

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



Canada's Best Stocked Hobby Shop!

HOBBY HOBBY

EST. 1984

Award Winning Hobby Shop!

SEASONS GREETINGS

GIFT CARDS AVAILABLE!

Don't know what to give for Christmas? Get a Hobby Hobby Gift Card!



Available in any denomination!

FS ONE FLIGHT SIM



*Accurate Aerodynamics!
*25 Flying Sites!
*25 Airplanes!
*11 Helicopters!

\$99.99 W/Controller
\$124.99 W/Controller



*Over 70 Aircrafts!
*Over 25 Flying Sites

MICRO CITABRIA RTF



2.4 GHz Radio Included!

Span: 16.5"
Length: 13.25"
Wt: 0.7 oz.
Radio: 3-ch 2.4GHz Included!
Lipo Battery & Charger Included!

\$149.99

Elite DF ARF BAE HAWK 15



Fiberglass Fuselage!

Electric Powered Ducted Fan!

Span: 33.3"
Area: 206 sq.in.
Length: 35.4"
Wt: 43-46 oz.
Motor: 15DF (not included)

\$199.99



10LA W/Muf \$ 81.99
15LA W/Muf \$ 87.99
25LA W/Muf \$ 93.99
35AX W/Muf \$162.99
46LA W/Muf \$ 99.99
65LA W/Muf \$129.99
25FX W/Muf \$118.99
46AX W/Muf \$162.99
55AX W/Muf \$199.99
61FX W/Muf \$224.99
75AX W/Muf \$274.99
91FX W/Muf \$287.99

120AX W/Muf \$339.99
160 FX W/Muf \$374.99
FS 30 Sur. W/Muff \$228.99
FS 40 Sur. W/Muff \$269.99
FS 56A W/Muff \$399.99
FL 70 FL W/Muff \$249.99
FS 81A W/Muff \$449.99
FS 91 Sur.II \$379.99
FS 91 Sur.II pmp \$369.99
FS 110A W/Muff \$519.99
FS 120 Sur. \$479.99
FS 120 Sur.pmp \$529.99
FS 200-U Sur. \$579.99
FS 200S-P \$779.99

ARF AT-6 TEXAN 60



Retracts Included!

Span: 69"
Area: 730 sq.in.
Length: 51"
Wt: 8.5 - 9.5 lb.
Engine: .61 2/stroke
.91 4/stroke
Radio: 6 Channels, 8 servos

\$349.99

RADIAN RTF



Spectrum DX5 Radio Included!

Li-Po battery & charger Included!

Span: 78.7"
Length: 44.7"
Wt: 30 oz
Motor: 480 Brushless included!
Radio: Spectrum DX5 included

\$299.99

YAK 54 3D ARF



Span: 32"
Area: 270 sq.in.
Length: 36.25"
Wt: 5.5 - 6.7 oz
Motor: Brushless (not included)

\$63.99

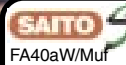
FLYING GLOVE



Now you can fly in the coldest weather in comfort!

Fleece Lined
Velcro Radio Support Straps!
Clear Flexible Window!
Fits Any Radio!

\$39.99



FA40a W/Muf \$296.99
FA 56 W/Muf \$299.99
FA62a W/Muf \$319.99
FA 72 W/Muf \$339.99
FA 82a W/Muf \$395.99
FA 91s W/Muf \$399.99
FA100W/Muf \$439.99
FA115W/Muf NEW! \$479.99
FA125a W/Muf \$499.99
FA 120 W/Muf \$399.99
FA 150 W/Muf \$549.99
FA 180 W/Muf \$589.99
FA 220a W/Muf \$739.99
FG-36 Ignition \$959.99

Helis & ALIGN IN STOCK!

CENTURY, Elite, PARTS!, HIROBO, PARTS!, KYOSHO

ALIGN T-REX 450 V1



Metal Head & Tail!

Carbon Fiber Side Frames!

Motor, ESC and Li-Po Battery Included!

*Length: 650mm
*Height: 230mm
*Main Rotor: 680/700mm
*Flying Weight: 690g
*35 A ESC Gov. mode Included!
*430X Brushless motor Included!
*2100mah 11.1v Li-Po Included!

\$379.99

ALIGN T-REX 250



*Length: 430mm
*Height: 187mm
*M Blade Length: 200/205mm
*Rotor Diam. 450/460mm
*Flying Weight: Approx 330g
250-Super Combo \$539.99
250-Combo \$349.99
250-Kit Combo \$284.99

EDGE 540 E ARF



Fiberglass Cow!

Span: 41"
Area: 353 sq.in.
Length: 39.5"
Wt: 29 - 32 oz
Motor: Brushless (not included)

\$137.99

2.4 GHz DX7 SPECIAL EDITION



*Faster 2048 Resolution
*20 model Memory
*DSM2

\$399.99 TX Only

2.4 GHz RADIO SYSTEMS



No More Frequency Concerns!

DX5E no servos NEW! \$124.99
DX6i no servos \$249.99
DX7 Air Ar7000/4-821 \$439.99
DX7 Air Micro/3-285 \$429.99
DX7 Heli Ar7000/4-821 \$439.99
DX7 Heli Micro/4-285 \$429.99

SPECTRUM RECEIVERS



AR500 full range \$ 74.99
AR6000 park flier \$ 62.99
AR6100 top pin \$ 62.99
AR6100E end pin \$ 62.99
AR6200 full range \$ 99.99
AR6300 Nanolite \$ 74.99
AR7000 full range \$124.99
AR7100 Heli RX \$187.99
AR7100R Heli Rev \$274.99
AR9000 9ch. \$209.99
AR9100 9ch. \$274.99

T-REX PARTS!



450SE V-1 ProBlade, Lipo, Mtr & Esc Incl. \$ 379.99
450SE V-2 Carb. Blade, Lipo, Mtr & Esc Incl. \$ 674.99
450SE V-2 Wood Blade, Lipo, Mtr & Esc Incl. \$ 639.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt \$ 199.99
450SA (CDE)CCPM Prebuilt Motor & Esc Inc \$ 249.99
450S-CF (CDE) Motor & Esc Included. \$ 359.99
450S-CF (CDE) Kit only. \$ 289.99
450S Alum.(CDE) Motor & Esc Incl. \$ 319.99
500-CF Carb. Blade, Mtr & Esc Incl. \$ 639.99
600-CF Mtr, Esc & 3A BEC Included \$ 779.99
600-Pro Nitro \$ 679.99
600-Nitro \$ 489.99
600-Pro Nitro Combo/OS 50 Hyper \$1099.99
600-SuperPro Combo/OS 50 Hyp/Carb Blade \$1349.99
700-Nitro Pro Combo (without engine) \$ 949.99



DECEMBER HOURS

MONDAY 10:00AM - 8:00PM
TUESDAY 10:00AM - 8:00PM
WEDNESDAY 10:00AM - 8:00PM
THURSDAY 10:00AM - 9:00PM
FRIDAY 10:00AM - 9:00PM
SATURDAY 10:00AM - 6:00PM
SUNDAY 12:00PM - 5:00PM

1-800-352-9971
TOLL FREE ORDERS ONLY

1-905-858-7978
TECHNICAL ASSISTANCE & LOCAL ORDERS

1-905-819-9640
FAX LINE

128 QUEEN ST. SOUTH
MISSISSAUGA, ONT. L5M 1K8

www.hobbyhobby.com

Prices subject to change without notice.

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESale

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**

BUSINESS HOURS
Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm

**HOLIDAY HOURS
(DEC 5-26)**
Mon-Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 5 pm
Dec 24: 11 am - 4 pm
Dec 25: Closed
Dec 26: 10 am - 5 pm

SEASONS GREETINGS

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

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

GREAT PLANES
**Sopwith Camel WWI
Parkflyer EP ARF**
GMA1144
- Balsa and Plywood Construction
- 35.5" wing span
\$ 119.99

Elite HELI **FREE SHIPPING***
Blade CX-2
EFLH1250
Includes Aluminum Rotor Head
- Coaxial Rotor Design
Includes: 5 Ch Spektrum
DSM Radio, Li-Poly Battery &
Charger
\$ 219.99

hobbyzone **NEW**
Mini Super Cub RTF
HBZ4800
Features:
- Anticrash technology
- 3 Ch FM Radio
- Li-Poly battery/charger
- 180 geared motor
- Wing Span: 31.75 in.
\$ 139.99

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

REAL FLIGHT
* NEW Interlink Elite Controller
* Water Takeoffs and Landings
* Dynamic Slope Soaring
* Added Virtual Flight Instruction
* Over 25 Flying Sites
* Over 60 Aircraft Designs
* Sharper Graphics
* QuickSelect lets a pilot perform more tasks
* Revolutionary Graphics and Realism
* Night Flying and 4-Dimensional Flying
* Heli Orientation and Takeoff & Landing Training
\$ 209.99
Includes FREE G4.5 upgrade disc

Expansion Pack 1 GPMZ4111
Expansion Pack 2 GPMZ4112
Expansion Pack 3 GPMZ4113
Expansion Pack 4 GPMZ4114
Expansion Pack 5 GPMZ4115
Only \$ 39.99 each

RealFlight G4.5
GPMZ4430
Includes many new features:
- Truer than ever physics
- Preset difficulty levels
- Over 25 flying sites
- Over 70 aircraft
\$ 229.99

Blade CP Pro 2
EFLH1350 - Ready to Fly
Includes: 6 Ch 2.4GHz Radio,
Direct Drive Tail Motor, G110
Heading Lock Gyro, Li-Poly
Battery/Charger
\$ 289.99

Blade 400 3D RTF
EFLH1400
Includes: - Spektrum DX6i Radio,
AR6100e DSM2 Rx, G110 Heading
Lock Gyro, 420H Brushless Motor,
25 AMP ESC, 1800mAh 11.1V Li-Po
Battery
\$ 539.99

Blade 400 3D PNP
EFLH1475
Add your own transmitter, receiver
and battery
Includes: Brushless Motor,
25 Amp ESC, Servos, Gyro
\$ 324.99

Blade mCX
- Ultra-micro Size (weighs only 1 oz)
- Coaxial Counter Rotating Blades
- 4 Ch 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger
EFLH2200 - **\$ 149.99**
Also Available in Bind and Fly
EFLH2280 - **\$ 114.99**

HANGAR 9
FS One w/Controller
HANS2000
- Highly Accurate Flight Models and
Aerodynamics
- Realistic Ground Handling
- Realistic Damage
- More than 25 Flying Sites
- State of the Art Graphics
- Extensive 3D Flying Field Options
\$ 114.99

FREE SHIPPING*
FS One w/o Controller
HANS3000
- Includes USB Interface to connect
to your own Radio System
\$ 94.99

parkzone **FREE SHIPPING***
Ember 2 RTF **NEW**
PKZ3400 - **\$ 139.99**
(Weighs less than 1 oz)
- 2.4GHz DSM2 Radio
- Li-Po Battery/Charger

Vapor RTF
PKZ3300 - **\$ 149.99**
(Weighs only 0.4 oz)
Includes:
- 3 Ch 2.4GHz Radio
- Li-Po Battery/Charger

See inside back cover for more great deals!

CLUB POINTS PROGRAM

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

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

DON'T DELAY - REGISTER YOUR CLUB TODAY!



Call: 1-877-363-3648

FREE SHIPPING*

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

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

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

IDEAL HOBBIES

Central Ontario's Radio Control
Hobby Source

Season's
Greetings
From
Ideal
Hobbies!



IDEAL HOBBIES

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

1-705-725-9965

PHONE LINE

1-705-725-6289

FAX LINE

1-800-799-2484

TOLL FREE ORDER LINE



BUSINESS HOURS

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

www.idealhobbies.com

Model Aviation CANADA

SPREAD THE WORD

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

PARKER MODEL LTD.

IMPORTING HIGH QUALITY R.C. EQUIPMENT SINCE 1989

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

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



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

WHOLESALE ONLY
NEW DEALERS WELCOME



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

Family Owned and Operated
For over 50 Years



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

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 0T4



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

YOUR ELECTRIC HELICOPTER HEADQUARTERS FEATURING

E-Flight

Full Line of Helicopters & Parts



T-Rex

Full Line of Helicopters and Parts

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

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

Competitive Pricing - Call Today

SWITCH & SAVE



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

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

PLUS FREE 2-PORT CHARGER!

Regular \$264.80 value – limited time offer

\$199.85 USD

Why wait! Get the lithium advantage now:

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

Distributed & Shipped in Canada by
CRCProducts.ca

Dealer Inquiries Welcome

Order Toll Free 866-553-1411

Shop Online www.duraliteflightsystems.com

DURALITE® FLIGHT SYSTEMS



Sunrise RC

1213154 St., Edmonton AB T5W 3N4

1-800-463-6033

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



Check out our Website
for Specials

www.SunriseRC.com

Christmas Closing

The M.A.A.C. office will be closed for Christmas holidays from noon the December 24 to January 1, 2009 inclusive. The staff will be back in the office January 2nd.

Have a Merry Christmas and a Happy New Year!



Fermeture de Noël

Le bureau de M.A.A.C. sera fermé pour les vacances de Noël du 24 décembre au 1 janvier inclus. Le personnel sera de retour au bureau le 2 janvier.

Joyeux Noël et Bonne Année 2009!



Model Aeronautics Association of Canada

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

OFFICE STAFF

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

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

EXECUTIVE COMMITTEE

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

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A) - Walter Chikmoroff 6320L

PO BOX 1245, Crossfield, AB T0M 0S0
603-946-9939 - zd-a@maac.ca -

Atlantic (B) - Regis Landry 10555L

11665 Hwy 11, Pokemouche, NB E8P 1J4
506-727-5225 - zd-b@maac.ca
www.maacatlanticzone.ca -

British Columbia (C) - Ronald Dodd 5732E

47551 Ballam Rd, Chilliwack, BC V2P 6H5
604-792-6814 - zd-c@maac.ca -

Manitoba - NORTHWESTERN ONTARIO (D)

Jeff Esslinger 64851
221 Athlone Dr., Winnipeg, MB R3J 3L6
204-895-2615 - zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E) - Roy Rymer 6117Z

1546 8th Ave., St Catharines, ON L2R 6P7
905-685-1170 - zd-e@maac.ca

Northern Ontario (F) - Kevin McGrath 6401L

40 Parkshore Ct
Sault Ste. Marie, ON P6A 5Z3
705-759-1670 - zd-f@maac.ca

Ottawa Valley (G) - Claude Melbourne 5808Z

3104 Hwy 29 RR4, Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000 - zd-g@maac.ca

Pacific (H) - Bill Rollins 27460L

Box 1376, Parksville, BC V9P 2H3
250-248-5545 - zd-h@maac.ca

Québec (I) - Richard Biron 4035E

364 Kirouac, Montmagny QC G5V 4B1 -
418-248-2918 - zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J) - Steve Woloz 7877

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

Saskatchewan (K) - Heinz Pantel 4248A

1116 Horace St, Regina, SK S4T 5L4
306 781-7400 - zd-kS@maac.ca

SouthEast Ontario (L) - Robert Hudson 9709 -

6173 Silken Laumann Way
Mississauga, ON L5V 1A3
(905) 858-2396 - zd-l@maac.ca

SouthWest Ontario (M) - Frank Klenk #3200I

450 Broadway St
Tillsonburg, ON N4G 3S7
519-842-8242 - zd-m@maac.ca

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

COMMITTEES

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

ACC DELEGATE

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

ARCHIVES

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

YOUTH AND BEGINNER

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

CHAIR OF CHAIRMEN

Claude Melbourne 5808Z
Hwy 29 RR4
Brockville, ON K6V 5T4
613-802-5000
zd-g@maac.ca

CONSTITUTION

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

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

DISABILITY AWARENESS

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

FAI

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

FREE FLIGHT INDOOR

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

FREE FLIGHT (Sport & Competition)

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

GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

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

INSURANCE

Larry Roussele 3025Z
2733 Station Rd/
Abbotsford, BC V4X 1H3
larryrou@shaw.ca
Tel: 604-857-8929

JET

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

MUSEUM

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

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

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

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Michael Anderson 1775Z
RR3 22Kingfisher Cr.
Kempyville, ON K0G 1J0
613-258-5817
mike_anderson@explornet.com

R/C FLOAT PLANES

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

R/C GIANT SCALE

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

R/C HELICOPTER

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

R/C INDOOR

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

R/C PRECISION AEROBATICS

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

R/C PYLON

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

R/C SAILPLANE / R/C SCALE SAILPLANE

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

R/C SCALE

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

R/C SCALE AEROBATICS

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

R/C SCALE COMBAT

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

R/C SPORT FLYERS

Bruce Dealhoy 22555
8 Foreht Cr
Aurora, ON L4G 3E8
905-841-1035
bdealhoy@sympatico.ca

RADIO SPECTRUM

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

SAFETY

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

SAM

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

SPACE MODELLING

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

TRANSLATION

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

WEB PAGE MONITOR /UPDATE

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

Model Aviation CANADA



December 2008 - Vol. 39 No. 6

Contents

President's Report	7
AGM Notice	8
MAAC Application	9
MAAC Order Form	10
Member Donations	11
Bursary Notice	11
Zone Reports	12
Zone Reports	38
Committee Reports	38
Hobbyshops Canada	85
Calendar of Events	86
Trading Post	88
The Last Page	90

Model Aviation Canada
is Published by

Morison Communications
www.morisoncom.com

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

Editorial Department

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

Advertising

Keith Morison
adsales@modelaviation.ca
Ph 403-510-5689 Fax 403-282-0849

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

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

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

Submissions

Articles, stories and letters to the editor are encouraged and appreciated. Submissions should be mailed to Model Aviation Canada c/o Morison Communications at Box 61061 Calgary, Alberta T2n 3P9. Electronic files should be in Word, text or rich text format and can be emailed to articles@modelaviation.ca. We reserve the right to edit and/or deny submissions

Submission Deadlines

Feb. Issue - January 1
April Issue - March 1
June Issue - May 1
August Issue - July 1
Oct. Issue - September 1
Dec. Issue - November 1

Classified Advertising

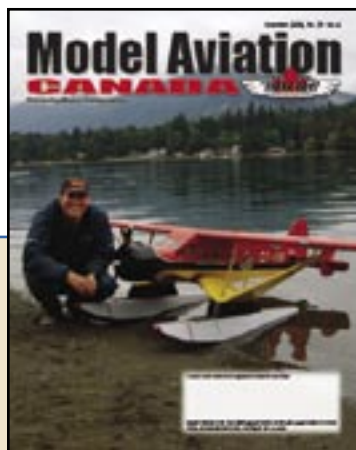
Submit to:
Model Aviation Canada,
Box 61061 Calgary, AB T2N 3P9
or email TradingPost@modelaviation.ca

MEMBER RATES:

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

Display Advertising

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



Darren Gauthier and his beautiful Belanca Aircruiser. He scratch built this 10.5 foot, 30+ lbs beauty from plans he drew up himself. It is powered by an Evolution 26cc gas engine which gives it very scale flight characteristics. Darren took Best in Scale with this aircraft at the 2008 Shuswap Lake Float Fly Fall.



