, Be Safe, Fly Safe and show and tell to neighbours and friends who may be interested. ✈

# SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



**John Deadman - 26518**

Directeur de zone

604-354-2736

zd-h@maac.ca

J'espère que tout le monde se porte bien. Au moment d'écrire ces lignes, plusieurs restrictions afférentes à la COVID-19 sont progressivement allégées et nous espérons pouvoir organiser une assemblée annuelle de zone (H) en mode présentiel. Avec un peu d'espoir, au début août, je pourrai confirmer ce format ou une version hybride en prévision du vote.

Je vous rappelle que toutes les soumissions en prévision de l'assemblée de zone (résolutions ou recommandations, prix de Leader et mises en candidature pour la direction de la zone) doivent être soumises d'ici le 9 août!

Je vous fournirai davantage de renseignements lorsque ceux-ci seront disponibles.

Comme je l'ai déjà dit dans d'autres chroniques, j'ai demandé du matériel aux membres de la zone : articles, nouvelles des activités au sein de la zone.

Allan MacMillan (des PDQ Flyers) a fourni le compte-rendu suivant :

## IMPLICATION COMMUNAUTAIRE DES PDQ FLYERS

« Normalement, le Club les PDQ Flyers rendraient visite à des résidences pour personnes âgées afin d'appuyer leurs résidents et nous présenterions un minispectacle aérien en leur offrant des hot-dogs, croustilles et liqueurs douces.

« La pandémie a mis un frein à cette tradition mais une autre occasion de s'impliquer au sein de la communauté a surgi lorsque Carl Savage – enseignant de physique et d'astronomie à la Ballenas High School de Parksville – a communiqué avec nous.

« En guise de projet de physique, l'une de ses cohortes de cinq élèves de 12e année avait mis au point un instrument permettant de mesurer le méthane dans l'atmosphère et ces derniers avaient besoin d'une façon de le positionner en l'air... d'où l'entrée en scène du Club.

« Contexte : les élèves devaient concevoir leur propre projet – pas l'un qui ait été assigné à l'école – et l'objectif, c'était de parfaire des aptitudes comme la définition d'un problème et la façon de le solutionner en équipe.

« Nos président et vice-président ont rencontré le groupe en question afin de discuter de la façon dont le Club leur prêterait main-forte et comment aborder la question de soulever la charge... charge qui était d'ailleurs encombrante... jusqu'à une altitude de 400 pieds. Il nous est vite devenu apparent que la seule façon d'accomplir ce tour de force sans compromettre le travail du capteur, c'était d'utiliser un planeur électrique et que l'instrument en question devrait être miniaturisé de sorte à être logé à l'intérieur d'un Radian.

« Lors de la deuxième rencontre, les élèves avaient rétréci la dimension du 'colis' à emporter jusqu'à ce que – libéré de son revêtement extérieur – l'instrument pourrait être embarqué à l'intérieur du Radian tandis que les capteurs seraient collés avec du ruban sur l'extérieur du fuselage.

« Cela a mené à une troisième rencontre au cours de laquelle les participants ont réussi à loger l'équipement. La prochaine étape consistait à se rencontrer au terrain du club afin de mettre le plan à exécution.

« Parallèlement, une séance de pilotage a été entamée au gymnase de l'école. Le Club a offert plusieurs diminutives maquettes de mousse afin que les jeunes les fassent voler. Cela a donné lieu à une véritable mêlée – d'une bonne façon – et d'ici la fin de la soirée, au moins deux élèves pouvaient faire voler leur maquette en cercle... et les filles se débrouillaient mieux que les garçons, et de beaucoup!

« Heureusement, la soirée choisie pour le ou les vol(s) était calme. L'instructeur-chef a entrepris d'effectuer un vol d'essai sans l'équipement embarqué et a rapidement détruit l'avion à sa disposition! Après un moment de panique, c'était un mal pour un bien puisqu'il fallait dès lors analyser un problème et mettre au point une solution pratique.

« Un plus petit planeur était disponible, si bien que les élèves ont aussitôt modifié cet appareil et leur instrument. En fin de parcours, les capteurs et les batteries étaient collées sur l'extérieur du fuselage et nous avons dû laisser de côté la verrière (le canopy) afin de faire entrer l'équipement.

« Le test était structuré de façon à ce qu'après une envolée, la carte-mémoire embarquée qui contenait les données du capteur puisse être téléchargée dans un ordinateur portable à des fins d'analyse subséquente pour ensuite procéder à d'autres vols.

« Des problèmes ont immédiatement fait irruption : dès le premier vol, aucune donnée n'a été enregistrée. Le groupe a monopolisé beaucoup de temps à trouver la source du problème technique et à trouver la façon de le résoudre mais ultimement, tout a fonctionné.

« Grâce au planeur de rechange, deux autres envolées de dix minutes ont été effectuées; le capteur a fonctionné comme il avait été conçu. Les élèves ont téléchargé les données dans leur portable pour analyse afin de finaliser cette portion de leur projet.

« Les membres du Club ont beaucoup appuyé la démarche et plusieurs se trouvaient au terrain de vol à l'occasion des vols d'essai et ont bombardé l'équipe d'élèves de questions.

« En même temps, il nous était clair que les élèves et leur enseignant étaient enthousiasmés de cette collaboration, au point où l'un d'entre eux a suggéré que notre Club informe les autres écoles du genre d'appui qu'il pouvait offrir pour de tels projets.

« Quelles conclusions pouvons-nous tirer de ce projet?

« Cela nous a montré que les clubs de maquettes télécommandées ont un rôle à jouer au sein de la communauté, en plus d'être uniquement un lieu où se rassemblent des adeptes. Le projet a aussi fait progresser l'idée que les clubs peuvent travailler de concert avec d'autres groupes afin de les aider à atteindre leurs buts, tout en s'avérant une expérience d'apprentissage intéressante pour tous les participants. » ✨



## SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



Teacher Carl Savage looks on as the students make adjustments to the equipment. Photo by Jim Harris, PDQ Flyers Secretary



### John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

I hope all are doing well. At the time of writing this article, many of the COVID-19 pandemic restrictions are starting to ease, and there is hope for an in-person AZM for Zone H. That being said, Hopefully in early August, I will be able to confirm if the in-person AZM or a Hybrid version of online voting prior to meeting and an in-person event.

Just a reminder that any submissions for the AZM, such as resolutions or recommendations, Leader awards, and nominations for Zone Director, must be submitted by August 9!

More info to follow when available.

As I have said in previous columns, I asked for input from the zone members in the form of articles as to the goings-on with the members in the Zone.

This article below was submitted by Allan MacMillan, from the PDQ Flyers,

### PARKSVILLE DISTRICT QUALICUM FLYERS COMMUNITY INVOLVEMENT

"In a normal year, PDQ Flyers would visit a number of local seniors' homes to support

residents, and we would also put on a mini-airshow complete with hot dogs, chips, and pop drinks.

"The Coronavirus put a stop to that, but another opportunity to get involved with the community came about when the club was contacted by Carl Savage, a physics and astronomy teacher from Ballenas High School in Parksville.

"As a physics project, one of his Grade 12 cohorts of five students had developed an instrument for measuring atmospheric methane, and they needed a way to get it into the atmosphere, which is where the club came in.

"For context, the students were asked to develop their own project, not one assigned by the school, and the objective was to develop a range of skills from problem definition and solving to working as a team.

"Our club president and vice-president met with the group to discuss how the club could help and how to approach lifting what turned out to be quite a bulky package to 400 feet. It quickly became apparent that the only way to do this and avoid interfering with the operation of the methane sensor was to use an electric glider, and that the instrument had to be miniaturized if it was to fit into a Radian.

"At our second meeting, the students had shrunk the package to the point where,

without a bulky housing, the Radian could carry the instrument internally, with sensors taped to the outside of the fuselage.

"This led to a third meeting where a trial fit for the gear was carried out successfully and arrangements were made to meet at the club field to put the plan into action.

"At the same time as the gear was being fitted, flight training for the group was being carried out in the school gymnasium. Several very small, very light foam board models were provided by the club for the students to try flying. Mayhem ensued, but in a very good way, and by the end of the evening, at least two of the students could fly circles, with the girls doing better than the boys by quite a margin.

"Fortunately, the evening chosen for the proving flight(s) was calm. The Chief Flying Instructor undertook a test flight of the glider without the instrument package, and promptly crashed it beyond retrieval! Panic ensued, but, as it turned out, this was a fortuitous event which actually fitted very well with the objectives of problem analysis and solution development.

"There was another, much smaller glider available, and the students set about modifying both that glider and their equipment to fit into a tighter space. The glider ended up with sensors and batteries

*continued on page 39*



The beachfront at the new Lunder Sport Flyers float site. / La berge du nouveau site d'hydravions des Lunder Sport Flyers.



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

## LA PUISSANCE DES BÉNÉVOLES

Des professionnels payés ou des bénévoles – qui en accomplit le plus? Se faire payer pour s'acquitter d'une tâche, ce n'est pas toujours la garantie que la personne va faire de son mieux – en fait, les récompenses monétaires sont parmi les motivations les moins élevées d'une quelconque satisfaction au travail ou de « donner le meilleur de soi ». Lorsque des personnes nourrissent une connexion beaucoup plus profonde relativement au but que vise un organisme, c'est alors qu'elles pigent dans leurs réserves d'énergie et qu'on dit qu'elles vont au-delà des attentes.

En juin dernier, Marc Sharpe (Sharpy) a pris « sa retraite » du Groupe consultatif de Transports Canada après y avoir œuvré pendant plusieurs années. Je n'aime pas énumérer des dates ou une liste de réalisations mais Marc est littéralement l'Orville (ou le Wildbur?) Wright de l'aventure du MAAC dans ce nouvel univers de la « réglementation ».

J'ai rejoint Marc au sein du Groupe consultatif en 2017 et son niveau d'engagement auprès du MAAC m'a beaucoup impressionné. La tâche n'avait rien de rapide, facile ou agréable mais le fait que nous puissions encore nous amuser au sein de notre passe-temps en dit long sur sa

motivation de tous les instants.

Je me dois d'insérer sans ambages une « plogue » à l'endroit du Comité consultatif – si vous pensez que notre ensemble de règlements est complexe, veuillez lire les exigences de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) – mes acquis professionnels me font frissonner à l'idée de soumettre le MAAC, les zones et les clubs à la Partie IX – pouah!

L'exemption, c'est une bénédiction et nous devons lancer un « merci » bien senti à Marc.

Alors j'ai deux choses à demander à tous les membres du MAAC – enfin, deux.

De l'une – la prochaine que vous rencontrez Marc, payez-lui une bière (hors du terrain de vol, bien sûr) – je crois qu'il affectionne particulièrement la brune Spitfire. De deux – Marc doit avoir accumulé plus de 2 000 points Air Miles en matière de bénévolat au sein du MAAC; laissez-le faire voler ses maquettes en paix! PLUS de tâches du MAAC pour Marc! S'il commence à sortir de retraite pour commencer à parler de sujets du MAAC, offrez-lui une autre Spitfire!

## LES LUNDAR SPORT FLYERS

Autre démonstration de la puissance des bénévoles, cet été : un NOUVEAU terrain de vol au sein de la zone D a été approuvé et fonctionne maintenant : les Lunder Sport Flyers dans la localité du même nom (au Manitoba). Au moment de rédiger ces lignes, le Club ajoutait les derniers préparatifs à un emplacement de

vol d'hydravions, formule Camp-n-Fly. Le travail se poursuit afin de préparer une piste en pelouse en un lieu secondaire. Nous le savons tous, cela prend du temps (aussi bons soient-ils, les bénévoles ne peuvent pas accélérer la croissance du gazon... pas vrai!).

La portion impressionnante de ce club, c'est que c'est le résultat du travail acharné de deux membres... ce qu'ils ont entrepris et terminé en l'espace de quelques mois! Ce serait difficile de trouver une quelconque société ou du personnel payé qui puisse travailler aussi efficacement – (félicitations au RM puisque je comprends que c'est ce qu'ils ont fait!). J'ai piloté – enfin, récupéré – quelques hydravions depuis cet emplacement et c'est un magnifique ajout – il y a beaucoup d'espace pour y faire évoluer des maquettes, pour stationner, pour pratiquer le boondocking en caravaning... et il n'y a pas de voisins qui vont s'offusquer.

Consultez le calendrier du MAAC en prévision de leur Fun-fly inaugural.

Quelques Fun-flies commencent à réapparaître au calendrier en cette deuxième moitié d'été et jusqu'à l'automne, maintenant que les règlements entourant la COVID-19 commencent à être allégés. Leur planification était un travail de taille – compte tenu des restrictions – pour nos organisateurs bénévoles.

Comment planifier un évènement dont le nombre de participants pourrait être restreint à la dernière minute? Pis encore, comment équilibrer les

*suite à la page 39*

# MANITOBA NORTH WEST ONTARIO (D)



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

## VOLUNTEER POWER

Paid professional or volunteer – who gets more done? Getting paid to do a certain task does not always ensure the person doing the task will give it their all – in fact, monetary rewards usually rate the lowest in driving actual job satisfaction or even motivation to “do your best”. When people have a deeper connection to the overall purpose or goals of the organization, that’s when they generally dig deep and are said to “go that extra mile.”

This June, Marc Sharpe (Sharpy) “retired” from the Transport Canada Advisory Group (TCAG) after many, many years of solid volunteerism. I do not like to rattle off dates or lists of accomplishments, but Marc is quite literally the Orville (or Wilbur?) Wright to MAAC’s venture into the new and challenging world of “regulation”.

I joined Marc on the TCAG in 2017 and was deeply impressed by his level of commitment to MAAC. This was no quick, easy or pleasant tasking, but the fact the rest of us can continue to have fun with our “hobby” speaks to his deep motivation.

Now I must insert a shameless TCAG plug -- If you think our current set of ‘rules’ are onerous, please read the full Part IX requirements – my professional background shudders to think of attempting MAAC/ Zone Clubs under Part IX – yuck.

The Exemption is a blessing and we owe Marc a big thank you.

So, I have an asking of all MAAC members – two askings, really.

One – next time you see Marc, buy the man a beer (off the flying site, of course) – I do believe Spitfire ale is his preference. Two – Marc is 2000+ miles down the MAAC volunteer road, please give him room and let him fly airplanes in peace! NO more MAAC stuff for Marc! If he starts to wander off the retirement path and talks MAAC stuff, offer another Spitfire!

## LUNDAR SPORT FLYERS

Other exciting volunteer power on display this summer is a NEW Zone D flying site that has been sanctioned and is up and running – the Lundar Sport Flyers in Lundar,



*Where there is float flying there are recovery boats... for good reason. / Si on trouve des hydravions, on trouve des bateaux de récupération... pour de très bonnes raisons.*

MB. As of press time, the Club has finished the bigger parts of a true Camp-n-Fly Float flying site. Work continues for a new grass strip at a secondary location and as we all know, that takes time (the best volunteers cannot make grass grow any faster... can they?).

The impressive part of this Club is that this is the work of only two club members and was started and finished in a span of a few months! One would be hard pressed to find any corporation or paid staff who work that fast or efficiently – (Kudos to the RM as I understand they did!) I have flown... well, recovered...a few floatplanes at the site and it is a keeper – lots of room for flying, parking, boondock camping and no neighbours to offend.

Check the MAAC Event calendar for their inaugural Fun Fly coming soon.

A few Fun Flies are starting to appear on the calendar for mid-summer and into fall, now that COVID-19 rules have eased. Planning these events have presented a unique and arguably very tough spot for our volunteer organizers.

How does one plan for an event that might have its participant numbers restricted or opened up at a moment’s notice? Perhaps worse, how does one balance the wants and needs of many flyers/visitors for only a few COVID-19 ‘slots.’ These are not easy tasks and I would suggest to you even the most experienced Human Relations Department would

struggle to make everyone happy.

Cut your volunteers some slack and support them; this has not been an easy year.

## GIVE THANKS

My third ask of Zone members is an easy one. Take the time to thank each and every volunteer who makes MAAC and our Clubs work. All of them. Current, recently “retired”, those stepping down or moving aside, and those who pick up the torch.

I have probably said this in other articles, but I will keep saying it. From my perch, I get to see another side of MAAC and clubs that really hits me deep in the squishy part between my lungs. We are so fortunate in this zone to have so many passionate members willing to keep digging deep to build new clubs, protect existing ones and ultimately protect MAAC from destructive forces – both inside and out.

Sometimes, that passion results in disagreements which my professional side is quite comfortable as being ‘just business.’ Well, no – I will take the passion and energy of dedicated volunteers any day over dispassionate professionals. So, work with one another and know we are all we have – there is no professional group out there to help MAAC or its clubs.

Thanks for all your work Marc “Sharpy” Sharpe. Thanks to all who volunteer. Go fly and have fun! ✈

# NORTHERN ONTARIO (F) / NORD ONTARIO (F)



Lloyd Argo gets ready for a launch as Rick Nay holds his glider. / Lloyd Argo se prépare à lancer son planeur, que tient Rick Nay.

PHOTO: Foley Soroye



**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

A big thanks to Foley Soroye of NIPMAC sending us a short write-up and some photos!

## **NIPMAC GLIDERS**

by Foley Soroye

"With the province having moved into Step 3 of the COVID-19 reopening framework, NIPMAC held the first of their monthly glider Fun Fly event of the year on Saturday, July 17th. For the first time in years, there were hardly any winds, the temperature was hot but a cloudy sky helped keep it comfortable. These conditions make for a relaxing, enjoyable, and fun-filled glider event. Best of all, everyone went home with their plane intact." ✨

Un gros merci à Foley Soroye du Club NIPMAC pour ce petit compte-rendu et des photos!

## **PLANEURS AU NIPMAC**

par Foley Soroye

« Puisque la province venait d'adopter la phase 3 du déconfinement de la pandémie COVID-19, le Club NIPMAC a organisé son premier Fun-fly mensuel de planeurs depuis le début de l'année, le 17 juillet. Pour la première depuis plusieurs années, il ne ventait presque pas; le temps était chaud mais les nuages nous ont offert un peu de confort. Ces conditions réunies, l'évènement a été à la fois détendu et agréable... et amusant. Mieux encore, tout le monde est retourné à la maison sans la moindre casse. » ✨



The glider guiders at the NIPMAC field. From l.: Lloyd Argo, Roger La Berge, Foley Soroye, Robert Zentai, and Edwin Imfeld. / Les « guideurs de planeurs » au terrain du NIPMAC. De g. à dr. : Lloyd Argo, Roger La Berge, Foley Soroye, Robert Zentai et Edwin Imfeld. PHOTO: Rick Nay

## OTTAWA VALLEY (G) / VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)



Our new Governor General, Mary Simon, pictured with grandson Christopher and son Louis, spent the day watching then show off at Ottawa Valley Jets. From left: David Jahnsville, Elckar Monsalve, Mary Simon, Christopher Simon and Louis Simon. / Notre nouvelle Gouverneure générale, Mary Simon -- en compagnie de son petit-fils Christopher et de son fils Louis – a passé la journée à observer l'action lors du rassemblement Ottawa Valley Jets. De g. à dr. : David Jahnsville, Elckar Monsalves, Mary Simon, Christopher Simon et Louis Simon.



**Mike Anderson - 17752**  
Zone Director  
613-299-3702 | zd-g@maac.ca

### CONNECTIONS

I first met Louis Simon in 2016 during the first of what would become a series of Jet Days at the Phelan RC Flying Club, near Kars, Ontario. He came out with a beautiful blue BAE Hawk that made a huge impression on everyone. In following Jet Days events, he had a blast with his overpowered Boomerang Sprint, among other jets.

If there's a Jet event around the Ottawa region, Louis will be there with something interesting to fly. Louis is also a commercial pilot flying for Air Inuit. He's shown us some amazing Arctic landing videos, shot from the cockpit. Aviation must be in the Simon DNA since Louis' son Christopher is already an accomplished flyer at seven years of age.

It's July 26 as I write this, and Louis' mother, Mary Simon, will be installed as our our next Governor General in a televised event, later today.

I hadn't realized the connection between these two until the photo below was posted to the Ottawa Valley Jets Facebook page, a couple of weeks ago. Louis and Christopher spent the day showing off for their mother and grandmother, respectively.

Congrats to the whole Simon family. It's great to know our next Governor General has ties to our hobby! ✈



**Mike Anderson - 17752**  
Directeur de zone  
613-299-3702 | zd-g@maac.ca

### CONNECTIONS

J'ai fait la connaissance de Louis Simon en 2016 lors de la première édition des Jet Days du Phelan RC Flying Club, près de Kars (Ontario). Ce dernier a apporté un sensationnel BAE Hawk bleu qui a fait très forte impression sur tout le monde. Lors des éditions subséquentes, Louis s'amusait toujours ferme à l'aide de son Boomerang Sprint surmotorisé, parmi les autres jets qu'il apportait.

Si un rassemblement de jets est présenté dans la grande région d'Ottawa, Louis y sera avec une maquette intéressante à faire voler. Louis est aussi pilote commercial sur les ailes d'Air Inuit. Il nous a montré des vidéos d'atterrissages en Arctique absolument époustoufflants qu'il a tournés depuis son cockpit. L'aviation doit faire partie de l'ADN des Simon puisque son fils Christopher est déjà un pilote accompli... à l'âge de sept ans!

J'écris ces lignes le 26 juillet, juste au moment où la mère de Louis, Mary Simon, est confirmée dans son rôle de nouvelle Gouverneure générale du Canada, cérémonie retransmise à la télévision.

Je n'avais pas fait la connexion entre ces deux Simon jusqu'à ce que j'aperçoive une photo de la page Facebook d'Ottawa Jets, voilà quelques jours. Louis et Christopher ont passé la journée à présenter leur mère (et grand-mère).

Félicitations à toute la famille Simon. C'est bien chouette de constater que notre Gouverneure générale possède un lien avec notre passe-temps!

# QUÉBEC (1)



**Jean Paul Le Guilcher - 17859**  
Directeur de zone  
418-296-8791 | zd-i@maac.ca

L'été est revenu!

Quelques activités en photos à travers le Québec : Matane...Québec...Saint-Georges... Saguenay.

Cette page est la vôtre, alors n'hésitez pas à me faire parvenir vos articles et photos de vos constructions ou activités!

N.B. N'oubliez pas la réunion annuelle de zone du 3 octobre prochain. Préparez vos mises en nomination de membre Leader et autres! ✈

Summer is back!

Here are a few photos from all over the Québec zone : Matane... Québec (City)... Saint-Georges-de-Beauce... Saguenay.

This column is your column. Do not hesitate to send me your articles and construction or events photos!

Note: Do not forget our Annual Zone Meeting, next October 3. Please prepare your nomination notices, namely for Leader – or any other – member distinction. ✈



Club Air Modéliste member Bernard Chamberland is presented with his Leader member certificate by (l. to r.) Stéphane Corriveau (President), Jean-Paul Le Guilcher (Zone Director) and Gaëtan Guillemette (runway coordinator). / Bernard Chamberland, du Club Air Modéliste, reçoit son certificat de membre Leader des mains de (de g. à dr.) Stéphane Corriveau (président), Jean-Paul Le Guilcher (directeur de la zone) et Gaëtan Guillemette (directeur de piste).



# QUÉBEC (I)



The pilots at the IMAC Québec competition. From l. to r.: / Les pilotes lors du concours IMAC Québec. De g. à dr. Charles Gagnon, Denis Dionne, Richard Vigneault, Claude Vallières, Daniel Laliberté, Stéphane Corriveau, Marcel Bastien, Dany Lévesque, Yves Lemire, Denis Simard, and Dany Girard.



## SAINT-LAURENT (J)



Pilots gather for a group photo at the Club Crash Fun Fly. / Des pilotes s'assemblent pour une photo de groupe au Fun-fly du Club Crash.



**Steve Woloz - 7877L**

Directeur de zone

514.944.8241 | zd-j@maac.ca

Soyez avisés que l'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent est maintenant réservée et qu'elle aura lieu le dimanche 17 octobre 2021.

Nous avons réservé le même lieu de rencontre qu'en 2019 grâce à Yves Auger et au Club d'avions téléguidés de Boucherville : le Centre multifonctionnel Francine-Gadbois (1075, rue Lionel-Daunais, Boucherville (Québec) J4B 8N5).

Les personnes ne pouvant s'y déplacer pourront y participer de façon électronique.

### ÉLECTION À LA DIRECTION DE LA ZONE

Le temps est venu d'aviser les membres de la zone Saint-Laurent que je serai à la recherche de quelqu'un afin de me remplacer, lors de cette réunion. Les intéressé.e.s doivent soumettre leur candidature par écrit à moi-même ainsi qu'au siège du MAAC avant le 7 septembre 2021.

Il me ferait plaisir d'expliquer le rôle et les devoirs d'un directeur de zone et d'offrir la formation afin de faciliter la transition. On trouve les formulaires au site Web du MAAC.

L'activité au sein de la zone

Il me fait plaisir de constater que les rassemblements Fun-flies reprennent. Les Clubs Anti-Gravité et Crash ont organisé de quoi le 10 juillet et le Club CSLRC a aussi récemment organisé quelque chose. Ces événements sont bien agréables pour les membres mais ils en attirent aussi de



Pilots gather for a group photo at Côte-Saint-Luc Club. / Des pilotes s'assemblent pour une photo de groupe au Fun-fly du Club de Côte-Saint-Luc.

nouveaux. Les photos font foi d'une bonne participation.

Récemment, le Club Estrie de Sherbrooke et le Club Saint-Rémi ont été les hôtes du concours universitaire au cours duquel des étudiant.e.s ont mis leur design d'avions lourds-porteurs à l'épreuve.

### L'APPRENTISSAGE DE NOUVELLE TECHNOLOGIE

Le Club de Côte-Saint-Luc poursuit sa quête d'apprentissage de nouvelle technologie à l'aide des émetteurs OPEN SOURCE, sous la tutelle des patients et doués Roger Gravel et Jean-Claude Guèvremont. En date de la mi-juillet, le cours d'une durée de dix semaines se terminait.

Le deuxième et tout aussi intéressant défi, c'est d'apprendre à voler en immersion

(First Person View, en anglais) à l'aide de lunettes spécialisées. Cela représente une toute nouvelle dimension et cela ouvre la porte à du plaisir et à l'apprentissage de nouvelles aptitudes.

Autre défi auquel s'affaire le groupe : la planification de missions à l'aide de systèmes comme l'Arducopter 2.8. L'utilisation de lunettes et d'une projection sur écran aux fins de télémétrie, voilà qui est aussi excitant qu'amusant.

L'apprentissage continu entretient l'intérêt et raffermi les amitiés... et c'est l'essence même du MAAC.

Quiconque voudrait en savoir davantage peut communiquer avec le Club CSLRC (Mark Fogel au [msfogel@gmail.com](mailto:msfogel@gmail.com) ou David Haltrecht, CSLMC, au [cslmcdh@bell.net](mailto:cslmcdh@bell.net)). ✨



# ST. LAWRENCE (J)



**Steve Woloz - 7877L**

Zone Director

514.944.8241 | zd-j@maac.ca

Please be advised that the Saint-Lawrence Zone Annual Zone Meeting is now booked to occur on Sunday October 17, 2021.

At this moment, thanks to the assistance of Yves Auger and the Club d'avions téléguidés de Boucherville, we have reserved the same meeting hall used in 2019, the Centre multifonctionnel Francine-Gadbois (1075, rue Lionel-Daunais, Boucherville, QC J4B 8N5).

For those unable to attend in person, an electronic invitation will be sent out so that you can attend electronically.