PRESIDENT'S REPORT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

The Zone meetings are over for another year and we now look forward to the Annual General Meeting of MAAC, in Nova Scotia, at which all of the business from the zone meetings will receive final consideration.

Welcome back to Bill Rollins as Pacific ZD and a warm welcome to Dr. Richard Bell, his deputy. We also welcome new deputies in Northern Ontario and St. Lawrence, with Ron Roy and Paul Burrage stepping up to the plate. Frank Klenk and Bryan Hewitt switched places in South West. We are glad to have you all aboard, and are happy to see so many of the familiar faces returning. We look forward to having a good year.

I have, for a long time, advocated putting MAAC wing decals on car wind-

shields and rear windows. It is good publicity for our association, and I have often handed out t-shirts and other prizes when I have seen the decals used on vehicles. The same prizes have been given for models sporting our decals and MAAC numbers. It came out in conversation that many of you have found that the MAAC wings on your cars make the vehicle much easier to spot in a crowded parking lot – another benefit. This year, the Board of Directors of MAAC has voted to print a new, special edition, of the MAAC wings for our sixtieth anniversary. One decal will be included in every membership issued this year. Be sure to put it prominently on your car or a model.

The MAAC website is in the midst of a total overhaul. Peter Schaffer, the Website Chairman, has been working close-

ly with Jason Aubé, the Webmaster, to make the site easier to navigate, more informative and with a more exciting appearance. We are a few months away from having it ready, but the initial work is outstanding and we are sure the members will be happy with the result. It behooves us at this time to remind readers that each of you should go to the website fairly regularly just to check on whether anything new or critical has been posted. It is rare for more than a couple of weeks to pass without important information being posted.

Safety rules are also under close scrutiny. Larry Fitzpatrick, the Safety Chairman, is working with his committee on an overhaul that involves specific rules for specific disciplines, to augment a set of general rules for all model avi-

continued on page 8

MOT DU PRÉSIDENT

Richard Barlow

5744L

MAAC President
613-348-1696

Pres@MAAC.ca

Les assemblées annuelles de zone sont terminées et nous nous tournons maintenant vers l'Assemblée générale annuelle du MAAC en Nouvelle-Écosse, au cours de laquelle les affaires découlant des assemblées de zone seront considérées.

Bon retour à Bill Rollins en sa qualité de directeur de la zone Pacifique et bienvenue à son adjoint, le Dr Richard Bell. Nous souhaitons aussi la bienvenue à de nouveaux adjoints dans le Nord de l'Ontario et dans la zone Saint-Laurent; Ron Roy et Paul Burrage ont décidé de s'impliquer davantage. Frank Klenk et Bryan Hewitt ont échangé leur rôle dans la zone Sud-ouest. Nous sommes très heureux de vous compter parmi nous et nous aimons bien le fait que des visages bien connus soient de retour. Nous croyons que nous connaissons une bonne année.

Depuis longtemps, je fais la promotion des décalques du MAAC sur le pare-brise de nos véhicules et sur la lunette arrière. C'est de la bonne publicité pour notre association et j'ai souvent distribué des t-shirts et d'autres prix lorsque j'apercevais nos décalques sur les voitures. J'ai aussi remis de tels prix aux modélistes qui avaient pris la peine d'affixer le décalque et leur nu-

méro de MAAC sur les ailes de leur maquette. Au fil d'une conversation, j'ai appris que plusieurs d'entre vous estiment qu'un décalque sur votre véhicule le rend plus facile à repérer dans un terrain de stationnement bondé – c'est un autre atout. Cette année, le conseil d'administration du MAAC a donné son aval à l'impression d'un nouveau décalque personnalisé du MAAC afin de commémorer son 60e anniversaire. Nous distribuerons un tel décalque par renouvellement, cette année. Assurez-vous de le poser de façon bien visible sur votre voiture ou votre maquette.

Le site Web du MAAC est en passe d'être entièrement reconçu. Notre président de comité, Peter Schaffer, travaille de concert avec notre webmestre Jason Aubé et leur travail conjoint fera en sorte qu'il sera plus facile d'y naviguer, de trouver des renseignements et qui plus est, il aura une toute nouvelle allure. Nous en sommes encore à quelques mois de dévoiler de quoi il aura l'air mais le travail initial qui a été abattu est très prometteur et nous sommes convaincus que les modélistes en raffoleront. Il va sans dire que nous en profitons pour vous encourager à visiter le site Web fréquemment car il se passe rarement plus de

deux semaines avant que nous y ajoutions des renseignements très importants.

Les règlements de sécurité sont aussi examinés à la loupe. Le président du Comité de la sécurité, Larry Fitzpatrick, travaille actuellement avec ses membres à mettre à jour les règlements précis propres à des disciplines précises, de sorte à augmenter le nombre de règlements sur lesquels peut compter l'univers de l'aéromodélisme. C'est un bien gros travail. Sentez-vous bien à l'aise de nous faire part de commentaires constructifs.

Au moment où se termine la saison de vol, je peux vous rapporter que le nombre d'accidents est plus bas cette année qu'en 2007. C'est bien. D'une perspective plus négative, un accident a donné lieu à une réclamation importante et deux cas de blessures corporelles nous ont été signalés. L'un impliquait un hélicoptère et l'autre était l'instance classique d'avoir placé la main dans l'arc de l'hélice. Ce dernier cas a nécessité une importante intervention chirurgicale et le processus de guérison sera long. Comme toujours, faites preuve de prudence. Au moment où j'écris cette chronique, nous sommes en train de négocier notre protection d'assurance en 2009. Nous posterons les

suite à la page 8



The Annual General Meeting L'Assemblée Générale Annuelle

Sunday March 9, 2009 / le dimanche, 29 mars, 2009

1:00 PM / 13h

Delta Sydney

300 Esplanade, Sydney, NS B1P 1A7 902-567-7006

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, March 26, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (Friday & Saturday, March 27 and 28, 9 am - 5 pm)

Les membres sont les bienvenus s'ils veulent observer le déroulement de la réunion du comité exécutif (jeudi le 26 mars, 9h à 17h) et la réunion du conseil d'administration (vendredi et samedi le 27 et 28 mars, 9h à 17h)

Message du président

suite de la page 7

détails en ligne aussitôt que notre police sera confirmée.

Depuis quelques années, nous avons resserré la communication entre l'Academy of Model Aeronautics (AMA) et nous. Nos experts en matière d'assurance ont été invités à la réunion de l'AMA portant sur ce sujet cet automne et les deux parties croient que l'échange a été bénéfique. Le travail que nous accomplissons avec Transport Canada ressemble en plusieurs points à ce que l'AMA fait avec la FAA. Les modélistes des deux pays franchissent régulièrement la frontière afin de participer à des rassemblements. Le vice-président Claude Melbourne et moi sommes invités à nous rendre à une réunion du conseil de l'AMA et nous espérons convaincre son président, Dave Mathewson, à se rendre à notre AGA en mars prochain. Il y a déjà un bon moment que nous avons invité un président de l'AMA en fonction à se rendre chez nous. Nous partageons les mêmes intérêts et les mêmes problèmes et la communication rapprochée ne peut que nous aider, tous.

Au moment où vous lirez ceci, si vous n'avez pas encore renouvelé votre adhésion pour 2009, faites-le dès maintenant. Si tout le monde se réabonnait avant le 1er janvier, le MAAC épargnerait des milliers de dollars, uniquement en envois de lettres de rappel – c'est de l'argent qui serait mieux utilisé aux fins de nos terrains de vol! Il ne vous prendra que quelques secondes pour renouveler en ligne; vous pouvez aussi remplir le formulaire à l'intérieur de Model Aviation Canada.

Vous recevrez ce numéro en mains à quelques jours de Noël. Je vous souhaite tous un bien beau temps des fêtes. Je remercie aussi humblement les nombreux membres du MAAC qui m'ont fait visiter leur terrain de vol, m'ont accompagné à leur réunion de club et m'ont offert l'hospitalité au cours de mes déplacements en 2008. Je me suis fait beaucoup de nouveaux amis et je crois que l'année 2008 a été bonne pour le MAAC. ✈

President's message

From page 7

ation. This is a big job. Feel free to offer constructive input to the committee.

As the flying season draws to a close, it can be reported that the number of accidents this year is much lower than in 2007. This is good. On the negative side, one accident has resulted in a big claim and we have had two personal injuries reported. One involved a helicopter and the other was the classic "hand in prop". The latter one took extensive surgery and the healing process will be a long one. As always, be careful. As I write this, we are right in the middle of negotiating our coverage for 2009. Details will be on the website as soon as the policy is confirmed.

Closer communication with AMA has been a feature of the last couple of years. We had our insurance experts invited to the AMA insurance meeting this autumn and both sides feel that the interchange has been beneficial. Our work with Transport Canada is, in many ways, parallel to developments between AMA and the FAA. Modelers in both countries regularly cross the border for events.

Vice-President Claude Melbourne and I are invited to attend an AMA council meeting, and it is to be hoped that we can bring their President, Dave Mathewson, to our AGM in March. It has been quite a while since we invited a sitting AMA president to attend. We share the same interests and problems and close communication can only be a benefit to all.

As you read this, if you have not yet renewed for 2009, do it right now. If everyone renewed before January 1st, it would save MAAC thousands of dollars in reminder letters – money better spent on flying fields! Renewing on-line takes but a few seconds; alternately, use the application form in the magazine.

This issue will be in your hands a few days before Christmas. I wish all of you a happy and blessed holiday. To the many MAAC members who, during my travels this past year, brought me into their flying fields, club meetings and homes, my humble thanks. I have made a great many new friends, and it has been a very progressive year for MAAC. ✈



MODEL FLYERS APPLICATION 2009

DEMANDE DE PERMIS DE MODÉLISTE 2009



MODEL AERONAUTICS ASSOCIATION OF CANADA / MODÉLISTES AÉRONAUTIQUES ASSOCIÉS DU CANADA
 5100 SOUTH SERVICE RD., UNIT #9, BURLINGTON ON L7L 6A5
 www.maac.ca maachq@on.aibn.com Tel: (905) 632-9808 Fax: (905) 632-3304

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

Member Type / Type d'adhésion

Jan 1 - Dec 31/09 New & 10+ Year Former Member / nouveau membre / de plus de 10 ans Sep 15/09 - Dec 31/10 Jan 1/09 - Dec 31/11

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

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

\$10.00 (no magazine / sans la revue) \$5.00 \$10.00 N/A

\$21.00 (with magazine / avec la revue) \$10.50 \$21.00 N/A

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

\$75.00 (includes magazine / magazine inclus) \$37.50 \$75.00 \$203.00 (CDN residents only) (uniquement pour résident Canadien)

Birthdate / Date de naissance: _____ / _____ / _____ **Language/Langue (E/F)** _____ **Occupation / Emploi** _____

Birthdates are required for verification of member type and kept confidential / Date de naissance requise pour vérification, renseignements confidentiels Current year fees are non-refundable / Cotisation annuelle non remboursable Bi-monthly publication is supplied to members commencing at renewal / Les publications bimensuelles sont envoyées à tous les membres à partir du renouvellement

Name / Nom: _____

First / Prénom Initial / Initiale Last / Nom

Address / Adresse: _____

Street, Avenue, Blvd, rue, chemin, etc. Unit / app #

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

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

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

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

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

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

How did you become aware of MAAC? / Comment avez-vous connu MAAC?

Friend/Ami Family/Famille Club Radio/TV Web

Hobby Show: _____ Hobby Shop: _____

Interest Category / Catégories d'intérêts
 (please check all that apply / cochez les cases appropriées):

Sport (just for fun/juste pour le plaisir)

R/C Float Plane / Hydravion à flotteurs R/C Helicopter / Hélicoptère

R/C Precision Aerobatics / Acrobatie de précision

R/C Scale Aerobatics / Acrobatie à l'échelle R/C Pylon / Pylône

R/C Sailplane / Planeur R/C Scale Sailplane / Maquette de planeur

R/C Scale / Maquette R/C Giant Scale / L'échelle géante

R/C Open Combat / Combat libre R/C Scale Combat / Combat de copies volantes

Control Line / Vol circulaire Control Line Stunt / Vol circulaire acrobatique

R/C Electric Aircraft / Maquettes électriques Free Flight Outdoor / Vol libre extérieur

Free Flight Indoor / Vol libre intérieur Jet / Avion à réaction

Rocket / Fusée R/C Car / R/C Auto

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

R/C Boat / R/C Bateau R/C Indoor / Vol intérieur télécommandé

Donations / Dons:

Museum Fund / Musée \$ _____

Team Travel Fund / Fonds de voyage pour équipe \$ _____

Competition Fund / Fonds pour compétition \$ _____

Flying Field Protection Fund / Fond de la Protection des Champs \$ _____

Other (specify) / Autre (spécifiez) (_____) \$ _____

Total \$ _____

Method of Payment / Méthode de Paiement:
fax/email confirmation carries a \$5.00 service fee. / Pour une confirmation par fax ou courriel, il y aura un frais de service de \$ 5.00.

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

Fax / email/courriel: _____

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

Cheque Enclosed/Chèque Inclus

VISA Mastercard

Card #: _____
 Exp.: _____

Primary Interest / Intérêt principal: _____

Do you compete in any of the above categories?
 Participez-vous à des compétitions dans une catégories ci-haut mentionnées?

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

What event / Quel événement? _____

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

SIGNATURE: _____

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

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

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

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

SIGNATURE: _____ **DATE:** _____

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

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



General Order Form / Bon de Commande Générale

PRINT CLEARLY / IMPRIMER CLAIEMENT



Name/Nom: _____ MAAC # _____

Address/Adresse: _____
Street _____ Apt. # _____

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

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

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

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

Subtotal/Sous-total \$ _____

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

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

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

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

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

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

VISA MC Card # _____ Expiry _____ / _____

Signature: _____

MAIL FORM TO / POSTEZ AUX:

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

If paying by credit card, form may be faxed to / si paiement est par carte de credit, faxez au **FAX: 905-632-3304.**

Please allow 6 to 8 weeks for delivery. Prévoir 6 à 8 semaines pour réception.



Donations from Members Dons en provenance des membres

Thank you to the following members for their generous donations this year. Those who give a little more of themselves are appreciated by all.
If we have inadvertently forgotten to include your name, please accept our deepest apologies.

Merci beaucoup aux membres suivants pour avoir fait un don généreux cette année. Ceux qui se dévouent un peu plus sont appréciés de tous.
Si nous avons par inadvertance oublié d'inclure votre nom, nous nous en excusons sincèrement.

2008 TOTAL Donations: \$2,736

M - Museum / musée T - Team Travel / déplacements d'équipe C - Competition / compétition G - General and othe / généralités et autres

WILLIAM ALLEMANG	73301	M	DENNIS GRANT	73090	O	NICK J ROSENBOOM	10914	O
LESLIE ALLISON	25694	O	DOUG GUREL	17974	C	RONALD ROY	28139	T
RYAN BAILEY	71800	M	THOMAS HAMMOND	32765	M	KENNETH SAUMURE	21982	T
NABIL BAKDACH	47238	C	PETER D HART	79846	T	DOUG SCHLUTER		M
MALCOLM BARKER	9385	O	DAVID A HUSTON	73359	M	GRANT SCHULTZ	70816	M T
MALCOLM BARKER	9385	O	DOUGLAS KERR	60778	O	DON SCOTT	53531	O
BRYAN BECKER	69522	T	MICHAEL KING	79055	M	LEA SHEPPARD	38178	M
JOHNATHON F BEKS	38240	M	BRIAN W KNECHTEL	11358	T	NOBUTOMO SHOJI	79770	M T
RUSSELL BERRETH	76138	M O	ANDRE LADOUCEUR	12557	M	LEONARD SHORT	78785	O
MARC BESNER	50211	C O	ROBERT LAWRENCE	36011	M T C O	ALAN SIMPSON	26189	M C
ROCH BISSON	17118	O	ROBERT LEFEBVRE	18732	M	JOHN A SIMPSON	35201	O
FILIP BURCEVSKI	79222	M T C	RHENALD LORANGER	42433	M C	DARRELL SKIDMORE	10419	M
ANGELO CASTRONOVO	79916	C	IVAN MARCHENKO	59452	C	HAROLD SMITH	17104	M
MARWOOD COE	71316	O	ANGELITO MARTIN	79682	M	ROBERT ST-AMAND		O
JOE COLITTI	70501	C	RONALD MATTSON	9943	O	JAN STASTNY	60331	T
DAVID M COLPITTS	34453	M	WAYNE MCKEE	57521	O	VINCENT STEPHENS	67182	O
WM COLTART	68231	M T C	DENNIS McQUADE	71433	M	ROSAIRE ST-PIERRE	44550	M
ALISTAIR COMMINS	56197	M T O	JACQUES MERCIER	8020	M	RICK THORBURN	6142	O
LAWRENCE G COTTON	36994	M	CLIFF MORRIS	440	C	MILTON TOLEDO	78344	O
DAVID CROCKER	4301	M	LARRY NAGY	6459	M	ROBERT TREMBLAY	5637	M T C
WM DAVIDSON	54320	M	TRACY NARINE	53854	M	ROBERT VALLIERES	76864	M
WILLIAM DAVIES	56150	O	DAVID NICE	79085	M	J ALLIERES		O
JOHN DEKKER	5902	O	PETER OLSHEFSKY	864	O	WALTER WILSDON	45367	M
ALAN DENNIS	12976	O	JACK OSTER	613	M	IVAN J WISMAYER	56668	M
OSCAR DESLIPPE	78663	T C	LES PEER	35712	O	IVAN WISMAYER	56668	M
ROBERT DU BERGER	53501	M	LES PEER	35712	M	RALPH WOODS	69575	O
LLOYD DYKE	73409	M T C	WILLIAM PENNY	1487	M C O	SET Y WU	77343	M
RIAD ETER	69232	C	DAVID PIDDUCK	78796	M	OTTAWA R/C CLUB	94	C
JIM E EWING	25357	M T C	DAVID PRIMETT	35499	C	EDH-R	367	O
MARCEL FLEURY	11860	C	GERRY PRONOVOST		C	HRCMC		O
CLAUDE FORTIN	31384	M	MORGAN H RICE	75188	O	GANANOQUE R/C FLYERS	578	O
PETER FRATESI	77293	C	THOMAS ROBERTS	73359	M	SWAGELOK		O
RAYMOND GAREAU	369L	T	JAMES ROBINS	25156	M			
MIRCEA GHINEA	77686	C	JAMES ROMANCHUK	64727	T			

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

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

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

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

Avis à tous les membres de la zone A, l'Assemblée annuelle de la zone s'est déroulée le 19 octobre au terrain des Central Alberta Radio Fun Flyers. Quelque 27 membres étaient sur place avec des votes par procuration représentant plus de 200 personnes. Votre équipe pour 2009 consistera de Ken Latham, Dean Gross, Sean Scott, Bill Currier et Roger Ganley à titre d'assistants, Don McGowan à titre d'adjoint et nul autre que Walter Chikmoroff (moi) à titre de directeur de zone. Je remercie tous les membres qui ont pris le temps de venir assister à la réunion. Merci aussi au CARFF d'avoir été l'hôte et d'avoir permis au groupe d'utiliser ses installations.