## ZONE DIRECTOR ELECTION

It is now time to advise all members of the Saint-Lawrence Zone that I will be seeking a replacement as Zone Director at our upcoming AZM. Interested candidates need to submit their application in writing to myself in addition to the MAAC office prior to September 7, 2021.

I would be pleased to explain the role and duties of a Zone Director and provide training to help in the transition. Official application forms can be found on the MAAC website.

## SAINT-LAWRENCE ZONE ACTIVITY

I am pleased to see that Fun Flies are beginning to happen again. Club Anti-Gravité and Club Crash held events on July 10 and the Club CSLRC also held an



*The combined members of the advanced class teams from Concordia University and from Polytechnique. The two groups collaborated to help each other with technical issues. / Les membres des équipes « avancées » de l'Université Concordia et de la Polytechnique. Les deux groupes ont collaboré afin de résoudre les problèmes techniques.*

event recently. These events are not only great for existing members but also help to attract new MAAC members. Pictures taken at the event show the great turn-out.

Recently the Club Estrie in Sherbrooke and the Club Saint-Remi also hosted events for university students testing out their scratch design and build cargo lift craft.

## 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 mid-July, the ten-week program of learning Open TX is at its conclusion.

The second and most interesting challenge is in learning the use of First

Person View using goggles. This presents a whole new dimension to flying and opens brand new doors in fun and skill building.

Another challenge the group is working on is the use of mission planning using flight control systems such as the Arducopter 2.8. Combining this with goggles and the use of on-screen display for telemetry opens more new challenges with both fun and excitement.

Continuous learning maintains our interest, builds and cements friendships, and this is what MAAC is all about.

Persons wishing to learn more may contact the Club CSLRC attention Mark Fogel (msfogel@gmail.com) or David Haltrecht-- CSLMC cslmcdh@bell.net. ✈



*It is great to see crowds at the flying field again as members enjoy a great Fun Fly at Club Anti-Gravité. / C'était très agréable de revoir une foule au terrain de vol alors que les membres participaient au Fun-fly du Club Anti-Gravité.*



**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

## SASKATCHEWAN (K)



**Grant Robinson - 26561**

Zone Director

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

WOW! It has been a hot summer here so far, with little to no wind most days. Sadly, I'm not getting as much flying in as I would like. However, I hope all of you are staying cool, and flying up a storm.

Moose Jaw Fun Fly

I visited the Moose Jaw R/C club on July 17th for its Fun Fly, with my Deputy Zone Director Gary McGillivray, and fellow club member Miles Wintonyk. I had a tour and a good talk with almost all who were there. Great bunch of guys, and a very friendly bunch.

Sadly, the weather didn't really cooperate for them, and between an early-morning rain, some wind, and the heat, only a handful of pilots turned out. Best part though, were the very tasty hamburgers!

I also scored a couple of badges to add to my collection. I will display them proudly.

Great job guys. I look forward to next year. And I will bring an airplane with me, too. ✈️



**Grant Robinson - 26561**

Directeur de zone

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

WOW! L'été a été si chaud jusqu'à maintenant d'autant plus que le vent a été pratiquement absent. Malheureusement, je ne réussis à effectuer autant de vols que je le voudrais. Toutefois, j'espère que vous demeurez au frais et que vous réussissez à en faire plusieurs, de votre côté.

Fun Fly de Moose Jaw

J'ai rendu visite au Moose Jaw

R/C Club, le 17 juillet à l'occasion de son Fun-fly en compagnie de mon directeur de zone adjoint, Gary McGillivray et d'un confrère de club, Miles Wintonyk. On m'a fait faire la tournée et j'ai eu une bonne jasette avec la plupart des modélistes présents. Il s'agit d'un bien beau groupe de personnes... sympathique, en plus.

Malheureusement, la météo n'a pas coopéré et entre une ondée en matinée, du vent et la chaleur, seule une poignée de pilotes s'est présentée. La meilleure partie, cependant, c'était les succulents hamburgers!

Je me suis aussi procuré quelques écussons que j'ai ajoutés à ma collection. Je les exhiberai fièrement. Beau travail, les gars, j'ai hâte à l'année prochaine. J'apporterai aussi une maquette. ✈️



# SUD EST DE L'ONTARIO (L)



**Adam Maas - 91845**

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

Eh bien, la mi-juillet est arrivée et les indications sur les rassemblements publics autorisent les rassemblements extérieurs de jusqu'à 100 personnes, si bien qu'il se pourrait que les événements du reste de la saison aillent de l'avant. D'ici à ce que vous lisiez ceci, nous devrions être d'autant plus près de la fin de la saison et j'espère que cette deuxième moitié de saison vous aura été profitable. J'espère me rendre à quelques rassemblements au cours des prochains mois.

## DIRECTEUR DE ZONE

Comme plusieurs d'entre vous l'avez lu grâce à d'autres communications, j'ai choisi de ne pas me présenter à la direction de zone lors de la prochaine Assemblée annuelle de la zone. C'était un privilège de servir la zone L à ce titre au cours de la dernière année mais je ne peux y consacrer le temps requis pour m'acquitter convenablement du poste tout en maintenant mes responsabilités du côté travail comme du côté personnel.

Alors, c'est au revoir mais pas nécessairement adieu. Si mes responsabilités changeaient à l'avenir, je serais intéressé à me présenter. Je crois avoir réussi à faire le bien au sein du MAAC et de la zone L au cours de la dernière année, surtout en dirigeant les A.G.A. numériques en 2020 et en 2021. Je souhaite tout le succès possible à mon successeur.

## ASSEMBLÉE DE ZONE VIRTUELLE

L'Assemblée annuelle de la zone L sera virtuelle, une fois de plus. J'étais très heureux de la participation à celle de 2020, surtout lorsque j'ai aperçu des membres cadets (junior); je souhaite autant d'intérêt à l'occasion de la réunion du 23 octobre. Au moment où sera publiée cette chronique, la date butoir pour soumission de matériel afférent à cette réunion aura été dépassée; j'espère que vous avez soumis toutes les mises en candidature ou résolutions.

## DE L'ACTION DANS LES CLUBS

Du côté des vols, je constate que les clubs reprennent leurs activités. Je n'ai pu

effectuer des visites, jusqu'à maintenant. Puisque les restrictions de la COVID-19 limitaient le nombre de personnes pouvant se rassembler, j'ai préféré ne pas m'emparer de la « place » des membres. J'espère avoir pu me rendre à quelques clubs d'ici la fin de mon mandat.

## MES PROPRES VOLS

Personnellement, je n'ai pas été aussi actif que je l'aurais souhaité mais je me suis déplacé à quelques occasions afin de procéder au vol inaugural de mon Der Flugel. Malheureusement, les choses ne se sont pas passées comme je l'aurais espéré; j'ai perdu le sens de l'orientation et mon avion s'est écrasé. La cloison moteur a été endommagée.

Ces avions-planches sont nerveux et petits et on ne peut les piloter à la limite de la vision comme des maquettes de type 1/2A plus conventionnelles et un peu plus pataudes. J'ai tenté de faire voler cet avion à la façon de mon S-Tee, mais c'était tout simplement trop loin. Heureusement, les dommages sont réparables et il volera une fois de plus. Toutefois, j'installerais un récepteur avec fonction de stabilisation de sorte à ce que je puisse presser le bouton « Panic » si je me retrouve en la même situation.

Même si je n'ai pas fait voler des avions aussi souvent que je le voulais, j'ai commencé à faire le ménage de mes projets en attente. Mon Sagitta 900 (un produit d'Airtronics) a repris la voie des airs après que j'aie remplacé les servos, un projet que je faisais attendre depuis deux ans. J'espère m'occuper des autres projets au cours des prochaines semaines.

Ensuite, j'entreprendrai quelque chose de nouveau. J'aimerais me procurer le Highlander (l'appareil à l'échelle réelle est de Just Aviation), une maquette de 60 pouces de Pat Trittle. C'est un avion STOL tout à fait moderne. Et peut-être que je construirai une ou deux maquettes de FliteTest.

Ces foamies de FT sont de chouettes projets pour débutants qu'on assemble tout bonnement avec des matériaux typiques de l'école élémentaire (colle chaude, des bâtonnets à brochettes de barbecue et du foam board). Si vous ne les connaissez pas, je vous encourage à examiner ça et à suivre le canal YouTube de FliteTest.

C'est mon opinion personnelle mais d'après moi, Josh Bixler et ses acolytes de FlightTest en ont fait davantage pour l'aéromodélisme au cours des 5-10 dernières années que quiconque... et ils le font par amour pour l'aviation.

## ET VOUS, QUE FAITES-VOUS?

Sur quel projet travaillez-vous? Ou est-ce que vous vous êtes contenté de piloter? Postez vos projets et vos séances de vol sur la page Facebook de la zone L du MAAC.

Si la construction vous intéresse, je vous recommande fortement de vérifier le canal YouTube de Mike Patey. Il est le génie un peu cinglé derrière le Draco, qui a été reproduit dernièrement sous forme de maquette chez E-Flite.

Mike est en train de construire le Carbon Cub le plus « sauté » qui soit. Par vidéo, il couvre de nombreuses étapes de sa construction et des techniques de design... ce qu'on peut aussi appliquer à nos maquettes, surtout en matière de travaux avec du composite. Mike est aussi un adepte des avions télécommandés et en gros, un amoureux de l'aviation. ✈

## South-east Ontario (L) *from page 35*

FliteTest's Youtube channel.

In my personal opinion, Josh Bixler and the FliteTest guys have done more to grow the RC hobby in the last 5-10 years than anybody else, and they do it all for love of aviation.

## WHAT ARE YOU UP TO?

What have you been working on? Or have you just been flying? Please come and post about your projects and flying days on the MAAC Zone L Facebook page.

If you're interested in building, I also highly recommend checking out Mike Patey's channel on YouTube. Mike is the mad genius behind Draco, which was released in model form last spring by E-Flite.

He is currently building the world's most insane Carbon Cub, and he goes over a lot of build and design techniques in his videos that can apply to our models as well, especially the composites work. Mike is an RC guy as well, and a general lover of aviation. ✈

## SOUTH-EAST ONTARIO (L)



*Airtronics Sagitta 900, ready for re-maiden. / Un planeur Sagitta 900 (un produit d'Airtronics) est prêt à reprendre la voie des airs.*



**Adam Maas - 91845**

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

Well, mid-July has arrived and the current rules allow for outdoor gatherings of up to 100 people, so events for the rest of the season have a good chance of happening. By the time you read this, we should be getting near the end of the season and I hope that the latter half of the season was a good one. I'm hoping to attend a few events through the next couple months.

### ZONE DIRECTOR

As many of you will have read in other communications, I have chosen not to run for election as Zone Director at the AZM. It has been a privilege to serve as Zone Director for Zone L over the last year, but I cannot commit the time needed to do the job well while also maintaining my commitments for work and my personal life.

So it's Au revoir, but not necessarily farewell. I would definitely be willing to stand again in the future if my other commitments allow. I think I've been able to do some good for MAAC and Zone L in the last year, especially in leading the

digital AGMs for 2020 and 2021. I wish my successor all the best.

### VIRTUAL AZM

The Zone L AZM will be a virtual meeting, again. I was very happy with the turn-out at the 2020 AZM, especially in having active Junior members in attendance and hope for an even better turn-out on Oct 23rd for the 2021 AZM. By the time this column is published, the deadline for any AZM submissions will likely have expired, so I hope that you have submitted any nominations or resolutions.

### CLUBS BACK IN ACTION

On the flying side of things, I'm seeing clubs returning to nearly full activity now. I've not been able to do club visits, yet. With the COVID-19 restrictions limiting the number of people in gatherings, I preferred to not take the 'space' from the club members. I hope I've had the chance to do a few club visits before the end of my term.

### PERSONAL FLYING

I've personally not been as active as I'd hoped, but I have been out flying and had a chance to maiden my Der Flugel. Sadly, the maiden did not go as well as hoped, I lost

orientation and crashed it, damaging the firewall.

These little planks are zippy and small and you can't fly them as far out as a more sedate 1/2A aircraft. I tried to fly at a distance that I'd fly my S-Tee and that was just too far out for good visibility. Luckily, the damage is very repairable and it will fly again. I will however be installing a stabilized receiver so that I can hit Panic if I get into the same situation.

While I've not been out flying as much as I'd have liked, I've been starting to clear my project backlog. I've got my classic Airtronics Sagitta 900 back in the air after servo replacements, a project that I'd had stalled for two years now. I hope to clear off a couple more projects in the next few weeks.

Then I can start on something new. I'd like to get my mitts on Pat Trittle's 60-inch Just Aircraft Highlander, a modern STOL aircraft, and maybe also build a FliteTest model or two.

Those FT Foamies are great introductory builds, using standard elementary school crafting supplies (hot glue, BBQ skewers and foam board), if you've not seen them, I recommend checking them out, as well as

*continued on page 34*

## MIDDLE (E)



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

### GROWING THE HOBBY

Over the years, I have been attending MAAC, club, and even business meetings. A constant, from what I've seen, is that some of the best things from these gatherings come from the casual bull sessions that follow. Networking, some people will call it.

These 'after meetings' are one of the big things missing from today's digital, or online, conferencing. Fortunately, as the COVID-19 limitations open up, we can soon have real face-to-face meetings again, and get those very important interpersonal exchanges restored.

Often discussed in many of the post-"meeting" chats is: what have you been doing for our hobby; to expand it or

maintain the interest of others? Training pilots seems a great way to grow and maintain interest in our hobby. One director I spoke to told me he used to make a point of taking on three or four "Wings" students each year.

Every club would benefit their hobby locally by having a "Wings" program. Now that restrictions are more relaxed, I've seen that the clubs local to me are seeing a surge of new members looking for training. The training program may be a big reason that we have never seen a decline in our zone.

### IDENTIFY YOUR MODELS.

Periodically on social media, we will see ads lamenting the theft of RC aircraft, and asking people to keep an eye out for them. Unfortunately, many RC airplanes and other vehicles are not unique. How about making a MAAC number decal that matches the theme of the graphics? Scale models often

have "registration" numbers on the wing or fuselage; use your MAAC number instead.

Thieves would likely have no idea of the significance of the decal and not remove it before selling or giving away the airplanes they stole. Then, if the items show up at a swap meet or an online sales site, they stand a greater chance of coming home.

Also, we must make sure we always place our ID in a discoverable location. Try pasting a photocopy of your MAAC card inside the fuselage.

### ANNUAL ZONE MEETING

The Middle Zone (E) AZM will be held on Saturday, October 9th, at the Marriott on the Falls, 6755 Fallsview Blvd., Niagara Falls, ON L2G3W7. I will be sending out a package to all clubs and members in the zone with an agenda and any further information.

Please contact me with any questions at: zd-e@maac.ca ✈️

## MILIEU (E)



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

### FAIRE CROÎTRE LE PASSE-TEMPS

Au fil des années, j'ai participé à des réunions du MAAC, de divers clubs et même d'affaires. D'après ce que j'ai constaté, l'une des constantes, c'était que les meilleures solutions résultaient des conversations d'après-réunion. Certaines personnes appellent ça le réseautage.

Ces « jasettes après les réunions » voilà ce qui manque cruellement dans l'environnement numérique ou en ligne d'aujourd'hui. Heureusement, à mesure que sont allégées les consignes entourant la COVID-19, nous pourrions bientôt reprendre nos rencontres face à face et reprendre ces échanges si importants.

Quelques sujets revenaient souvent lors de ces conversations : Que faites-vous afin de faire progresser notre passe-temps? Que faites-vous pour en faciliter la croissance ou de maintenir l'intérêt pour celui-ci chez les autres? La formation des pilotes semble une bien bonne façon d'atteindre ces buts. Un directeur m'a déjà dit qu'il se faisait un

point d'honneur de prendre sous son aile – littéralement – trois ou quatre élèves-pilotes par année.

Chacun de nos clubs ferait profiter notre passe-temps en se dotant d'un programme d'obtention des « ailes ». Maintenant que les restrictions afférentes à la COVID-19 sont allégées, comme mentionné plus haut, j'ai constaté que les clubs autour de chez moi accueillent une vague de nouveaux membres qui veulent apprendre à faire voler un engin télécommandé. Ce programme de formation peut constituer une grosse raison pour laquelle nous n'avons jamais déploré une baisse de membres au sein de cette zone.

### IDENTIFIEZ VOS MAQUETTES

Il arrive que les médias sociaux rapportent le vol d'avions télécommandés et ses auteurs demandent aux lecteurs d'ouvrir l'œil. Malheureusement, plusieurs avions télécommandés et autres véhicules subissent ce sort si commun à d'autres objets. Que diriez-vous de fabriquer un collant de votre numéro de MAAC qui s'agence bien avec la livrée (les couleurs) de votre appareil? Les copies volantes arborent souvent des lettres d'appel sur les ailes ou

sur le fuselage; au lieu, reproduisez votre numéro de membre MAAC.

Les voleurs n'auraient probablement pas la moindre idée de la raison d'être de ce décalque et ne le retireraient pas avant de vendre ou de donner la maquette qu'ils auraient subtilisée. Ce qui veut dire que si celle-ci était aperçue à une vente-échange (swap shop) ou sur un site de vente en ligne, on pourrait théoriquement retracer son/sa propriétaire.

Aussi, assurez-vous de coller vos renseignements d'identité en un endroit facilement repérable. Vous pourriez coller une photocopie de votre carte de membre MAAC à l'intérieur.

### ASSEMBLÉE DE ZONE

L'Assemblée annuelle de la zone Milieu (E) aura lieu le samedi 9 octobre 2021 à l'hôtel Marriott on the Falls (6755, boulevard Fallsview à Niagara Falls, Ontario, L2G 3W7). J'enverrai une trousse à tous les clubs et membres au sein de la zone avec un ordre du jour et tout autre renseignement pertinent.

Veillez communiquer avec moi si vous avez des questions, au zd-e@maac.ca. ✈️

## SOUTH-WEST ONTARIO (M)



**Frank Klenk - 32001L**

Zone Director  
519-550-7955 | zd-g@maac.ca  
facebook.com/swontzonemaac/

Is it true, is normalcy actually coming back? Whewww!

In talking to the clubs here in the Southwest, many are having either club-only or invitational 'little' events. Between wanting to remain safe and getting used to these new eased restrictions, it will take us a bit of time, but we'll get it.

I follow several clubs on their Facebook pages and their activity level is great. Elgin Flyers, London Model Aircraft Club, Sun Parlor Flyers, Woodstock R/C Flying Club, Saugeen Flyers, Forest City Flyers, BRCM Club, and Hespler Model Aviators... they are all quite active.

The London Model Aircraft Club in particular has an excellent training program and it seems I get continuous updates that a new pilot just got his wings.

I know the Strathroy Flying Farmers also has an active training program with Paul Neely (the instructor) keeping quite busy. Kudos to all the clubs for keeping the hobby alive.

We only have two events listed on the MAAC website under the Southwest Zone.

I encourage all clubs to please list their events. We are in Stage 3 of the re-opening plan, so 100 people are allowed to gather outdoors.

I do have money in my budget to give some support to your event; please contact me to discuss.

I am in the planning stages to host a swap meet at my shop, Frank's Hangar, so stay tuned!

The two events listed are both jet events and hosted by our very own Peter Doupnik. Thunder Thrust 2 will be a four-day event from July 29 to August 1, location is the Chatham Kent Municipal Airport.

Event 2 is also a four-day event, September 15 to 19th, location is again at the Chatham Kent Municipal Airport.

Peter has a real passion for jets and we're lucky to have his enthusiasm in our zone. Mark your calendars and bring a carload/trailer-full of planes and of course, a lawn chair. I look forward to seeing everyone there.

I know that Cathy DeRush just got her wings last year. The big question is ... will she be flying a jet this year? Can Jason Skreptak find her a jet to fly? I guess we have to attend to find out. Chatham is an easy drive; motels are plentiful, as are good restaurants.

### LET'S TALK ABOUT SAFETY

Do you have the fail-safe function set up correctly on your transmitter? You should! To test it:

- Be sure the plane is safely secured
- Turn your transmitter and plane on
- Then shut off your transmitter
- Now observe what happens... this is what will happen if your receiver goes into fail-safe mode.

The motor/engine should go to idle or shut off, ailerons should remain level, and you should see a whisker of up elevator and right or left rudder. The thinking is this will give you a gentle descent at no or low power.

Do you have a throttle cut or throttle hold set up on your transmitter for your electric planes? You should!

This allows you to be able to flip a switch so the throttle stick is disabled and not able to spin the motor up. Just think for a moment that you are carrying your plane to the flight line, transmitter is in your other hand and you accidentally bump the throttle stick!

On gas- or glow-powered models, you must have a switch set up on the transmitter that will stop the engine.

Do you have your MAAC member information on or inside the model? This is mandatory for all members. ✈

## SUD OUEST DE L'ONTARIO (M)



**Frank Klenk - 32001L**

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

Est-ce bien vrai? La vie « normale » est de retour? Ouf!

J'ai parlé à des clubs ici dans le sud-ouest de l'Ontario et plusieurs organisent des événements soit uniquement pour leurs membres, soit des rassemblements de « petit » format. Cela nous prendra du temps à jongler entre l'envie de demeurer en sécurité et celle de s'habituer à l'allègement des restrictions.

Je suis plusieurs clubs grâce à leur page Facebook et leur niveau d'activité est sensationnel. Je parle ici des Elgin Flyers,

London Model Aircraft Club, Sun Parlor Flyers, Woodstock R/C Flying Club, Saugeen Flyers, Forest City Flyers, BRCM Club, and Hespler Model Aviators.

Le London Model Aircraft Club, en particulier, s'est doté d'un excellent programme de formation et il me semble que je reçois continuellement des mises à jour voulant qu'un modéliste vient de recevoir ses « ailes ».

Je sais pertinemment que les Strathroy Flying Farmers ont aussi fondé un programme de formation bien actif et que son instructeur, Paul Neely, est très occupé. Félicitations aux clubs qui gardent ce passe-temps bien vivant.

On ne retrouve que deux événements au site Web du MAAC sous la zone du Sud-ouest. J'encourage tous les clubs à énumérer

leurs événements. Nous en sommes à l'étape 4 du plan de déconfinement, si bien que 100 personnes sont autorisées à se rassembler à l'extérieur.

J'ai de l'argent dans mon budget afin d'appuyer votre événement; communiquez avec moi pour en discuter.

Je suis en train de planifier une vente-échange (Swap Meet) à mon atelier (Frank's Hangar) alors demeurez aux aguets!

Les deux événements présentement répertoriés sont tous deux des rassemblements de jets, l'affaire de notre propre Peter Doupnik. Thunder Thrust 2 se déroulera sur quatre jours (du 29 juillet au 1er août) à l'Aéroport municipal de Chatham-Kent.

Le deuxième rassemblement est aussi

*suite à la page 39*

**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



...de remorquage et de largage  
de planeurs organiseront d'autres tels ras-  
semblements au sein de la zone; cette dis-  
... à l'ordre du jour, agissez main-  
tenant parce que ces sujets devront être  
inclus dans mon courriel que je dois en-  
voyer au préalable aux membre.  
J'espère que vous avez passé un été for-  
midable 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  
R/C SWAPMEET '15**

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

**NEWMARKET RECREATION CENTRE**  
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

**QUESTIONS AND RESERVATIONS:**  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca  
or 905-235-6637

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

EMT or PAYPAL also accepted at:  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca

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

*for more information contact:*

*Keith Morison  
403-510-5689*

*editor@ModelAviation.ca*



souhaits et les besoins des pilotes/visiteurs en fonction de tout juste quelques « disponibilités » en raison de la pandémie? Ce n'est pas une mince affaire et je crois que même le personnel le plus chevronné d'un secteur des ressources humaines aurait peine à satisfaire tout le monde.

Ne vous en prenez pas à vos bénévoles et appuyez-les; l'année n'a certes pas été facile pour eux.

### DITES-LEUR MERCI

Ma troisième requête auprès des membres de la zone est facile. Prenez le temps de remercier chacun et chacune des bénévoles, ces personnes qui font rouler le MAAC et nos clubs. Tous et toutes; les actuels/actuelles comme ceux et celles qui ont pris leur retraite; ceux et celles qui passent le flambeau autant que ceux et celles qui le reprennent.

Je l'ai probablement dit dans d'autres chroniques mais je persiste. Depuis mon perchoir, je vois une autre facette du MAAC et des clubs et cela me fait effet dans cette section entre mes deux poumons. Nous sommes très chanceux au sein de cette zone de compter tant de membres passionnés qui veulent bien déployer tous les efforts afin d'édifier de nouveaux clubs, de protéger ceux qui existent et, ultimement, de protéger le MAAC contre des forces destructives – de l'intérieur comme de l'extérieur.

Parfois, cette passion donne lieu à des mésententes que je raisonne – c'est mon côté professionnel – comme étant l'apanage des affaires. Eh bien, non – j'accueille chaleureusement la passion et l'énergie de bénévoles engagés par opposition à des professionnel/professionnelles dont la passion les a quitté.e.s. Alors travaillons les uns avec les autres et sachons que nous nous avons tout ce dont nous avons besoin – aucun groupe professionnel dans le vaste ne viendra en aide au MAAC ou à ses clubs.

Merci pour tout le travail abattu, Marc « Sharpy » Sharpe. Merci à toutes les personnes qui agissent comme bénévoles. Allez faire voler vos maquettes et amusez-vous! ✈

réparti sur quatre jours (du 15 au 19 septembre), toujours à l'Aéroport nommé plus haut.

Peter est animé d'une véritable passion pour les jets et nous sommes chanceux au sein de la zone de pouvoir compter sur son enthousiasme. Inscrivez ces dates à votre calendrier et apportez une voiture – ou remorque – pleine d'avions... et bien sûr, apportez une chaise de parterre. J'ai bien hâte de vous voir sur place.

Je sais que Cathy DeRush a reçu ses « ailes », l'année dernière. La grande question : pilotera-t-elle un jet cette année? Est-ce que Jason Skreptak lui en trouvera un? Je crois bien qu'il faudra que nous y allions afin de le savoir. La route jusqu'à Chatham se fait très bien; on trouve quantité de motels et de bons restaurants.

### JASONS SÉCURITÉ

Avez-vous une fonction antidéfaillance (fail-safe) et convenablement réglée sur votre émetteur? Vous devriez! Histoire de faire un test :

Assurez-vous que votre maquette soit bien ancrée au sol;

Mettez votre émetteur et votre récepteur embarqué en tension (à « on »);

Éteignez votre émetteur;

Observez ce qui se passe ensuite... voilà ce qui arrivera si votre récepteur passe en mode antidéfaillance.

Le moteur devrait modérer au ralenti (idle) ou couper par lui-même, les ailerons devraient demeurer en position neutre et vous devriez déceler un soupçon de gouverne de profondeur déplacée vers le haut ainsi qu'un cheveu de gouverne de direction vers la gauche ou la droite. Raisonnement : advenant une perte de signal, votre maquette décrira un large cercle descendant à régime bas ou moteur complètement coupé.

Avez-vous une fonction « coupe des gaz » ou « gaz stationnaire » sur votre émetteur pour vos maquettes électriques? Vous devriez!

Cela vous permet d'actionner un interrupteur (une switch) de sorte à désengager votre manette des gaz afin que le moteur ne s'emballe pas. Songez un instant au scénario voulant que vous soyez en train de transporter votre maquette à la ligne de vol, que vous teniez l'émetteur dans l'autre main... et que vous accrochiez accidentellement la manette des gaz!

Sur des maquettes à essence ou à nitro, vous devez avoir configuré un interrupteur sur votre émetteur qui coupera le moteur.

Aussi, avez-vous inséré vos renseignements de membre MAAC sur ou à l'intérieur de votre maquette? C'est obligatoire pour tous les membres. ✈

taped all over the fuselage and the canopy had to be left off to accommodate the equipment.

"The test was structured so that after a flight, the on-board memory card which carried all of the sensor data would be downloaded into a laptop for later analysis and then further flights would be undertaken.

"Problems immediately appeared, as after the first flight, no data was recorded. Another session of finding the source of the problem, determining how to fix it, and carrying out the repair took quite some time, but was ultimately successful.

"Using the back-up glider, two more ten-minute flights were carried out, with the sensor gathering data and recording it as designed. The students downloaded the data to their laptop for later analysis to finalize their portion of the project.

"Club members were very supportive of the project, and many were at the field for the flight tests and bombarded the student team with questions.

"At the same time, it was clear that the students and their teacher were enthusiastic about the collaboration, to the point where it was suggested by one student that the club should consider informing other schools of the nature of the support that we can provide.

"What conclusions related to the project can we draw?"

"It demonstrated that model flying clubs have a role to play in the larger community outside of simply providing a forum and venue for like-minded individuals to gather. The project also supported the idea that clubs can work with other groups to enable them to meet their goals, while at the same time providing a learning experience for all participants." ✈

# 1/12 Scale Pettigrew Lancaster



Photo by Tim Horsfall

Story and build photos by Joe Potosky 93679  
Renegade Flyers, Surrey BC

In the fall of 2019, I was looking for a winter project to keep myself busy during the dreary rain winter months in Vancouver. I had done a model airplane from a kit a few years ago and thought how about a large-scale plane for my project. I found plans for a 1/12 scale Lancaster Bomber by Ivan Petegrew and thought this would be the ideal project and ordered the plans.

Once the plans arrived and I looked them over I thought oh boy this is not going to be an easy build. The plans were not as clear as I had hoped and not being an expert model builder, I knew it was going to take some thought and ingenuity.

The first thing I decided to build was the fuselage. This section was not bad. I put the wood I was using over the plans and cut the sides out. After a few gigs and small fixes, I was able to slope the two sides slightly inwards managing to keep both angles equal and glue it together. Next, I worked on the front removeable section of the fuselage. The hardest part of this figuring out how to do the nose cone. Eventually after a few false starts I was able to figure out a way to get the shape that was needed and make it strong enough to remove and fix it back onto the rest of the fuselage.

By far the easiest part of the plane to build was the main wing sections. The hardest part of this sections was the time it took to cut out all the required parts as of course this was not a model kit, and nothing came with the plans. I decided to make the wings in three parts as I thought it would be much easier for transport to the field. In order to do this, I ended up building the sections by

laying them over the plans and cutting out the parts based on the plans. It seemed risky but amazingly once the three sections were completed, they slid together perfectly making the transport of the plane much more manageable.

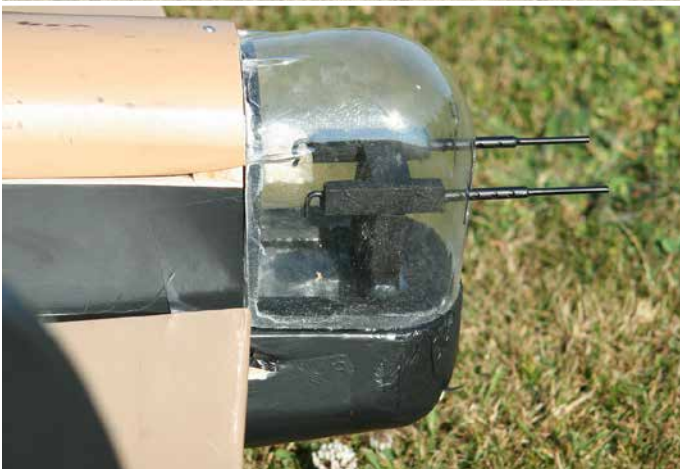
Next, I tackled the tail section with the rudders and elevators, some modifications were needed though in order to fit in all the hardware. The nacelles and motor coverings along with the canopy and turrets gave me the most trouble. There was nothing available locally to create these sections. I had to make all the molds for these parts with thin sheets of plastic. With the help of my friend George Kozevnikov, who provided a vacuum forming machine with many false starts we were able to form all the pieces and fitted them to the plane.

The worst part for me was the electrical wiring to hook up all the motors and batteries, I am not adept with electronics and frankly it was a bit of a nightmare. This is where the help of my club members came in handy, Jim Grant and Tim Horsfall and my son in law Tom Brennan volunteered their spare time and expertise and helped me rewire the plane in a more simplified manner.

I didn't know when I started this project over a year and half ago what would be involved in getting this airplane completed and up in the air. There were multiple times I had to stop and wait for materials to arrive or stop and think about how we were going to complete a certain section keeping it light enough to fly.

For me this was quite an accomplishment and quite an experience. I have never done a project of this magnitude and scope and as it is finally complete, I think I won't build another one again, well... until next time. ✈️





Photos by Tim Horsfall



*Joe Potosky's Lancaster is joined by Cy McCargar's MK XVI Spitfire on the Renegade Flyers field.*



*Photos by John Deadman*

# RPAS WILCO

By Hee Kim

RPAS WILCO is excited to become the official mobile application for MAAC and its members in the near future. It is the only application to deliver fully automated site surveys for RPAS operators and is an authorized distributor of NAV CANADA aeronautical data. That means RPAS WILCO is the #1 source for official and up-to-date aeronautical information.

We promise to offer you critical safety information and intelligent flight tools, all within an intuitive design and excellent mobile experience.

Our partnership with MAAC means that every member is eligible for a free upgrade to our 'pro' subscription, which would normally be worth \$36 per year.

How can you use RPAS WILCO to enhance your hobby?

- Improve your record keeping by using the site survey tool, checklist, and air safety report;
- Customizable checklists for all aspects of your flying;
- English and French language support;
- Enhance your situational awareness anywhere in Canada using our airspace map and official aeronautical data for safer operations;
- Airspace classifications made simple for flights up to an altitude of 2,000 feet AGL;
- Download the app from the Apple App Store or Google Play Store;
- Free webinars to learn how to use the app and improve your air safety knowledge.

Make RPAS WILCO a part of your toolkit today!

## MEET THE TEAM

RPAS WILCO is developed in-house by our team in Waterloo, Ontario, Canada. Comprising aviation experts, talented engineers and RPAS enthusiasts, we are passionate about finding technological solutions to make RPAS flight safer and more accessible.

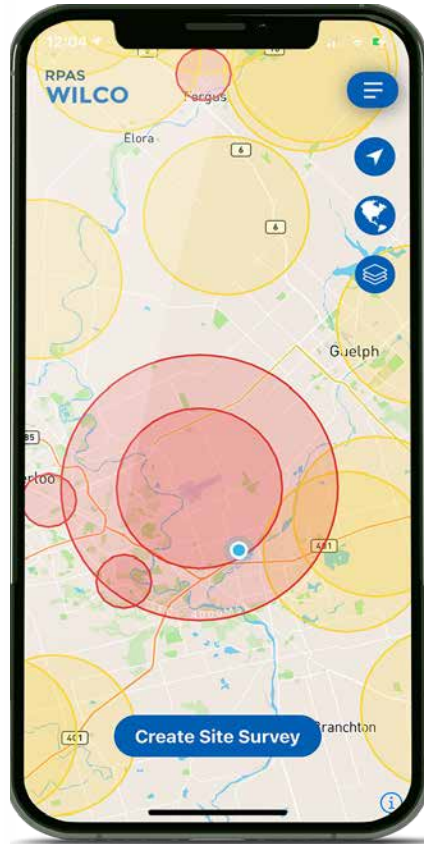
With humble beginnings as a simple app to help drone users navigate the complicated rules for flight, RPAS Wilco has expanded to a suite of tools for the serious flyer.

## GET IN TOUCH

We would love to hear from you! Should you have any questions or comments about using RPAS WILCO, please contact us at [contact@aimrobotics.io](mailto:contact@aimrobotics.io). ✈️

par Hee Kim

RPAS WILCO est heureuse de devenir l'application mobile officielle du MAAC et de ses membres dans un proche avenir. Il s'agit de la seule application qui offre des rapports de site (site surveys) entièrement automatisés à l'intention des opérateurs des Systèmes aériens télépilotés (en anglais RPAS, d'où le nom de l'entreprise); RPAS WILCO est un distributeur autorisé de données aéronautiques de NAV Canada. Cela signifie que RPAS WILCO est la source par excellence d'information aéronautique officielle et à jour.



Nous vous promettons de vous offrir de l'information critique en matière de sécurité et des outils de vol intelligents, le tout configuré en un design intuitif qui vous procurera une excellente expérience d'application mobile.

Notre partenariat avec le MAAC signifie que chaque membre est admissible au passage (upgrade) à notre abonnement « professionnel », ce qui, normalement, serait un déboursé de 36 \$ par année.

Comment se servir de RPAS WILCO afin d'améliorer la pratique de votre passe-temps?

Améliorez votre tenue de données en utilisant l'outil de rapport de site, la liste de contrôle (checklist) et rapport de sécurité aérienne;

Les listes de contrôle peuvent être personnalisées afin de couvrir tous les aspects de votre pilotage;

Appui linguistique (français et anglais); Améliorez votre conscience de la situation (situational awareness) partout au Canada à l'aide de votre carte de l'espace aérien et de données aéronautiques officielles afin de mener des opérations en toute sécurité;

Le classement de l'espace aérien est simplifié pour les vols jusqu'à 2 000 pieds AGL;

Téléchargez l'application depuis l'Apple App Store ou le Google Play Store;

Webinaires gratuits afin d'apprendre comment utiliser l'application et améliorer vos connaissances de la sécurité aérienne.

Ajoutez RPAS à votre boîte d'outils dès aujourd'hui!

## L'ÉQUIPE

Notre équipe de Waterloo (Ontario, Canada) a elle-même mis au point RPAS WILCO. Nous sommes des experts de l'aviation, des ingénieurs talentueux et des amateurs de SATP; ce qui nous passionne, c'est de trouver des solutions technologiques afin de rendre les vols de SATP plus sécuritaires et plus accessibles.

De ses modestes débuts à titre d'application toute simple afin d'aider les utilisateurs de drones à s'y retrouver au sein des règlements complexes de l'aviation, RPAS WILCO a pris de l'expansion pour inclure une suite d'outils pour tout pilote sérieux.

## COMMUNIQUEZ AVEC NOUS

Nous aimerions beaucoup entendre parler de vous! Si vous avez quelque question ou commentaire que ce soit sur RPAS WILCO, n'hésitez pas à communiquer avec nous au [contact@aimrobotics.io](mailto:contact@aimrobotics.io). ✈️

## RPAS WILCO Users

by Keith Morison

A new 'airspace' app that will soon be available to MAAC members offers some great functionality that might not be obvious at first. MAAC members are presently getting a free upgrade to the Pro Version of RPAS Wilco, which would cost \$36/year for the person off the street.

The RPAS Wilco app is primarily about airspace and compliance but offers some features within its operation that every member might find valuable. On the surface, you would plan 'missions' for each outing and with each airplane, and that would create a site survey. This gives you all the known data for a day at the field, including identifying conflicting aerodromes, the weather forecast for the day, and any current NAV Canada NOTAMs that might impact your flying site. (These could include temporary restricted airspace as an example.)

While this is interesting and valuable information, the app starts to really provide value when you start flying a mission. Here, you use a fully customizable checklist as you go through the day, which automatically records a time-stamp of when you do things like a range check, or change batteries.

In practical terms, a 'mission' would be the day at the field for a specific model and each flight would be recorded as a 'battery change.' This would then give you flight logs for each airplane. Not crucial to have, but certainly a nice addition to your model's history.

Once done flying, RPAS Wilco allows you to make maintenance notification for each airplane. This reduces the chance you will get back to the shop and forget about a small tweak or mishap at the field and head back out with a damaged airplane.

The same can be done with a safety incident, allowing the user to write down the details when they are fresh in their mind, and even add relevant photos. In fact, photos can be added at every step of the RPAS Wilco workflow.

### DOCUMENTATION

Ultimately, the documentation collected when you fly 'missions' with the app can be hugely valuable if something was to happen. You will end up with a report of the weather conditions, any restrictions, and even a log of when you did your range check and went through your checklists.

There is definitely a learning curve to using this App, and there is also a need to integrate using the online checklists, but after giving it a try, you might find that the advantages are worth the effort. ✈️

## Utilisateurs de RPAS Wilco

par Keith Morison

Une nouvelle application pour l'espace aérien – qui sera bientôt disponible auprès des membres du MAAC – offre une fonctionnalité qui pourrait ne pas être évidente, au premier regard. Les membres du MAAC reçoivent en ce moment une amélioration (upgrade) jusqu'à la version PRO de RPAS Wilco, ce qui coûterait 36 \$/année à n'importe qui.

L'application RPAS Wilco traite surtout d'espace aérien et de conformité mais elle offre des caractéristiques que pourraient apprécier les membres. En surface, vous seriez en train de planifier des « missions » lors de chaque sortie de chaque maquette et cela créerait un rapport de site (site survey). Cela vous montre toutes les données connues pour passer une journée au terrain de vol,

y compris l'identification d'aérodromes qui seraient en conflit, les prévisions météo de la journée et tout NOTAM de NAV Canada en vigueur, ce qui pourrait avoir un impact sur le terrain où vous vous proposez de faire voler votre appareil. (Par exemple, cela peut comprendre de l'espace aérien qui est temporairement restreint.)

Bien que cela constitue de l'information intéressante et valable, l'application vaudra son pesant d'or lorsque vous entreprendrez une « mission » en vol. Vous pouvez utiliser une liste de contrôle (checklist) entièrement personnalisée au cours de votre journée et le système applique un horodateur (inscrit le temps précis) des moments durant lesquels vous procédez à une vérification de la portée (range check) ou que vous changez les batteries.

En terminologie pratique, une « mission », ce serait la journée passée au terrain avec une maquette précise tandis que chaque vol serait consigné comme étant un « changement de batterie ». Vous auriez alors un carnet de vol pour chaque maquette. Ce n'est pas crucial comme accessoire ou fonctionnalité mais c'est certainement un bel ajout à l'historique de votre maquette.

Une fois votre séance de vol terminée, RPAS Wilco vous laisse noter les détails d'entretien pour chacune de vos maquettes. Cela diminue la possibilité que vous

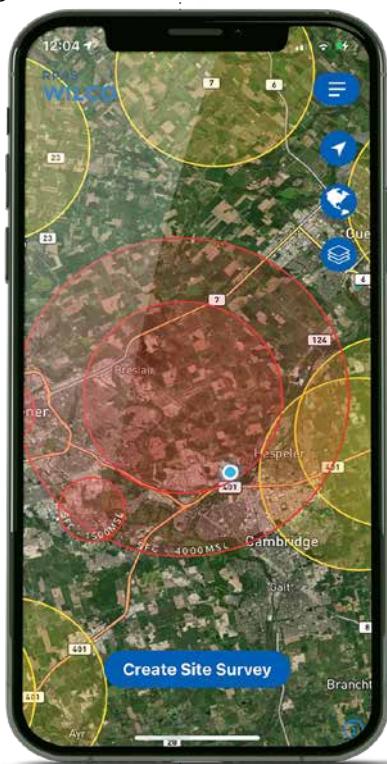
retourniez à l'atelier pour ensuite oublier le petit réglage à mener à bien ou le petit incident vécu au terrain de vol... et que vous retourniez faire voler votre appareil qui n'est toujours pas réparé.

Vous pouvez en faire de même au sujet d'un incident sur la sécurité; l'utilisateur du système peut noter les détails pendant qu'ils sont encore frais dans votre mémoire; vous pouvez même ajouter des photos pertinentes. En fait, RPAS Wilco vous laisse ajouter des photos à toutes les étapes de son fonctionnement.

### DOCUMENTATION

Ultimement, la documentation accumulée lors de vos « missions » consignées à l'aide de l'application peut s'avérer très valable si un accident survient. Vous aurez alors un rapport sur les conditions météo du moment, les restrictions en vigueur et même un journal de bord qui a consigné le moment au cours duquel vous avez effectué votre test de portée et que vous avez parcouru votre liste de contrôle.

Vous devrez affronter une courbe d'apprentissage en utilisant cette application et il se pourrait que vous deviez intégrer les listes de contrôle en ligne. Mais après avoir essayé RPAS Wilco, vous pourriez vous apercevoir que le jeu en valait la chandelle. ✈️



# 1933 Boulton Paul P-75 Overstrand



by Jon Harper - 17919

jon.harper@schoeler.on.ca

Photo Credits: Jon Harper (Build photos) Chuck Clark (flying photos) 1000aircraft photos.com – heritage photo

## P-75 OVERSTRAND HISTORY

Near the end of my last build my mind started to wander to the next build... and I came across the Boulton Paul P-75 Overstrand and P-29 Sidestrand bombers. I decided the Overstrand was sufficiently ugly for my eyes! My research showed there did not appear to be any RC model kits of it, but I did find a few nice three views and some excellent period photos.

The P-75 Overstrand was the last twin-engine Royal Air Force biplane medium bomber and saw service in the late 1930s. By the outbreak of WW2 only a few training unit aircraft remained in operation.

The Overstrand was a development of the Boulton Paul Sidestrand, which had first flown in 1928. The Overstrand was fitted with an enclosed powered nose turret with a Lewis gun - the first RAF aircraft to have a pneumatically-operated turret with an enclosed cockpit and open shielded dorsal and ventral gun positions.

The specific plan I chose to model was J9185, the first prototype P-75, which was a converted Sidestrand with experimental modifications.

## MY MODEL SELECTION CRITERIA

- Inherently Nugly (nice & ugly)... initially unattractive to the eye
- Rarely modelled for RC or not well known or widely produced
- Bonus if it has some unusual story to it
- Logic defying counterintuitive design
- Preferably flown, but experimental and fictitious are OK

## BOULTON PAUL P-75 OVERSTRAND



## FULL SIZE AIRPLANE DATA

Wingspan: 72' 0"      Wing area: 980 ft<sup>2</sup>  
Length: 46' 0"      Height: 15' 6"  
Engines: 2 x Bristol Pegasus II.M3 9 cylinder radial, 580 hp  
Service ceiling: 21,300 ft      Max. takeoff weight: 11,923 lb  
Crew: three or four; pilot and two or three gunners

## FINAL MODEL DATA

Wing span: 72" (1/12 scale)      Wing area: 5.03 ft<sup>2</sup>  
Target all up weight: 5lbs      Actual all up weight: 6lbs 8oz  
Wing loading: 20 oz/ft<sup>2</sup>  
Elec motor: two Eflite Park 480, 250W, 950kv,  
ESC: two 30 amp  
Props: two APC 10-6 four blade  
Battery: two x 2200 mah, 3S, 45C (in parallel)  
Receiver: Spectrum - ailerons, rudder, elevator, throttle  
Build Hours: Approx 280 hrs



## WHY BUILD OBSCURE MODELS?

- Fun to hear people say “what is that!”, “that sure is ugly!”
- Historic research discovery process
- Fun creating their shape from nothing
- Challenge to build and fly

## INITIAL MODEL THOUGHTS

I selected 1:12 scale resulting in a 72” wing span to fit fully assembled in our car trunk, aiming for 5lbs all up weight, knowing full well I have a habit of exceeding target weights! Online, I found the 1957 plastic model drawing with some fuselage profiles and an airfoil profile (BP10 Joukowsky modified) along with details of the J9186 prototype. 1/12 scale sounded nice and small... it wasn't!

Starting with the enlarged scale three-view plans, I marked-up proposed structure. Formers were sketched out interpolating between known former drawing profiles.

The final airfoil profile was based on a version of Peter Rakes 12% airfoil, with added lightening holes. The balsa trailing edge was made the same width as the ailerons for simplicity.

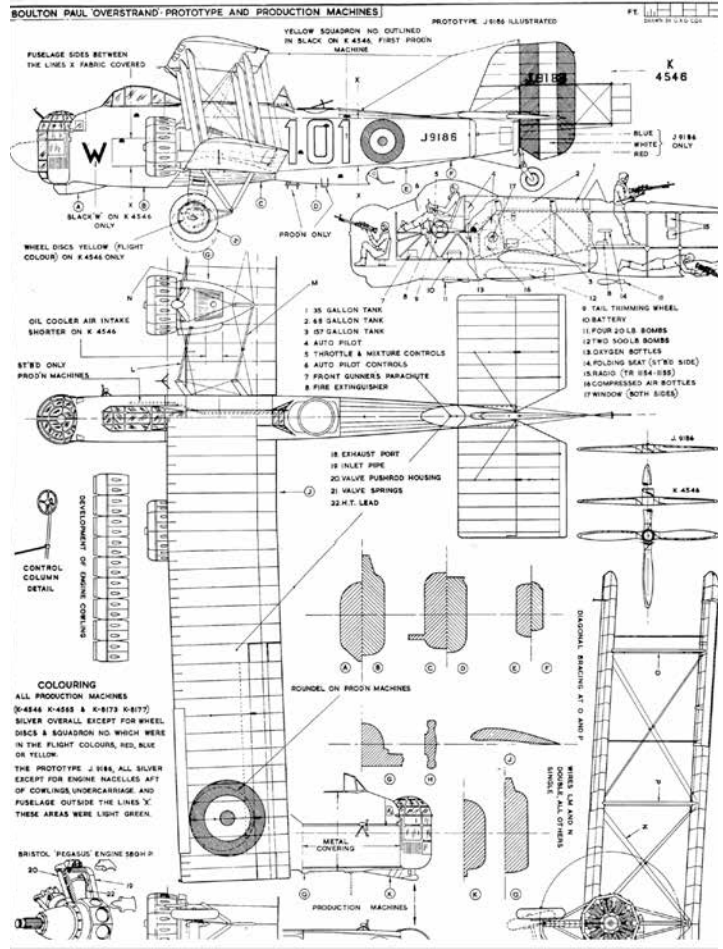
A club mate (Mark Winstanley) cut CNC ribs which were wonderful to work with making it easy to thread the carbon fibre wing spar rod through the ribs, with stringer notches perfectly aligned.

The engine nacelles were constructed in two main parts. The shapely nacelle was built on a balsa stringer structure and covered with 1/16” curved sheet balsa, with the cowl constructed using solid 6mm thick balsa with tooth picks blisters sanded to shape.

Unfortunately, when I weighed the fuselage, motor nacelles, and central wing panel after construction, it weighed 2 lb 13oz. It was clear that my 5lb target weight was unrealistic.

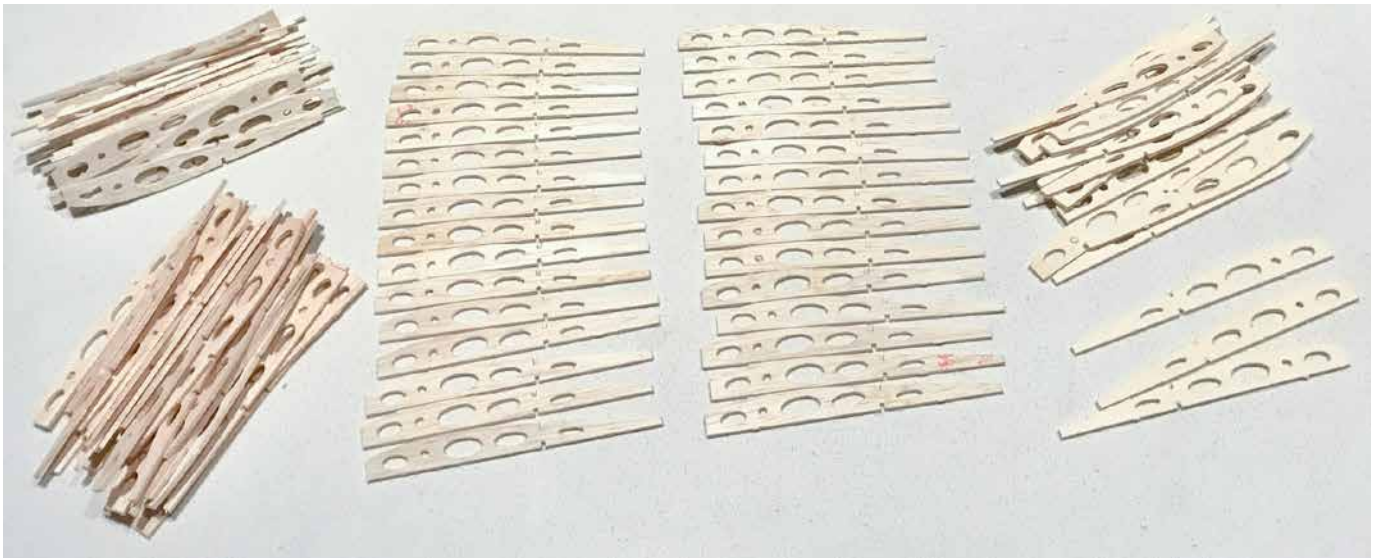
## MOTORS

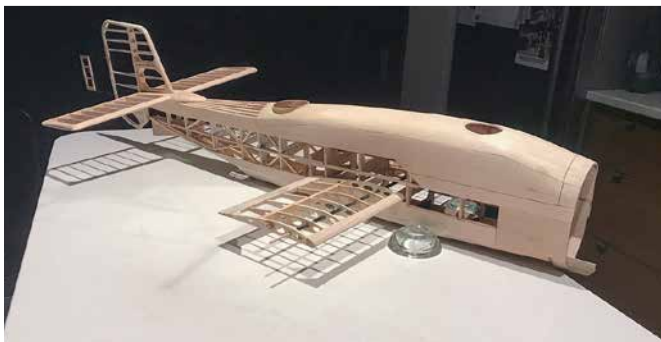
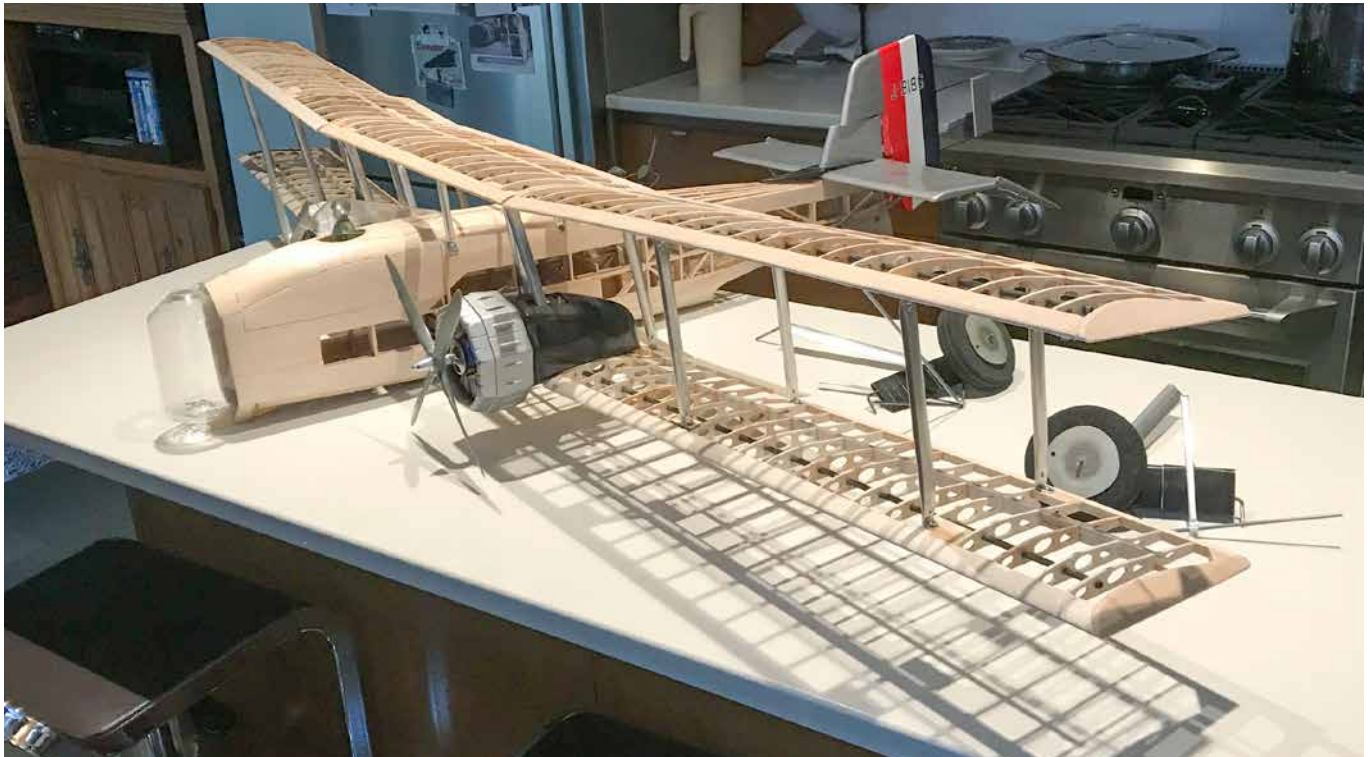
I selected two 250W Park 480 (79g each) so I wouldn't have to fly around at full throttle all the time. The joining of the wings and strut first fit and full assembly revealed fit and alignment problems. Many adjustments had to be made, but fortunately nothing was fully fixed in place allowing easy adjustment.