Merci aussi à tous les membres qui ont contribué à cette chronique. Ils n'existeraient pas sans votre apport. Il s'agit de votre forum, pas seulement celui du directeur de zone ou de l'assistant.

Kevin et Allan Umbach sont deux frères qui ont provoqué un véritable brouhaha dans l'univers de la course. Ils ont aussi apporté des changements au site Web de la Canadian Prairie Pylon Racing Association en y incorporant des mises à jour et des photos vraiment chouettes.

Le rapport suivant provient de Don McGowan :

"J'ai réussi à visiter plusieurs activités dans la région d'Edmonton cette année et j'estime que notre passe-temps se porte très bien. Il y a toujours de nouveaux produits à voir puisque la technologie et les intérêts personnels de nos membres changent. Il est rafraîchissant de constater que les modélistes expérimentés prennent encore les nouveaux venus sous leur aile afin de leur montrer l'art du pilotage le plus doucement possible.

"Le premier événement auquel je me suis rendu était celui de Paddle River, qu'organisait le MOFFA, entre les 16 et 19 mai. Plusieurs pilotes s'y sont rendus mais ils ont dû composer avec toutes sortes de conditions météo, du sublime à l'atroce.

"Je me suis rendu au rassemblement d'hélicoptères de la Edmonton Radio Control Helicopter Association à son terrain de Clover Bar au cours de la fin de semaine des 15 et 16 juin. Nous avons profité d'une excellente météo et plu-

sieurs modélistes ont effectué le périple. Le président du Comité des hélicoptères en a fait un compte rendu dans sa chronique du numéro d'août de Model Aviation Canada.

"La fin de semaine du 21 juin, j'ai participé avec plaisir à l'épreuve de qualification Scale Masters au terrain de l'Edmonton Radio Control Society. Je m'y suis beaucoup plu et j'ai beaucoup appris des modélistes expérimentés qui étaient sur place.

"Le 12 juillet, je me suis rendu à un Fun-fly à Totfield. Cet événement annuel a lieu à l'aéroport local, si bien que les pilotes peuvent essayer de faire voler leur maquette depuis une piste pavée. C'est un bon test afin de savoir à quelle lenteur vous arrivez à faire tourner votre moteur puisque avec la moindre puissance, votre maquette peut avoir trop d'aisance à se déplacer au sol (taxi). Plusieurs maquettes à turbine ont ravi les participants. C'est un rassemblement qui ne cherche pas à créer de la pression et les installations sont bonnes. Gardez-le en tête pour l'année prochaine.

"La fin de semaine du 2 août, j'ai pris part au Championnat canadien de voltige, qui se déroulait au terrain de l'ERCHA. Bien que la participation ait été moindre cette fois, l'événement a été couronné de succès. Les directeurs de concours ont oublié de procéder aux arrangements avec le Grand instructeur en chef en Haut-là puisque les pilotes ont évolué sous des vents de 30 à 50 km/h. Le vent était sans équivoque un facteur qui a contribué à plusieurs scores de zéro. Chaque point décerné était bien mérité. J'étais le seul concurrent au sein de la catégorie Sportsman. Chaque club compte des personnes qui pourraient aisément exécuter les manœuvres requises, si bien que je vous encourage à tenter votre chance en vous inscrivant à une compétition. Cette compétition et la pratique connexe auront une très bonne influence sur vos vols au jour le jour.

"Les 9 et 10 août, le Drayton Valley RC Club a organisé son Fun-fly annuel. Je m'y rends depuis plusieurs années et je m'y suis bien amusé, une fois de plus. Les pilotes et leur famille qui nous accueillent font en sorte qu'on s'y sente les bienvenus. Le point fort du samedi soir, c'est un souper partage en grande quan-

tité et de qualité. Bien que ce ne soit pas un événement de grande ampleur, il y avait une bonne représentation de styles de vol, des foamies à des copies volantes de l'IMAA et de l'IMAC, de même qu'une turbine.

"Le 17 août, les Meridian Model Flyers de Stony Plain ont préparé un spectacle aérien qui, malheureusement, n'a offert que de grands vents aux pilotes présents. Cela a limité les vols mais pas le plaisir et tout le monde qui s'était déplacé a semblé apprécié le tout. Simon Thompson, qui a récemment participé à une compétition internationale de planeurs en Turquie, a diverti la foule avec sa machine. La plupart des gens présents n'avaient jamais vu cette catégorie de planeurs et ils ont été très surpris de constater de quoi sont capables de telles machines. Cela a fait en sorte que je veux ajouter un planeur à ma liste de projets de construction.

"Le samedi 23 août s'annonçait dégagé et ensoleillé pour le Fun-fly Warbirds over Edmonton, au terrain de l'ERCS. La participation était plus faible, sans doute en raison des vents modérés qui soufflaient sur le terrain. Une bonne variété de maquettes se trouvait sur place, tant sur le plan statique que dynamique (c'est-à-dire volantes). Cette variété comprenait de petites maquettes électriques, d'imposantes copies volantes et plusieurs designs multi-moteurs.

"Plusieurs des événements estivaux n'auraient été aussi agréables si ce n'avait été de la commandite dont ils ont bénéficié de la part de nos magasins de passe-temps. La saison de construction débute sous peu, alors n'oubliez pas ces propriétaires puisqu'ils sont une composante très importante de notre passe-temps. Prenez une recrue et présentez-le au personnel du magasin afin qu'ils entament une bonne relation."

Ce compte rendu est un peu long, mais la prochaine fois, j'inclurai davantage de photos. ✈

To all Zone A members, the AZM was held October 19, 2008 at the Central Alberta Radio Fun Flyers flying site. Twenty-seven members were in attendance with 200-plus proxies. Your 'A team' for 2009 are Ken Latham, Dean Cross, Sean Scott, Bill Currier and Roger Ganley as your Assistant Zone Directors, Don McGowan as the Deputy Zone Director and none other than Walter Chikmoroff (me) as your Zone Director. I would like to thank all members who took the time to come to the meeting. I also have to thank CARFF for hosting the meeting and allowing the group to fly at their site after the meeting.

At this time, I would like to thank all those who contributed to this report. These reports would not happen without input from the Zone membership at large. It is your forum, not just the Zone Director or the Assistant Director's.

Kevin and Allan Umbach are brothers who have taken the racing community by storm. They have also made changes to the CPPRA website with updated information and some really great photos.

The following report comes from Don McGowan:

"I've managed to visit a number of events in the Edmonton area this year and found that the hobby seems to be alive and well. There are always new model products to see as the technology and personal interests of our members change. It's refreshing to see that the experienced hobbyists are still taking new people under their wings to ease them into the hobby as painlessly as possible.

"The first event I visited was the Float Fly held at Paddle River and hosted by the MOFFA group. The event, which took place on May 16 to 19, was well attended. Pilots had a mix of weather conditions to deal with, from almost perfect to outright nasty.

"I made a visit to the Edmonton Ra-



Lana, Jack and Doug on the Quickie 500 starting line. /Lana, Jack et Doug sur la ligne de départ d'une course de Quickie 500.

dio Control Helicopter Association event held at the ERCS Clover Bar field on the weekend of June 15 to 16. They were blessed with good flying weather and a good turn-out. A detailed report on this event is included in the Heli Chairman's committee report in the August edition of Model Aviation Canada.

"On the weekend of June 21, I had the pleasure of attending and competing in the Scale Masters Qualifier event at the Edmonton Radio Control Society's field. The event was most enjoyable with a good group of experienced modelers to learn from.

"On July 12, I attended a Fun Fly at Tofield. This annual event is held at the local airport so it provides a good opportunity to try flying off a paved runway. Flying off pavement is a good test of how slowly you can get your engine to idle as even with just a little thrust, models can be difficult to taxi. There were several turbine-powered models to provide the 'wow' factor. This is a low pressure event, with good facilities. Keep it in mind for next year.

"On the weekend of August 2, I competed in the Western Canadian Pattern Championships held at the ERCS field. Although the turn-out was a little lower than usual, it was nevertheless a successful event. The event directors forgot to make the appropriate weather arrange-

ments so the pilots had to contend with 30- to 50-km/h winds. The wind was obviously a contributing factor in the number of zero scores awarded. Every point awarded was well earned. I was the only competitor in the Sportsman class. Every club has a number of people who can easily fly the required manoeuvres so I urge you to come out and give competition a try. Competition and practice definitely has a positive influence on your daily flying.

"On August 9 and 10, the Drayton Valley RC Club held its annual Fun Fly. I've been attending this event for several years now and found it to be most enjoyable. The host pilots and their families make all the guests feel very welcome. The high point on Saturday evening is a potluck meal, which features both quantity and quality. Although not a large event, there was a good representation of flying styles, from small foamies to IMAA and IMAC scale models and even a jet.

"On August 17 the Meridian Model Flyers at Stony Plain hosted an airshow that unfortunately found the pilots having to contend with a brisk crosswind. This limited the flying, but not the fun as all present seemed to enjoy themselves. Simon Thompson, who recently competed in an international glider competition in Turkey, entertained the crowd with sever-

continued on page 14

Bonjour tout le monde.

Lorsque vous recevrez ce numéro de la revue, ce sera presque le temps des fêtes et ce sera aussi le signal de se tourner vers l'atelier afin de construire ou de réparer le projet sur lequel vous vous êtes attardé.

Même si la météo n'était pas à son meilleur cette année, j'ai réussi à visiter plusieurs clubs au sein de la zone. J'avais cependant oublié d'en mentionner lors de mon rapport que j'ai livré à l'Assemblée annuelle de la zone. Je fais référence à ma visite à Halifax au terrain des Atlantic Society RC Modellers, en compagnie d'Al Eastman et de Bill Grundy. J'ai effectué un vol avant que le vent n'augmente. J'ai aussi rendu visite aux Avon RC Flyers à Windsor (Nouvelle-Écosse). Ses membres avaient un très beau terrain mais malheureusement, des voisins étaient trop près, si bien qu'ils ont décidé de leur propre chef de déménager à un endroit plus reculé et bien plat.

Les prochains mois seront consacrés à finaliser les préparatifs de l'Assemblée générale annuelle du MAAC à Sydney (Nouvelle-Écosse), du 26 au 29 mars à l'Hôtel Delta. Quiconque voudrait s'y rendre peut bien sûr le faire, surtout pour le 29 mars, date de l'Assemblée générale annuelle. Le 12 octobre, nous avons organisé l'Assemblée générale de la zone à Truro (Nouvelle-Écosse) et tout s'est bien déroulé. Il y a même eu un Fly-in avant la réunion au terrain de la Miniature Aircraft Society of Truro, de 8 heures à midi. Au moins 12 pilotes se sont présentés et la météo était bonne, si ce n'est que les vols matinaux n'ont pas eu lieu en raison d'un banc de brouillard. Tout le monde s'est amusé. Une fois de plus, je remercie le club MAST, notre hôte tant pour la rencontre que pour le Fly-in.

LES AILES DU MADAWASKA

Par Paul Belzile

"Et voila, l'été est fini, les membres du club Les Ailes du Madawaska ont encore cette année terminé la saison de vol avec un magnifique Fun-fly. Plus de 82 pilotes de l'Atlantiques, du Québec, de l'Ontario et du Maine étaient présents lors du Fun-Fly de l'Est du Canada qui a eu lieu les 22, 23 et 24 août derniers. Même Dame nature était de la partie avec du soleil et la fin de semaine s'est



Mark Ramsay with his TOC-Extreme Extra 260 40% with 3W 170cs prior to the Zone meeting in Truro (Nova Scotia). / Mark Ramsay et son Extra 260 à l'échelle 40 % (du Tournament of Champions - Extreme), mû par un 2W 170cs juste avant l'Assemblée annuelle de la zone, à Truro (Nouvelle-Écosse).

avérée la plus chaude de l'été. Les pilotes de jets ont fait vibrer le ciel avec des vols à peine imaginables; nous avons même eu la chance de voir des vols en formation. Sébastien Lajoie a bien su plaire à la foule avec ses démonstrations de vol 3D à l'aide de son Extra 260; Richard Biron a émerveillé les jeunes et moins jeunes avec son Decathlon 42 %, Steve Spénard a prouvé aux spectateurs qu'un hélicoptère peut voler dans toute les positions imaginables. Une foule d'environ 2 500 spectateurs est venue admirer l'aéromodélisme à son meilleur. Cette année, les 20 membres du club ont reçu de l'aide des Cadets de l'air d'Edmundston. Plus de 45 Cadets et parents sont venus pour s'occuper des guichets d'entrée et des stationnements. Un GROS MERCI à l'Escadron 313 pour leur aide. Les membres du club désirent remercier tous les pilotes qui ont participé à leur Fun-fly et vous invitent à leur prochaine édition en 2009 pour une autre fin de semaine de rêve. Vous pouvez visionner de magnifiques photos sur notre site <http://www.lesaillesdumadawaska.com/>.

"Bonne saison de construction et à l'année prochaine."

Je vous souhaite un Joyeux Noël et une Bonne Année. Au plaisir de vous voir en 2009. ✈

Alberta

From page 13

al flights with his glider. Most of those present had never seen that class of glider before and were quite surprised at the performance capability of these models. It made me want to add a glider to my list of future building projects.

"Saturday, August 23, dawned bright and sunny for the Warbirds over Edmonton Fun Fly at the ERCS field in Edmonton. There was only a modest turn-out, no doubt due to Mother Nature blessing the participants with a brisk and gusty crosswind. A good mix of models were present, both static and flying. The mix included small electrics, large scale projects and several multi-engine designs.

"Many of the summer's events wouldn't have been nearly as enjoyable if it wasn't for the sponsorship received from our area hobby stores. Building season will soon be upon us, so don't forget these folks as they are an important part of our hobby. Take a new recruit and introduce him to the store staff to start them off on a good relationship."

This one is pretty wordy. Next time, more photos. ✈

Greetings everyone.

When this magazine arrives, it's almost Christmas holiday time and a good sign that it is shop time to build or repair whatever project you have on the go.

Even if the weather was not the best this summer, I still managed to visit many clubs in the zone. Some clubs that I forgot to mention in my zone report at the AZM include my visit to Halifax at the Atlantic Society RC Modellers field with Al Eastman and Bill Grundy. I got one flight in before the higher winds started.

Another club that I visited was the Avon RC Flyers in Windsor, NS. They had a nice site, but unfortunately some neighbours are too close so they decided to move to an-



Sébastien Lajoie's Extra 260 at the Great Eastern Fun Fly in Edmundston (New Brunswick). Sébastien is from Sainte-Julie (Québec). / L'Extra 260 de Sébastien Lajoie lors du Fun-fly de l'Est du Canada à Edmundston (Nouveau-Brunswick). Sébastien habite Sainte-Julie (Québec).

other location which is far away from any housing area and is in open flat land.

The next few months will be to finalize the preparation for the AGM in Sydney, NS, March 26 through 29 at the Delta Hotel. Anyone who wants to attend is welcome to do so especially on the 29 for the Annual General Meeting. On Oct 12, we had our zone meeting in Truro, NS, which went very well. A Fly In was held prior to the meeting at the Miniature Aircraft Society of Truro club field from 8 a.m. till noon. We had a turn-out of at least a twelve flyers and the weather was good except for a bit of fog in the early part and a good time was had by all. Again, many thanks to the MAST club to host the zone meeting and the Fly In.

LES AILES DU MADAWASKA

by Paul Belzile

"Summer 2008 is behind us. At the closing of the season, the members of the aero modeling club Les Ailes du Madawaska organized the 2008 edition of their magnificent Fun Fly. On August 22 through 24, more than 82 pilots from the Atlantic provinces, Québec, Ontario, and Maine gathered for the event. Mother Nature was very cooperative by giving

us the hottest weekend of this summer. Scale and fast flight from the jets pilots really shook the skies; we even had an incredible formation flight.

Sébastien Lajoie really pleased the crowd with is 3-D flying, Richard Biron was impressing everybody with is 42% Decathlon; Steve Spénard showed us that helicopters can fly in any position.

"Approximately 2,500 spectators were present at this Fun Fly. This year, the club's 20 members had help from the Edmundston Air Cadets. More than 45 Cadets and family members were there to take care of the tickets booths and parking, so a big thanks goes to the 313 squadron for their help.

"The club members would like to thank the pilots who were present for this event and would like to take this opportunity to invite them into our 2009 edition. We also would like to inform you that great photos are on the internet at <http://www.lesaillesdumadawaska.com>.

"For the upcoming winter period, we wish everybody a good construction season and hope to see you next year."

Merry Christmas and Happy New Year to all. See You in 2009. ✪



The Annual General Meeting
L'Assemblée Générale Annuelle

Sunday March 9, 2009
le dimanche, 29 mars, 2009

1:00 PM / 13h

Delta Sydney

300 Esplanade, Sydney, NS
B1P 1A7 902-567-7006

Members are welcome to observe the Executive Committee Meeting (Thursday, March 26, 9 am - 5 pm) and Board Meetings (March 27 and 28, 9 am - 5 pm)

Les membres sont les bienvenus s'ils veulent observer le déroulement de la réunion du comité exécutif (jeudi le 26 mars, 9h à 17h) et la réunion du conseil d'administration (le 27 et 28 mars, 9h à 17h)

Eh bien, une autre Assemblée annuelle de zone vient de se terminer. Steve et moi voulons vous remercier de nous avoir élu assistant de zone et directeur de zone pour le prochain mandat. Nous nous attendons à ce que l'année soit bien chouette ici au sein de la zone C.