Above: 1959 Plastic model drawings were relatively easy to find online and were used as the foundation for the model design.

Below: The custom ribs from the MW CNC rib factory. Some were modified for specific locations.



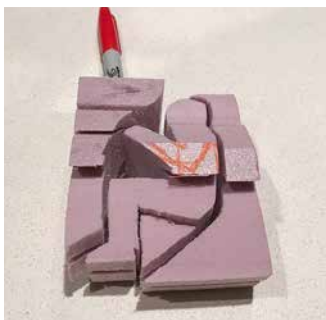


*Counter Clockwise from Above: Checking the fit for final assembly. A lot of adjustments were needed to bring the pieces together.*

*The fuselage showing the balsa sheeted structure.*

*Crew figures were hatched from Pink foam and carved into shape before being finished.*

*The engine nacelles in rough form ready for initial fitting before being finished. The Eflite Park 480 electric motor hides well in the radial housing.*





### LANDING GEAR INSTALLATION

The landing gear was fabricated from 3mm diameter bent piano wire with curly Q's ends slip over main landing gear wires. "Operation torch" involved forming the Curley Q ends with a torch. The landing gear setup allows for flex with some non-fixed connection between parts.

### HATCHING PILOTS AND CREW

The front gunner was 'hatched' from pink styrofoam, rough cut in two directions on the bandsaw. Then some quick Olfa blade whittling, a rough sand, and paint. The foam pilot weighs only 2g.

### MOTORIZED TURRET

A dive into our recycling container produced a clear plastic bottle close to the gunner turret profile, with olive green finishing trim sheet strips used for the structure and green paint for the panels. After finishing the turret, a Gunner, Lewis gun, and seat was installed.

### LEWIS GUNS AND SCARFF RINGS

Three 1/12th scale Lewis guns and removable Scarff rings (for dorsal, ventral gunner positions) were made from flexible heat shrink tubing, balsa bits, painted card gears, and piano wire.

### COCKPIT AND CANOPIES

Coaming was made from my wife's 'lost' leather glove. A needle was used to poke holes to represent the coaming stitching. Card templates were cut for the front and rear canopies which required some adjustment to get the shape just right. The templates were used to cut out the canopy acetate.

### FINAL ASSEMBLY, COG AND TAXI TESTING

All the parts were reassembled and checked for fit and wing angles of attack by adjusting the flying wires and turnbuckles. I was surprised at how large the P75 was when fully assembled in the workshop. Once fully assembled, with pilots, batteries and all electrics it came out at 6lbs 8oz, about 30% over my original target weight.

Now... where should the centre of gravity be?

The staggered and swept back wings mess up my usual 25% of the wing chord rule. After some calculations, the battery was moved to achieve a CoG of 35% wing chord. Not only were both batteries set vertically in the nose, but I had to add an additional 2.8 oz of nose lead.

Taxi test sessions revealed the following: one motor was counter rotating, elevator had no up trim, some flying wires needed to be tightened, the CoG was still slightly rearward, there was a severe left pull on take off run, and misc bits needed adjusting.

Obligatory glamour photos were taken before first flight...just in case we end up with a pile of kindling....

### FLIGHT CHARACTERISTICS:

Lets just say we learned a lot from two crashes in the first three flights! It appeared to be tail heavy, pulled heavily left on takeoff, did not want to turn to the right much, and was extremely throttle sensitive, zooming up with throttle.

Flight video and advice was used to diagnose causes and remedies such as reducing the upper wing angle of attack, adding an ounce of lead (now 6.5 oz nose lead) and adjust motor thrust angle downward.

With these changes, recent flights have been quite satisfying, flying within a very tight throttle range due to the drag. Full throttle is avoided, and landing requires 20% throttle until on the ground.

Flight controls are slow to respond... Titanic slow. You must apply the control and wait for 2 seconds for the P75 to respond. Gentle circuits, figure eights, touch and goes, and low slow passes are the order of the day....much like the real machine. No aerobatics for this flying machine, but boy does it have a satisfying solid presence in the sky! ✈

*Jon Harper is an Ottawa based architect who has been flying model airplanes for 45 years (with a 25 year break) and has recently tried his hand bringing 7 scratch built NUGLY scale models to life,....and sometime death.*



# Bob Wonitoy - Scale Jet Maven



Bob's beautiful ME 262

## Alan Blore - 21353L

Jet Committee Chair

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Over the years I have been privileged to meet a lot of interesting and skilled craftsmen in our hobby. When I look at their aircraft, I see the end result of hours and hours of work, I just marvel at their expertise and fine knowhow at what they have accomplished.

To continue on in the series of interviews of other great builders, innovators and motivators one came to mind when I was talking to him about a month ago about committee business. That gentleman is Bob Wonitoy from Edmonton, Alberta.

He is a member of the Jet Committee and you will always know that when Bob speaks it will be constructive, positive and very well thought out.

I got to know Bob when I made the plunge into the turbine jet world and we have built a wonderful friendship.

So, let's have a chat with Bob and let's get to know him.

**Alan:** Bob, could you tell us how long you have flown and built RC aircraft?

**Bob:** I first started building RC aircraft in 1981. I have been playing with and trying to fly airplanes since I was 12 years old.

**Alan:** What was the first aircraft that you flew or built?

**Bob:** My first RC aircraft was a Falcon 56 and at that time, I mean, I didn't have a whole lot of funds so that was about a year to a year and

half of savings to get a radio and to get the airplane. Of course, in those days it took an entire year of building.

I had built before- some control line work and things like that - so I was comfortable using Japanese tissue silk span and dope. So, I put the airplane altogether with that. Joined the ERCS (Edmonton Radio Control Society) club, while I was building and used their instructor system to learn how to fly.

My biggest hurdle in learning to fly an RC airplane was landing. So, I finally decided that you just learn so long with an instructor and you got to go on your own. I would go out Saturday mornings very first flight, I'd have a flight. And every time I would land and smash the front gear or I would break something on the plane.

So, I would have one flight, fix it all week, go out Saturday morning have one flight and that went on for about for about four Saturdays. And then one Saturday I figured I'd only get one flight anyways, so I am going to fly until I think that there is almost no fuel left in the tank.

Of course, I ran out of fuel. And then the panic set in. I said it's dead, it's dead stick. I'm going to crash it. This will be the end of my RC journey because I couldn't afford another airplane.

Then, I made the most absolutely perfect landing. And that was it. After that dead stick landings weren't a problem.

**Alan:** Could you tell us about what aircraft you have flown/built in the past, and how did you get into flying turbine powered aircraft?

**Bob:** My focus right from day one was scale. So, I flew the Falcon

*suite à la page 52*



Here's Bob's first attempt of building a turbine aircraft with his T-33. I say that passed the grade very easily.

56 and that was my first airplane. And once I learned how to fly it, I went to a low wing airplane - an Acromaster or something like that. But already on the building board was a Mustang. The majority of the planes I have built since the first two high wing and low wing trainers, have been scale aircraft. I started with a Mustang. I wanted to build a Cessna Ag Wagon. There's been several Zeros. There's been Christen Eagles and Folke Wolfes.

I started flying scale competitions in 81 and flew my first scale contest in Calgary in 83. I was so scared my right leg shook so bad, I couldn't stand on it. I flew the entire flight standing on my left leg.

When I was flying in scale competitions, Bruce Bender became a friend and mentor. Up in Bonnyville, AB, at one of the events, Bruce had a DV8R turbine that was on a buddy box as he was having Jeff Daly help him with set-up and flying.

Jeff eventually got me up on the buddy box too... and that put me on the edge of the black hole.

**Alan:** *What turbine aircraft have you flown in the past and what are you flying now?*

**Bob:** Being a scale guy, and sort of not listening to common practice, my first jet was a BVM T-33. And I learned on that and unfortunately that one that crashed at Cayley, AB.

At that point I realized that I had to do this right so, I ended up picking a Falcon 120 and flew 400 or 500 flights on it. At the same time, I picked up that BVM Bandit and I am still flying it today. I believe that was about 2008, so I guess there's got to be 12 years on that thing now.

Then I did the ME-262 and then Mig-15 and then got another T-33. In the interim I have helped guys fly different things T-1's, Reactions, Boomerangs, and Excaliburs.

**Alan:** *Do you have plans for a build this off season?*

**Bob:** No none this winter. At this stage I'm not sure if there is

going to be another jet in the future. If there going to be another jet it will probably be an F-100.

**Alan:** *You and I were talking about a month ago about, Almost Ready to Fly models. Is there an ARF out there, in the true definition of the wording?*

**Bob:** Over the years when I build an airplane, I am looking at it to be a 200 or 300 plus fight airplane. I have yet to meet an ARF that could meet those criteria on a steady basis. A lot of those planes are put together very quickly with a fairly poor-quality product. If you get 50 flights out of some of those planes, I would be amazed. How many guys lose their planes on maidens, because this flies off or fluttering control surfaces or a landing gear that folds up or breaks.

**Alan:** *When you open the box and start looking at a newly acquired ARF what do you look for?*

**Bob:** The basics. How are the hinges done? Is it Robart hinging, is it live hinging, has the hinging has been done for you? Landing gear, land gear blocks, quite often land gear enforcement areas are very poor. We all happen to know what sort of things fail when you least expect them to.

I'm dating myself, but when the Hawk series came out, I think it was Skymaster, they had a horrendous time trying to keep the inner doors closed. Sometimes you don't realize all those problems until you start to build it.

I put a real critical eye on all the hardware that comes in those planes and I've almost never use ARF supplied hardware.

**Alan:** *Have you noticed that the problems you have are usually the same or do different manufacturer have different problems?*

**Bob:** Oh, everybody has different problems. Unfortunately, quality control isn't in our industry. You take even quality control in motor vehicles; you never want to be the first guy to buy the very first engine in a production run. Our industry is even worse.

The thing is, that when limited runs are produced from the manufacturer, most will never make changes to what they have done.

**Alan:** *Could you describe a problem you had with an ARF and what did you do to fix it?*

**Bob:** I have a Mig-15 that I am currently flying from Composite ARF. The flying surfaces on that plane are very hard to hinge. You have a swept wing aircraft, with hinge line parallel to the sweep of the aircraft and of course the edges of the aileron are following the angle of the wing. So, if you glue in the hinge points into your ailerons along the hinge line there is no way you can push that in and line it up. In the instructions, they say that it can't be done and I agree.

So, they said instead, glue the (hinge) pins in line with the angles of the wing tip. In essence in the aileron pocket of the angle it sits in. So, as you slide the aileron in the pins are going straight in. Of course, that puts every hinge point at a 30-degree angle to the hinge line. So, they bind.

In the instructions, they tell you the pin hinges will bind, but the plastic hinge itself will flex enough, so that the surface moves. I can't imagine anybody building a plane like that. Yet from what I have read on the forums and seen that they do it, because that's what they are told to do. Due to a limited background of building skills and what can and cannot fail doesn't cross their minds.

It has caused a lot of pressure on the elevators and I think they have lost a few of the Migs because of that. They blamed it on the 2-56 rod control rod, which they said was too light. Which I agree. If you are trying to force those pins, in essence flex the plastic part on 2-56 gear it would break.

When I built my plane, I changed all that and I developed a hinge system that ran the way it is suppose to. My hinges follow the hinge line. Never had a problem, I never expect to have a problem. The tail group I kept as 2-56 hardware, because it is more than adequate for the size of the surface.

But it strikes me as strange that they tell you to do this right off the bat and in my mind if you hinged the plane the way that they recommended to, it's one of those 30 flight airplanes.

To tell you the truth other than that BVM Bandit, I have never bought a totally finished airplane. I know I am going to have to change stuff and I don't want to have to tear apart a paint job to fix things. So, I prefer to pick planes up that are primed



*Not a jet, but Bob's Super Cub is still a gorgeous scale model.*



*A gorgeous Turbo Beaver fulfills his float plane fleet*



*Bob's Mig-15 that is under construction*



1-877-PMHOBBY (764-6229)

www.pmhobbycraft.ca

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years



HANGAR 9  
Fly First Class



HOBBICO

GAUI



Eflite

HITEC



FAT SHARK  
RC VISION SYSTEMS

BLADE

ALIGN

hobbyzone

DROMIDA



EMAX



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



# 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](https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw)





Bob's absolutely stunning Hawker Typhoon in the air.

Photo by Ed Mason

in the mold so I can cut, fix, and do what I want for my own paint scheme.

**Alan:** If someone was interested in buying or acquiring a used ARF style aircraft what advice would you offer them?

**Bob:** It's like car shopping. How many flights are on it? Why is the guy selling it? And then take a look at it and check things.

Surfaces should move freely, there should be no binding. When you move the aileron does the edge catch on the side and create a bit of a grind as it goes past.

Across the tops of the wings in the gear mount areas, look for cracks, specifically stress cracks. Look for stress cracks where the wing tubes are. Look at the wing tube and the wing attachment system.

There are quite a few planes that bury small wing attachment tubes inside the wing with no structure on the other side to carry the load.

Look at the landing gear blocks and see if there is any slop or play, not so much in the gear but in the block area.

Be serious about it. Check for good quality servos. Look for good quality linkage. Simple things are their lock nuts or keepers. Has the person done a quality install? If you look at the ailerons and elevators and there's three different brands of clevises, you might be questioning this type of install.

**Alan:** For a newcomer wishing to take the plunge into the world of turbine powered aircraft, what would be some suggestions, you would have to help him or her along?

**Bob:** The single biggest one is to find a mentor. If there someone in your area or someone you know in your club would be best. If

not, try and find somebody in nearby areas. Trying to fly turbine aircraft on your own is a steep hill to climb.

Go to the MAAC documents, download the stuff there.

Forums can help, the trouble is you really got to sort the information on the forums.

Taking off and flying a jet has been the least of the problems for anybody I ever helped. The biggest problem is always landing. The reason the landings are such a big problem is the heavy wing loading of the airplanes. You don't dive heavy wing loaded airplanes at no power to the field from 300 feet up, like you do with a 3D plane.

So, if you really feel like you really want to get into this, learn to fly some heavy wing loaded models.

Go fly a 30cc Ultra Stick. Fly it, trim and get it set up and then add 5 pounds of weight in it - on the C of G of course. And fly it again and again. Flying will be different and the landing will be completely different.

A lot of people think that in going the Electric Ducted Fan route will help transition them to a turbine. I think you tend to do it the other way. Those things land too slow. And without enough weight.

Of the guys I have helped, the ones that have transitioned the easiest were the ones that came from a warbird background.

**Alan:** Thanks very much Bob for being our guest today and we wish you a very good flying year, what's left of it, and a good building year this winter.

As I said before, Bob is a master builder and if you get a chance to see his aircraft, have a good look at them and I think you will get the same impression that I got. He knows what he is doing and he enjoys doing it. ✈

# Edmonton Area Scale Fun Fly



Down the flight line you can see the variety of aircraft brought out to the scale fun-fly.



Al Robertson's Piper Super Cub



Alex Fawcett's 1/4 scale Waco (foreground) Rick Zaplachinski's 1/3 Scale Fly Baby

By Alex Fawcett

On June 12, 2021 Jerry Fadry's Black Widow Squadron hosted the Edmonton Area Flying Scale Modelers for the first scale event of the 2021 season. Only weeks before the event the situation was grim. Provincial Covid restrictions loomed and the weather forecast lacked promise. As the day drew nearer skies parted and governments relented, paving the way for one of the largest scale events in recent memory.

While event was organized primarily through the scale group's Facebook page, this year's gathering was a team effort.

A large variety of aircraft were presented and flown at the event. We saw aircraft from both World Wars, as well as interwar and civilian models. It was nice to see that almost all of the aircraft on the flight line took the opportunity to take to the skies at least once during the fun-fly.

A special mention goes out to MAAC Scale Committee Chairman Scott Crosby who dedicated much of his day to helping others. He made sure everyone felt comfortable, welcome and encouraged to participate. Scott was instrumental in promoting the fun fly, and served well as the front man.

Jerry Fadry, and family, were wonderful hosts. They were gracious enough to not only volunteer their flying site for the day, they even provided a mid afternoon snack. Their hospitality did not go unnoticed and was much appreciated.

We look forward to seeing this event grow and can't wait to find out what beautiful models will be presented at next years gathering! ✈



Scott Crosby assists Nigel Hudson with his 1/4 scale Sopwith Pup



Nigel Hudson's 1/4 scale Sopwith Pup



Jerry Fadry's 1/5 scale P-51 Mustang



Guy Fawcett's 1/6 scale Gloster Gladiator



Trevor Janvier's 1/3 scale Spacewalker

## PUBLIC RELATIONS

Roy Rymer - 61172L

Committee Chair

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

It seems to me that spirits are rising as we appear to see the light at the end of the COVID-19 tunnel. There is talk of borders possibly opening, and activity at the local clubs is looking more normal to me.

Also apparent is a greater willingness amongst members to get involved with MAAC, as evidenced by the recent Zone Director election here in my zone. Great stuff!

Members are also signing on to assist in my zone, adding to the new rising promise of interest to be part of a bright future in the hobby and MAAC. In my own club, I had the honour this week of awarding the Jack McGillivray Memorial MAAC Bursary

to fellow club member Aiden LaPointe. Aiden was presented a plaque to honour his achievement.

We need to get the message out, MAAC operations' doors are open to new blood. Zone Directors should harvest deputies and assistants. The Public Relations Committee believes that we have a great future if, especially if old-guard MAAC Zone Directors and members at large all get involved.

Involvement of 'new blood' in the national organization is key to the future of MAAC and our hobby. If we all find ways to communicate, things will remain fresh and relevant.

Zone Directors, as the frontline representatives, have the greatest opportunity to bring fresh movers and shakers on Board. From there, the deputy and assistant zone directors will be

groomed to become the future leaders of MAAC.

Along with the new leaders will come continued new fresh public awareness and engagement. Indeed, public relations just got a great shot in the arm now that limited terms have been adopted for elected positions in MAAC. It will force some new ideas into the discussions.

The PR Committee and I challenge all Zone Directors and members to gather helpers for the hobby. Tell young members and local schools, that there is a bursary available to students of aerospace, harvest interest from like-minded aviation junkies.

MAAC is not just an obtainer of insurance; it is and always has been the heart of Canadian model aviation. So let's work together to keep her strong by supporting with many hands on deck! ✨

## RELATIONS PUBLIQUES

Roy Rymer - 61172L

Chef de Comité

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

Il semble que l'état d'esprit s'améliore à mesure que nous voyons poindre la lumière au bout du tunnel de la COVID-19. Certaines rumeurs font état de l'ouverture de la frontière et l'activité au sein des clubs me semble plus normale.

Je perçois aussi une plus grande volonté de la part des membres de s'impliquer au sein du MAAC, comme en fait foi l'élection à la direction de ma zone. C'est merveilleux!

Les membres veulent aussi donner un coup de main dans ma zone, ce qui laisse entrevoir un regain d'intérêt et un avenir prometteur pour notre passe-temps et pour le MAAC. Au sein de mon propre club, j'ai eu l'honneur, cette semaine, de décerner la Bourse commémorative Jack-McGillivray du MAAC à mon collègue de club Aiden

LaPointe. Ce dernier a reçu une plaque souvenir à la lumière de sa réalisation.

Nous devons transmettre le message que le MAAC est ouvert à recevoir du sang nouveau. Les directeurs de zone devraient recruter des adjoints et des assistants. Le Comité de relations publiques croit que l'avenir du MAAC sera passionnant, surtout si les directeurs de zone de la première heure (les vétérans) et les membres en général décident de s'impliquer.

L'avenir du MAAC et de notre passe-temps en dépend. Si nous trouvons des façons de communiquer, nos sujets demeureront d'actualité et pertinents.

Les directeurs de zone – en leur qualité d'être les représentants de première ligne – jouissent de la meilleure occasion d'accueillir des débrouillards et des « faiseurs » au sein du conseil de direction. On peut s'attendre à ce que les adjoints et assistants de zone deviennent les futurs leaders du MAAC.

Avec ces nouveaux leaders, on assistera à une plus grande sensibilisation publique et peut-être à un nouvel engagement. En effet, les relations publiques se sont fait aider maintenant que des mandats limités ont été adoptés pour les postes du MAAC. Cela forcera de nouvelles idées dans les discussions.

Le Comité des relations publiques et moi-même mettons les directeurs de zone et les membres au défi de recruter des aides de camp pour notre passe-temps. Dites aux jeunes membres et aux écoles qu'une bourse est disponible auprès de quiconque veut se lancer en aérospatiale, de quoi susciter l'intérêt de junkies de l'aviation comme nous.

Le MAAC, ce n'est pas uniquement un « fournisseur » d'assurance; l'organisme demeure et demeurera au cœur de l'aéromodélisme canadien. Travaillons ensemble et gardons-le en santé! ✨

## RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

For this issue, I have decided to talk about health and safety matters.

Over the summer and into the early fall of 2020, I was able to continue to fly radio-controlled airplanes out of my home club in Kamloops (B.C.). During this time, we were able to maintain social distancing between flight stations. During flight training, this was accomplished using the wireless buddy box connection between the instructor and the student.

In the fall of 2020 as the days were shorter and it was starting to get cooler, coupled with the rising rates of COVID-19 infections, I chose to stop flying. After I was fully vaccinated against it, I waited till May of 2021 before I headed back out to the field and I was able to start up our flight training

program once again.

Eight new flight training students were happy to once again come out and learn how to fly.

On July 1st, 2021, Kamloops experienced an interface fire between the subdivisions of Valleyview and Juniper. This was a late-night fire started by lightning. It forced the evacuation of the residents of about 400 homes. The local fire department, with assistance from the regular forest fire crews, were able to knock it down. Not a single home was lost and there were no injuries.

Following the fire, our local Kamloops Model Airplane Society executive, in consultation with our flying field landlord, and the manager of Tolko Industries, made a wise but difficult decision. For everyone's safety, all flying activities at the field would be suspended until the extreme fire danger subsided.

Kamloops, and a good portion of Western North America, had only received 30% of

the normal rainfall during April and May of this year. Our flying field borders a large area of trees, shrubs, and grasses and the area is very dry.

As a club, we did not want to be responsible for starting an uncontrolled fire. Fire resources at this time in July are stretched thin and the decision to suspend flying was appreciated by Tolko Industries.

Also at the time the decision was made to stop flying, Kamloops was enduring a torrid heat wave with daytime temperatures hitting 47 degrees Celsius (117 Degrees Fahrenheit). At that point, there is also some concern about personal safety when you're out in the sun for any length of time.

Over the last few days with the number of fires in the area, we have also been inundated with heavy smoke. However, over the last couple of nights, we have enjoyed several good rainfalls; the rain was very welcome and arrived at the right time.



## SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Dans ce numéro, j'ai décidé de parler de santé et de sécurité.

Au fil de l'été et de l'automne 2020, j'ai continué de piloter des maquettes télécommandées depuis mon club à Kamloops (Colombie-Britannique). Pendant ce temps, nous avons maintenu une distanciation sociale entre les stations de pilotage. Pendant l'instruction au pilotage, nous nous servions de boîtes-écoles (les buddy box) branchées à l'instructeur et à l'élève-pilote.

Au cours de l'automne 2020, à mesure que raccourcissaient les journées et qu'il commençait à faire plus frais – ajoutons à cela une augmentation des cas d'infection à la COVID-19 – j'ai moi-même décider de ne pas faire voler mes maquettes. J'ai attendu de me faire doublement vacciner – en mai 2021 – avant de retourner au terrain de vol afin de reprendre le programme de formation au pilotage.

Quelque huit nouveaux élèves étaient bien contents de revenir au terrain afin de reprendre les leçons.

Le 1er juillet 2021, Kamloops a été aux prises avec un important incendie entre les projets domiciliaires de Valleyview et de Juniper. C'était l'œuvre, bien tard en soirée, de la foudre et a nécessité l'évacuation d'environ 400 domiciles. Le service des incendies local, avec l'aide des équipes habituelles de la lutte aux incendies de forêt, est arrivé à le maîtriser. Aucune résidence n'a été la proie des flammes et aucune blessure n'a été déplorée.

Suite à cet incendie, l'exécutif de notre Kamloops Model Airplane Society – après avoir consulté le propriétaire terrien et le gestionnaire de Tolko Industries – a pris une sage mais tout aussi difficile décision. Dans l'intérêt de la sécurité de tout le monde, toutes les opérations de vol au terrain seraient suspendues jusqu'à ce soit écarté l'indice extrême de risque d'incendie.

Au cours d'avril et de mai, Kamloops et l'ouest de l'Amérique du Nord n'avaient reçu que 30 % des précipitations

habituelles. Notre terrain de vol avoisine un très grand secteur d'arbres, de buissons et d'herbe et c'est très sec.

En notre qualité de club, nous ne voulions pas être à l'origine d'un incendie incontrôlable. Nous savons pertinemment que les ressources de lutte aux incendies sont très sollicitées en juillet et Tolko Industries a apprécié cette décision de suspendre les vols de maquette.

Aussi au même moment, Kamloops était sous le coup d'une vague de chaleur intense alors que le mercure atteignait les 47 degrés Celsius (117 degrés Fahrenheit), de jour. Rendu à ce point-là, on a tendance à s'inquiéter de la sécurité des personnes qui se retrouvent au soleil pour quelque durée que ce soit.

De plus, compte tenu du nombre d'incendies dans la région, une épaisse fumée recouvrait le secteur. Au moins, nous avons eu droit à plusieurs averses au cours de ces dernières nuit; cette pluie a été très bien accueillie et est arrivée à point nommé. ✨

# VOL CIRCULAIRE

Paul Gibeault

8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Eh bien! Nous avons finalement un été, mais entre les vagues de chaleur et le vent, votre bon vieux président de comité n'inscrit pas beaucoup de vols. J'aimerais bien entendre parler des autres; que faites-vous et avez-vous réussi à piloter vos machines? Avez-vous passé le confinement à construire?

## RÉUNIONS DE ZONE

Vos Assemblées annuelles de zone s'en viennent, si bien que si vous avez des résolutions, recommandations ou suggestions de modifications aux règlements, ce serait le moment approprié pour les rédiger. Communiquez avec moi si vous avez besoin d'aide à ce chapitre.

J'aimerais aussi que tous les membres du comité de vol circulaire s'assurent que leur nom soit soumis à cette réunion afin qu'ils demeurent membres du comité... enfin, si vous voulez toujours de ce poste. Merci!

## ÉQUIPE 2022 DE COMBAT F2D

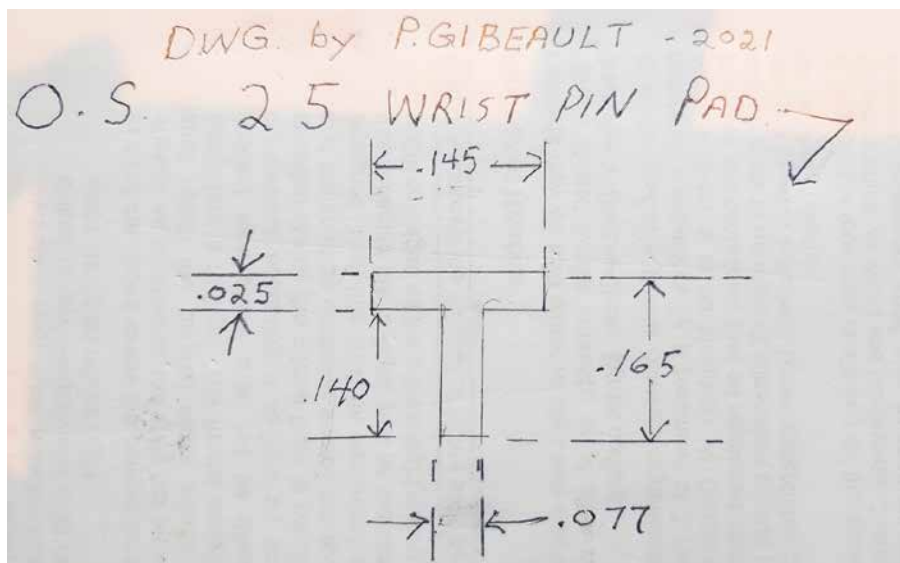
Il me fait plaisir d'annoncer que nous recommanderons au conseil de direction que les pilotes de combat (F2D) suivants soient concurrents au prochain Championnat mondial de vol circulaire à Wloclawek (Pologne): Ivan MacKenzie, Walter Dordolo et Maksim Svetlakov

## LA FAÇON DE SECOURIR UN O.S. MAX 25 LA

La section de ce mois-ci que je voue aux moteurs tire son origine d'un appel téléphonique que j'ai reçu de notre champion acrobatique Peter Hanson.

Une soirée, pendant que son moteur était démantelé, Peter a remarqué que son coussinet de maneton (wrist pin) s'était cassé en sections à une extrémité. Cette défaillance peut facilement et rapidement égratigner le cylindre, ce qui entraîne une perte de compression. On remarque souvent alors que le moteur devient difficile à faire démarrer.

La plupart des fabricants utilisent des goupilles de rétention (retainer clips) de fil de fer à ressort. En gros, elles fonctionnent bien. Cependant, elles perdent parfois leur



My attempt at a simple engineering drawing that contains all the required dimensions (in thousandths of an inch). / Mon essai de croquis d'ingénierie avec toutes les dimensions (en millième de pouce).

circlip, ce qui endommage le piston et le cylindre.

Méthode de rechange : maintenir le maneton centré dans le piston à l'aide de coussinets. Je les connais assez bien puisque mes moteurs de haute performance K&B de 6,5 c.c. de Formula 40 speed en possédaient en Teflon. Je les surveillais de près, d'autant plus qu'ils se brisaient souvent et que je devais les remplacer.

Un minuscule morceau de Teflon passe plus facilement à travers un moteur qu'un circlip de métal mais j'avoue que l'un ou l'autre des scénarios, voilà ce qui n'est vraiment pas désirable afin d'assurer une bonne performance – ou sa longévité – du moteur.

Normalement, on répare le tout en commandant de nouvelles pièces. J'ai mené une recherche Google et j'ai aisément trouvé les instructions afférentes aux moteurs O.S. 25 LA, ainsi que la liste des pièces... sauf pour un quelconque numéro de pièce des coussinets de maneton. Il est possible qu'un nouveau maneton contiennent ces coussinets, mais ce n'est que spéculation de ma part.

Mais qu'en est-il si vous ne pouvez trouver ces pièces ou que le fabricant ne les offre plus? Eh bien, vous devez alors faire preuve d'ingéniosité et les fabriquer vous-même! (Ou parlez-en à un ami qui peut effectuer ce genre de travail.)

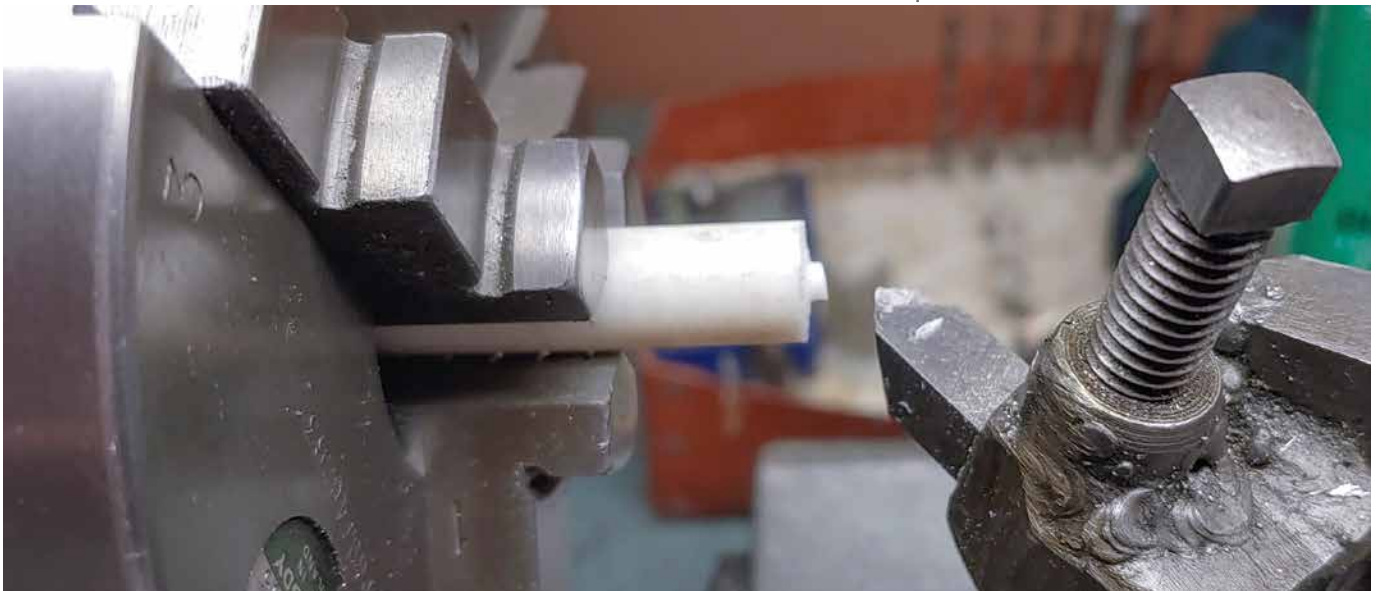


This shows both the broken pad, the remade pad and the installation of the pad in the wristpin. / Cette photo montre le coussinet endommagé et celui que j'ai fabriqué ainsi que l'installation du coussinet dans le maneton.

J'ai décidé de démanteler mon propre O.S. 25 de sorte à mesurer cette pièce. À mon grand étonnement, l'un des deux coussinets s'apprêtait à lâcher! Si j'avais le moindrement fait tourner le moteur, j'aurais déploré cette défaillance. Et voilà : maintenant, il FALLAIT que je tente de fabriquer des coussinets de remplacement.

D'après ce dont ce cerveau fatigué se rappelle, Teflon, c'est un nom de marque d'un agent chimique qui s'appelle Polytétrafluoroéthylène (PTFE). On utilise le Teflon afin de recouvrir une variété de produits parce qu'il résiste à l'eau, qu'il réduit l'effet de friction et qu'il crée une surface lisse. On utilise le Teflon depuis les années 1940 et on en retrouve dans plusieurs objets communs comme les

*suite à la page 80*



First cut on the Teflon rod to the outside dimension. / Première coupe de la tige de Teflon selon les dimensions extérieures.

## Paul Gibeault

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

## 8478L CD

## RESCUING THE O.S. MAX 25 LA

This month's engine section arose from a phone call from our aerobatics champion flier Peter Hanson.

One evening while his engine was apart, Peter noticed that the wrist pin pad on one end had split into fractions. Failure of the wrist pin pad leads to very rapid scoring of the cylinder and loss of compression. This condition is often first noticed when the engine becomes hard to start.

Most manufacturers use wrist pin retainer clips made from spring steel wire. For the most part, they work well and do the job of keeping the wrist pin in its proper place in the piston. Sometimes however (usually on very high-performance engines), the circlip or circlip tang falls out, resulting in damage to the piston and cylinder.

An alternate method is to keep the wristpin centered in the piston by use of wrist pin pads. I'm quite familiar with these Teflon wrist pin pads as that's what my high-performance K&B 6.5 cc Formula 40 speed engines had. I had to keep a close eye on them as well as they frequently started breaking up and needed replacement.

A tiny piece of Teflon plastic is easier going through an engine than a steel circlip, but both scenarios are obviously very undesirable in terms of engine performance and longevity.

Normally, the fix is to order new parts and await their arrival. I did a quick Google

search and the O.S. 25 LA instructions were easily found and also the engine parts list... except for a part number for the wristpin pads. Possibly, a new wristpin might contain the pads with it, but that's just speculation.

But... what if you can't find these parts or the manufacturer no longer makes them? Well, that's when you have to get creative and make them yourself! (Or talk to a buddy who can do this kind of work.)

I decided to take apart my own O.S. 25 so I could measure the dimensions of this part. To my amazement, one of the two pads on my own engine was just getting ready to fail! Had it been run much longer, it surely would have done so. It looked like I now HAD to attempt making some replacement pads for both of us.

From what this aging brain remembers, Teflon is a brand name for a synthetic chemical called polytetrafluoroethylene (PTFE). Teflon is used to coat a variety of products because it's waterproof, cuts down on friction, and creates a non-stick surface. Teflon has been used since the 1940s and is found in everything from heat lamp bulbs to fabric protectors and frying pan coatings. So, I chose this material over nylon or Delrin for its high temperature characteristics.

I was incredibly lucky to find a 3/8" Teflon rod in my materials stock, so off to the lathe I went. Cutting these tiny wristpin pads is rather delicate work, but the only

*continued on page 80*

Well! Finally, we have summer, but between the heat waves and the wind yea olde Chairman is not getting in too much flying. I would just love to hear from any of you others out there about what you're up to and if you're getting in any flying, or even if you've spent the lockdown time building!

## ZONE MEETINGS

Your local Annual Zone Meetings (AZMs) are coming up, so if you have any resolutions, recommendations or rule changes to make, now is good time to start putting them down on paper. Contact me if you need any help with this.

I would also like for all Control Line Committee members to make sure that your name is submitted at your AZM for inclusion onto the C/L Committee, if you wish to stay on it. Thank you!

## 2022 F2D COMBAT TEAM

I'm pleased to announce and will be recommending to our Board of Directors the following F2D Combat pilots for the upcoming World Control Line Championships in Wloclawek, Poland.

Ivan MacKenzie, Walter Dordolo and Maksim Svetlakov

# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE



**John McFayden - 14681L**

Chef de Comité

905-689-4283 | stunguy@sympatico.ca

Cette chronique met en vedette une belle maquette à propulsion électrique du Legacy .40 (du manufacturier Brodak) qu'a construit Dwayne Donnelly de Kingston (Ontario), membre des Kingston Radio Control Modelers.

Dès son plus jeune âge, Dwayne s'est passionné pour les maquettes d'avion après avoir vu quelqu'un piloter un PT-19 (de Cox). Bien qu'il soit un pilote sportif de vol circulaire depuis de nombreuses années, Dwayne a disputé son tout premier concours acrobatique de la CLPA en 2011.

Il écrit :

« Mon avion est un Brodak Legacy 40 d'une surface alaire de 565 pouces carrés que j'ai modifié. J'ai choisi ce design voilà plusieurs années et c'était l'une des premières maquettes de dimension .40 que j'ai construites. J'aimais bien la façon dont elle volait, si bien que je suis resté fidèle à celui-ci.

« Tous les paramètres de bras de levier sont inchangés (stock) mais j'ai modifié l'apparence de l'appareil pour qu'il

ressemble à un avion rétro de course à cockpit ouvert. C'est le troisième Legacy que j'ai construit.

« Voici quelques points d'intérêt pour les modélistes :

« J'ai construit les deux premiers exemplaires afin de les motoriser avec des E-Flite Power 25 et je les ai équilibrés comme je le ferais pour un avion acrobatique à moteur conventionnel (à nitro). Mais il a fallu que je découpe la partie centrale du bord d'attaque des ailes et que je déplace la batterie plus près du centre de gravité. Malgré cette modification, j'ai quand même dû ajouter du poids à la queue. Poids de l'avion : 48 onces.

« Puisque la propulsion électrique a évolué, j'en ai beaucoup appris sur les exigences en motorisation et sur l'équilibrage des maquettes acrobatiques électriques, si bien que mon (troisième) avion utilise un moteur E-Flite 15 et s'équilibre à  $\frac{3}{4}$  de pouce à l'avant de l'arrière du longeron sans que je doive ajouter du poids à l'arrière. Ma maquette ne pèse maintenant que 45,6 onces... encore une fois avec une surface alaire de 565 pouces carrés!

« La maquette utilise une hélice APC

11 x 5,5 électrique, une batterie 4S de 3 000 mAh ainsi qu'un chronomètre actif Fiorotti.

« En raison du confinement de la COVID-19 et d'une météo pas très clémente ce printemps, je n'ai pas réussi à lui faire effectuer de l'acrobatie très poussée mais d'après les vols d'essai jusqu'à maintenant, ça promet. Cette maquette requiert encore des réglages mais les virages sont plus nets parce que le nez est plus léger.

« Quant à la finition, elle reprend ce que je vois de plus en plus souvent sur les maquettes de compétition, ces jours-ci : des ailes et gouvernes recouvertes d'Ultracote et un fuselage peint. J'ai scellé le fuselage à l'aide de Minwax Polycrylic avant d'appliquer du papier de ricin et d'ensuite le peindre avec du Rustoleum 2X avant d'appliquer une couche d'enduit clair Rustoleum Clear.

« J'ai légèrement égratigné le revêtement en Ultracote avec du papier à poncer à 1 000 grains. Les lignes de démarcation blanches, c'est de la peinture Rustoleum 2X; j'ai appliqué de l'encre Faber Castell India afin de reproduire des lignes. J'ai créé mes propres décalques à l'aide du papier à transfert et d'une imprimante Inkjet. »

*suite à la page 63*



## CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS



### John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This column features a sweet looking electric Brodak Legacy .40 built by Dwayne Donnelly of Kingston, Ontario and a member of the Kingston Radio Control Modelers.

At an early age Dwayne got hooked on model airplanes when he saw someone flying a Cox PT-19. Although a sport control line pilot for many years, Dwayne completed his first full CLPA pattern in 2011.

Dwayne writes:

“My plane is a bashed Brodak Legacy 40 that has a 565 square-inch wing. I chose this design years ago and it was one of the first 40 size planes I built. I was happy with the way it flew so I’ve stuck with the design.

“It is built with all stock moments but I tweaked the appearance to look like a vintage open cockpit racer. This is the third Legacy I have built.

“A few points of interest:

“I built the first two using an E-flite 25, balanced as you would normally balance a glow stunter. Doing that required cutting

into the leading edge at the center section and moving the battery closer to the CG. And then, I still needed to add tail weight. This yielded a plane that weighed almost 48 oz.

“As electrics have evolved, I have learned a great deal about power requirements and balancing electric stunters, so my new plane now uses an E-flite 15 and is balanced 3/4” forward of the back of the spar without additional tail weight which now yields a plane that only weighs 45.6 oz. on a 565 square-inch wing!

“The plane uses an APC 11 X 5.5 ep prop, a 3,000 mAh 4S battery pack and a Fiorotti active timer.

“Because of the COVID-19 lockdown and really unsettled cold wet spring weather, I’ve not yet been able to really wring her out, but the test flights I’ve done so far are showing a lot of promise. She still needs some trimming, but the turn is noticeably crisper with the lighter front end.

“The finish is something I see more of on top models these days and that is Ultracote wings and flying surfaces and a painted fuse. The fuse is sealed with Minwax Polycrylic, tissue applied with Polycrylic and then painted with ‘Rustoleum 2X’ followed

by Rustoleum clear.

“The Ultracote is lightly scuffed using 1,000 grit sandpaper; the white trim is ‘Rustoleum 2X’ paint and the ink-lines are Faber Castell India ink. I created my own decals using water slide decal paper and an inkjet printer.”

Thank you Dwayne for this informative report on your electric Legacy and congratulations on developing an electric drivetrain that improves your Legacy’s flight performance.

Just a reminder to everyone to please feel free to submit material for inclusion in a future Model Aviation Canada CLPA column. ✈

### *Chronique de l'éditeur* suite de la page 62

Merci Dwayne de ce compte-rendu informatif sur votre Legacy électrique et félicitations d’avoir mis au point une motorisation électrique qui en améliore la performance.

Je rappelle à tout le monde que vous pouvez aisément soumettre du matériel pour inclusion dans une future chronique de ce comité de vol acrobatique. ✈

# SAM/VOL LIBRE EXTÉRIEUR

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Il semble bien que nous aurons une saison de concours en 2021. Au moment où vous lirez ceci, nous aurons disputé le premier concours commémoratif Jack McGillivray Memorial. Et rendu à la mi-août, nous aurons une fin de semaine fort occupée lors des concours de la Huron Cup et de la Canada Cup.

En voici les détails :

## CANADA CUP 2021 COMPÉTITION DE L'AMERICA'S CUP 14 août 2021

Zander Sod farm, 6114-6746 12th Line,  
New Tecumseth (Ontario)

Catégories : F1A – F1B – F1C

Horaire de concours : F1A – F1B – F1C

Ronde 1.	8 h - 9 h
Ronde 2.	9 h - 10 h
Ronde 3.	10 h - 11 h
Ronde 4.	11 h - midi
Ronde 5.	midi - 13 h
Ronde 6.	13 h - 14 h
Ronde 7.	14 h - 15 h

Si la météo le permet, les temps max de la ronde 1 seront comme suit : F1A 240 secondes; F1B 300 secondes; F1C 300 secondes.

Toute les autres rondes sont de trois minutes max.

Les Fly-Offs seront disputées à 18 heures; les temps max seront assujettis aux conditions météo.

Les Codes sportifs de la FAI en vigueur s'appliqueront.

Participation : 30,00 \$CAN / évènement  
Participation pour les cadets (juniors) :  
5,00 \$CAN / évènement

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Leslie Farkas au 905.886.6959 ou par courriel au aljolie@sympatico.ca.

## LE TORONTO FREE FLIGHT GROUP PRÉSENTE

### LA 19<sup>e</sup> HURON CUP ANNUELLE

#### Une compétition de l'America's Cup

le dimanche 15 août 2021

Zander Sod farm, 6114-6746 12th Line,  
New Tecumseth (Ontario)

directeur de concours : Tony Mathews  
705.455.7518

tmathews180@gmail.com

Évènements disputés :

F1A, F1B, F1C, F1Q, F1G, F1H, F1J/P

Frais de participation : 25,00 \$CAN pour les épreuves F1A, F1B, F1C

10,00 \$ pour les épreuves F1G, F1H, F1J/P

Les modélistes cadets (juniors) participent gratuitement à tous les évènements!

Catégories F1A/B/C/Q

Ronde 1	8 h - 9 h	4 min max
Ronde 2	9 h - 10 h	3 min max
Ronde 3	10 h - 11 h	3 min max
Ronde 4	11 h - midi	4 min max
Ronde 5	midi - 13 h	3 min max

Les Fly-offs seront disputés à 19 h; les temps max seront assujettis aux conditions météo.

Catégories F1G/H/J/P

Ronde 1	13 h - 14 h	2 min max
Ronde 2	14 h - 15 h	2 min max
Ronde 3	15 h - 16 h	2 min max

Ronde 4 16 h - 17 h 2 min max

Ronde 5 17 h - 18 h 2 min max

Les Fly-offs seront disputés à 20 h; les temps max seront assujettis aux conditions météo.

Des vols d'essai seront disponibles le vendredi 13 août à la gazonnière; appelez pour récolter les détails.

## DÉTAILS -- ZANDER SOD FARM

Zander Sod farm, 6114-6746 12th Line, New Tecumseth (Ontario). Coordonnées de GPS : 44.124309,-79.811856 (L'entrée au terrain se trouve sur la 12th, Side Road, à 1,7 km à l'est du chemin Tottenham/autoroute 10.)

## RÈGLEMENTS LORSQU'À LA GAZONNIÈRE :

- 1) Ne conduisez ou ne stationnez jamais sur la pelouse!
- 2) N'entrez qu'en suivant les directions et les coordonnées GPS plus haut.
- 3) Aucune moto et aucun véhicule moteur de quelque sorte que ce soit ne sera autorisé sur le gazon.
- 4) Aucune tente, abri-soleil, table ou BBQ ne sera autorisé sur le gazon.
- 5) Ne laissez aucun déchet (y compris vos vieux moteurs élastiques) sur la pelouse!
- 6) Stationnement disponible; parlez au directeur de concours.

## HÉBERGEMENT

ANGUS INN MOTEL, Angus (Ontario),  
705.424.7777

BORDEN INN, Angus (Ontario),  
705.424.6362

RED PINE, Alliston (Ontario),  
705.435.4381, red.pine@sympatico.ca ✈

*suite à la page 64*

# SAM / FREE FLIGHT

## David Loveday - 7073

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Looks like we will be having a contest season for 2021. By the time you read this, we will have had the first Jack McGillivray Memorial contest. But mid-August will see a busy weekend of flying as the Huron Cup and Canada Cup competitions are held.

Here are the details on these events.

### CANADA CUP 2021 AMERICA'S CUP COMPETITION

August 14th, 2021

Zander Sod farm, 6114-6746 12th Line,  
New Tecumseth, ON

Categories: F1A – F1B – F1C

Contest schedule: F1A – F1B – F1C

Round 1.	8 a.m. - 9 a.m.
Round 2.	9 a.m. - 10 a.m.
Round 3.	10 a.m. - 11 a.m.
Round 4.	11 a.m. - 12 p.m.
Round 5.	12 p.m. - 1 p.m.
Round 6.	1 p.m. - 2 p.m.
Round 7.	2 p.m. - 3 p.m.

Weather permitting, the round one maxes will be as follows: F1A 240 sec., F1B 300 sec, F1C 300 sec

All other rounds are Three min max.

Fly-Offs will be at 6 p.m. with max times based on weather conditions.

Current FAI Sporting Codes Apply  
Entry Fee: \$30.00 CAD / Event  
Junior Entry Fee: \$5.00 CAD / Event  
For further information please contact  
Leslie Farkas, (905) 886-6959,  
aljolie@sympatico.ca

THE TORONTO FREE FLIGHT GROUP  
PRESENTS

### THE 19TH ANNUAL HURON CUP An America's Cup FF Competition

Sunday, August 15th, 2021

Zander Sod farm, 6114-6746 12th Line,  
New Tecumseth, ON

CD: Tony Mathews 705-455-7518  
tmathews180@gmail.com

Events:

F1A, F1B, F1C, F1Q, F1G, F1H, F1J/P

Entry Fees: \$25.00 for F1A, F1B, F1C

\$10.00 for F1G, F1H, F1J/P

Juniors Free all events!

F1A/B/C/Q

Round 1 8 a.m. – 9 a.m. 4 min max

Round 2 9 a.m. – 10 a.m. 3 min max

Round 3 10 a.m. – 11 a.m. 3 min max

Round 4 11 a.m. – 12 p.m. 4 min max

Round 5 12 p.m. – 1 p.m. 3 min max

Fly-offs will be at 7 p.m., with max times based on weather conditions.

F1G/H/J/P

Round 1 1 p.m. - 2 p.m. 2 min max

Round 2 2 p.m. - 3 p.m. 2 min max

Round 3 3 p.m. – 4 p.m. 2 min max  
Round 4 4 p.m. – 5 p.m. 2 min max  
Round 5 5 p.m. – 6 p.m. 2 min max  
Fly-offs will be at 8 p.m. with max based on weather conditions.

Test flying possible for Friday August 13th at sod farm call for details.

### ZANDER SOD FARM DETAILS

Zander Sod farm, 6114-6746 12th Line,  
New Tecumseth, ON. GPS co-ordinates:  
44.124309,-79.811856 (The field entrance is on 12th Side Road, 1.7km east of Tottenham Rd./Hwy 10.)

### SOD FARM RULES:

- 1) Do not drive or park on the grass ever!
- 2) Access only from the directions above and at the coordinates above.
- 3) No motorcycles or motorized vehicles of any kind allowed on the grass.
- 4) No tents, sunshades, tables, or BBQs allowed on the grass.
- 5) Do not leave any garbage (including rubber motors) on the grass!
- 6) Parking is available talk to CD.

### ACCOMMODATIONS

ANGUS INN MOTEL, Angus, ON,

(705) 424-7777

BORDEN INN, Angus, ON,

(705) 424-6362

RED PINE, Alliston, ON,

(705) 435-4381, red.pine@sympatico.ca ✈

*continued on page 65*



### *Get Protected And Save!*

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

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

For a no obligation quote in minutes

Visit [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca)

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

Why Aon for your home and auto insurance?

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

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

Model Aircraft coverage:

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

Visit [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) for your quote.  
It may save you hundreds!

### *Soyez Protégé Et Économisez!*

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

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

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes  
consultez le site [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca)

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

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

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

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

Couverture pour les modèles aéronautiques :

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

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

Visitez le site [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) pour obtenir une soumission.  
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

## FREE FLIGHT INDOOR

**Dmytro Silin - 86654**

Committee Chair

343-777-1303 | dmytro.silin@gmail.com

by John Marret

In the early part of 2020, before we were aware of COVID-19, many indoor flyers were getting into the idea of a postal-type endeavour which I thought could be a study on factors for better performance.

The FAC Embryo class was chosen because it allowed a greater number of models including Bostonians and even some scale models like the peanut Lacey.

We had a good deal of interest and some early participants, but we got cut off by COVID-19 before many entries came from Peterborough, Ottawa, or Welland, to mention a few.

Among those of us at Unionville, was Chris Brownhill who I had met in 1985 when he often flew with the Markham Indoor Flyers. Chris lived on the other side of Toronto and had to battle with heavy traffic

for over an hour on Friday nights with a friend just to get to our gym.

His dedication to his sport and MAAC was unparalleled and although he was a Control Line competitor and served many years as Committee Chairman he just loved to fly, even real gliders as an active glider pilot.