J'imagine que la plupart d'entre nous sommes maintenant bien installés dans notre atelier en train de préparer un prochain projet pour la saison 2009. Ou peut-être êtes-vous en train d'effectuer certaines réparations et ajustements sur des maquettes que vous avez pilotées au cours de la dernière saison. La dernière année a été fort occupée pour nous tous et je veux remercier les assistants directeurs de zone qui m'ont appuyé tout au long de la saison. Beau travail, les gars.

Le Championnat d'acrobatie de précision de la Colombie-Britannique s'est déroulé au terrain des Fraser Valley RC Flyers en septembre dernier et la météo était un véritable rêve pour tout directeur de concours puisque nous n'avons déploré aucun vent ou pluie. Le dimanche était encore mieux en ce que le soleil brillait et il n'y avait toujours pas de vent. Un repas et des rafraîchissements étaient servis au cours des deux journées et ceux qui étaient sur place ont été bien nourris ou comme on dit chez nous, "bien remplis".

Merci à Dave Blaby et à sa femme Sheila d'avoir assuré le travail de pointage. Hartley et Pat Hughson ainsi que Dave Reaville ont exécuté plusieurs tâches en coulisses. Un gros merci à ceux qui ont fait don de nombreux prix ou trophées : Fero Zatco s'est occupé des trophées tandis que les prix ont été donnés par X-treme Hobbies (Chilliwack), P.T.A. Hobbies, One Stop Hobbies (Abbotsford), Great Hobbies, Esprit Models et Dragonfly Innovations.

Ce mois-ci, j'ai pensé inclure quelques clichés de Dave Collis et de son Space-walker à l'échelle un demi. J'ai vu cette maquette de près et il fait du travail vraiment super. Dave habite Maple Ridge (Colombie-Britannique) et a inscrit son appareil au Monster Bird Fly In, où il a remporté le prix de la réalisation technique. C'est beau, Dave!

À ce moment-ci, la plupart des clubs auront reçu leur trousse de renouvelle-

ment d'adhésion au MAAC et je vous encourage à vous en occuper le plus tôt possible puisqu'il n'y a pas beaucoup de marge de manœuvre sur la protection d'assurance de votre terrain. Votre protection prend fin à minuit, la veille du Jour de l'an et si vous êtes comme notre club et que vous entendez organiser quelque chose qui ressemble au Polar Bear Fly du Jour de l'an, assurez-vous que votre documentation soit à jour. Dans la même veine, n'oubliez pas de renouveler votre adhésion au MAAC avant la fin de l'année.

Il faut garder autre chose en tête à l'approche de la prochaine saison de vol : les événements nécessitant une approbation devraient la recevoir la plus rapidement possible puisque en raison des délais d'impression de cette revue, vous devriez avoir fait parvenir votre formulaire de demande jusqu'à trois mois avant la tenue de votre événement; de cette façon, l'événement pourra être publié.

La saison de vol intérieur bat son plein et j'ai remarqué qu'il y a une forte augmentation des hélicoptères de vol intérieur. J'ai aussi entendu parler du vol d'hélicoptères passablement gros à l'intérieur. De grâce, faites attention en pilotant ces machines puisque nous ne voulons pas déplorer un accident. Si quelqu'un au sein de votre groupe veut piloter un appareil qui est plus imposant que les mini-hélicoptères, déconseillez-lui ou interdisez cette pratique. Il y a de grandes chances qu'un accident se produise. Un rotor possédant un diamètre de 52 pouces et qui tourne à 2 200 tours/minute vous frappera 72 fois en une seule seconde à l'aide des extrémités des pales qui, elles, tournent à 340 milles à l'heure. Dois-je en rajouter? Même un petit foamy muni d'une hélice de dix pouces peut blesser quelqu'un assez sérieusement s'il vole hors de contrôle.

Maintenant que je vous ai fait part de mes conseils en matière de sécurité, je vous souhaite un Joyeux Noël et une Bonne Année de santé et de bonheur. Si vous en avez la chance, envoyez-moi un compte rendu de vos activités hivernales et, si possible, quelques photos que nous pourrions inclure dans la revue.

D'ici à la prochaine chronique, pilotez en toute sécurité, gardez les roues au sol lorsque vous atterrissez. ✈

BC

From page 17

licopters and have reports of disturbingly large helicopters being flown indoors. Please, please, please be extra careful with these machines, we do not want an accident. Perhaps if someone in your group wants to fly a more than mini-sized helicopter at your indoor venue, you should discourage, or even forbid it. The chance of having a serious incident is too great. A fifty-two inch dia. rotor spinning at 2200 RPM can hit you 72 times in one second with its rotating tip speed approximately 340 miles per hour. Need I say more? Even a small foamy airplane with a 10-inch prop is capable of doing serious bodily harm to a person if it gets out of control.

Now that I have expressed some safety thoughts, I would like to wish you all a Merry Christmas, and a healthy happy New Year. If you have a chance, send me a report on some of your winter activities, and if possible, include pictures so that we can include them in the magazine.

Until next time, fly safely, and keep the wheels on the bottom side when you land. ✈

Manitoba

From page 19

tening to the pilot conversations. The best comment I heard was 'You never have enough experience in this sport that you can't take advice or learn from others.' The conversations are not only entertaining, but a great opportunity to learn and/or refresh forgotten skills.

"RC pilots who have never tried float flying are missing a super element of the hobby. Nothing beats taxiing from a sand beach, past the flowering lily pads, around the reef marker, out into the bay and then launching into the clear blue sky spotted with puffy white clouds. The sounds of propeller and motors ceased when the lodge cook clanged the logging camp style dinner bell. The buffet supper was indeed a feast.

"So get off the couch, build or repair a float aircraft, and join the gang at the next Float Fly near you. It is always a scenic drive to the lake." ✈



Dave Collis of Maple Ridge, BC, and his half - scale spacewalker. A magnificent model. / Dave Collis, de Maple Ridge (Colombie-Britannique) et son magnifique Spacewalker à l'échelle 1/2.



Well another Annual Zone Meeting has come and gone, and Steve and I would like to thank you all for electing us as Deputy Zone Director and Zone Director for this next term. We are looking forward to another great year here in Zone C.

By now, I guess most of us will be hunkered down in the shop working diligently on a new project for next season, or maybe doing some repairs and adjustments on models we have been flying this past season. This year has been a busy one for all of us, and I would like to express my thanks to all the Assistant zone directors here in zone C for their enthusiastic support all season long. Great job guys.

The B.C. Precision Aerobatics Championship was held in September at the Fraser Valley RC Flyers field and the weather was a CD's dream with no wind and no rain. Sunday was even better with bright sunshine and still no wind. Lunch and refreshments were available on both days and those who attended were well fed, or as we say at my house,

"fed up."

Thanks to Dave Blaby and wife Sheila for running the scoring, Hartley and Pat Hughson, and Dave Reaville for lots of behind the scenes help. A big thank you also goes to those who donated prizes and or trophies: Fero Zatkano did the trophies, and prizes were donated by X-treme Hobbies in Chilliwack, P.T.A. Hobbies, One stop Hobbies in Abbotsford, Great Hobbies, Esprit Models, and Dragonfly Innovations.

This month, I thought I would include a picture or two of Dave Collis and his half-scale Spacewalker. I have seen this one up close and he's done a super job on it. Dave lives in Maple Ridge, BC, and entered this model at the last Monster Bird Fly In where it won the technical achievement award. Nice going Dave!

By now, most clubs will have received their renewal package from MAAC and I urge you to get this dealt with as soon as possible so there is no lapse in your

field insurance. Remember there is no grace period, your field insurance lapses at midnight on New Year's Eve, so if you are like our club, and are planning a New Year's Day Polar Bear Fly, make sure you have your paper work in early. On this same note, don't forget to renew your MAAC membership before the end of the year.

Another thing to bear in mind for next season is that events should have sanctions applied for as early as possible, because of print deadlines for the magazine, there could be up to three months between your application and the event actually appearing in print.

Indoor flying season is now in full swing, and I have noticed that there is a big increase in the number of indoor he-

continued on page 16

Je vous remercie une fois de plus pour l'appui que vous nous avez témoigné. Vous avez fait en sorte que tous les assistants, l'adjoint et le directeur de zone ont été réélus à leur poste. En jetant un coup d'œil aux données des membres, il est surprenant de constater que plusieurs membres n'ont pas donné leur adresse courriel. Celle-ci a-t-elle changé récemment? En avez-vous informé le siège du MAAC? De temps à autre, j'envverrai un courriel à titre de communications à l'intention des membres. J'ai habituellement recours à la liste de l'exécutif de chaque club. À partir de là, ce sera posté au site Web de votre club ou le message vous parviendra sous forme d'un courriel. Je reçois habituellement ce genre de renseignement par le biais des formulaires de renouvellement d'adhésion.

Et puis, ce projet hivernal, quel est-il? Un groupe de modélistes construit des copies volantes de Harvard qui posséderont une envergure dépassant les 100 pouces. Nous espérons observer un vol en formation de ces appareils lors du Model Fest de l'année prochaine. Avez-vous un projet semblable, vos copains de vol et vous?

Peter Schaffer, directeur adjoint de la zone, m'a fait parvenir ce qui suit :

LES DIAMOND ACES DE STEINBACH

par Peter Schaffer

"Un groupe de modélistes de Kenora et Ear Falls (Ontario) ont conduit malgré les orages jusqu'au Fun-fly qui avait lieu ici au Manitoba sous un soleil radieux, au terrain des Diamond Aces à Steinbach, le 6 septembre dernier. Les vols étaient fameux – les gens encore plus accueillants. Les Fun-flies revêtaient souvent le caractère d'une réunion. C'est une occasion de reprendre contact avec de vieux amis et d'en faire de nouveaux.

"La piste est aussi plate qu'une crêpe – c'est quelque chose qui est bien nouveau pour les pilotes du Nord-ouest de l'Ontario. Le terrain de vol est du plus haut calibre. Nous avons fait la connaissance de gens absolument super et qui ont tôt fait de nous plonger dans l'univers de l'aviation. Plusieurs petites maquettes électriques ont très bien volé malgré le vent qui soufflait sur la prairie. La discussion a souvent porté sur le vol intéri-

eur au cours de l'hiver qui s'annonce tandis que d'autres modélistes ont soupesé le pour et le contre des diverses maquettes dessinées à cet effet.

"Les mets culinaires qu'on nous proposait étaient des hot-dogs européens, des saucisses de la ferme et d'autres mets, le tout agrémentés de piments forts, de choucroute et d'autres condiments que l'on retrouve souvent. C'était non seulement succulent; ce n'était pas gras. Conséquemment, on pouvait goûter à chacun des plats, si votre estomac n'était pas trop plein.

"Au loin, nous pouvions apercevoir des deltaplanes, des parachutes motorisés aux couleurs rappelant les bonbons Life Savers, des nuages blancs bien fournis et un beau ciel bleu vif. Les orages sont passés tout près du terrain. Ce qui défie toutes les lois des probabilités, c'est qu'aucune maquette n'est entrée en collision avec la manche à air jaune vif. Peut-être devrions-nous passer du rouge au jaune? Ce terrain est un véritable paradis terrestre pour tout pilote de maquette télécommandée.

"À chaque fois que vous vous rendez à un Fun-fly, vous pouvez apercevoir de très bonnes idées. Le Diamond Aces RC Flying Club a créé des autocollants qu'ils remettent aux visiteurs en guise de souvenir d'être passé à son Fun-fly. Vous pouvez l'apposer sur votre boîte de vol ou sur votre remorque. Cela fait penser aux décalques qu'on aperçoit sur les véhicules récréatifs et sur lesquels

on peut lire : "J'ai roulé sur la route de Dawson."

Allez hop, levez-vous du canapé et passez faire un tour à un Fun-fly près de chez vous. Participez activement. On s'amuse beaucoup! »

Peter nous a fait parvenir un deuxième compte rendu :

LE FUN-FLY DE DRYDEN

par Peter Schaffer

"C'était un bien mauvais jour pour les adeptes des voiliers, cerfs-volants et planches à voile. D'un autre côté, c'était une journée fabuleuse pour les pilotes de maquettes télécommandées qui se sont rendus au Bonny Bay Lodge afin de rejoindre les Patricia Region Aeromodel-

suite à la page 44



**Serving Modellers
since 1972**

**CELLAR DWELLER
HOBBY SUPPLY LTD.**

1560 Main St. Winnipeg, Manitoba R2W 3W4

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

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



E-flite

BLADE CP RTF ELECTRIC MICRO HELICOPTER



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

1-866-248-0352
(204) 589-2037

www.CellarDwellerHobby.com

A big thanks for your support once again, returning all of the Assistant Zone Directors, Deputy Zone Director and the Zone Director to their elected positions.

Looking over the membership records, it is surprising to see how many members do NOT have an e-mail address listed. Has your e-mail address changed recently? Did you let the MAAC head office know? From time to time, I will send a communication e-mail intended to reach members. My method is to use my club's executive contact list. From the club executive, it will be posted on your club site or forwarded as an e-mail. I get this contact information from the club renewal forms.

What is your winter project? There is a group of guys who are building giant scale Harvards with 100+ inch wingspans. We hope to see a flight of Harvards at next year's Model Fest. What flight will you and your flying buddies put together?

Peter Schaffer, Deputy Zone Director provides us this report:

DIAMOND ACES IN STEINBACH

By Peter Schaffer

"The Kenora and Ear Falls (Ontario) gang drove through thunderstorms to attend a Fun Fly event in sunny Manitoba at the Diamond Aces' field in Steinbach on September 6. The flying was great – the people even better. Fun Flies have the elements of a reunion. It is an opportunity to reconnect with old friends and make new ones.

"The runway is as flat as a pancake – a novelty for the Northwestern Ontario folks. The site is first rate, bar none. Here was a group of wonderful folks we had never met before and soon, we were immersed in all things aviation. A number of very small, light electric aircraft flew extremely well in the prairie winds. There was lots of interesting discussion about indoor flying this upcoming winter along with the pros and cons of different aircraft designed for that purpose.

"The available food choices consisted of European hotdogs, farmer's sausage and smokies, along with hot peppers, Sauerkraut and the usual other toppings. It was all very good and non-fattening. Therefore, one could eat at least one of each if you had the room.



A classic twist to the BBQ cart at the Diamond Aces Club in Steinbach. / Variation classique de la charrette à barbecue au Diamon Aces Club de Steinbach.

"In the distance, we could see powered hang gliders, parachutes with Life Saver colors, puffy white clouds on a vivid blue sky. The thunderstorms skirted the airfield. What is even more amazing was the fact that no one collided with the bright yellow windsock. Maybe we should change the color of our club's sock from red to yellow. The airfield is a remote control pilot's Shangri-La.

"Every time you go to a Fun Fly, you see some great new ideas. The Diamond Aces RC Flying Club has created giveaway adhesive stickers as mementos for attending their Fun Fly. The crest can be put on your field box or trailer. Much like the idea of the travel stickers that are placed on trailers which say – 'I traveled the Dawson Road'.

So get off the couch and visit a Fun Fly near you. Be an active participant. It's great fun!"

Peter also provides us this report:

DRYDEN FUN FLY

By Peter Schaffer

"It was a really bad day for the people with sailboats, kites and windsurfers. On the other hand, it was a fabulous day for the RC pilots who went to the Bonny Bay Lodge to join the Patricia Region Aeromodellers for a weekend float aircraft Fun Fly. Pilots came from Thunder Bay,

Fort Frances, Kenora, Sioux Lookout and Ear Falls.

"The American tourists staying at the lodge watched the constant flying of the full spectrum of aircraft types. This was the first time that any of them had seen RC aircraft in action. They thoroughly enjoyed the event.

"Pilots could sit on forest green Adirondack lawn chairs located at the end of the rust red dock when flying. They could retreat from the sun's effects to sit in the shade of whispering red pine trees. As per usual, there was endless hangar flying and some wheeling and dealing taking place in the rest area.

"The most interesting deal was the potential trade of an onboard gas engine RC starter for a lawn chair that had a built-in sun shade and drink holder. There was some discussion on the possible value and the technical challenges of making the starter work on an electric motor.

"The early aviation pioneers would be proud of and amazed at the ingenuity of the pilot/builders at the Fun Fly. Aircraft engines were field striped, holes in floats patched and damaged, covering repaired with packing tape.

"There was much to be learned by lis-

continued on page 16



This jet is a fine example of a Fanjet from the Cambridge Model Aero Club. It is electric and flies great! / Voici un très bel exemple du Fanjet au Cambridge Model Aero Club. Cette maquette est électrique et vole très bien!

Eh bien les gars, l'été est terminé et au moment où vous recevrez ce numéro de Model Aviation Canada, vous serez probablement en train de passer du temps à construire une prochaine maquette et nous serons presque rendus à Noël. Cela me rappelle de vous dire que vous devriez faire parvenir votre liste au père Noël assez tôt.

Cet été a été fantastique! Même au moment où j'écris cette dernière chronique avant Noël (à la fin octobre), il fait 68 degrés Fahrenheit à l'extérieur et c'est ensoleillé. Le hic, c'est qu'il pleut souvent.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont appuyées en 2008 lors de l'Assemblée annuelle de la zone. Oui, vous êtes pris avec moi pendant deux autres années! Que vous êtes chanceux! Notre président national Richard Barlow était de la partie lors de cette réunion. Je le remercie de son vif intérêt pour chacune des zones. Merci aussi à Bill Woodward de m'avoir épaulé lors de l'assemblée de 2007, puisque ma mère venait tout juste de décéder. Il m'a aussi donné un coup de main lors de l'assemblée de 2008. Merci, Bill! Comme vous le savez déjà, il faut la collaboration de tous les membres au sein de la

zone pour faire en sorte qu'elle fonctionne. Merci à tout le monde...

L'assurance et les mesures de prévention ont provoqué beaucoup d'intérêt au sein de nos membres. La meilleure façon de faire en sorte que notre protection d'assurance soit aussi économique que possible, c'est de faire approuver vos événements. Qu'il s'agisse d'un événement spécial à votre terrain ou d'une exposition dans un mail commercial, cette démarche de parrainage montre que nous sommes des membres responsables d'une organisation telle que le MAAC. De plus, cela génère d'autres idées sur les plans de la sécurité et des aptitudes organisationnelles. C'est facile et gratuit de faire approuver un événement; rendez-vous sur le site Web du MAAC ou envoyez-moi directement votre formulaire. Je remercie les gens qui ont pris la peine de m'en envoyer, déjà...

Veillez demeurer en contact relativement à vos remarques au sujet de la zone. J'accueille avec plaisir tout sujet de discussion à des fins de publication dans le cadre de cette chronique. Pour le prochain numéro en février 2009, j'aimerais que l'un de nos membres me fournisse un compte rendu d'activité. Il vous faudra me soumettre votre texte d'ici le 1er jan-

vier 2009 et vous avez droit à 800 mots, ainsi qu'à deux photos (un minimum de 900 X 600 pixels). Séparez les légendes (texte explicatif) de vos photos! Ce serait chouette d'inclure des événements de Noël!

Je vous souhaite un Joyeux Noël et une Bonne Année! ✈

Nord
ces bénévoles.

suite de la page 22

Aucune résolution n'a été mise de l'avant cette année et aucun modéliste n'a été proposé pour quelque prix ou désignation que ce soit. Votre directeur de zone pour 2008-2009 est Kevin McGrath (moi) et mon adjoint sera Ron Roy de Timmins; si je ne pouvais m'acquitter de mes tâches d'ici la fin de mon mandat, c'est lui qui deviendrait directeur de zone.

Quant aux assistants au sein de la zone, il s'agit de Harry Konowalchuk, Terry Smerdon, Dennis Mackay, Con Verhulst, Gaston Boissonneault, Mar Orr et Craig Knight.

Bonne saison de construction et bientôt, vous pourrez faire voler votre nouvelle création. ✈



Those who were wondering, my 1/3 Balsa USA Stearman (116"ws) is just about done! And yes, it will be ready for 2009 season with the RCS 250 radial...15hp! / Pour mes amis modélistes qui se posaient la question, mon Stearman à l'échelle 1/3 (un kit de Balsa USA d'une envergure de 116 pouces) est presque terminée! Oui, elle sera prête à voler lors de la saison 2009, munie du moteur radial RCS 250... une puissance de 15 chevaux!

Well guys, the summer is over and by the time you get this issue of Model Aviation Canada, building time will be well on its way and Christmas will be just around the corner. That reminds me: make sure you put in your Christmas list for Santa early.

This summer has been great! Even as I write this last report just before Christmas at the end of October, the temperature is 68F and sunny. However, the only downside has been the unrelenting rain.

I thank all my supporters for 2008 at the annual zone meeting. Yes, you now have me for another two years! Aren't you lucky! Our President, Richard Barlow, was present at the meeting. I would like to take this opportunity to say thanks in showing his keen interest in all his zones. I would also like to thank Bill Woodward for being there for me during the 2007 zone meeting, considering my mother had just passed away and again for the AZM 2008. Thanks Bill! As you know, it takes the cooperation of all zone members to make this all work. Thank you all...

There has been a lot on interest in the insurance and safety aspects in general for our fields and members. The best way to keep our insurance as economical as possible is to sanction your events. Whether it is a special event at your field or a mall show, it just shows responsibility as members of the MAAC organization. Furthermore, it spawns more ideas for safety and proper organizational skills that our members do have. It is free and easy to sanction an event on the MAAC website or mailed directly to me. For the ones that have, I thank you...

Please stay in touch with your remarks for the Middle zone. Anything volunteered for discussion is always welcomed for my report. Next time, I would like to see one of my Middle zone members step forward with a report for the February issue. It is due January 1, 2009 and you are allowed 800 words and two pictures (900 x 600 pixels min.) with captions separate from pictures! Christmas events would be great!

Please have a Merry Christmas and a Happy New Year! ✈

Model Aviation
CANADA

**SPREAD
THE WORD**

**ADVERTISE IN
MODEL AVIATION
CANADA AND REACH
OUT TO YOUR
CUSTOMERS AT
AFFORDABLE RATES.**

**A SINGLE 1/4 PAGE
AD FOR AS LOW AS
\$185 PER ISSUE!**

NORTHERN ONTARIO (F)

Kevin McGrath 6401L

Zone Director
705-759-1670
zd-f@maac.ca

Let me start by wishing everyone the best of the holiday season and health, wealth and safe flying in 2009.

Also thanks to our very active zone members for a 2008 full of successes and accomplishments... many events at the club level, the MAAC Annual General Meeting in the Soo (Sault), the Scale Aerobatic Nationals in Sudbury, another successful Zone Fly, the new field in the Soo (Sault), appointment of Andrew Coholic as our first Hall of Fame member, the Leader membership earned by Ron Roy, Steve Daly winning the zone trophy and an interesting Annual Zone Meeting and an accident-free season were just some of the highlights.

I would like to take this opportunity to thank Harry Konowalchuk for his efforts in improving zone communications using his excellent E-mail list and keeping it

up to date.

Some highlights of the zone meeting were:

Attendance in person or by proxy of 66 members.

EVENT DATES FOR 2009.

Soo Modellers	May 23/24
Timmins	June 06
SMAC	June 13/14
GSM	June 27/28
Cambrian (Zone Fly)	July 11/12
TARMAC	July 18/19
NIPMAC	August 15/16
NIPMAC Warbird	Sept 19

The NOIC date of the August long weekend is being held open for 2009 in favor of Ottawa who are holding the Scale Aerobatics Nationals that weekend.

Fifteen members stepped up to serve on committees, which is where the real MAAC work gets done so much thanks to these volunteers.

There were no Resolutions this year or candidates for any of the award or designations.

Your Zone Director for 2008/9 is Kevin McGrath (me), and the deputy-elect is Ron Roy of Timmins, who would take over as Zone Director if I was not able to finish the term for any reason.

Assistant zone directors are Harry Konowalchuk, Terry Smerdon, Dennis Mackay, Con Verhulst, Gaston Boissonneault, Marc Orr and Craig Knight.

Happy building and flying! ✈

NORD (F)

Kevin McGrath 6401L

Zone Director
705-759-1670
zd-f@maac.ca

Laissez-moi débiter en vous transmettant mes meilleurs vœux de la saison des fêtes, beaucoup de santé, de l'abondance et des vols en toute sécurité en 2009.

Merci aussi à nos membres très actifs au sein de la zone. L'année 2008 a été remplie de succès et d'accomplissements avec plusieurs événements organisés au sein des clubs, l'Assemblée générale annuelle du MAAC à Sault-Sainte-Marie, les Épreuves canadiennes de copies volantes à Sudbury, un autre beau Fun-fly de zone, un nouveau terrain à Sault-Sainte-Marie, l'accession d'Andrew Coholic au sein du Panthéon de la renommée du MAAC (le premier venant du Nord de l'Ontario), le titre de Leader décerné à Ron Roy, Steve Daly qui a remporté le trophée de la zone, une Assemblée annuelle de zone intéressante et une saison où on n'a déploré aucun accident. Voilà tout juste quelques hauts faits.

Je remercie aussi Harry Konowalchuk pour le travail qu'il a accompli en voulant améliorer les communications au sein de la zone grâce à son excellente liste d'adresses courriel, qu'il garde d'ailleurs à jour.

Vous trouverez dans le texte original en anglais la liste chronologique des moments forts de toute l'activité au sein de la zone cette année.

Pour l'instant, nous laissons ouverte, la date du concours NOIC au cours de la grande fin de semaine du mois d'août en 2009, compte tenu qu'Ottawa prépare les Épreuves canadiennes de copies volantes, cette fin de semaine-là.

Quelque 15 membres de la zone ont donné leur nom afin de donner un coup de main au sein des comités. C'est précisément à ce niveau que le MAAC accomplit beaucoup de travail. Merci à

suite à la page 20

Eliminator RC
HOBBY SUPPLY

WE SHIP ANYWHERE

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

HUGE IN-STOCK INVENTORY

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

Once again, our Annual Zone Meeting has come and gone. The meeting this year was held at the Canada Science and Technology Museum thanks to the efforts of our very own Gerry Nadon. The day started with Dave Penchuk giving us a very informed presentation on gas carburetor operation and maintenance. Next on the marquee was Eric Johnson who gave a very enlightening talk on lighting up our planes for night flying.

Our AZM was a little smaller this year which may be due to the nice weather that we had that weekend. We had 85 signed-in members as well as some juniors and approximately 31 proxies. Last year, our Deputy Zone Director Dave Asquini came up with the suggestion of acknowledging the new wings graduates at the meeting. So last year, we gave out 40 plus framed certificates to all the new wings graduates. This year Dave and I handed out another 30 certificates as well as MAAC hats to all the wings graduates who were present.

This year's graduates are: Norman Bélaire, Andrew Lieflander, Paul Bradbeer, Branko Djuric, Gabriel Claval, Michael Reinisch, James Ronan, Mike Reinisch, Mark Simunic, John Romhild, Jacques Leroux, Marc Huot, Christian Bessette, Roger Bélanger, Lester Pratt, Mitchell Roud, Pete Blair, Barry Hanna, Hal MacDonald, Luke Straker, John Doran, Shaun Mcinnis, Jon O'Reilly, Jim Hall, Graham Thomson, Ross Thomson, Deven Stoyles, Fred Lottes, André Rancourt,



Wilf Hill hard at work as meeting scribe. / Wilf Hill est devenu le secrétaire d'assemblée.

Rob Mitchell, Ian James, René Lepage and James Clemen.

Richard Barlow and I also presented some special awards to a very deserving individual. Brian Wattie was presented with a Certificate of Appreciation for his 15 years of selfless work as the Giant Scale Chairman. Brian was also presented with a Certificate of Appreciation for his tremendous efforts in bringing the Rally of Giants to Canada, which is the

first time this event has been held outside of the USA.

Another individual that our Zone really needs to say "thank you" to is Fred Zufelt from Dynamic Hobbies. Fred is always there to support our zone events. Once again, Fred showed up at the zone meeting without being asked for a donation and generously presented us with a very nice electric Seawind model for a door prize. On behalf of the Ottawa Val-

continued on page 41



2008 New Wings graduates and acceptors. / Les récipiendaires des "ailes" de pilotage et les gens qui ont accepté le certificat pour les absents.



Richard Barlow and Claude Melbourne presenting Brian Wattie with Certificate of Appreciation. / Richard Barlow et Claude Melbourne présentent des certificats d'appréciation à Brian Wattie.

Une fois de plus, notre Assemblée annuelle de zone a eu lieu et appartient dorénavant à l'histoire. La réunion de cette année s'est déroulée au Musée de la science et de la technologie du Canada grâce aux efforts qu'a déployés notre propre Gérard (Gerry) Nadon. La journée a débuté avec un atelier au cours duquel Dave Penchuk nous a fourni des conseils relativement au fonctionnement et à l'entretien du carburateur sur les moteurs à essence. Prochain sur la marquise, Eric Johnson nous a parlé des façons d'illuminer des maquettes en prévision de vols nocturnes.

Notre réunion était un peu plus petite cette année, probablement en raison du beau temps que nous avons connu, cette fin de semaine-là. Quelque 85 membres se sont présentés en personne, certains en compagnie de membres cadets, d'autres apportant avec eux environ 31 votes par procuration. L'année dernière, notre directeur de zone adjoint Dave Asquini a suggéré que la rencontre serve de lieu où distribuer les certificats d'obtention des ailes aux nouveaux pilotes. Cette année, Dave et moi avons distribué 30 certificats ainsi que des casquettes à l'effigie du MAAC à tous les "diplômés" qui étaient sur place.

Voici la liste des nouveaux pilotes de cette année : Norman Bélair, Andrew Lieflander, Paul Bradbeer, Branko Djuric, Gabriel Claval, Michael Reinisch, James Ronan, Mike Reinisch, Mark Simunic, John Romhild, Jacques Leroux, Marc Huot, Christian Bessette, Roger Bélanger, Lester Pratt, Mitchell Roud, Pete Blair, Barry Hanna, Hal MacDonald, Luke Straker, John Doran, Shaun Mcinnis, Jon O'Reilly, Jim Hall, Graham Thomson, Ross Thomson, Deven Stoyles, Fred Lottes, André Rancourt, Rob Mitchell, Ian James, René Lepage et James Clemen.

Richard Barlow et moi avons présenté des prix spéciaux à un type qui les mérite vraiment. Brian Wattie a reçu un certificat d'appréciation pour les 15 années qu'il a consacrées jusqu'à maintenant à la présidence du Comité des petits-gros (Giant Scale). Brian a aussi reçu un certificat d'appréciation en reconnaissance de son travail qui a abouti à la venue du réputé Rally of Giants au Canada, la première fois que ce rassemblement se



From l. to r. : Fred Zufelt from Dynamic Hobbies presenting Hal MacDonald with the donated EP Seawind ARF. Claude Melbourne looks on. / De g. à dr. : Fred Zufelt (de Dynamic Hobbies) présente la maquette presque prête à voler Seawind à Hal MacDonald sous les yeux de Claude Melbourne.

déroulait hors des États-Unis.

La zone se doit aussi de lancer un retentissant "merci" à Fred Zufelt, de Dynamic Hobbies. Fred est toujours là pour appuyer nos événements au sein de la zone. Une fois de plus, Fred est arrivé à la rencontre et nous a présenté un kit de Seawind électrique sans que nous lui ayons demandé quoi que ce soit. Au nom de la zone de la Vallée de l'Outaouais, merci, monsieur Zufelt.

Tandis que je parle des propriétaires de magasins de passe-temps, nous sommes très chanceux ici de connaître de telles personnes de calibre si élevé. Je sais que nous nous tournons sans cesse vers eux afin qu'ils nous fassent un don à l'occasion de l'un ou l'autre de nos événements, Assurez-vous de remercier personnellement ces gens lorsque vous passerez à leur magasin.

Nous n'avons pas reçu de résolution au cours de la réunion. Toutefois, nous devons traiter de nombreuses recommandations, des documents qui seront publiés dans le prochain numéro de Model Aviation Canada. Quant à l'élection des dirigeants, on m'a élu afin que j'exerce un mandat de deux ans à titre de directeur de zone. Merci pour ce vote de confiance et j'ai bien hâte de contribuer une fois de plus à la zone. Dave Asquini a aussi été reconduit au poste d'adjoint, pour une

période d'un an. Dave constitue un véritable atout pour notre zone et il a eu de bien bonnes idées jusqu'à maintenant. J'ai bien hâte de travailler pendant encore un mandat avec lui.

Il y a deux autres membres de l'équipe : les assistants Karl Kingston et Rolly Siemonsen. Ils sont de véritables ambassadeurs de notre passe-temps. Tel est notre alignement pour 2009. Je recherche un autre assistant pour la région de Brighton et je vous informerai de la chose lorsque je l'aurai trouvé. Si vous avez la chance de rencontrer ou de travailler avec ces types, saluez-les. Non seulement adorent-ils ce passe-temps, ils consacrent volontiers plusieurs heures de leur propre temps libre à le partager avec les autres, sans oublier qu'ils aident à protéger nos acquis pour l'avenir.

Sous la chronique des Affaires nouvelles, j'ai demandé à ce qu'au moins un membre de chacun des plus de 30 clubs au sein de la zone devienne membre du comité du Fun-fly de la zone. Veuillez m'envoyer par courriel vos renseignements à zd-g@maac.ca avec une petite note me soulignant que vous voulez faire partie de cette équipe.

Enfin, je remercie infiniment Wilf Hill qui a accepté de prendre les notes au cours de la réunion. ✈

Hello everyone.

I'm going to start this report by thanking you for your support and electing me as your Zone Director once again. I will work very hard to try and earn your trust and fully expect you to contact me with your issues. Congratulations to our new Deputy Zone Director, Dr. Dick Bell. Dick is a lifetime modeler and will be an excellent Deputy Director. I want to thank Mo Alam for doing such a fine job as ZD this past year and to wish him the best of luck with his career move in the lower mainland. Thanks again to Ken Thomas for helping out these past few years as Deputy Zone Director; you got your wish and are once again in ZD retirement.

The Pacific Annual Zone Meeting Swap meet went over very well again. The turnout was very good with plenty of great deals to be had. The Pacific Annual Zone Meeting minutes can be read by going to www.maac.ca. Move your mouse pointer over ZONES (in the black box on the left side) and when the drop down appears, click on PACIFIC. The report is under ZONE NEWS.

I want to thank all of you who took the time to come out to visit with MAAC President Richard Barlow this past August. You all gave him a very warm reception and I know he went home with many new friends. I have had positive comments from all over the zone about the visit. Thanks Richard.

The Pacific Zone Scheduling Meeting and Swap Meet will be held Sunday February 8, 2009 from 11 a.m. to 2 p.m. at the Parksville Community and Conference Centre. The conference centre is located at 132 East Jensen Avenue in Parksville. Check out www.pdqflyer.com for detailed instructions and map. Remember to bring all the stuff you want to sell or trade.

I have received two zone reports from the Victoria Radio Controlled Model Society (VRCMS) :

2008 VICTORIA'S LARGEST LITTLE AIRSHOW

by Mike Scholefield

"Another year has come and virtually gone but not without our highlight of the year for the Victoria Radio Control



An absolutely beautiful electric-powered scale model of the Coulson Flying Tankers "HAWAII MARS" Martin Mars built and flown by Wayne Powell, seen at the 2008 Cowichan Lake Float Fly. / Une copie volante électrique absolument époustouflante du Martin Mars HAWAII MARS du service Coulson Flying Tankers. Elle a été construite par Wayne Powell. Le pilote et sa machine participaient au Float-fly de Cowichan Lake, cette année.

Model Society, the 8th Annual 'Victoria's Largest Little Airshow.' The members of this club stepped up to the hangar once again to volunteer their time to make sure this event went on with no glitches.

"The weather held for us this year with rain starting at around 4:30 p.m. on Sunday afternoon which fortunately did not affect us except to shut us down a tad earlier. We had a good turn-out over the two days with pilots coming from up island, the mainland and our good friends from the South, Dave Sullivan with his 170cc Quique Yak 54, Kent Noge with his turbine Jet Kingcat and none other than Quique Somenzini who flew Jack Price's Quique Python Pitts. Quique did a beautiful routine to music which was something to see. It is no wonder he is one of the best in the world. We even had Quique & Dave demonstrating the hover with two of the big Pythons. Pretty impressive to watch.

"Wayne Powell's Martin Mars was also very impressive not to mention that one of the actual pilots who flies this water bomber was in attendance and took a turn on the sticks. Wayne was right beside him and he did very well with it. He was thrilled to bits also.