Chris favoured the scale and semi-scale indoor classes like No Cal and Bostonian and mostly flew Indoor rubber-powered models just for fun, but still had that competitive spirit and was Contest Director for many Balsa Beavers Indoor contests.

Having possibly built three of my Blackbird Bostonians over the years, he outflew all of us with one of them to win our FAC Canada Goose Squadron Embryo contest in 2019.

He knew he had a terminal illness in January 2020 yet continued to come out and support our Indoor club flying his Bostonian consistently over the 1 ½ minute mark for the postal event. We lost him to cancer in September 2020.

Chris was a MAAC Hall of Famer and S.E. Zone Director at his time of passing but will be long remembered by me as a level-headed, no-nonsense guy with a disarming smile and laugh, yet seriously dedicated to the values of competition.

With this thought in mind, I am planning to resume our Embryo event as soon as we can fly Indoor sites again and dedicate the event to his memory. As before, this is not a contest so much as an opportunity to share some statistics to improve our best flying times.

Anyone in Canada who is interested is invited to participate. For information, call John at 905 985 4458.

Our F1D team is still hoping to participate in 2021 World Championship. Usually, the F1D World is on during even years. After the 2020 event was cancelled due to COVID-19, we will have two World Championships back-to-back – in 2021 and 2022. Both will be in the Salt Mine, Romania. ✈

## VOL LIBRE INTÉRIEUR

**Dmytro Silin - 86654**

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

par John Marret

Dans la première portion de 2020 – avant même que nous ne connaissions la COVID-19 – les modélistes adeptes du vol intérieur ont commencé à aimer l'idée d'un concours postal qui, je l'espérais, servirait de laboratoire afin d'étudier les facteurs qui amélioreraient les performances de ces petites maquettes.

La catégorie Embryo FAC a été choisi parce qu'elle offrait une plus grande variété de maquettes, dont les Bostonians et même quelques copies volantes comme le peanut Lacey.

L'idée a généré passablement d'intérêt et quelques participants de la première heure se sont inscrits mais la pandémie a mis un frein à nos projets; les inscriptions sont entrées en provenance de Peterborough, Ottawa ou Welland, notamment.

Des amateurs de Unionville se trouvaient Chris Brownhill, que j'avais rencontré en

1985 lorsqu'il évoluait souvent au sein des Markham Indoor Flyers. Chris habitait à l'autre extrémité de Toronto et devait combattre une circulation plutôt dense pendant plus d'une heure le vendredi soir pour arriver aux séances de vol au gymnase en compagnie d'un ami.

Son dévouement envers son sport et envers le MAAC n'avait pas d'égal et bien qu'il eût été un concurrent en vol circulaire et qu'il ait servi à titre de président du Comité afférent, il aimait tout simplement voler et pilotait des planeurs à l'échelle réelle.

Chris favorisait les catégories de vol intérieur mettant en vedette les copies volantes et les semi-copies volantes comme la No Cal et la Bostonian et faisait surtout évoluer des maquettes à propulsion élastique à l'intérieur pour le simple plaisir de la chose. Mais il était animé d'un esprit de compétition et a souvent agi à titre de directeur de concours à l'occasion de ceux organisés au Club Balsa Beavers.

Chris avait possiblement construit trois de mes designs du Blackbird (Bostonian) au

fil des années et il arrivait toujours à nous supplanter à l'aide de l'un d'entre eux, si bien qu'il a remporté en 2019 le concours Embryo FAC Canada Goose Squadron.

Dès janvier 2020, il se savait atteint d'une maladie terminale; malgré cela, il venait nous encourager lors de nos séances de vol intérieur, tout en faisant voler son Bostonian au-delà du chrono de 90 secondes dans le cadre du concours postal. Le cancer a eu raison de lui en septembre 2020.

Chris était membre du Temple de la renommée du MAAC et directeur de la zone Sud-est (Ontario) au moment de son décès mais je me souviendrai toujours de lui comme étant un gars qui gardait la tête froide, qui n'acceptait aucune baliverne tout en affichant un charmant sourire ou en riant de bon cœur... et pourtant tout à fait dévoué à l'endroit des valeurs entourant la compétition.

Avec ceci en tête, j'entends reprendre l'épreuve Embryo aussitôt que nous pourrions accéder à nos lieux de vol

*suite à la page 90*

# MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

## COUPER LES GAZ (THROTTLE CUT)

J'avais l'intention de traiter de mes expériences avec la technologie Smart et de télémétrie de Spektrum mais j'ai eu un problème avec mon émetteur DX9, ce qui a nécessité une séance au centre de service, si bien que j'ai mis mon projet en veilleuse. Ainsi, je passerai à un sujet qui est fréquemment soulevé – la coupe des gaz (throttle cut) et les implications des récents changements qu'ont apportés Horizon Hobbies dans ses instructions.

Les origines de cette caractéristique remontent à l'époque des maquettes à nitro. Cette fonction de coupe des gaz visait simplement à arrêter le moteur en fin de vol en descendant la manette des gaz du ralenti (à environ -100 %) à environ -130 % afin de fermer complètement l'alimentation au carburateur.

Lorsqu'on applique le même principe aux maquettes électriques, l'utilisation de cette fonction a subtilement changé. Maintenant, il s'agissait d'empêcher le moteur de démarrer pendant que nous préparions notre maquette tandis que la batterie était branchée ou qu'on la transportait après une séance de vol.

Mais les gens étaient en proie à des problèmes en utilisant ainsi la fonction throttle cut puisque parfois, le moteur tournait même si la manette était en position gaz au ralenti. La solution était simple, une fois que les pilotes ont appris le principe de base : la valeur de la coupe des gaz (throttle cut) doit être la même que celle du régime au ralenti (low throttle).

Si le réglage throttle cut est assurément plus bas que le réglage low throttle et que la batterie est branchée et que la fonction throttle cut est active, le contrôleur de vitesse lira -130 % à titre de point de gaz au ralenti et se recalibrera en fonction de celui-ci. Cela signifie que lorsque on « éteint » la coupe des gaz, la position basse de la manette (-100 %) n'est plus de puissance zéro et le moteur recommencera à tourner.

Ainsi, en motorisation électrique, le réglage throttle cut doit être le même que celui du low throttle. Cela signifie que lorsque les gaz se trouvent au point bas (low-end) et que vous actionnez l'interrupteur des gaz à « on » et à « off », le curseur des gaz sur l'écran ne devrait pas se déplacer.

## CHANGEMENT D'APPROCHE

Pendant plusieurs années, Spektrum utilisait le calibrage traditionnel de -130 % à titre de réglage « par défaut » des gaz. Histoire de s'assurer que les gaz au ralenti (low throttle) possédaient la même valeur, la maison-mère a stipulé que la maquette soit configurée avec le réglage des gaz tout à fait en bas (à bas régime), ce qui est aussi -130 %. Mission accomplie... mais pas vraiment.

Cette configuration laissait un écart considérable de réponse des gaz puisque le moteur ne démarrait toujours pas jusqu'à ce que la manette atteigne les -100 %, ce qui plaçait ladite manette bien au-dessus de sa position la plus basse parce qu'elle était réglée à son plus bas. Certains disaient : « Y'a rien là », mais c'était un irritant.

Ces dernières années, Spektrum a modifié le libellé de son texte



et de ses conseils. Les récentes versions d'AirWare utilisent -100 % comme valeur « par défaut » de la coupe des gaz, ce qui correspond au réglage (trim) des gaz en position du milieu ou 0 %.

Conséquemment, les manuels offerts avec les plus récentes versions de maquettes BNF encouragent le centrage de tous les réglages « trim ». Mais les manuels plus vieux dictent que le réglage (« trim ») des gaz soit tout à fait ramené vers le bas.

## QUI A RAISON?

Les deux. Les deux conseils répondent aux exigences d'équilibrer les valeurs du throttle cut et de low throttle. Le conseil le plus simple, c'est de suivre les instructions du manuel qui venait avec cette maquette particulière.

Ceci dit, je préfère utiliser les nouvelles directives de réglage « par défaut » du throttle cut à -100 % alors que je centre le fin réglage (trim) de toutes mes maquettes, ignorant ainsi les vieilles instructions.

## EXIGENCE : MANETTE AU PLUS BAS

J'ai trouvé une caractéristique très valable quant aux plus récentes mises à jour des émetteurs Spektrum : l'abaissement de la manette des gaz au plus bas avant que ladite manette réagisse en temps réel. Cela vous offre une protection de plus afin que le moteur ne démarre pas si la fonction throttle cut se trouve inopinément en position « off » et que la manette des gaz ne se trouve pas en position complètement abaissée.

Je ne saurais dire autre chose que « oui! » à cette caractéristique. Si votre émetteur n'est pas doté de cette option, cela vaut la peine d'effectuer une mise à jour de votre firmware!

*suite à la page 80*

Nigel Chippindale - 3778L  
Committee Chair  
613.747.9628 | nchippin@gmail.com

## THROTTLE CUT

I had intended for this column to report on my experiences with the Spektrum Smart Battery and telemetry system, but a problem with my DX9 transmitter required a trip to the Service Centre and put my test project on hold. So, I'll pivot to a topic that often comes up — throttle cut and the implications of recent changes in Horizon Hobby instructions.

The origins of this feature lie back in the “nitro era.” The function of throttle cut was simply to kill the engine at the end of a flight by bringing throttle back from idle (about -100%) to say -130% to take the carb from an idle setting to a fully closed one.

When applied to electric models, use of the function changed subtly. Now, it had to keep the motor safe from starting while the model was being prepared for flight with the battery plugged in or being carried back still live after the flight.

But people ran into problems using throttle cut this way, as sometimes the motor would run at part power, even with the stick at low throttle. The solution was quite simple, once people learned the basic principle: the throttle cut value must be the same as the low throttle value.

If the throttle cut setting is significantly lower than the low throttle setting, and the battery is plugged in with throttle cut engaged, the speed controller will see -130% as the low throttle point and will recalibrate itself accordingly. This means that when throttle cut is switched off, the low stick position (-100%) is no longer zero power and the motor will start running.

So, with electrics, the throttle cut setting must be the same as the low throttle setting. This means that when you have the throttle at the low-end point and flip the throttle cut switch on and off, the throttle cursor on the throttle cursor on the monitor screen should not move.

## A CHANGE IN THINKING

For years, Spektrum used the traditional -130% as the default throttle cut setting. To ensure that low throttle had the same value, they instructed that the airplane should be set up with throttle trim fully back, which is also -130%. Mission accomplished... but not really.

This set-up left a significant gap in throttle response because the motor would still not start till the throttle stick reached -100%, which was now well above the low stick position because it was trimmed all the way back. Not a big deal but irritating.

In the past couple of years, Spektrum has changed the advice they offer. Recent versions of AirWare use -100% as the default throttle cut value, which corresponds to throttle trim in the middle or 0% position.

Consequently, the manuals that come with newer BNF models call for all trims to be centred. But older manuals say set throttle trim to full low.



## WHICH IS CORRECT?

They both are. Both meet the requirement of having throttle cut and low throttle values equal. The simplest advice is follow the instructions in the manual for that particular model.

That said, I prefer to use the new throttle cut default of -100%, along with trim centered on all my models, ignoring the old instructions.

## REQUIRE STICK LOW

A valuable feature of the latest upgrades to Spektrum transmitters is a requirement for the throttle stick to be in the low position before the throttle stick will be made live again. This offers you further protection against the motor starting if throttle cut is switched off and the throttle stick not at low.

I can't think of a reason not to say “Yes” to use that feature. If your radio doesn't have this option, upgrading the firmware is worth it for this feature alone!

## THE COMMON SWITCH

Then there's the question of which way should the throttle cut switch work. Fortunately, there's an easy and generally accepted answer: on a two-position switch, A or more commonly H, position 1 should apply throttle cut and position 0 should turn it off. The reason is that whenever the switch gets bumped, it's nearly always towards position 1 (up when the transmitter is on its back). We want this to be the safe direction.

For transmitters with voice, I strongly advise NOT using “throttle cut ON, throttle cut OFF”. It's just too confusing to have the same words except for on and off. Much better to have the voice say: “throttle cut” and “Motor ON” as the pair of announcements. ✦

# HYDRAVIONS

Peter Graham | 80605

Chef de Comité

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Nous sommes heureux de constater que les restrictions de la pandémie s'allègent et que certaines activités reprennent à nos terrains de vol et sur des lacs.

Le Lake Scugog Float Flying Club a été créé il y a environ 21 ans à Port Perry. À l'origine, le club s'appelait les Port Perry Float Flyers mais en raison de certains problèmes, il a été démantelé pour reprendre vie sous le nom de Scugog Float Flyers.

Le club compte environ 21 membres qui font évoluer leurs appareils du lundi au vendredi et jamais la fin de semaine. Leur lieu de vol : le lac Scugog au centre-ville de Port Perry (sur l'autoroute 7), derrière l'épicerie. Leur saison s'étend de la fête de la reine à l'Action de grâce, grâce à une permission reçue de la Cité de Port Perry.

Les photos comprennent le Rossmaster de Joe Totino, le Cub à l'échelle 1/4 de Jeff Johnston et une photo qu'a prise Oscar Mok lors d'une des meilleures journées de la saison jusqu'à maintenant. Merci du partage et j'espère sous peu pouvoir faire évoluer mon hydravion avec vous.

Ici dans la région du Niagara, le propriétaire de notre lieu de vols d'hydravion, Henry Bieda, s'est éteint peu avant la pandémie. Il appuyait fortement nos activités.

En début d'année, la propriété a été vendue et notre équipe a rencontré les nouveaux propriétaires et a obtenu l'autorisation de continuer de présenter nos événements sur place. Ils nous laissent organiser des « événements planifiés » mais nous ne pouvons faire voler nos maquettes le reste du temps. Nous avons planifié notre premier événement pour le 8 août afin de leur montrer ce que nous faisons. Nous avons aussi décidé d'attendre jusqu'à ce que (la province) ait adopté l'étape 3 du déconfinement afin que les propriétaires n'en viennent pas à penser que nous



The Scugog Float Flyers site, right in downtown Port Perry, Ontario! / Le lieu de vol des Scugog Float Flyers... en plein centre-ville de Port Perry (Ontario)!

sommes irresponsables. Si tout se passe bien, nous aurons probablement un autre rassemblement d'ici la fin de la saison.

Inscrivez la date à votre calendrier,

effectuez les réglages de mise sur vos hydravions et venez vous joindre à nous afin de montrer de quoi nous sommes capables aux nouveaux propriétaires. ✈



## R/C FLOAT PLANE



Jeff Johnston taxis his Cub back to the shoreline. Jeff Johnston dirige son Club pour qu'il revienne au rivage.

### Peter Graham | 80605

Committee Chair

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

We're happy to see that things are opening up and that we are able to fly at our club fields and lakes again.

The Lake Scugog Float Flying Club formed about 21 years ago in Port Perry. They were originally the Port Perry Float Flyers but due to some issues, it was disbanded and later reformed as the Scugog Float Flyers.

They have about 21 members and fly Monday to Friday only with no weekends. They fly on Lake Scugog in beautiful downtown Port Perry on Hwy #7 behind the grocery store. They fly Victoria Day weekend through to Thanksgiving with permission from the Town of Port Perry.

Pictures shown include Joe Totino's Rossmaster, Jeff Johnston's 1/4 scale Cub and a picture taken by Oscar Mok reflecting the best days they've had so far this season. Thanks for sharing and hope to get up to fly with you soon.

Here in Niagara, the owner of our Float Fly venue, Henry Bieda, passed away shortly before the pandemic. He was a huge supporter of our float flying activities.

Early this year, the property was sold, and our Float Fly Team met with the new



Joe Totino takes his Seamaster to the water's edge for a flight at the Scugog Float Flyers site. / Joe Totino apporte son Seamaster au bord de l'eau avant d'effectuer un vol au lieu de vol des Scugog Float Flyers.

owners and have been able to obtain permission to continue holding our events on their property. They have given us permission to hold 'planned events' but we do not have permission to fly at any other times. We have planned our first event on August 8th to show the owners what we are all about. We have also decided to wait until we are in step 3 of restriction re-opening,

in order not to put the owners in a position where they feel we are irresponsible. If all goes well, perhaps one more event before the end of the season.

So mark your calendars, tune up your floatplanes, come join us and let's show the new owners what we are all about. ✈

# ACROBATIE DE PRÉCISION RC



## Harry Ells

Chef de Comité

905.342.2128 | harryells@gmail.com

Ici en Ontario, nous venons de franchir le cap de la mi-juillet; la COVID-19 est encore un gros problème et des concours sont encore annulés ou reportés.

Il est maintenant possible d'organiser des rassemblements à l'extérieur qui puissent accommoder la tenue d'un concours. Mais compte tenu des averses et des orages, il est difficile de pouvoir se pratiquer et bien des modélistes refusent de disputer un concours.

L'histoire se ressemble en Colombie-Britannique mais cette fois, les coupables, ce sont les incendies de forêt. Personnellement, j'espère encore pouvoir me rendre à quelques concours cette année mais on ne peut examiner la situation que de semaine en semaine.

D'ici à ce que soit publié ce numéro de Model Aviation Canada, nous serons rendus à l'époque des réunions annuelles de zone. Si vous voulez faire partie du Comité de maquettes de voltige, quelqu'un doit proposer votre nom lors d'une réunion de zone. Si vous voulez apporter de quoi au Comité, vous pouvez toujours parler à votre membre local de comité ou m'envoyer votre requête ou encore, le faire par le biais de votre réunion annuelle de zone.

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3A

Malheureusement, le Championnat mondial de F3A a été annulé et nous nous tournons maintenant vers celui de 2023 en Australie.

Le Comité a décidé d'organiser des Épreuves de sélection d'équipe. C'est au tour de l'Ouest canadien d'en être l'hôte, l'année prochaine. Idéalement, il faudra que cela se déroule vers la fin de la saison. Vous pouvez envoyer votre soumission (organisationnelle) à la présidence du Comité d'ici la fin novembre 2021.

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE F3P

Le Championnat Mondial de F3P a été remis au mois de novembre, cette année. Seules sept équipes s'étaient inscrites tandis que le dernier championnat en comptait 21. Une décision finale devrait être prise le 20 août.

## LA PASSION DE NEDEM BECK

Plusieurs d'entre vous au sein de la communauté des adeptes de voltige connaissent Nedim Bek. Il a eu la gentillesse de partager les détails de sa plus récente création, le Passion. C'est une tâche monumentale de concevoir, de fabriquer des moules et des pièces; je le félicite des efforts qu'il a déployés. Nedim écrit :

« J'ai conçu la maquette en fonction des récentes séquences de F3A. La section du nez ressemble au Partner (du fabricant français PL Prod), un design qui était une

collaboration signée Quique Somenzini et Patrick Lemonier.

« J'ai parlé à Patrick de mes efforts et il m'appuyait sans réserve. Malheureusement, il est décédé avant de voir le produit fini. J'aimerais reconnaître la contribution de Patrick et de Quique à l'univers de la voltige.

« De l'avant du fuselage au milieu de la corde d'ailerons, on retrouve du matériau composite (carbone). Du Kevlar a été employé afin de fabriquer la verrière (canopy), à l'instar des récentes cellules européennes.

« Le reste du fuselage a été fabriqué à l'aide de deux couches de balsa 1/8 de pouce avec de la fibre de verre (2 onces) en sandwich entre elles. Le « turtledeck » et le dessous de la maquette consistent de styromousse recouverte de balsa de qualité « concours ».

« Le poids final se trouve en deçà de la limite F3A de 5 000 +/- 50 grammes, la maquette étant propulsée par des batteries ThunderPower 5000. Lorsque j'ai construit le prototype, j'ai eu de la difficulté à trouver du balsa de qualité « concours » et conséquemment, j'ai eu recours à du balsa ordinaire, ce qui a entraîné une pénalité de plus de 100 grammes, comparativement au poids que je visais.

« Le prochain appareil de production pèsera environ 4 850 grammes, prêt à voler. Il sera ensuite possible que la prochaine

*suite à la page 90*

## R/C PRECISION AEROBATICS



### Harry Ells

Committee Chair

905.342.2128 | harryells@gmail.com

Here in Ontario, it is just past the middle of July, COVID-19 is still a huge problem and contests continue to be cancelled or postponed.

It is now possible to hold an outdoor gathering which would accommodate a contest. But with the large amounts of rain and thunderstorms, getting any practice is an issue and without practice, most are unwilling to compete.

It is a similar story in British Columbia but it is forest fires that are the culprit. Personally, I still hope to get to a few contests this year, but we can only take things a week at a time.

By the time this Model Aviation Canada Magazine is out, we will be starting into Zone meetings. If you want to be on our RC Precision Aerobatics Committee, you must have your name brought forward at a Zone meeting. If you want to bring something forward to the Committee, you can talk to your local Committee member, sent it to me or go through your Zone meeting.

### F3A WORLDS

Unfortunately, the F3A World Championships have been cancelled and focus is now turning to the 2023 World Championships in Australia.

The Committee has decided to hold a new Team Trials. It will be Western Canada's turn to host the event, next year. Ideally, it would take place near the end of the season. Bids should be forwarded to the Committee chairperson by the end of November 2021.

### F3P WORLDS

The F3P World Championships were postponed to November of this year. There were only seven teams registered and the last World Championships had 21. A final decision on the event is expected to be made on August 20th.

### NEDEM BECK'S PASSION

Many of you in the pattern community will be familiar with Nedim Bek. He is kind enough to share details of his new plane the Passion with us. Designing, building moulds and parts is a huge undertaking and I would like to congratulate him on his efforts.

"I designed the plane for the recent F3A sequences. The nose section of the airplane resembles the old French manufacturer PL Prod's Partner, which was a collaboration between Quique Somenzini and Patrick Lemonier.

"I spoke with Patrick about my efforts, which he fully supported. Unfortunately, he passed away before he could see the finished aircraft. I would like to acknowledge Patrick's and Quique's contribution to precision aerobatics.

"The front of the fuselage to the middle of the wing chord is Carbon fabric composite. The canopy is Kevlar like recent European-designed airframes.

"The rest of the fuselage is laminated with two layers of 1/8" balsa with 2 oz. glass fabric in between. The turtledeck and the bottom are foam, veneered with contest balsa.

"The final weight is within the legal F3A limit of 5000+/-50 grams with ThunderPower 5000s. When building the prototype, I had a hard time finding contest grade balsa and therefore, I used standard grade causing more than 100 grams of weight penalty compared to the targeted weight.

"The next production plane will be around 4850 grams, ready to fly. This will make it possible to use the next generation TP 6000's weighing ~1170 grams.

"In the prototype airplane, I am using a Plettenberg Advance 30-10 as the powerplant and the batteries are TP 5000s along with Adam Debowski's D3 ESC. The plane has Futaba servos all around. I am using a Futaba 16SZ transmitter.

"I have been flying my Passion F3A prototype plane for about a hundred flights. I can say it is an honest pattern airplane which flies great. It has exceptional knife-edge performance with minimal mixing and goes through P23 and F23 schedules easily."



# COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Eh bien, il y a eu une autre annulation de course au sein du district de la CPPRA. Le programme double de course Q500, prévu pour les 10 et 11 juillet, a été annulé en raison de la pandémie de COVID-19 et parce que le nombre de concurrents était à la baisse.

Nous avons hâte de pouvoir disputer le programme double de Q500 de Medecine Hat les 11 et 12 septembre. Personnellement, j'ai commandé de la belle météo pour la fin de semaine. Je m'attends à ce que ciel soit entièrement dégagé et qu'il n'y ait pas de vent.

La prochaine course au calendrier de la CPPRA, c'est celle de Calgary (Alberta) pendant la fin de semaine du 24 et du 25 juillet. Delbert Godon en sera le directeur de concours; vous pouvez communiquer avec lui au : delbertgodon@gmail.com

Historiquement, ces courses ont toujours été disputées sous un ciel clément. Merci beaucoup – j'anticipe – de l'aide de l'Escadron 781 des Cadets de l'air. C'est un groupe sensationnel dont les membres aiment bien offrir leurs services lors du concours.

## RÉUNION TECHNIQUE DE F3D/E

Le 8 mai, Harry Ells – délégué du MAAC au sein du comité CIAM – et moi avons participé à une réunion en ligne de F3D/F3E à titre de délégués canadiens. La rencontre a été très intéressante et nous avons voté sur des sujets très importants portant sur la course autour de pylônes de calibre international.

L'un des sujets était l'adoption d'un règlement voulant que la disposition du terrain soit la même pour les concours F3D et F3E afin que ces courses soient disputées en même temps sans devoir modifier ladite disposition du terrain. Je crois que cela rendra la coordination plus facile et que cela règle la question de la sécurité pour les responsables du démarrage et de leur assistant respectif.

Merci, Harry, de tout le travail que vous abattez à titre de délégué du CIAM. Je crois

que ce format de réunion virtuelle a très bien fonctionné. Cela réduit certainement les coûts associés aux réunions de beaucoup de personnes.

## INTERRUPTION L'ALIMENTATION

Je veux vous présenter le mécanisme d'interruption d'alimentation du carburant que j'utilise sur mes maquettes de Q40 et de F3D. Il fonctionne très bien et s'il est bien installé, on peut y recourir en guise d'étranglement en l'air, si jamais le mélange air et carburant de votre moteur devenait soudainement trop riche.

Le fil que j'utilise est en acier inoxydable et d'un diamètre de 0,81 mm qu'on peut aisément plier avec des pinces, au besoin. La gaine est en plastique jaune d'un diamètre extérieur de 1,78 mm et d'un diamètre intérieur qui ne gêne en rien le débattement du fil d'acier. La durite (le conduit) de carburant est le produit DuBro numéro 197 (en silicone bleu) qui est très répandu; c'est mou mais suffisamment durable pour encaisser le pincement que lui fait subir le fil.

Je préfère utiliser la durite de carburant de marque Prather de couleur rose (diamètre intérieur de 3/32 de pouce en guise de conduite sous pression depuis le réservoir jusqu'à l'orifice d'entrée à pression du silencieux. Cette conduite est très durable et peut encaisser la pression et la température élevée en provenance de l'orifice d'entrée du silencieux. Malheureusement, cette conduite rose est un peu trop rigide pour l'application à laquelle je la destine.

La première photo est d'un morceau de fil dont j'ai aplati l'extrémité à l'aide d'un marteau afin d'obtenir une extrémité en forme de poire. Sa largeur est un peu plus large que le diamètre du fil de 0,81 mm. Ensuite, je place cette longueur de fil de 10 pouces dans ma perceuse électrique; l'assemblage devient une « mèche » afin de percer la cloison moteur exactement où je désire placer le fil pincé en forme de « U ».

Après avoir pratiqué les deux trous dans la cloison moteur, j'insère un petit bout (20 mm) de la canalisation jaune dans le trou le plus éloigné pour ensuite placer une longueur de 30 cm de conduite dans le trou le plus rapproché du support moteur.

Si vous faites comme moi, assurez-vous de placer la conduite jaune le plus droit possible à l'intérieur du fuselage afin qu'elle se trouve non loin du servo d'interruption. De cette façon, le fil de fer (corde de piano?) ne se déformera pas sous l'effort.

J'utilise aussi un petit morceau de contreplaqué (que vous avez encoché afin de se conformer au diamètre extérieur de la canalisation) afin d'installer fermement la canalisation à l'intérieur du fuselage.