"Our turn-out of spectators over the two days was in the vicinity of 5,000 to

6,000 coming and going. As the purpose of this event is raising funds for our local hospital and for the needy kids at Christmas, we are happy to report that we raised just over \$21,000.00 over the two days. That brings our grand total to just over \$90,000.00 raised for charity over the last eight years! For a small club of just over 50 members, this is a very significant amount.

"We had many compliments from various out-of-town participants and spectators alike and to be able to raise this type of funds is really satisfying but the really good feeling comes when it is time to present the cheque. Any member from any club who would like to put on a fund raiser for their community will get tremendous satisfaction and I would be happy to give you any information from what we have done over the last eight years and how we did it. Contact me at mmscho@shaw.ca"

COWICHAN LAKE FLOAT FLY AT LAKEVIEW PARK

By Don Beatch

"Friday, September 19 was cloudy with mild temperatures and calm winds for the most part. Wes McKechnie, as he has done for every year of the Cowichan

continued on page 27

Bonjour tout le monde,

Je vais débiter cette chronique en vous remerciant pour votre appui et pour m'avoir réélu à titre de directeur de zone. Je travaillerai très fort afin de gagner votre confiance et je m'attends tout à fait à ce que vous communiquiez avec moi afin de discuter une problématique. Félicitations au nouvel assistant directeur de zone, le Dr Dick Bell. Dick est un modéliste depuis toujours et sera excellent à ce poste. Je remercie Mo Alam pour son excellent boulot au cours de la dernière année à titre de directeur de la zone et je lui souhaite bonne chance relativement à son déménagement sur le continent en raison d'une nouvelle carrière. Merci une fois de plus à Ken Thomas pour l'aide qu'il a apportée au cours des dernières années à titre d'assistant directeur de zone. Ken, votre souhait a été exaucé et vous n'aurez pas à sortir de votre retraite, après avoir été vous-même directeur de la zone.

La vente-échange (swap meet) de l'Assemblée annuelle de la zone s'est très bien déroulée. La participation était très bonne et de bien bonnes aubaines ont été réalisées. Vous pourrez lire le procès verbal de l'assemblée en vous rendant au www.maac.ca. Déplacez votre souris vers les zones (la boîte noire, à gauche) et lorsque le menu défilant apparaît, cliquez sur PACIFIQUE. Vous trouverez le rapport sous ZONE NEWS.

Je remercie tous les membres qui ont pris le temps d'accueillir notre président Richard Barlow lors de son passage chez nous, en août dernier. Vous l'avez tous chaudement reçu et je sais qu'il est reparti après s'être fait plusieurs nouveaux amis. Plusieurs commentaires me sont parvenus de tous les coins de la zone relativement à sa visite et ils étaient tous positifs. Merci, Richard.

La réunion de planification des événements de la zone Pacifique et la vente-échange auront lieu le dimanche 8 février (entre 11 heures et 14 heures) au Parksville Community and Conference Centre. Celui-ci est au 132, East Jesnen Avenue à Parksville. Vous pourrez lire les détails au www.pdqflyer.com et consulter une carte. Rappelez-vous d'apporter tous ces articles que vous voulez vendre ou échanger.

J'ai reçu deux rapports de zone de la part de membres de la Victoria Radio



Pitts Pythons flown by Quique Somenzini and Dave Sullivan at the 2008 Victoria Largest Little Airshow. / Les Pitts Python avec Quique Somenzini et Dave Sullivan aux commandes, lors de l'édition 2008 du Victoria's Largest Little Airshow.

Controlled Model Society (VRCMS) :

LE VICTORIA'S LARGEST LITTLE AIRSHOW 2008

par Mike Scholefield

"Une autre année s'est écoulée mais notre point fort de l'année a eu lieu chez nous à la Victoria Radio Control Model Society : le huitième Victoria's Largest Little Airshow. Les membres de ce club ont relevé le défi une fois de plus et ont fait don de leur temps afin de faire en sorte que cet événement se déroule sans anicroche.

"La météo a tenu bon cette année et la pluie ne s'en est mêlée que vers 16 h 30 le dimanche après-midi, ce qui nous a à peine nuï, puisque nous avons tout bonnement cessé les activités légèrement plus tôt. Nous avons vu une très bonne participation au cours des deux jours et les pilotes nous sont arrivés d'ailleurs sur l'île, du continent et du Sud (aux États-Unis) puisque nos bons amis Dave Sullivan (muni d'un Quique Yak 54 de 170 cc) et Kent Noge (avec un Jet Kingcat à turbine) étaient une fois de plus de la partie. De plus, le seul et unique Quique Somenzini était là et il a piloté le Quique Python Pitts de Jack Price. Il est peu suprenant qu'il soit l'un des meilleurs au monde. Quique et Dave ont même fait faire du surplace à leur gros Python. C'était bien impressionnant.

"Le Martin Mars de Wayne Powell était tout aussi impressionnant., d'autant

plus que l'un des pilotes de l'appareil à l'échelle réelle participait au rassemblement. Il a pris les commandes avec Wayne à ses côtés et il s'est très bien débrouillé. Il était bien excité.

"Les spectateurs ont été au nombre d'entre 5 000 et 6 000 au cours des deux jours du spectacle. Puisque le but de cet événement est de recueillir des fonds pour notre hôpital local et pour les enfants dans le besoin à l'approche de Noël, il nous fait plaisir de vous confirmer que nous avons amassé un peu plus de 21 000 \$ au cours de ces deux jours. Cela fait en sorte que notre total pour ces deux causes s'élève à plus de 90 000 \$ en huit ans! Pour un petit club d'un peu plus de 50 membres, c'est une bien belle somme.

"Nous avons reçu quantité de compliments de la part de personnes de l'extérieur, spectateurs comme participants. C'est très valorisant d'être capable d'amasser tant d'argent, mais la meilleure sensation, c'est lorsque nous pouvons présenter le chèque en personne. Tout membre de quelque club que ce soit qui voudrait organiser une telle activité de prélèvement pour sa communauté en retirera énormément de satisfaction et il me ferait plaisir de vous relayer tout renseignement relativement à ce que nous avons fait au cours des huit dernières années et comment nous avons réussi ce tour de force. Veuillez communiquer avec moi au mmscho@shaw.ca."

suite à la page 27

Lake Float Fly's 22-year history, provided the retrieval boat. Wes was also first up for the event with his famous Protégé on floats.

"Saturday was cloudy bright and winds were unexpectedly light and the water was calm most of the day, and ideal setting for a Float Fly. Highlights abounded, including some awesome take-offs and landings of some great scale floatplanes, everything from Cubs on floats to Jack Lowe's ten-foot Twin Otter. The most notable highlight, that even outshone Darren Gautier's Fleet of floaties, was Wayne Powell's Martin Mars' first flight off water. His ten-foot electric bird from Ivan Pettigrew plans took off from the water beautifully with almost no wake due to its eight-pound weight. There was very little water draw, maybe only an inch of hull below the surface. Everyone's eye at the Float Fly was on this slow, very scale-like, majestic first flight off water. Landings were as awesome as the takeoffs, just skimming in, no bounce and very little wake. Wayne treated us to repeat performances all day long.

"At the other end of the highlight spectrum we have newbie float-flyer Jon Harwood's first flight of his OS .46-powered plane, or should I say thriller speedboat. After at least 40 attempts, and way too much assistance, he managed to barely almost get airborne only twice. A change of wing incidence, change of float placement, and a change to a larger motor was all it took to get that baby flying. A lesser man would have done the right thing, but Jon got that sucker flying.

"The Saturday food earns the third honorary mention. Free corn was organized, cooked and served up by Bob Stovel for lunch and for dinner. But Ken Kidd, always the competitor, not only provided the free chili dinner along with Bob's dinner corn, he also cooked up hamburgers and hot dogs for lunch and dinner charging only a twoonie for either. That's the spirit, Ken. Everybody loved the food. Thanks Bob and Ken. Saturday evening merriment took place at the campsites of Dave Reaville and Bill Rollins (our newly elected Zone Director). Eight campers were counted this year.

"Only the brave flew on Sunday as the wind was up a bit. Bill Bond and Bill Martin's fantastic trimming demo was eventually upstaged by Jack Lowe with a manoeuvre so perfectly planned and executed that I figured he must have had a staff of aero-engineers working out the math for that flight path. It ended up as a perfect touch and go, just a gentle kiss of Twin Otter floats, off a log instead of the water. There was no reported damage to the log or the plane.

"Sunday's second highlight that you had to see to believe was Dave Reaville's near perfect rolling circle with his Seamaster water bomber. Really.... I witnessed it.

"Special thanks must go to the 28 pilots and other patrons of this charity event for their generous financial support. Also thanks to the Town of Lake Cowichan for 22 years of solid support. This was the third year the Float Fly was a charity event and \$ 467 will be forwarded to the local Lake Cowichan Nicole Stock Penny Drive with the particular goal of aiding sick kids with transportation service in BC through the Variety Show Of Hearts campaign. Thanks again for all your support."

Thank you Mike and Don for taking the time to submit these reports. We all appreciate it.

Rules are meant for everyone. There are good rules and maybe bad rules, but they are the rules and as such, are for everyone. If you think a rule is wrong, then do something about it, and work to get it changed. Until then, follow it the same as everyone else does. It seems there are always a few who think the rules don't apply to them and openly and flagrantly break them, even mocking the members that ask politely for compliance. It is not the club member who asks someone to abide by the rules who is the problem in any club, it is the person who puts himself above everyone else. If everyone would just follow the established rules, there would be no complaints, and that would make every visit to the flying field fun and relaxing, just as it should be.

Bye for now. ✈

FLOAT-FLY DE COWICHAN LAKE

Par Don Beach

"Le vendredi 19 septembre était nuageux mais le temps était doux et les vents calmes. Wes McKechnie a fourni le bateau de récupération comme il l'a toujours fait en 22 ans d'existence du Float-fly de Cowichan Lake. Wes est toujours le premier à se présenter avec son célèbre Protégé sur flotteurs.

"Le samedi était tantôt nuageux, tantôt ensoleillé et les vents étaient anormalement calmes pendant la majeure partie de la journée. C'était idéal pour un Float-fly. Les moments forts étaient nombreux, dont des décollages et atterrissages spectaculaires d'hydravions copies volantes; on retrouvait de tout, des Cubs au Twin Otter d'une envergure de dix pieds de Jack Lowe. Le meilleur moment, ce qui surpassait même le Fleet de Darren Gautier sur flotteurs, c'était le premier vol depuis l'eau du Martin Mars de Wayne Powell. Cette maquette électrique d'une envergure de dix pieds, réalisée depuis des plans d'Ivan Pettigrew, a quitté la surface de l'eau presque sans vague en raison de son poids de huit livres. Cet avion accusait très peu de tirant d'eau, peut-être un pouce sous la surface. Tous les participants ont rivé leur regard sur ce géant à l'occasion de son premier vol très réaliste au-dessus de l'eau. Les amerrissages ont été tout aussi impressionnants que les décollages. Le Mars a tout juste éraflé la surface de l'eau avant d'amerrir, sans même rebondir ou faire de vagues. Wayne a répété ses vols tout au long de la journée.

"À l'autre extrémité du spectre des hydravions, on retrouvait l'appareil d'un nouveau venu à notre discipline, la maquette de Jon Harwood mûe par un OS .46... ou peut-être devrais-je dire bateau de course qui offrait des sensations fortes. Après au moins 40 essais au décollage et beaucoup trop d'aide, Jon a tout juste réussi à faire décoller son appareil à deux reprises. L'incidence des ailes, l'emplacement des flotteurs et le passage à un moteur plus puissant ont fait en sorte que cette maquette a finalement volé. Un homme de moindre réputation en aurait décidé autrement, mais Jon a réussi à faire voler sa création.

"La nourriture du samedi mérite qu'on la mentionne. Bob Stovel nous a servi du maïs gratuitement au dîner et au souper. Ken Kidd, toujours aussi compétitif, a non seulement servi du chili gratuitement au souper afin d'accompagner le maïs de Bob, mais il a aussi fait cuire des hamburgers

suite à la page 44

J'aimerais commencer mon rapport de ce mois-ci en remerciant tous les membres qui se sont déplacés pour assister à l'Assemblée annuelle de la zone Québec, à Saint-Romuald, le 12 octobre dernier. Je tiens aussi à vous annoncer ma réélection comme directeur de la zone Québec, pour un autre mandat qui sera de deux ans cette fois. J'aimerais aussi remercier QTM de Québec pour sa collaboration aux prix de présence qui ont été attribués lors de l'assemblée. Nous étions 25 membres présents et la réunion fut très intéressante. En 2009, je souhaiterais que tous les présidents de clubs de notre zone prennent part à l'Assemblée annuelle. Il s'agit de la seule rencontre où tous ensemble, nous pouvons parler de ce qui se passe dans la zone, au sein de l'association et dans le reste du pays. On s'en reparlera au cours de l'année 2009.

Dans mon dernier rapport de zone, il devait y avoir des photos du Fun-fly de la Beauce. Probablement à cause du texte trop volumineux, l'éditeur ne les a pas publiées. Vous les retrouverez dans celui-ci, j'ose espérer.

Lors de l'assemblée de la zone, j'ai appris que le club d'Alma (CAMA) avait dû cesser ses activités suite à une plainte de la part d'un citoyen résidant proche de leur terrain de vol, le tout avec la participation de la CPTAQ (Commission de protection du territoire agricole du Québec) et de la municipalité d'Alma. Voici un lien sur le texte du jugement de cette cause : <http://www.jugements.qc.ca/php/decision.php?liste=32779234&doc=5C05505E01431A03>

Comme vous le savez, MAAC, votre association, est un organisme canadien qui n'a aucun pouvoir en ce qui regarde les lois provinciales. Il y a un comité au sein de l'association qui est là pour aider les clubs à trouver de terrains de vol et qui peut aussi les aider à trouver des moyens de les conserver. (Getting and Keeping Flying Fields). À l'heure actuelle, le Québec est la seule province où il existe un organisme tel que la CPTAQ. Cette commission est là pour faire appliquer les lois qui ont été votées par le



Campfire, you said? Campfire the Phoenix way. / PHOTO captions : /. Avez-vous dit feu de camp? Celui-ci à la façon du Club Phoenix. Photo by Chantal Maheu

gouvernement, il y a plusieurs années. Cependant, il y a plusieurs exemples de jugements rendus par cette commission qui prouvent que la loi n'est pas égale pour tous. Ils changent le zonage de certaines terres agricoles pour des parcs d'éoliennes dans le bas du fleuve, on développe des zones commerciales sur d'autres terres avec potentiel agricole dans la région de Montréal, etc. La différence avec nos clubs, c'est l'apport financier de ces projets. Cette commission est une vraie menace pour notre hobby. Cependant, je crois qu'une menace encore plus grande existe. C'est celle des citoyens qui font des plaintes aux municipalités pour faire cesser les activités de nos clubs et la plupart du temps, il s'agit de plaintes contre le bruit. Il y a aussi des cas de plaintes provenant de personnes qui ont des comptes à régler avec des membres de certains clubs. Il faut cesser de jouer à l'autruche et trouver les vraies raisons à l'origine de ces plaintes.

Je crois que la meilleure manière de promouvoir notre passe-temps est de demeurer proactif, d'impliquer les municipalités dans nos activités, d'organiser des journées portes ouvertes à nos clubs et d'y inviter les gens qui demeurent à proximité pour leur montrer que

l'aéromodélisme est une merveilleuse activité de plein air, familiale, qui regroupe des gens serviables, passionnés et avides de partager leur passion avec les autres. Aussi, il faut assister aux réunions du MAAC, partager vos expériences et idées, s'aider mutuellement à trouver des solutions pour nous permettre de pratiquer notre hobby en toute quiétude, sans avoir une épée de Damoclès au-dessus de la tête qui nous menace sans cesse.

Sur une note positive, je vous annonce une nouvelle activité dans la zone Québec. Le Club Sol-Air de Victoriaville est fier de vous inviter à un événement très particulier : le premier Fun-fly intérieur de niveau provincial. L'événement se tiendra le dimanche 25 janvier 2009 à la Polyvalente Le Bois de Victoriaville de 14h00 à 18h15. Inscription obligatoire avant le 15 janvier 2009. Pour renseignements, communiquez avec Claude Dupuis au 819-362-9769.

En terminant, j'aimerais souhaiter à tous une très bonne période des Fêtes, mes meilleurs vœux de santé pour tous les membres et leurs proches et une merveilleuse année de vol en 2009.

Au plaisir de se revoir. ✈

I would like to start my report this month by thanking all the members who drove to attend the Québec zone Annual Meeting, in Saint-Romuald, on October 12th. I am also announcing I have been re-elected as your zone director for another mandate, this time for a duration of two years. I would also like to thank Québec City's QTM hobby store for its collaboration in offering door prizes during this meeting. We were 25 members present and the meeting was very interesting. In 2009, I wish all club presidents within our zone will attend. This is the only meeting where we can exchange information on what is happening within the zone, within the association and in the rest of the country. I'll touch on this throughout 2009.

In my previous zone report, photos from the Beauce Fun Fly were supposed to be inserted. I guess the text was too long as the editor did not include them. I like to think you'll find them here, this time around.

During the zone meeting, I learned the Alma Club (CAMA) had ceased operating following a complaint from a citizen living near the flying field, with the Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) playing a part in this, as well as the Municipality of Alma. Here is a link to the ruling :

<http://www.jugements.qc.ca/php/decision.php?liste=32779234&doc=5C05505E01431A03>.

As you know, your MAAC association is a Canadian organization which doesn't hold any power in provincial law matters. There is a committee within the association which helps clubs find and helps them find ways of keeping them (Getting and Keeping Flying Fields). At the present time, Québec is the only province which has a governing body such as the CPTAQ. This commission's role is to apply regulations enacted by the govern-



Alain Dulac and Ghyslain Rancourt's beautiful C-130 Hercules. / Le resplendissant C-130 Hercules d'Alain Dulac et Ghyslain Rancourt. Photo by Justine Pépín

ment, many years ago. However, there are several examples of rulings rendered by this commission which prove the law doesn't apply equally to all. Namely, agricultural land zonings have been changed when wind generation parks (the high-slung propellers driving electrical generators) where involved in the lower Saint-Laurent region; some commercial zones have been created on potential agricultural lands in the Montréal region. The difference with our clubs is the financial component these big projects generate. This commission is a true menace to our hobby. However, I think a greater menace looms overhead. It's the one where citizens complain to their municipality so as to force clubs to cease all flying activities; most times, it concerns noise complaints. There are also cases of complaints stemming from people who have had run-ins with members of certain clubs. Let's stop burying our heads in the sand and find the true reasons behind these complaints.

I think the best way to promote our hobby is by remaining pro-active, by including municipalities in our activities, by organizing Open House days within our clubs whereby we can invite neighbours in order to show them aeromod-

eling is a wonderful recreational, family-oriented, activity and that it attracts passionate people who are both willing to pass on their skills and who like to help out. Also, we must attend the MAAC meetings, share our experiences and ideas and help each other in order to find solutions which will enable us to partake in our hobby without being threatened and without forever having a sword hanging above our heads.

On a positive note, I am announcing a new event within the Québec zone. Victoriaville's Club Sol-Air is proud to invite you to a very special event : the first ever provincial Indoor Fun Fly. It will be held on Sunday, January 25th at the polyvalente Le Boisé in Victoriaville, from 2 p.m. to 6 :15 p.m. You must register before January 15th, 2009. For additional information, please contact Claude Dupuis at 819-362-9769.

In closing, I would like to wish Happy Holidays and my best wishes for continued health to all zone members and their loved ones, as well as a terrific 2009 flying season.

I look forward to seeing you again soon. ✪

Eh bien, ce doit être l'année la plus rapide que j'aie vécue depuis un bon moment. Il me semble que plus on vieillit, plus les années passent vite. Que quelqu'un applique les freins!

J'aimerais remercier tout le monde qui s'est présenté à l'Assemblée générale annuelle à Saskatoon. Bien que la participation ait été faible, nous comptons des représentants de la plupart des clubs. Merci particulièrement au Hub City Radio Control Club, qui nous a accueillis. Je remercie tout le monde de m'avoir réélu à titre de directeur de zone; j'espère savoir répondre à vos attentes.

Je voudrais aussi vous présenter mon nouvel adjoint. Il s'agit de Duncan Campbell, du HCRCC précité de Saskatoon. À ce que j'ai appris il possède déjà de l'expérience à ce genre de poste. Duncan a été directeur de la zone pendant un mandat, il y a plusieurs années. Bienvenue une fois de plus. Enfin, je remercie beaucoup Don Forness qui a été mon adjoint au cours de mon premier mandat et qui m'a souvent aidé et offert des conseils au cours de la dernière année.

Je rappelle aux clubs que l'exécutif de chacun devrait renouveler son adhésion le plus tôt possible auprès du MAAC. Tentez aussi de faire inscrire vos évé-

nements le plus tôt possible, surtout si vous voulez qu'ils apparaissent au calendrier de notre revue.

LE CONCOURS DE MAQUETTES D'AVION ARTHUR YORK CENTENNIAL

Il y a 100 ans, le Canada est devenu le premier pays de l'Empire britannique à voir une machine plus lourde que l'air s'élever du sol. Le Silver Dart a quitté la terre ferme avec John McCurdy aux commandes et a inscrit une toute nouvelle page d'histoire. Il y aura En 1959, la Royal Canadian Air Force (RCAF) a commandité un concours national de maquettes afin de souligner les 50 ans de cet événement historique. J'insère une photo qui montre les juges de notre province en train de sélectionner les dix meilleures maquettes de cette région. Des six juges, un seul se trouve encore parmi nous. Il s'agit d'un pionnier très enthousiaste en la personne d'Art York.

Histoire de célébrer le centenaire (de l'envolée du Silver Dart) et d'honorer un tel pionnier qu'est M. York, le Hub City Radio Control Club, de concert avec le directeur de la zone Saskatchewan, veut commanditer un nouveau concours en 2009. L'objectif, c'est de construire ou de détailler une maquette qui a joué un

rôle en aviation canadienne. Les sujets peuvent aller d'une reproduction d'une des premières machines comme le Silver Dart à des appareils modernes, qu'ils soient militaires ou civils, en autant que vous puissiez prouver qu'ils ont volé au Canada. Une bonne documentation historique (photos et autres artefacts) influenceront les juges mais le pointage est essentiellement subjectif, de sorte qu'il ne vous est pas nécessaire de fournir des diagrammes trois-vues.

Le juge en chef M. York et ses assistants choisiront les maquettes gagnantes au sein des quatre catégories lors du Funfly provincial au terrain du Hub City Radio Control Club, en mai prochain. Nous aimerions faire la promotion du concours à l'échelle nationale et internationale, aussi des inscriptions postales, sous forme de photos et de documentation historique, seront-elles acceptées au sein d'une sous-catégorie séparée.

LES CATÉGORIES

1. Libre :

À l'intention de tous les modélistes qui voudront réaliser une maquette de construction artisanale ou en kit (en n'importe quel matériau sauf les maquettes de plastique) et que le concurrent aura lui-même détaillée. Ces avions miniatures peuvent être télécommandés, de vol libre, de vol circulaire ou simplement pour l'exposition statique.

2. Jeunes :

Pour les jeunes modélistes des niveaux primaire et secondaire qui voudront réaliser des maquettes décrites précédemment mais qui comprennent cette fois les maquettes de plastique.

3. Maquettes de plastique :

Pour tous les amateurs de maquettes de plastique.

4. Presque prêtes à voler (ARF)

Pour les modélistes/pilotes qui disposent de peu de temps. Vous pouvez avoir recours à une maquette ARF disponible commercialement ou que quelqu'un d'autre a construite, en autant que vous l'ayez décorée ou reprise de façon à ce qu'elle arbore une livrée (cocardes, lignes, couleurs) qui fait en sorte qu'elle est conforme à l'esprit du concours.

Qu'attendez-vous? Reprenez la con-

suite à la page 44



The RCAF's national Model Aircraft Competition Saskatchewan judges Art York, Don Hunter, Art Rivington, Ralph Dodsworth, Bo Shirley and H Adams. Star Phoenix Photo. / Les juges de la Saskatchewan lors du concours national de maquettes d'avion de la RCAF, en 1959. De g. à dr., : Art York, Don Hunter, Art Rivington, Ralph Dodsworth, Bo Shirley et H. Adams.

Well, this has got to be the fastest year I have ever seen in a long time. It seems that the older one gets, the faster the years go. Someone please put the brakes on!

I would like to thank everyone who came to the AZM this year in Saskatoon. Although we had a small attendance, we did have representatives from most of the clubs, a special thanks to the Hub City Radio Control Club for hosting this year's event. I would also like to thank everyone for re-electing me as your Zone Director; I hope to live up to your expectation.

Also I would like to introduce the new Deputy Zone Director. He is Duncan Campbell of the HCRCC of Saskatoon. As I found out, he is not new to this post. Duncan was Zone Director for one term quite a few years ago, so welcome back. And last, I would like to extend my thanks to Don Forness who was my DZD in my first year as Zone Director for all his help and advice over the past year. Thank you.

And now for some club reminders, please try to get your club fees in to MAAC as soon as possible. Also try to get your events listed as soon as you are able to, especially the events which need to be placed in the magazine.

THE ARTHUR YORK CENTENNIAL MODEL AIRCRAFT CONTEST

One hundred years ago, Canada became the first country in the British Empire to have a powered heavier-than-air flying machine capable of flight. The Silver Dart left our soil under the control of John McCurdy and flew into history.

Fifty years ago in 1959, the RCAF sponsored a National Model Aircraft Contest to celebrate the 50th anniversary of this historical event. I've sent in a photo which shows the Saskatchewan judges who selected the ten best models from this area for National competition. Of the six judges, only one survives and he is Saskatoon's pioneer model airplane enthusiast, Art York.

To celebrate the Centennial and to honour a model aircraft pioneer and judge from the contest 50 years ago, the Hub City Radio Control Club, along with MAAC's Zone Director for SK, wish to sponsor another contest in 2009.



The students in the Aviation Studies course offered to grade 11 and 12 students at Walter Murray Collegiate in Saskatoon. Students learn to build and fly models. They take their ground school, and students are introduced to members of the flying community in the greater Saskatoon area. The teacher, Shane Armstrong, is a Canadian Owners and Pilots Association (COPA) member and owns a Cherokee 140. Three members of the Hub City Radio Control Club, Ron Prokopchuk, Duncan Campbell, and Art Cey help with model construction and flight training. The mix of youthful enthusiasm and senior citizen skill and knowledge has been a blessing to both groups. / Les élèves de 11e et de 12e année inscrits en Études de l'aviation au Walter Murray Collegiate à Saskatoon. Ces jeunes apprennent à construire et à faire voler des maquettes. Ils suivent leur cours d'instruction au sol et ils font la connaissance de pilotes d'avions à l'échelle réelle du grand Saskatoon. L'enseignant, Shane Armstrong, est membre de la Canadian Owners and Pilots Association (COPA) et possède un Piper Cherokee 140. Trois membres du Hub City Radio Control Club (Ron Prokopchuk, Duncan Campbell et Art Cey) donnent un coup de main lors de la construction des maquettes et de l'instruction au pilotage. Ce mélange d'enthousiasme de la part des jeunes et de l'expérience et des connaissances des aînés bénéficie aux deux groupes.

The object is to build or finish a model aircraft that has had some part in Canadian Aviation History. Subjects can range from pioneer machines like the Silver Dart to modern aircraft, both military and civilian, as long as you can show that they were flown in Canada. Good historical documentation (photos etc.) will influence the judges but scoring will be mainly subjective so three-views and plans need not be shown.

Chief judge Mr. York and his assistants will select the four category winners at the Provincial Fun Fly to be held at the Hub City Radio Control Club field in May 2009. In order to promote national and international participation, postal submissions in the form of photos and historical documentation will be accepted in a separate class in each category.

CONTEST CATEGORIES:

1. Open:

For all model builders with models scratch- or kit-built (any media except plastic model kits) and finished by the contestant. They may be R/C, free flight, control line or static display models.

2. Youth:

For model builders in primary and high school with models the same as above but including plastic model kits.

3. Plastic Model:

For all plastic model kit builders.

4. ARF (Almost Ready to Fly):

For model builder/fliers with limited time. You may use a commercially produced ARF or a model built by someone else as long as you have finished or refined it yourself to make it qualify with the spirit of the contest.

So what are we waiting for? Let's get
continued on page 44

Cette chronique portera sur ce qui a découlé de notre Assemblée annuelle de la zone qui s'est déroulée ce 25 octobre à l'École des métiers de l'aérospatiale de Montréal. Environ 150 personnes se trouvaient sur place, y compris les personnes qui sont arrivées tôt afin de jeter un coup d'œil à l'exposition statique et voir les aubaines de la vente-échange (swap shop). Environ 30 Cadets de l'air étaient aussi sur place. Le nombre de votes, y compris les votes inscrits par procuration, était de tout juste sous la barre des 300.

Avant de discuter de l'assemblée de 2008, nous aimerions aviser les lecteurs que notre région songe à organiser un Fun-fly au sein de la zone en 2009. Les clubs qui voudraient accueillir l'événement ou donner un coup de main devraient communiquer avec Paul Burrage ou moi-même le plus tôt possible.

Pour la deuxième année consécutive, nous avons approché des donateurs du monde corporatif afin qu'ils nous remettent des cadeaux et des prix de présence, des prix qui ont été tirés au sein des personnes présentes. Ils comprenaient des outils motorisés, des maquettes prêtes ou presque prêtes à voler et même un émetteur Futaba de 2,4 GHz à six voies. Nous sommes très reconnaissants envers ces donateurs, dont la liste figure plus bas; ils nous ont beaucoup appuyés. Après avoir payé les dépenses afférentes à l'assemblée annuelle, nous avons été en mesure de mettre une somme de côté afin de faire un don à l'Hôpital des Shriners et afin de contribuer au fonds de défense contre la Commission de protection des terres agricoles du Québec (CPTAQ). ✈

This issue will highlight the results of our Annual Zone Meeting held October 25 at the École des métiers de l'aérospatiale in Montréal. There were over 150 attendees including those who attended the morning display and swap shop. This also included approximately 30 Air Cadets. The number of votes present, including proxy votes, was just under 300.

Before discussing the 2008 AZM, we would like to advise all readers that our region is considering holding a St. Lawrence Zone Fun Fly in 2009. Clubs interested in hosting or assisting in the event should please contact either Paul Burrage or myself as soon as possible.

For the second year, we approached corporate sponsors to donate gifts and prizes which were awarded to attendees. This included numerous power tools, RTF and ARF models and even a 2.4 GHz Futaba 6-channel radio. We are most grateful to all our corporate sponsors shown below who supported us. After paying our expenses to hold this AZM, we have been able to set aside an amount to make a charitable donation to the Shriners Hospital for Children and contribute money to the CPTAQ defense fund. ✈



Jean and Diane Chevalier receive the Distinguished Member award from ZD Steve Woloz, centre. / Jean et Diane Chevalier reçoivent tous deux le prix du membre distingué des mains du directeur de zone, Steve Woloz, au centre



Paul Burrage shows off his prize and airplane that won him the Best of Show. / Paul Burrage exhibe son prix et la maquette, la meilleure du rassemblement



Cadets looking over George Tower's P-39 and Seawind at the AZM. / Des cadets jettent un coup d'oeil aux P-39 et Seawind lors de L'Assemblée générale de la zone.



George Tower, 3rd from the left, explaining his all electric Seawind, and also the wing tip modification s he has done to his plane. / George Tower (troisième depuis la gauche), livre les détails de son Seawind ainsi que les modifications qu'il a faites au saumon de l'aile



The members of Les Moulin à vent Île Perrot won the Club Attendance award at the AZM. / Les membres du Club Les Moulins à vent de l'Île Perrot ont remporté le prix de la meilleure participation lors de l'Assemblée annuelle de la zone.



The AZM Planning Committee. / Le comité de planification de l'Assemblée annuelle de la zone.

ASSEMBLÉE ANNUELLE DE LA ZONE SAINT-LAURENT RÉSULTATS D'ÉLECTION SAINT-LAURENT ZONE AZM ELECTION RESULTS

Directeur de la zone / Zone Director:
 Steve Woloz

(élu par acclamation / by acclamation)

Directeur de zone adjoint / Deputy Zone Director:
 Paul Burrage

(élu par acclamation / by acclamation)

Assistants du directeur de zone

Assist. Zone Directors: :

Jean Chevalier, George Tower, Ken Starkey,
 Jean-Francois Levesque, Robin Leblond

Gagnants de prix (par catégorie)

Awards Winners by Category :

Programme d'obtention des ailes / Wings program

Modélistes Montérégie

Jean-Pierre Chevalier

(Instructeur : Jean Chevalier)

Jacques Deslauriers (Instructeur : Jean Chevalier)

Raymond Desrochers

(Instructeur : Jean Chevalier)

Shawn Leblond (Instructeur: Robin Leblond)

Club d'aéromodélisme Maskoutain

Jean-Pierre Richard

(Instructeur : Claude Perrault)

Sylvain Déry (Instructeur : Daniel Bienvenu)

Prix pour le déplacement
 sur la plus grande distance

Long Distance Awards:

Club Aéromodèles Asbestos

Meilleure participation d'un club

Club Attendance:

Les Moulin à vent Île Perrot

Prix du membre distingué

Distinguished Member Award

Diane and Jean Chevalier

Gagnant du prix de popularité

.Winner of Popularity Judging:

1re place : Paul Burrage

Commanditaires corporatifs

Assemblée générale de zone

AZM Corporate Sponsors

Bisson Custom Mufflers, Saint-Jean Téléguidé,
 MSC Props, Great Hobbies, Paul's Extreme
 Graphics, Réno Dépôt, J E M Workshop, École
 des métiers de l'aérospatiale de Montréal
 Swagelok, Icare RC, Ted's Hobby Shop, Global
 Vision, la zone Saint-Laurent du MAAC

La mi-août a été très occupée puisque j'ai procédé à une tournée des clubs. Le samedi 18, votre adjoint de zone Clair Murray et moi-même avons rendu visite à cinq clubs et un total de sept terrains de vol. Je ne m'attendais pas à rencontrer quiconque sur place puisque je n'avais pas toujours procédé à des arrangements au préalable. Cette décision de faire une tournée a été un coup de tête.

En premier lieu, nous nous sommes arrêtés au Central Ontario Glider Group (COGG). Les membres y accueillaient un concours de planeurs F3P. Il s'agit de maquettes lancer-disque. C'était intéressant de voir quelle altitude peuvent atteindre ces machines grâce à ce type de lancer! Je crois que certaines ont atteint les 100 pieds. Vous devez être en bonne forme pour y participer!

Puisque notre horaire était chargé, nous ne pouvions rester très longtemps avant de faire un peu de route pour nous rendre au Beeton Flying Club, situé sur une gazonnière. Il n'y avait que quelques membres au moment où nous sommes arrivés. Clair a revu un ami de longue date et après quelques salutations et un brin de conversation, nous avons fait route vers l'étang servant au Float-fly de Breton, situé tout juste à l'Ouest d'Alliston. C'est une belle installation et les pilotes semblaient à l'aise d'y faire voler leur maquette.

Nous avons poursuivi notre route vers le Simcoe Model Aircraft Club. J'avais essayé de procéder à des arrangements au préalable afin de rencontrer quelqu'un mais personne ne pouvait se rendre au terrain, ce samedi-là. Essentiellement, leurs deux terrains sont situés sur des gazonnières un peu au Nord et à l'Ouest d'Alliston. Nous y avons remarqué d'intéressants panneaux d'avertissement portables.

Nous avons continué notre périple jusqu'au Huronia Radio Control Club. J'avais appelé au préalable l'un des membres de l'exécutif, Ed Leclere. Des membres du club se trouvaient déjà sur place afin de nous souhaiter la bienvenue. Ce doit être l'un des clubs les mieux organisés au sein de la zone. Il s'est doté d'un « comité exécutif » mais personne ne détient un poste comme tel. Les membres se portent volontaires afin de siéger au



Ed Leclere, of the Huronia Club, shows off their well laid - out and sign posted flying field. / Ed Leclere (club de Huronia), montre la bonne disposition du terrain ainsi que les panneaux.

sein du comité mais personne n'est président, vice-président, etc. Les membres travaillent tout bonnement ensemble afin d'accomplir le travail. Il n'y a aucun amour-propre... seulement beaucoup de coopération et des gens qui abattent du boulot!

L'entrée au terrain de vol est bien indiquée. L'aire des puits est bien entretenue

et soignée; on bénéficie même d'un abri contre le soleil et la pluie ainsi qu'une régie radio et un coin réservé au tableau des fréquences. Les membres ont même préparé un tableau à l'usage exclusif des émetteurs de 2,4 Ghz. Ils ont aussi placé des extincteurs et des trousseaux de premiers soins dans le coin de la régie radio. On y trouve aussi une grosse boîte d'entreposage pour les boîtes-écoles (buddy box). L'aire des puits, les clôtures et les pistes répondent tout à fait aux exigences (et les dépassent, même) du Code de sécurité du MAAC.