Faites sortir de 3 à 4 mm de la canalisation jaune à l'avant de votre cloison pare-feu. Collez la canalisation en place à l'aide d'époxy 6 minutes, puis coupez cette même canalisation à ras à même la surface de votre cloison moteur, une fois l'époxy durcie. Pliez ensuite votre corde de piano de 0,81 mm en forme de « U » afin que ce fil rentre correctement dans les deux trous de votre canalisation, sur votre cloison. La corde de piano devrait se rendre jusqu'à votre servo d'interruption d'alimentation.

Je préfère fixer cette corde de piano à la « roue » du servo à l'aide d'un accessoire de laiton contenant un boulon « pinch » de dimension 4-40. Je n'aime pas plier un « z bend » à cet endroit parce que ce n'est pas un ajustement aussi précis lorsque vient le moment de procéder au réglage final du « pinçage » de la conduite d'alimentation en carburant.

Ensuite, je place un tout petit morceau (de faible diamètre) de conduite en silicone au milieu du « U » afin de limiter la force de pincement sur la conduite d'alimentation de carburant.

Le mécanisme final d'interruption peut maintenant être mis à l'essai et ajusté avec précision de sorte à ce que la conduite bleue d'essence peut être pincée correctement sans que l'on ne la coupe après un usage répété.

Votre canalisation de carburant est aussi « prise en charge » par le mécanisme d'interruption; aucune inquiétude quant à un pincement non voulu de la canalisation d'alimentation en carburant.

Veuillez m'envoyer vos commentaires ou, mieux encore, envoyez-moi des articles et des photos de sorte à ce que je mette en vedette la course autour de pylônes dans le paysage canadien. ✨

## R/C PYLON

### Roy Andrassy - 10064-L

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Well, there was yet another race cancellation in our CPPRA district. The Medicine Hat double header Q500 race scheduled for July 10/11th was cancelled because of COVID-19 concerns and because our race numbers were down.

We are looking forward now to the Medicine Hat Q500 double header race schedule on September 11/12. I have personally put in an order for perfect racing weather for that weekend. Blue skies ahead and no wind either.

The CPPRA's next scheduled race will be in Calgary, Alberta on the July 24/25th weekend. Delbert Godon is the contest director so please contact him for any details: delbertgodon@gmail.com.

Historically, this has always been a great race with good weather. Thanks very much for the anticipated help of Air Cadets Squadron 781. They are a great bunch of people who really enjoy coming out and volunteering to help with our contest.

### F3D/E TECHNICAL MEETING

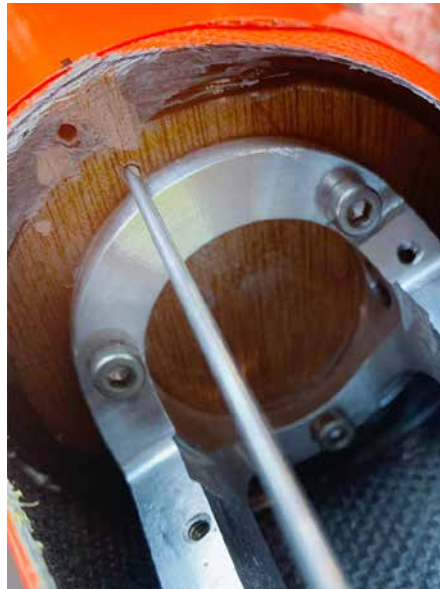
On May 8th, myself and Harry Ells (MAAC's CIAM Delegate) participated in the online CIAM F3D/F3E technical meeting as the Canadian delegates. It was a very interesting meeting and we voted on some significant issues related to pylon racing at the international level.

On one particular issue, we passed a rule such that the course layout should be the same for F3D and F3E competitions in order for the events to be run at the same time without changing the course layout. I believe this makes things easier to run and looks after the safety of the starter and starters assistant.

Thanks for all your work Harry as our CIAM delegate. I believe that the online meeting format worked out very well. It certainly reduces the costs associated with having these large and complicated meetings.

### FUEL SHUT-OFF

I would like to now present the fuel shut-off mechanism that I use in my Q40 and F3D models. It works very well and if set up properly, it can be used as a quick fuel pinch



in the air if your engine goes rich.

The wire I use for the shut-off is a 0.81 mm diameter stainless steel wire that can be bent easily with pliers without breaking. The tubing is a yellow plastic tubing with an outside diameter of 1.78 mm and an inside diameter that will allow for easy unbinding movement of the 0.81 mm steel wire. The fuel line tubing is the standard DuBro No .197 blue silicone tubing that is soft yet durable enough to withstand the repeated pinching forces of the wire.

I prefer to use the pink Prather fuel line tubing (3/32 ID) for the pressure line from your fuel tank to the pressure fitting on your muffler. This tubing is very durable and can easily handle the pressure and high temperatures of the muffler pressure nipple. Unfortunately, the pink Prather tubing is a bit too stiff to work nicely in a fuel shut-off environment.

The first picture is of a piece of wire where I have hammered and shaped the end to a spear-like form. The width of the spear head is a bit greater than the diameter of the 0.81 mm wire. I then put this 10-inch-long piece of wire into my electric drill and it becomes a useful "drill" to accurately prepare two holes in the firewall exactly where I want the U-shaped pinch wire to be located.

Once the two holes have been prepared in your firewall, I insert a small 20 mm piece of the yellow tubing into the outermost hole and then I place a 30 cm piece of



tubing into the hole that is closest to the motor mount. Make sure you route the yellow tubing inside the fuselage in as straight a line as possible to your shut off servo so there is minimal binding of the wire for smooth operation.

I also use small shaped piece of plywood (grooved) to fit the outside diameter of the tubing) to help mount and firmly attach the tubing to the inside of the fuselage.

Allow about 3-4 mm of the yellow tubing to extend forward of the front of your firewall. Glue the tubing in place with 5-minute epoxy and then cut the tubing flush with the surface of your firewall after the epoxy has set. Now bend a "U" shape into your 0.81 mm steel wire such that the wire fits nicely into both holes of the tubing in your firewall. The wire should extend to your shut-off servo.

I prefer to attach the wire to the servo wheel with a brass coupler that contains a 4-40 pinch bolt. This allows for very small fine adjustments of the wire capture to the servo wheel. I do not like to use a "Z" bend here because it is not as precise when it comes to the final adjustment of the "pinch" of the fuel tubing.

I now place a very small diameter piece of silicone tubing into the middle of the "U"-shaped wire to help preserve the fuel tubing from the pinching forces of the wire.

The final shut-off mechanism can now be tested and precisely adjusted in such a way

*continued on page 90*

Fabien Gagné - 87950

Chef de Comité

450-454-3875 | Fabien.Gagne@gmail.com

Soumis par David Webb

Bonjour! Je m'appelle David Webb et je donne un coup de main à Fabien Gagné à titre de coprésident du Comité des planeurs du MAAC. Je pratique l'aéromodélisme avec enthousiasme depuis environ 20 ans et je suis concurrent lors de divers concours depuis 2004. J'ai eu l'honneur de représenter le Canada comme membre de quelques équipes canadiennes lors de neuf (9) championnats mondiaux (tantôt au sein de l'équipe d'appui, tantôt comme pilote, tantôt comme gérant d'équipe). J'aimerais entretenir les membres de défis dont plusieurs d'entre vous n'êtes peut-être pas au courant.

La compétition, ça profite à tout le monde

J'ai eu le plaisir d'être impliqué au sein de plusieurs clubs au Canada, aux États-Unis et en une douzaine de pays et j'ai eu l'occasion de constater l'impact que peuvent avoir les pilotes d'élite sur le circuit des concours sur un organisme. Dans chaque cas, j'aperçois des pilotes qui, bien que motivés à améliorer leur propre aptitude, consacrent beaucoup de temps à parfaire celle de quiconque en fait la demande. Ces experts donnent gratuitement de leur temps, peu importe l'intérêt des élèves-pilotes de s'inscrire à des concours ou tout simplement, de profiter de la journée. La majorité que je connais retire autant de satisfaction à aider un nouveau pilote à entrer dans son premier thermique qu'à monter eux-mêmes sur un podium.

Je sais que c'est mon cas. J'ai passé des centaines d'heures à enseigner et à réparer des maquettes et j'ai parcouru des

dizaines de milliers de kilomètres afin de me rendre à des événements auxquels il se pourrait même que je ne pilote pas l'un de mes propres planeurs... au nom d'aider les autres pilotes. J'ai aussi eu l'occasion de non seulement former plusieurs pilotes de l'état du Washington mais j'ai aussi ressenti beaucoup de fierté à les voir gravir le podium en 2010 lorsque l'équipe junior de F3J au complet était composée de jeunes en compagnie de qui j'avais fait voler mes appareils. De 2014 à 2019, j'ai aussi travaillé avec des membres cadets (junior) de l'équipe américaine de F3K. Observer ces jeunes sur le podium, c'est l'un de mes meilleurs souvenirs de 2019. Un jour – bientôt – j'espère que des jeunes du Canada se hisseront sur le podium.

Compte tenu de ces merveilleuses expériences – et de celles de milliers d'autres modélistes – vous pouvez imaginer ma stupeur en apprenant l'effort que déployaient certains membres du conseil de direction et de leaders de l'exécutif qui cherchent à affaiblir ou même couper la connexion canadienne avec la Fédération aéronautique internationale (FAI), l'entité gouvernante des sports aériens internationaux. Je trouvais que c'était une franche rupture de ce que veulent les membres. Et cela est devenu très évident lorsque ces mêmes membres ont voté pour que soit préservé ce lien entre la FAI et notre charte (constitution). Ce vote écrasant s'est avéré un message très clair aux membres (actuels et futurs) du conseil de direction selon quoi ils devront garder le cap et protéger cette connexion avec la FAI.

Assurons-nous que, des multiples objectifs dudit conseil de direction, l'un d'entre eux soit d'appuyer sans réserve la participation canadienne à des événements internationaux, comme cela se poursuit depuis plus de 70 ans. Je sais pertinemment que plusieurs d'entre vous ne livrez jamais bataille contre d'autres concurrents

mais je sais que la plupart d'entre vous partagez tout de même le sentiment de victoire lorsque le Canada remporte une quelconque épreuve.

C'est en songeant à cette fierté du Canada que je demande respectueusement à chaque membre de manifester un nouvel intérêt pour le mode de fonctionnement du MAAC; qui le dirige et comment. À titre d'organisme, nous pouvons apporter des modifications qui se veulent positives et qui renforceront le MAAC. Je vous demande de vous présenter à votre prochaine réunion annuelle de zone et de faire connaître votre opinion à votre directeur de zone; il importe que le Canada soit représenté à l'échelle globale.

Communication ouverte

Le dernier sujet dont je veux vous parler se situe au cœur de la démocratie. La démocratie efficace ne peut exister sans une communication claire et sans interférence et sans la liberté de parole. D'expérience, je crois que le MAAC a de la difficulté avec ce thème et que cela a donné lieu à la mise au silence – ou l'étouffement – de nouvelles idées, d'une nouvelle énergie et de toute forme d'évolution au sein de cet organisme. J'en ai fait part directement à l'équipe de leadership et par le biais des canaux approuvés lors des Assemblées générales annuelles (AGA) et j'ai reçu bien peu de réponses directes.

Je demande à chacun et chacune d'écrire à notre président et à votre directeur de zone afin d'exiger que les membres puissent communiquer sans difficultés avec qui de droit. Bien que ça puisse être difficile – et même très laid, parfois – sans cette liberté de parole, je crois personnellement que le MAAC continuera de s'engager dans une pente très glissante qui a déjà généré d'importants conflits, ce qui a nui à l'épanouissement du MAAC. ✈

# RC SAILPLANE

Fabien Gagné - 87950

Committee Chair

450-454-3875 | Fabien.Gagne@gmail.com

Submitted by David Webb

Hello! My name is David Webb, and I am currently assisting Fabien Gagné as the co-chair for the MAAC Sailplane committee. I have been an avid R/C enthusiast for roughly 20 years and competing in various national teams since 2004. I have had the honour of representing Canada as a national team member in nine (9) World Championships as a supporting team member, pilot and team manager roles. I would like to speak to the entire membership on some very important challenges many of you may not be aware of.

## COMPETITION BENEFITS EVERYONE

I have had the pleasure of being involved in a number of clubs in Canada, the U.S.A. and a dozen other countries and have had the opportunity to observe the impact that elite contest pilots can have on an organization. In every case, what I see are pilots who, while personally driven to improve their own skills, are taking significant time to raise the skills and enjoyment of anyone willing to ask for help. That help is regularly given freely, regardless of the novice's intent to fly contests or just enjoy the day. The vast majority of the pilots I know rejoice as much in helping a new pilot catch their first thermal as they do in themselves standing on a podium.

I know this is entirely true for myself. I have spent hundreds of hours teaching and repairing and I've travelled tens of thousands of kilometers to events where I might not even fly, all in support of other pilots. I have had the opportunity to not only train several young pilots in Washington state but also felt the pride in watching

them take the podium in 2010 when the entire Junior F3J team was composed of junior members I had flown with. From 2014 to 2019, I had the opportunity to work with junior members of the U.S.A. F3K team. Watching those kids take the podium was one of the best highlights of 2019 for me. It is my deep desire to see Canadian youth on that podium one day, soon.

Given my positive -- and those of thousands of others -- you could imagine my dismay at the recent push by specific Board members and executive leaders to weaken or sever Canada's connection to the Fédération aéronautique internationale (FAI) which is the governing body of international air sports. I found this to be a true disconnect from what the general membership wanted. That was shown when the membership voted to keep the language that ties us to the FAI in its current place in the Constitution. That landslide vote is a clear message to current and future Boards to stay the course and protect our connection to the FAI.

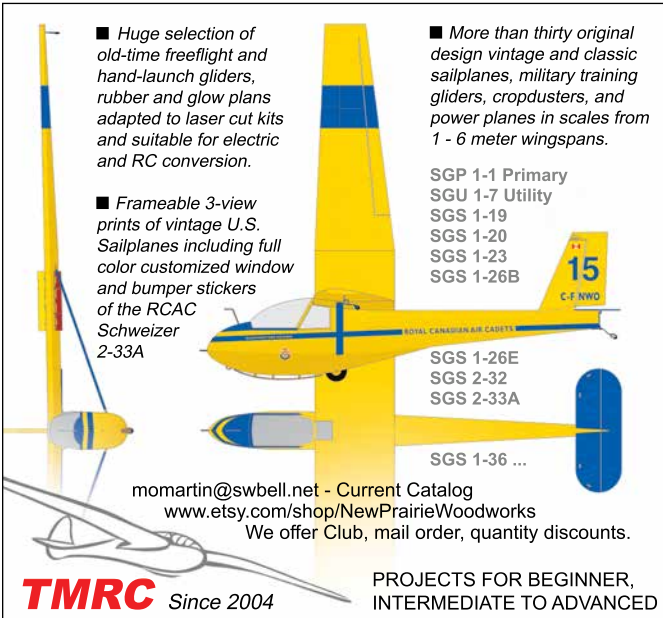
Let us ensure that of the many goals of the Board, one of them is to unequivocally support Canada's participation in international events as it has, for over 70 years. I know many of you will never compete, but I also know that most of you will share the joy when Canada wins in any event.

It is with this pride in Canada in mind that I respectfully ask each member to consider a renewed interest in how MAAC is being run, who is running it and how, as an organization, we can make positive changes that strengthen MAAC. Please attend your upcoming Annual Zone Meetings and voice your opinions to your Zone Director about the value of representing Canada globally.

## OPEN COMMUNICATION

The last topic I would like to speak to is at the core foundation of democracy. There can be no effective democracy without clear, unfettered communication and freedom of speech. My experience is that MAAC appears to have some issues with this topic and that has unfortunately resulted in the silencing and stifling of new ideas, new energy, and advancement of this organization. I have reached out to our leadership directly and through approved channels at AGMs and have received few, if any, direct responses to my questions.

I am asking each of you to write to our President and your ZD to demand that members have a clear and unfettered channel to communicate in. While it can be difficult -- and even ugly, at times -- without freedom of speech, I personally believe that MAAC will continue down a very dangerous road that has already created significant conflicts and a lack of growth. ✨



■ 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

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

La technologie en matière de motorisation électrique et des batteries a beaucoup évolué depuis l'époque où l'on devait tenter de faire entrer votre batterie de voiture dans votre maquette. Le coût a aussi diminué de beaucoup, ce qui rend plus attirante cette propulsion électrique.

Alex Fawcett (61302CM), membre du Comité des copies volantes du MAAC, est un farouche partisan des copies volantes électriques et a rédigé l'article du comité cette fois-ci, précisément là-dessus... Il soulève de bons points et je crois que c'est une très bonne alternative pour votre copie volante... Si vous aimez piloter un grille-pain... un robot culinaire... Je pourrais en rajouter... mais je vais laisser Alex vous convaincre. À vous, Alex!

## L'ÉLECTRIQUE ET LES COPIES VOLANTES... UNION DIVINE?

par Alex Fawcett 61302CM

« Je sais ce que vous allez dire : j'ai perdu la tête. Comment puis-je me faire l'avocat de tout système de motorisation que ne produit pas cette puissante vibration? Comment ne puis-je pas souhaiter humer cette odeur d'essence en observant mon mini-chasseur prendre la voie des airs?

« En vérité, cela m'a pris plusieurs années et un bond technologique à tirer cette conclusion. Grâce au perfectionnement des batteries à haute énergie et aux moteurs sans armature (brushless) efficaces, comment pouvais-je résister? Je crois qu'il est temps d'embrasser le changement et l'innovation. Après tout, cela fait partie de notre passe-temps, non?

« Ceci dit, lorsque j'ai parlé à plusieurs modélistes, je me suis rendu compte que plusieurs idées reçues circulent encore et que plusieurs de mes interlocuteurs essaient de reproduire des comportements de maquettes à combustion interne à l'aide de moteurs électriques, ce qui résulte en un système de motorisation inefficace qui n'exceller en rien.

« Laissez-moi vous expliquer. La plupart des petits moteurs à combustion interne produisent la majeure partie de leurs chevaux-vapeurs régime élevé (entre 7 000



*This 71-inch Dewoitine 520, powered by an E-Flite 160 245kv swinging an 18x18x3 running 8s2p 2,300 mAh life battery. / Ce Dewoitine 520 - d'une envergure de 71 pouces - est mû par une batterie Life de 2 300 mAh, 8s2p.*

et 9 000 tours/minute), contrairement aux moteurs d'aéronefs à l'échelle réelle que nous tentons de reproduire et qui tournent à plus bas régime (entre 2 000 et 4 000 tours/minute).

« Conséquemment, nos maquettes utilisent des hélices qui ne sont pas à l'échelle et qui comptent moins de pales afin d'utiliser la puissance disponible. Nous nous retrouvons avec des appareils que nous devons faire voler plus vite et qui perdent la poussée qui permettraient à nos appareils d'exécuter leurs manœuvres.

« Les moteurs électriques sont toutefois capables de produire la poussée et de tourner à des tours/minute moins élevés. Ces derniers peuvent utiliser une hélice imitant l'échelle grandeur nature et qui tourne à entre 3 000 et 5 000 tours/minute, ce qui donne des vitesses se rapprochant de l'échelle réelle avec une performance quasi-verticale. En boni, lorsque vous faites tourner des hélices plus imposantes à vitesse moins élevée, nous obtenons un bruit d'hélice qui rappelle un appareil à l'échelle réelle.

## QUEL SYSTÈME?

« Lorsque je sélectionne un système de motorisation pour une maquette donnée, je débute avec un diamètre d'hélice à l'échelle d'une véritable et avec un nombre de pales. Ensuite, à l'aide d'un logiciel comme MotoCalc, je remanie les variables selon la performance que je recherche.

« En modifiant le pas de l'hélice (pitch),

le nombre d'éléments et de Kv (une représentation des tours/minute par volt de batterie du moteur), je peux peaufiner le temps de vol, taux de montée et la vitesse de pointe (top speed) jusqu'à ce que je sois satisfait. Personnellement, je tente d'atteindre une vitesse de prototype (en utilisant la vitesse de l'appareil réel pour la diviser par l'échelle de la maquette) et un taux de montée de plus de 1 500 pieds/minute. Je vise un temps de vol d'environ 10 minutes, selon mon logiciel de calcul – lorsque l'hélice n'est pas soumise à l'entière force en vol.

## DISPENDIEUX?

« J'ai déjà entendu les commentaires selon quoi les moteurs électriques sont dispendieux. Considérons quand même que plusieurs pilotes de petits-gros (Giant Scale) munis de moteurs à combustion interne possèdent déjà des chargeurs qui peuvent accommoder des batteries LiPo, de même que d'une source de recharge sur le terrain (batterie de 12 volts, génératrice, etc.). Si un pilote n'en possède pas encore, on peut se procurer un chargeur de qualité pour environ 200 \$. Les systèmes de motorisation pour petits-gros – y compris le moteur et le contrôleur de vitesse – sont disponibles pour environ 300 \$ ou un peu plus. Des batteries – elles pourraient durer cinq ans si on en prend soin – vous coûteront entre 150 et 200 \$ (j'utilise des batteries d'environ 600 mAh dans toutes

*suite à la page 80*



# RC SCALE

**Scott Crosby - 23964**

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Electric power and battery technology have come a long way since the days of trying to figure out how to get your car battery into your model. The cost has also come down substantially, making electric power even more attractive.

MAAC Scale Committee member Alex Fawcett (61302CM) is a passionate proponent of electric-powered scale models, and has written this quarter's MAAC Scale article on just that... He does have some great points and I think that this is a great alternate source of power for your scale model.... If you like flying a toaster... blender.... I could go on and on... but I will let Alex make you a believer. Alex take it away!

## ELECTRICS AND SCALE A MATCH MADE IN HEAVEN?

by Alex Fawcett 61302CM

"I know what you are going to say, I've lost my mind. How could I advocate for any power system that doesn't make that sweet pounding vibration? How could I not want the smell of gasoline as my miniature fighter takes to the air?

"The truth is, it took me many years and a technological leap to come to this conclusion. With the perfection of modern high-energy batteries and efficient brushless motors, how could I resist? I feel it is time to embrace change and innovate. After all, isn't that what this hobby is all about?

"All that said, in talking to many in the hobby, I have come to realize that there are many misconceptions and many more modellers who are trying to replicate IC behaviours with electric motors, which results in an inefficient power system that does not excel in any way.

"Let me explain. Most small IC engines produce the majority of their horsepower at high RPM (7,000-9,000 RPM), in contrast the full-size aircraft we are trying to reproduce which make their horsepower at low rpm (2000-4000 RPM).

"As a result, our models end up using smaller than scale size propellers with fewer blades in order to utilize the power



*A Gloster Gladiator with a 6354-260kv swinging an 18x13,5x3 with 752p 2,300 mAh life batteries. / Un Gloster Gladiator muni d'un moteur 6354-260 kv fait tourner une hélice de 18 x 13,5 x 3 grâce à une batterie Life de 2 300 mAh.*

available. We end up having to fly faster and losing out on thrust that could carry us through our manoeuvres.

"Electric motors however are able to produce that thrust and operate at lower RPM. They can use a scale prop spinning between 3,000-5,000 RPM resulting in scale speeds with nearly unlimited vertical performance. As a bonus, when spinning large, multi-bladed propellers at lower RPM, we gain a propeller noise that more accurately imitates that of a full-size aircraft.

## WHAT POWER SYSTEM

"When selecting a power system for a given model, I start with a scale propeller diameter and number of blades. Then, using software such as MotoCalc, I tweak variables for the performance I desire.

"By modifying propeller pitch, number of cells and motor Kv (a representation of an electric motor's RPM per volt of battery) I can tweak the flight time, climb rate, and top speed until I am satisfied. I personally try to achieve a prototypical top speed (by taking the full-size top speed and dividing by the model scale), and a climb rate >1,500 feet per minute. I want flight times around 10 minutes in the air according to the calculator when the propeller is unloaded.

## EXPENSIVE?

"I've heard the concern that electrics are expensive. But let's consider that many giant scale IC pilots already possess battery

chargers capable of balancing LiPos, along with a power source for field charging (12v battery, generator, etc.). If a pilot does not yet have one, a quality charger can be purchased for around \$200. Giant scale electric power systems including motor and speed controller range from about \$300+. A set of batteries -- which last five years or more if taken care of -- will cost \$150-\$200 (I run ~6000 mAh batteries in all of my aircraft).

"When you add that up, you'll see that all in the costs are very similar to your average gasoline engine with ignition+battery, throttle servo, etc.

"Think back: how many times have you had to cut a cowl to allow for a cylinder head or an exhaust system? How much time do you spend baffling your engine to ensure that your airflow passes over the cooling fins? How many times have you had details come unglued with vibrations, or dealt with paint issues from fuel contamination?

"How many hours have you spent cleaning that competition scale model to get it ready for the next contest? Electrics have none of these issues, especially when run at lower amperages, producing less heat at higher efficiencies.

## NOT FOR EVERYONE

"The truth is, I know I won't be able to convince many of you. There is something manly and almost primal about tuning an internal combustion engine. Beating on

*continued on page 80*

**Copies volantes RC** *suite de la page 78*

mes maquettes).

« Si vous additionnez tout cela, vous constaterez que les coûts ressemblent beaucoup à ceux d'un moteur à essence muni d'un allumage, batterie, servo pour la remise des gaz, etc.

« Retournez en arrière : combien de fois avez-vous été obligé de découper votre capot moteur afin de laisser dépasser une tête de cylindre ou votre système d'échappement? Combien de temps avez-vous passé à diriger l'écoulement d'air par-dessus votre moteur afin de vous assurer que les ailettes de refroidissement l'étaient suffisamment? Combien de fois des accessoires de finition (pour compléter l'illusion d'un véritable appareil) se

sont-ils décollés en raison des vibrations? Combien de fois avez-vous dû retoucher votre couche de peinture en raison de contamination par le carburant?

« Combien d'heures avez-vous passées à nettoyer votre maquette de compétition en prévision du prochain concours? Les maquettes électriques ne comportent pas ces désavantages, surtout lorsque leur moteur tourne en consommant moins d'ampères, ce qui réduit la chaleur produite et tout en étant plus efficace.

**CE N'EST PAS POUR TOUT LE MONDE**

« En vérité, je sais pertinemment que je n'arriverai pas à vous convaincre, tous. Que de pouvoir ajuster un moteur à

combustion interne, ça nous ramène à un sens primal et bien masculin. Lorsque vous vous acharnez sur cette hélice, vous avez l'impression de dompter un fauve. Les bougies d'allumage et l'huile convertissent cette passion qui nous anime en un passe-temps digne de ce nom plutôt que de simplement jouer avec nos jouets.

« Pour l'argent que j'y investis, cependant, je ne peux ignorer tous les avantages découlant de la motorisation électrique. Rappelez-vous, les garçons : si la propulsion électrique suffit à Monsieur Top Gun en personne – Mike Barbee – cela me suffit amplement. » ✨

**Control Line** *from page 61*

requirement really is having a sharp tool bit. So, I stoned my standard cutting tool and went to work.

Before commencing, it's a real good idea to make a drawing of what you intend to do. Fortunately, none of the dimensions are really critical and so making them was not as difficult as I had first envisioned.

Due to the tiny nature of this part, I did end up making two pads for every one that was acceptable. It was a learning process on the first one or two, but once I actually knew what I was doing, it was pretty straightforward. Basically, the first cut after chucking up the Teflon rod is to turn it to the outside diameter. Second cut is the smaller inside diameter. The third cut is a straight 90-degree cut with a parting tool. That's it. 1-2-3 and we're back in business! ✨

**RC Scale** *from page 79*

that propeller makes you feel like you are taming a beast. Spark plugs and oil convert this passion of ours to a worthy pastime instead of just playing with our toys.

“For my bottom dollar though, I just can't bare to ignore all of the advantages that come with electric flight. Remember boys, if electric is good enough for Mr. Top Gun Mike Barbee, it's good enough for me.” ✨

**Vol circulaire** *suite de la page 60*

ampoules de lampes chauffantes, les protecteurs de tissu et les revêtements au fond des poêles à frire. Ainsi, j'ai préféré ce matériau au nylon ou au Delrin en raison de son rendement, même à température élevée.

J'ai été très chanceux de trouver une tige de 3/8 de pouce en Teflon dans mon stock de matériel. Je suis ensuite allé à mon tour (lathe). C'était un travail plutôt délicat de couper ces manetons mais il fallait tout juste que ma mèche soit coupante. J'ai affûté ma lame et me suis mis au travail.

Avant de commencer, c'est une très bonne idée de faire un dessin de ce que vous voulez faire. Heureusement, aucune des dimensions n'est vraiment critique; j'ai eu moins de difficulté que je ne pensais de les fabriquer.

Compte tenu que ces pièces sont minuscules, j'ai fabriqué deux coussinets pour chacun dont j'avais besoin. Mais cela fait partie de l'apprentissage et une fois que j'en avais façonné un ou deux, je savais dès lors comment m'y prendre et c'était assez simple. En gros, la première coupe consiste à réduire le diamètre de la tige de Teflon. La deuxième coupe consiste à réduire son diamètre intérieur. La troisième coupe, c'en est une de 90 degrés avec un outil de découpage. Voilà. 1, 2 3 et c'est fini! ✨

**Maquettes électriques RC** *suite de la page 68*

**L'INTERRUPTEUR COMMUN**

Vient ensuite la question du sens dans lequel l'interrupteur throttle cut devrait fonctionner. Heureusement, il y a une réponse à la fois facile et généralement acceptée : sur un interrupteur à deux positions, le A (parfois appelé H), position 1 devrait déclencher la coupe des gaz (throttle cut) tandis que la position 0 devrait tout éteindre. La raison : si on accroche cet interrupteur, c'est presque toujours vers la position 1 (par en haut lorsque l'émetteur se retrouve sur le dos). Nous voulons que cette position soit celle de sûreté.

Pour les émetteurs dotés d'une voix synthétique, je vous conseille fortement de ne PAS utiliser « throttle cut ON, throttle cut OFF ». Le même choix rapproché de mots pourrait vous mélanger, d'autant qu'ils ne diffèrent que par « on » et « off ». Il vaut mieux s'en remettre à une voix qui énonce : « throttle cut » et « motor ON ». ✨



**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](http://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)

**FOR SALE:** Ultra Stik 120, 75" span, E-Flite 90 outrunner, Futaba Servos, Spectrum RX with satellite RX, apoprox 15 lbs. Flown 4 times. All you need to fly is a 6s Battery. Asking \$475. | 2 AXI 2826 motors \$50 ea. |

New in box e-Flite .46 motor \$90. | Rimfire new 28/30/950 motor \$90 | Box of assorted 16" to 22" propellers, some new, some used, \$135 for all. | Magnum GP .40 2 stroke, NIB with muffler. \$75. | Evolution .61 glow engine with muffler \$95. | All items can be picked-up in Calgary. Phone Reg 403-271-1119 (06/21)

**WANTED:** Kalt Baron 20 helicopter. Parts, crashed, or complete machine. Everything Baron 20 of interest. mcnut@shaw.ca (07/21)

**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:** Multiplex Condor glider. 4.2 meter span, superior thermal performance. Includes all servos, 16 channel MPX LINK RECEIVER, PLUS 16 CHANNEL MPX ROYAL PRO Evo TRANSMITTER. All like new. \$1000 or better offer. 905 466-2327, Oakville On. (06/21)

**FOR SALE:** Hangar 9 1/4 scale BEAVER assembled for aero-tow with 50 cc DA engine .Engine not run-in yet but installed. Comes with tow release and all MPX servos installed. Flown twice only. Price \$600.00 or better offer. Call 905 466-2327. Oakville/On." (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 reciever. 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 Trransmitters** 2x T6EX 2.4 FFAST, \$100 each. 1 s T6XAS ch. 23 (72Mhz) \$75. **1/3 scale Balsa USA Fokker DVII** kit with Williams Brothers wheels, pilot, guns, adn 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

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](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 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 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 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 07, 2021 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | LARCS Funfly Hot August days! | LEDUC ALBERTA RADIO CONTROL SOCIETY | 10 KM NE OF LEDUC AB | LARCS Funfly Hot August days! Aug 7/2021 This fun fly will be an open event. NOTE(s): 1) LARCS flying start time 10:00am for noisy aircraft, If it prop rips wait till 10am PLEASE. 2) There will be no food at this event due to Covid so bring you own food and water. | 2021-1497

**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:

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

**HOBBY**  
WHOLESALE



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

**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**

**FREE SHIPPING**  
on purchases of \$80 or more  
(See website for details)

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

North of Didsbury on 23th Street to Second railway. Turn left East, at the Ag Society gate, go North through Ag ground to the Air Field. See map and event updates on web site DRCFF.NET Please register early and delete if plans change. Covid 19 rules at the time of the contest will be applied Accommodations available in Didsbury and Olds or free dry camping on site | 2021-1458 | <http://www.drcff.net>

**AUGUST 21, 2021 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | Corn Roast | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to our Annual Corn Roast. Celebrating the harvest at out field near Bawlf, AB. All types aircraft welcome. Hay rides for family activities. Dry camping & aircraft storage/charging available on site. BQ's available/ No Concession. Contact Reg @ 780-679-7342 Email: [blackwellreg@gmail.com](mailto: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](http://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](mailto:griff_1999@hotmail.com).

**1-877-PMHOBBY (764-6229) [www.pmhobbycraft.ca](http://www.pmhobbycraft.ca)**

**PM Hobbycraft**

*Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years*

























Your Best Source for  
The latest In R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE  
Calgary AB T2E 6T4  
(403) 291-2733





news, events, contests -  Join Us

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 on out for a day of flying anything electric. Shake off the Covid blues! No noisy gassers flying around just our electric powered planes! Landing fee this year is \$10 and valid MAAC is required. This is dependent on Covid restrictions and I will update any changes and requirements | 2021-1445 | <http://www.ercs.ab.ca>

**SEPTEMBER 11, 2021 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | Sailplane & Aerotow Weekend | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS (RED DEER) | 7.5 KMS E OF HWY 2 ON TOWNSHIP ROAD 374 | 2 Days of Sailplane & Aerotow Flying. 1/4 scale & 60cc tugs available. Aerotow, DLG, SLS, electric launch; all sailplanes welcome but we will not run a winch due to traffic pattern concerns. Free dry camping (self contained) on site. email: [pomare@telusplanet.net](mailto:pomare@telusplanet.net) for event info. | 2021-1501 | <http://www.carff.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](mailto: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 | CARFF club house | "A" Zone (Alberta, Nunavut, NWT) AZM Saturday, Sept 25, 2021, 1 to 3 pm. Hosted by CARFF (Central Alberta Radio Fun Flyers), Red Deer, 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 | Jan-22

## 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 28, 2021 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Ches Lockhart Memorial Cup | AVON RC FLYER'S | FIELD - 4499 HWY 14 WINDSOR FORKS | With the cooperation of both the flying gods, and the COVID gods, Avon "RC Fliers is hosting (finally) the third annual Ches Lockhart Memorial Scale Fly In! The event is August 28, 2021, with a rain date on August 29, 2021. . All planes must be a recognizable scale airplane. Gas, glow, electric, any size, all are welcome as long as they are scale. There will be a Pilots' Choice vote for the BEST OF SCALE. There will be a BBQ. A landing fee of \$10.00 will apply. Any Provincial COVID restrictions will be enforced. Please note we occupy Provincially regulated Marshland and NO overnight camping of any kind is permitted, whether tent, trailer or RV. We are located at #4499 Highway #14, past Daniel U-Pick and the winery. Flying starts at 9:00 | 2021-1494 | <http://www.avonflyers.ns.ca>

**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/>

**AUGUST 26, 2022 - 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 26, 27 & 28 Août 2022 a l'Aéroport d'Edmundston. Un rendez-vous pour modélistes et pilotes d'avions, jets et hélicoptères. Le 27 & 28 Août seront journées ouvert au publique. Cantine, hangar pour la nuit (avec électricité). Camping sur le terrain (sans service). Camping Provincial et motels a moins de 10km .L'aéroport est situé a la frontière Nouveau-Brunswick / Québec, sur l'autoroute 2. A surveillez pour les nouvelles sorties de l'autoroute. Pour plus d'information, visiter notre site web [www.lesaillesdumadawaska.com](http://www.lesaillesdumadawaska.com) ou contacter Paul Belzile 506-740-0565, courriel: [paulbelzile70@gmail.com](mailto:paulbelzile70@gmail.com) ou Roland Levesque, cell 506-740-2330, maison 506-739-8237. Couriel: [roland@outlook.com](mailto:roland@outlook.com), Les Ailes Du Madawaska will be hosting their annual "Eastern Canada Fun Fly" at the Edmundston municipal airport on August 26, 27 & 28, 2022. It's the perfect meeting place for hobbyists and pilots. Airplanes, Jets and

Helicopters are welcome. Open to the public on August 27, 28. 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](http://www.lesaillesdumadawaska.com), or contact Paul Belzile, 506-740-0565, email: [paulbelzile70@gmail.com](mailto:paulbelzile70@gmail.com), or Roland Levesque, Cell 506-740-2330 or Home 506-739-8237. Email: [roland@outlook.com](mailto:roland@outlook.com). | 2022-392

## BRITISH COLUMBIA - C

**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](mailto: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 gam to dusk electrics after hours. Pilots must have M.A.A.C.

Notam posted, air traffic monitored We will see you at the 100 Mile Model Flyers Summer fun fly. Centrally located in Zone C. Dry camping at south Cariboo rec center ball diamonds next to runway. Check in Friday \$10 for weekend. Wash rooms, walking trails, off leash dog park. 150 feet from camping to flight line Hotels, Motels, and other amenities 5 min away. Covid19 protocols will be in place. Please let us know if planning to attend. Early bird camping and flying is available, at our home field. Contact: Bill Hood 250-397-2575 [billnlinda@bcinternet.net](mailto:billnlinda@bcinternet.net) John Code 250-395-1219 [thecodejc@gmail.com](mailto:thecodejc@gmail.com) Denis Doucette 250-397-2125 [drsmdoucette@gmail.com](mailto: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 [baref@telus.net](mailto:baref@telus.net) 778-586-1267. Helis only no airplanes please. Hotels 15 min away. Huge flying field. Night flying. | 2021-456 | <http://www.highcountryflyers.org>

**AUGUST 15, 2021 - SUNDAY** | Fun Fly | 1 Day | Cam Riess Memorial Annual Float Fly | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | PYRAMID PARK/KICKINEE PROVINCIAL PARK | Come join PENMAC at our annual Cam Riess Memorial float fly at the Pyramid Provincial Park 7 kms. north of Penticton. There will be pilot prizes, raffle draw and a 50/50 draw. Directions: <https://goo.gl/maps/SfQMCEZjkpk9j1K6> | 2021-1448 | <http://www.penmac.org>

**AUGUST 20, 2021 - FRIDAY** | Fun Fly | 3 Days | Western Canada Large Model Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Western Canada Large Model Fly-In Hosted by: High Country Flyers & Fraser Valley Big Birds - British Columbia August 20th, 21st and 22nd 2021 - Wed. Early Flyers Welcome Warbird - Classic - Sport MAAC Large Model Rules 80 inches+ Wing Span or 1/4 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](mailto:rolydd@telus.net) Website: [www.highcountryflyers.homestead.com](http://www.highcountryflyers.homestead.com) | 2021-845 | [\[highcountryflyers.org\]\(http://highcountryflyers.org\)](http://www.</a></p></div><div data-bbox=)

**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](http://www.vrcas.org) for info & location map. Contact Conrad LaPointe at: [chevrolettrucks41@gmail.com](mailto: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](mailto:info@slams.ca) [www.slams.ca](http://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-- bares@telus.net 778-586-1267 Check out website:<http://www.highcountryflyers.org/> | 2021-847 | <http://www.highcountryflyers.org>

## MANITOBA - D

**AUGUST 28, 2021 - SATURDAY |** Fun Fly | 1 Day | Annual Fun Fly | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | DIAMOND ACES RC FLYING CLUB INC. | The Diamond Aces RC Flying Club Inc annual Fun Fly will be Aug 28, 2019 HEALTH REGULATIONS PERMITTING. If you want to fly, proof of MAAC Membership must be presented. There are many restaurants and fast food establishments nearby. Our motto is "Fly Safe - Have Fun". Come fly with us, meet other RC enthusiasts and enjoy our great hobby. | 2021-1464 | <http://www.diamondacesrc.ca>

**OCTOBER 02, 2021 - SATURDAY |** Display | 1 Day | Annual Mall Show | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | Clearspring Centre |

HEALTH RESTRICTIONS 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

**AUGUST 08, 2021 - SUNDAY |** Fun Fly | 1 Day | Garth Mitchell Memorial Float Fly | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | NRMFC Float Fly Event Site | Come join us for our first event since 2019, at arguably the best Float Fly venue in Niagara Region! (952 Foss Rd., Fenwick, ON.) Bring your lawn chair, sunscreen and enjoy a great day of flying off the water with fellow pilots and friends. All float flyers and anyone interested in float flying are invited to attend. Free BBQ lunch will be provided to all registered flyers All spectators are welcome and a BBQ lunch will be available to spectators making a \$5.00 donation to help support the events. | 2021-1500 | <http://www.nrmfc.ca>

**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 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 21, 2021 - SATURDAY |** Fun Fly | 2 Days | 33rd Annual Ottawa Valley Giant Scale Fun Fly | OTTAWA VALLEY GIANT SCALE | Kingston RC Modelers | Join us for the 33rd annual Ottawa Valley Giant Scale Rally at the Kingston Radio Control Modellers club (krccm.org). See radio-controlled models of all types no smaller than 2 metres wingspan.

Expect to see dozens of different aircraft in flight. Food and drink are sold on site and supper feast is planned (for a fee). All visitors welcome at no admission charge. Bring a comfy lawn chair, sunscreen and enjoy the day with us. When and where: August 21 & 22 2019 at 1035 Fred Brown Road Odessa, ON, KoH 2Ho, Canada (map). Flying starts at 9 am. More details at [giantscalecanada.org/events/2021ovgskingston](http://giantscalecanada.org/events/2021ovgskingston) | 2021-1502 | <http://www.GiantScaleCanada.org>

**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

**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](mailto:zd-h@maac.ca) MAAC Head Office [office@maac.ca](mailto: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](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

**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

bienvus, 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

**AUGUST 14, 2021 - SATURDAY** | Competition | 1 Day | Drone Racing Multi GP | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC. | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU | Bonjour Pilotes Le MartiGP vous invite ce samedi 14 aout 2021 au Club Escadron du Richelieu de Sorel-Tracy. Le Club Escadron du Richelieu on reçu un financement pour l'installation d'une piste officiel MultiGP. C'est une occasion pour venir voir leur installations (global qualifier 2021). Ambiance Musicale, course chronométr. Le Coût est de 20\$ en prévente\*\* et de 25\$ sur place pour les compétiteurs. Inscrivez-vous sur notre chapitre à l'adresse suivante <https://www.multigp.com/chapters/view/?chapter=MartiGP> Maac obligatoire On vous attend en grand nombre. | <http://sites.google.com/site/escadrondurichelieu/>

**AUGUST 28, 2021 - SATURDAY** | Competition | 1 Day | Drone Racing Multi GP | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC. | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU | Bonjour Pilotes Le MartiGP vous invite ce samedi 28 aout 2021 au Club Escadron du Richelieu de Sorel-Tracy. Suite à l'événement de l'année passée qui a eu un grand succès, le club escadron du richelieu on reçu un financement pour l'installation d'une piste officiel MultiGP. C'est pour cette occasion que nous vous invitons à venir inaugurer cette piste (global qualifier 2021) et venir voir leur installations. Ambiance Musicale, course chronométr, prix de présence vous seront offert. Le Coût es de 20\$ en prévente\*\* et de 25\$ sur place. Inscrivez-vous sur notre chapitre à l'adresse suivante <https://www.multigp.com/chapters/view/?chapter=MartiGP> \*\* vous devez envoyer votre transfert bancaire au plus tard le vendredi 25 juin minuit pour bénéficier du rabais de 5\$ à l'adresse suivante [diug8@hotmail.com](mailto:diug8@hotmail.com) et inscrire comme réponse drone Maac obligatoire On vous attend en grand nombre. | <http://sites.google.com/site/escadrondurichelieu/>

**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 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

**AUGUST 21, 2021 - SATURDAY** | Competition | 2 Days | 2021 Saskatoon CPPRA Pylon Race | HUB CITY R/C CLUB | Richardt Field | Once again CPPRA pylon races will be hosted by the HCCRC at Richardt Field on August 21 & 22. 8am-4pm both days Q500 (AMA\_426) Saturday, Q40 (AMA422) Sunday \$50 per event to participate. Free to the viewing public. Possible demonstration jet flights at noon. Concession on site. If you have any questions please contact Jeff Martin at [jmartin@sasktel.net](mailto:jmartin@sasktel.net) OR call (306)270-9318 | 2021-1496 | <http://www.hcrcc.org>

**AUGUST 29, 2021 - WEDNESDAY** | Air Show/Demo | 1 Day | 2021 Air Show | HUB CITY R/C CLUB | Richardt Field | Details to follow. | 2021-1488 | <http://www.hcrcc.org>

**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](mailto:harryells@gmail.com) | 2021-1461

**AUGUST 21, 2021 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | Ron Chapman fun fly memorial event | WHITBY AEROMODELLERS | CENTRAL LAKE ONTARIO CONSERVATION AUTHORITY | Ron Chapman Memorial event | 2021-1491 | <http://www.whitbyaeromodelers.com>

**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 Doupnik (519) 791-5328 or [pdoupnik@gmail.com](mailto:pdoupnik@gmail.com) See you there | 2021-1478

**SEPTEMBER 15, 2021 - WEDNESDAY** | Fun Fly | 5 Days | Thunder Thrust Over Chatham Kent Airport | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | Jet Rally - Thunder Thrust Over Chatham Kent Municipal Airport 5 days - September 15-19. Flying starts on Wednesday at Noon. Landing Fee = \$70 Spectators are welcome, donations will be accepted at the main gate. For more info contact Peter Doupnik (519) 791-5328 or [pdoupnik@gmail.com](mailto:pdoupnik@gmail.com) See you there | 2021-1382 |

## acrobatie de précision *suite de la page 72*

génération de TP 6000 pèse dans les environs de 1 170 grammes.

« À bord du prototype, j'utilise un moteur Plettenberg Advance 30-10 et les batteries sont des TP 5000; le contrôleur de vitesse est un D3 d'Adam Debowski. Les gouvernes sont exclusivement actionnées par des servos Futaba. J'utilise un émetteur Futaba 16SZ.

« J'ai effectué environ 100 vols à l'aide de mon prototype du Passion F3A. Je peux affirmer que c'est un avion de voltige au comportement honnête et qu'il vole très bien. Sa performance en knife-edge est exceptionnelle sans que je doive ajouter du mixage. Le Passion accomplit les séquences de P23 à F23 sans la moindre difficulté. » ✈

## Vol libre intérieur *suite de la page 67*

intérieur et j'ai l'intention de présenter l'évènement en sa mémoire. Comme auparavant, ce n'est pas tant un concours qu'une occasion de partager des statistiques afin d'améliorer nos temps de vol.

Quiconque au Canada est intéressé, je vous encourage à y participer. Pour de plus amples renseignements, communiquez avec John au 905.985.4458.

Notre équipe de FiD espère toujours participer au Championnat mondial de cette année. Habituellement, celui-ci est disputé pendant les années paires. Puisque la compétition de 2020 a été annulée en raison de la COVID-19, nous aurons droit à deux championnats mondiaux successifs, en 2021 et en 2022. Tous deux seront disputés à la mine de sel, en Roumanie. ✈

## R/C Pylon *from page 75*

that the blue fuel tubing can be pinched nicely without the worry of cutting your fuel tubing with repeated uses.

Your fuel tubing is also captured fully by the shut-off mechanism so there is no worry about a potential kink in your fuel tubing.

Please send me comments and better yet, articles and pictures that I can use to highlight pylon racing in Canada. ✈

**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



# Model Aviation CANADA

*Our 'footer' ads bring more visibility!*

## Advertise in Model Aviation Canada

*Get your message out to 11,000+ members!*

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

### ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

**905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS**  
**R/C SWAPMEET '18**

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

**NEWMARKET RECREATION CENTRE**  
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

**PAYMENTS:**  
Regular Attendance Pays at the Door

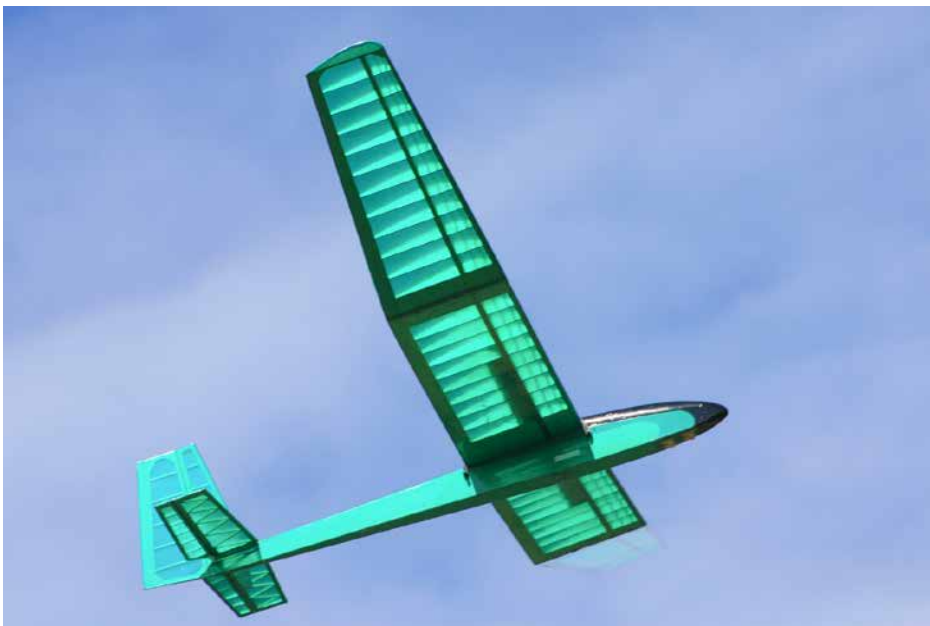
Vendor Payments made to:  
Aurora Model Aircraft Club  
690 Leslie Valley Drive  
Newmarket ON  
L3Y 7J5

E-MT or PAYPAL also accepted at:  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca

Questions and Reservations:  
swapmeet@yahoo.ca

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

## THE LAST PAGE



Lloyd Argo's Paragon glides through the air. The glider was designed in the mid-1970s and featured in R/C Modeler Magazine. It has a 118-inch wingspan, with a 10-inch chord. Lloyd built it in the spring of 2007 and has logged over 150 flights. / Le Paragon de Lloyd Argo en l'air. Ce planeur a été dessiné au milieu des années 1970 et a fait l'objet d'un article de construction dans la revue RC Modeler Magazine. Il est doté d'une envergure de 118 pouces et possède une corde d'aile de 10 pouces. Lloyd l'a assemblée au printemps 2007 et a inscrit plus de 150 vols, jusqu'à maintenant.

PHOTO: Rick Nay



A 1/4 Scale Waco weighing 26 lbs powered by a 6374-149kv on 9s batteries swinging a 24.25x16 at the Edmonton Scale event. / Un Waco à l'échelle 1/4 (pesant 26 livres) est mû par un 6374-149 kv et d'une batterie de 9s qui fait tourner une hélice de 14,25 x 16 pouces lors du rassemblement de copies volantes d'Edmonton.



Bob Wonitoy's 1/5 scale Harvard in RCAF colors at the Edmonton Scale event. / Le Harvard à l'échelle 1/5 de Bob Wonitoy en livrée de la RCAF, lors du rassemblement de copies volantes d'Edmonton.



*Frank Musil's Airbus Search and Rescue model could be mistaken for the real thing. / On jurerait que la maquette Airbus (en mode recherche et sauvetage) de Frank Musil est la "vraie patente".*

*A Zero powered by a 5065-236kv motor swinging an 18x14x3 on 6s 6,000 mAh LiPos at the Edmonton Scale event. / Un Zéro mù par un moteur 5065-236 kv qui fait tourner une hélice de 18 x 14 x 3 sur piles LiPo 6s de 6 000 mAh lors du rassemblement de copies volantes d'Edmonton.*

*NIPMAC members (from l.): Edwin Imfeld, Gordon Tripe and Lloyd Argo with their Eachine Razor 1200-mm motorized gliders. / Quelques membres du NIPMAC. De g. à dr. : Edwin Imfeld, Gordon Tripe et Lloyd Argo avec leur Eachine Razor, des planeurs motorisés d'une envergure de 1 200 mm.*

*PHOTO: Foley Soroye*



# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

**E-flite**  
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

**RV-7 1.1m**

- Factory-painted and finished in a modern and scale-like trim scheme



Wingspan: 43.31in • Length: 35.51in • Weight: 3.13lbs  
EFL01850 — RV-7 1.1m BNF Basic  
EFL01875 — RV-7 1.1m PNP

**E-flite**  
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

**UMX Radian BNF**

- Updated and upgraded version of the very popular ultra-micro motor glider that's easier to fly in more places than ever before



Channels: 28.7in • Weight: 45g

EFLU2950 — UMX Radian BNF Basic

**SPEKTRUM**

**iX20SE Special Edition**

- Includes special edition dual transmitter case
- The most advanced radio from Spektrum!



Channels: 20 • Model Memories: 250  
SPMR20110 — iX20SE Special Edition 20-Ch

**E-flite**  
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

**Ultrix BNF**

- Scaled up from the UMX Ultrix to offer better visibility and the ability to fly in more wind



Wingspan: 600mm • Length: 414mm • Weight: 249g  
EFL02250 — Ultrix 600mm BNF Basic

**DANCING WINGS HOBBY**

**G-44 Widgeon Seaplane**

- Foam construction ARF
- Quickly assembles and disassembles using magnets and push pins
- Pre-installed LED navigation lights



Wingspan: 1200mm • Length: 965mm • Weight: 1156g  
FTSARFG44 — G-44 Widgeon Seaplane ARF

**E-flite**  
ADVANCING ELECTRIC FLIGHT

**Night Radian 2.0**

- Updated and upgraded to include Smart and telemetry features along with a modern and higher visibility trim scheme



Wingspan: 78.73in • Length: 44.7in • Weight: 29.7oz  
EFL36500 — BNF Version  
EFL36750 — PNP Version

**HANGAR 9**

**Ultra Stick BL52**

- Covered in genuine Hangar 9 UltraCote film
- Two-piece plug in wings for easier transportation and field assembly



Wingspan: 60in • Length: 58in • Weight: 7-9lbs  
HAN4775 — Ultra Stick BL52 PNP

**DANCING WINGS HOBBY**

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**



DWHTCG1401 - ARF Sport Airplane  
DWHTCG1404 ARF Motor/ESC/Servo

**PT-17 1.6m ARF**



DWHSCG3501

**Tiger Moth 2.15M ARF**



DWHSCG2901



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