Clair et moi sommes ensuite partis vers notre dernier arrêt, le Club 400. Les membres accueillaient justement un concours IMAC. Je n'ai pas participé à cet événement IMAC cette année puisque mes tâches de directeur de zone passaient en premier! C'était tout de même agréable de passer du temps en compagnie de mes amis de l'IMAC! Ça m'a aussi fait plaisir de constater que toutes les précautions de sécurité étaient prises, y compris les panneaux d'avertissement à l'entrée du club et dans l'aire des puits et que des clôtures portatives étaient installées aux stations de pilotage.

Le dimanche, j'ai rendu visite à
suite à la page 57



A good and practical warning sign used by the Simcoe club. / Le panneau d'avertissement du club de Simcoe est à la fois efficace et pratique.

Mid-August was a busy time for visiting flying clubs. On Saturday the 18th, your Deputy Zone Director Clair Murray and I took the opportunity to visit five flying clubs and a total of seven club flying sites. I didn't expect to bump into anyone at any of the sites, as I hadn't made prior arrangements to visit any of these sites. It was pretty much a spur of the moment decision to go touring.

First, we stopped off at the Central Ontario Glider Group (COGG). They were hosting their F3P sailplane contest. This is a hand-launch (discuss throw) event. It was very interesting to see how high these sailplanes got from the launch! I estimate some reached 100 feet AGL. You must be in pretty good physical condition to participate in this event!

As we had a busy schedule, we couldn't stay too long before we pressed on to the Beeton Flying Club sod farm site. There were only a couple of members there by the time we arrived. Clair met up with a long-time friend and after a few salutations and some chit-chat, we pressed on to the Breton Float Fly pond, just west of Alliston. It's a nice little facility and looks very comfortable to fly on.

From there, we moved on to the Simcoe Model Aircraft Club. I tried to make prior arrangements for a meeting but they said they couldn't make it on that Saturday. Essentially, their two fields are located on sod farms a little North and West of Alliston. They had very interesting portable field warning signs.

Next, we landed at the Huronia Radio Control Club. I had called one of their executives, Ed Leclere, to make arrangements. The club members were there in force to greet us. This has to be one of the most organized clubs I have visited in our Zone. This club has an "executive committee", but they don't have executive positions, per say. Members volunteer to be on the committee, but they don't have jobs as President, Vice President, etc. They just work together to get the job done. No egos here, just a lot of co-operation and people who get things done!



Some of the Huronia club members that showed up in force for our visit to their field. / Quelques-uns des membres du club d'Huronie se sont présentés lors de notre visite au terrain.

The entrance to the field is well signed. The pit areas are well maintained and very tidy, complete with a great sun and rain shelter and radio impound and frequency board area. They have a separate pin board for 2.4 Ghz radios. They even have fire extinguishers and a first aid kit on-site in the impound area. Also in the impound area is a storage box for club-provided buddy boxes. The pit area, fencing and runways all surpass the MAAC Safety Code.

Next, Clair and I moved on to our last stop, Club 400. It just so happened they were right in the middle of their IMAC contest. I took a pass on attending this IMAC event this year as I did have Zone Director duties to perform! It was good to spend a bit of time with my IMAC buddies just the same! It was also rewarding to see that all safety precautions were being met, including warning signs at the entrance to the site and in the pit area, and the portable flightline pilot station fences in place on the sod farm.

Sunday, I visited five more clubs, at Georgetown, Halton Hills, Bramalea, Mississauga and the Oakville/Milton sites. This column is getting a little too long for short reports on those visits, but I can say that they all pretty much met

our Safety Code except one. I did speak to that executive regarding the deficiency, and was assured they would tend to the matter.

Earlier this year, in the winter months, I took the opportunity to visit several of the zone indoor flying sites. Of note and special interest were the Sheridan College events sponsored by EMFSO. Their indoor site is in Oakville, North the QEW off Trafalgar Road. Also, the Aerochoppers Indoor RC Flying Club. Their site is at Clarington Central Secondary School, 200 Clarington Blvd, Courtice, Ontario. I also visited the Peterborough Model Flying Club. They fly at the Armouries in Peterborough. What a great, large facility they have.

All of these indoor events were well organized and I could see everyone in attendance had lots of fun. This a reminder to all clubs and even individuals, that you should have your indoor events sanctioned. It's easy to do online on the MAAC website.

Well, keep your wings level and have a great winter season of indoor flying. Take care of your outdoor equipment with proper winter maintenance routines. And above all, fly fun, and fly safe. ✪

Notre Assemblée annuelle de zone a eu lieu à Goderich. Les membres du club local ont fait en sorte que nous nous sentions les bienvenus et ils nous ont servi à manger. Merci beaucoup les gars pour tout ce beau travail. Les membres ont voté afin que je devienne leur directeur de zone et Bryan Hewitt est devenu mon adjoint. Entre Bryan et moi, Bill Fry et John Mainwaring, nous entendons continuer de faire rouler la machine.

Nous avons abattu beaucoup de travail au cours de la réunion et je transmettrai vos recommandations à l'Assemblée générale annuelle (AGA) en mars prochain. Angus McDonald a procédé à une présentation portant sur des jets à Wingham. Oui, c'est bien ça : un rassemblement de jets est prévu dans le Sud de l'Ontario en 2009. Angus a obtenu l'appui à 100 % de l'aéroport local et semble-t-il que les lieux conviendront parfaitement. Demeurez aux aguets, ça promet. Si vous voulez un exemplaire du procès verbal, faites-moi signe.

À mesure qu'approche 2009, j'encourage tous les clubs à faire parvenir leur inscription de terrain le plus tôt possible. Si vous bénéficiez d'un deuxième emplacement de vol, tel un site de vol intérieur, n'oubliez pas de le mentionner de sorte à bénéficier de la protection sur le plan des assurances. À mesure que vous dressez vos plans pour 2009, pensez au contrôle de la foule. Faites-en un point de discussion lors de votre prochaine rencontre de club. Là où une foule importante se réunit, il peut devenir difficile de la contenir. Avec un peu de planification, on en arrive à bout. Si vous avez besoin d'aide, appelez-moi.

Ma saison de vol a été très bonne. J'affirme cela parce que mes maquettes ne se sont pas écrasées et cela signifie que je ne devrai pas reconstruire quelque chose... c'est un soulagement. J'ai rendu visite à Al Baker à Brantford il y a quelque temps et j'ai fait l'acquisition d'un Canadian Hornet. Je recouvrirai cette maquette (probablement avec du papier de soie et du vernis) et j'installerai probablement le réputé moteur Canadian Hurricane. La clé du succès, c'est la légèreté et c'est le cas de cette maquette. Mon autre projet d'hiver, ce sera de m'occuper de ma collection de moteurs. Il y a quelques années, j'ai

changé mon objectif pour me concentrer sur l'acquisition de moteurs canadiens seulement. C'est plus facile de le dire que de le faire. Des gens m'aident, mais je vous en parlerai plus tard.

Bill Fry, de Goderich, m'a envoyé le compte rendu suivant :

"C'est par une magnifique journée ensoleillée en août dernier qu'un membre de notre club, Steven Prang, m'a approché pour me demander si j'avais entendu parler du Jet Fly à Wingham.

"Semble-t-il que Wingham était probablement le dernier endroit auquel j'aurais pensé que des jets y voleraient. Intrigant. Il fallait que je rassemble quelques membres du club et que nous nous y rendions, le dimanche.

"En ce dimanche, le soleil était de la partie et nous sommes arrivés tôt à l'aéroport municipal de Wingham. Les membres du comité de l'aéroport s'affairaient à faire cuire de la saucisse et des crêpes et à préparer du café et après m'être nourri, j'ai jeté un coup d'œil à ce qui se passait autour de moi. Le comité de l'aéroport avait organisé la journée; un Fly-in d'avions à l'échelle réelle se déroulait en matinée; les démonstrations de maquettes de jets se déroulaient sur l'heure du midi et après le départ des véritables avions, les maquettes prendraient la voie des airs.

"Angus McDonald, de Listowel, est un grand amateur de jets et siège au conseil d'administration de l'aéroport de Wingham. Il a appelé plusieurs de ses amis pilotes de jets et leur a suggéré de venir faire un tour à cet aéroport tranquille mais moderne. Les pistes sont pavées et peu d'avions à l'échelle réelle s'en servent! Les pilotes sont arrivés de Mississauga, de Woodbridge et un adepte est même arrivé de Windsor à bord de son véritable avion.

"Les vols se sont poursuivis tout au long de l'après-midi et le gérant de l'aéroport demeurait en contact avec les pilotes de maquettes et de véritables appareils à l'aide de communications radio. Je crois que les maquettes n'ont à céder la place aux véritables avions qu'à deux reprises.

"C'était un rassemblement savamment organisé et Angus m'a dit que les organisateurs songent à une rencontre de trois jours les 19, 20 et 21 juin 2009. L'aéroport sera fermé à la circulation aérienne tout au long des trois jours, de sorte à ce qu'une exigence du MAAC soit honorée. Planifiez donc être de la partie; ce devrait être une bien belle occasion de voir des jets en action." ✈

AMR
Aircraft Modelers Research
www.amr-rc.com

Innovation in Scale RC Model Aircraft Kits
AMR specializes in the creation of scale model airplane kits for modelers requiring top quality, structural integrity and simplicity of assembly.

The quality of each parts included in AMR kits is what sets aside our aircraft from other kits available on the market. AMR mission is to produce scale models that look and feel like full scale aircraft.

Available kits: Waco 33% & 40%, Super Decathlon 42%, Wendell-William Red Lion 38%,
Dow 38%, custom made 7" and 8" wheels.
Currently in development: Piper J3 Cub 42%, Sparrowhawk 50%.

Phone: 450-677-4694 Fax: 450-677-5327 www.amr-rc.com

Trainer Kits - 26cc & 50cc Gas Engines

NEW!

Waco 33% & 40%
Wendell-William Red Lion 38%
Super Decathlon 42%
Sparrowhawk 50% - Coming soon!

Goderich was the site for our Annual Zone Meeting. The local club members did a fine job as they made us feel right at home and fed us. Thank you very much guys for the fine job. I was voted in as your new Zone Director and Bryan Hewitt was voted in as Deputy Zone Director. Between Bryan and myself, Bill Fry and John Mainwaring, we plan to keep things running like a well-oiled machine.

We accomplished a lot at the meeting and I will take your recommendations to the AGM this coming March. Angus McDonald made a presentation on Wingham Jets, yes that's right a JET event in the South for '09. He has 100% support from the local airport and the venue sounds fantastic. Stay tuned people, it's going to be good. If you would like a copy of the minutes, let me know.

With 2009 approaching, I urge all clubs to get your renewals in early. If you have a second flying site such as an indoor venue, don't forget to list the site so you will be covered. As you plan your events for 2009, take into consideration crowd control. Make up a plan to address this at your next club meeting. Events which have large crowds visiting can prove to be difficult to control. With some planning, it can be done. If you need help, just call me.

My flying season was successful. I say that because I had no crashes, which means no rebuilding and that is a relief. I visited with Al Baker from Brantford a while ago and acquired a Canadian Hor-



Peter Ayache's Scorpion Jet. / Le Scorpion de Peter Ayache

net. I will recover it (probably silk and dope) and power it up with none other than a Canadian Hurricane engine. Light is the key and it is a light aircraft. My other effort this winter will be towards my engine collection. I changed my goals a few years ago and decided to collect Canadian only, which is easier said than done. I've got great people helping me out, but more on this later.

Bill Fry, in Goderich, sent in the following report.

"It was a beautiful flying day in August when our club member Steven Prang approached me and asked if I had heard about the Jet Fly in Wingham.

"Well it turns out that jets in Wingham was the probably one of the last places I had thought about. Sounds intriguing, I had better round up a few club

members and head there on Sunday.

"Sunday turns out to be a bright sunny day and we arrive early in the morning to the Wingham Municipal Airport. The airport committee members are busy cooking up pancakes and sausage and fresh coffee and after having my fill, I take a look around. The day was organized by the airport committee with a full scale Fly In in the morning and model jet demonstrations at noon and then, after the full-size aircraft left, an afternoon of flying models.

"It turns out that Angus McDonald, of Listowel, is an avid jet flyer and also on the board of directors for the Wingham airport. Angus had called many of his friends who fly jets to come and try out this quiet but modern airport for their jets. This place has great paved runways and almost no full-size aircraft! Flyers came from Mississauga, Woodbridge, and even one who flew in from Windsor in his full-size aircraft.

"Flying continued all afternoon and the airport manager kept close contact by radios with the flyers and any full-size aircraft, I think only twice were the model jets called to land so that a full-size could come in.

"This was a well organized meet, and now Angus tells me they are planning a three-day meet for 2009 on June 19, 20, 21. The airport will be closed for the three days to full size so that the requirements of MAAC safety can be met. Plan to be there, it should be a good chance to see the jets in action." ✈



Mike Bartino with his Aviatio Design Scorpion. / Mike Bartino et son Scorpion (un design d'Aviatio).

Plusieurs questions ont été posées ces dernières décennies relativement à l'histoire de l'aéromodélisme au Canada – parfois les mêmes ont été posées à plusieurs reprises – sans qu'on ait pu obtenir une réponse. Il est probable qu'on ne trouve jamais de réponse mais nous espérons toujours que quelqu'un, à quelque part, et d'une façon quelconque, fournira des éléments de réponse.

Peut-être devrais-je insérer toutes les questions à laquelle personne n'a encore trouvé réponse à l'intérieur d'une même chronique que lisent quelques-uns de nos membres. Je pourrais alors me lever les pieds sur un pouf et attendre le déluge de réponses.

Si cela était fait, la question tout en haut de cette liste serait les éléments "Qui, quoi, pourquoi et quand" des activités de J. Wallace McBride (de Winnipeg), qui s'est livré à des essais de profils d'aile pour les maquettes d'avion de vol intérieur. Ces essais ont été rapportés dans les pages du 1934 Junior Aeronautics Year Book, aussi connu comme étant le Model Aeronautics Year Book, ou encore tout simplement le Zaic 1934 Year Book, dans l'article intitulé "Some Technical Notes on the Present Indoor Airfoil being the results of aerodynamic experiments with eight single surface airfoils ».

Ce rapport a possiblement eu beaucoup plus d'influence que ne l'aurait imaginé M. McBride puisque il a été publié dans un ouvrage à tirage restreint. Toutefois, on peut jauger l'influence de cet écrit par le fait qu'au cours d'au moins une décennie, le profil d'aile McBride B7 a été utilisé par plusieurs adeptes célèbres de maquettes de vol intérieur.

Mais la question demeure : qui était Wallace McBride? Il y a sûrement davantage de renseignements à son sujet que ce qui semble être disponible aujourd'hui. Peut-être que non. Après tout, ça fait 20 ans que nous cherchons de l'information à son sujet et nous n'en savons pas plus qu'au début de nos recherches. Ça nous aiderait beaucoup si quelqu'un dans le secteur de Winnipeg pouvait reprendre les recherches. Y a-t-il des preneurs? Si je change de sujet, reculez d'une année et jetons un coup d'œil une fois de plus sur les grandes maquettes à propulsion élastique.

Dans la chronique de décembre 2007, nous avons mentionné plusieurs grosses maquettes à élastique et nous en avons nommé d'autres en février 2008. Ces maquettes ont été construites et ont volé au cours de la première moitié des années 1930 et leur performance a parfois été bien relative. Une description bien sommaire et des croquis très approximatifs traitaient de ces avions miniatures. Les vols étaient de bien courte durée et n'étaient pas tout à fait spectaculaires, ce à quoi on peut s'attendre, compte tenu de la qualité du caoutchouc qui était disponible à l'époque.

Nous avons trouvé un compte rendu des vols d'une maquette encore plus imposante de R. Renaut à l'intérieur des pages du numéro de février 1939 d'AeroModeller. À l'opposé des maquettes dont il était question l'année dernière, nous avons retrouvé un plan d'une page au complet, du texte descriptif et cinq photos (y compris en vol) de cette maquette imposante d'une envergure de plus de huit pieds et d'une surface alaire de huit pied et demie. C'est carrément impressionnant.

Brièvement, il s'agit d'un monoplane à cabine et à ailes hautes entièrement construit en balsa comportant des longerons en angle, des nervures (ribs) assemblés (corde de 12 pouces) et muni d'une hélice d'un diamètre de 20 pouces qui était mû par quatre élastiques (de huit filaments chacun) réunis par boîte réduite. Avec une telle puissance disponible, la maquette pouvait s'élever du sol. Le meilleur chrono avec cet assemblage a été de 37 secondes.

Avec un seul élastique, la maquette pouvait quitter le sol et voler pendant 45 secondes. Renaut est ensuite passé à une hélice à pale unique et à un élastique de quatre filaments. Il a obtenu le meilleur vol de 60 secondes. Il n'a cependant pas indiqué s'il s'agissait d'un décollage depuis le sol ou d'un lancer à la main. Peu importe la méthode de lancement utilisée, c'était un bien beau chrono pour une maquette bien assemblée.

Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas retrouvé de compte rendu de telles grandes maquettes qu'auraient construites et fait voler des Canadiens. S'en trouvait-il? Possédez-vous des renseignements sur de telles grandes maquettes

et sur les modélistes canadiens qui les auraient construites et fait voler? Si vous avez quelque chose, s'il vous plaît, envoyez-nous les détails. Si vous pouvez fournir une ou plusieurs photos, nous aimerions bien les recevoir et ce serait encore plus chouette si vous pouviez nous refiler des plans de cette maquette.

Les maquettes prêtes ou presque prêtes à voler ne sont pas nouvelles. On en retrouve depuis les tout débuts de notre passe-temps, vers 1910. Plusieurs d'entre nous nous souvenons des maquettes de soie huilée qui décollaient d'elles-mêmes au cours des années 1930. Elles sont devenues disponibles aussitôt que les modélistes se sont mis à l'œuvre.

Lorsque les modélistes ont assemblé de premiers avions miniatures, quelqu'un d'autre a commencé à en assembler pour la vente. Et s'ils ne fabriquaient pas une maquette complète, ils fabriquaient les composantes dont aurait pu se charger un modéliste mais qu'il aurait préféré se procurer déjà toutes faites.

En parcourant les revues que nous recevons afin d'en évaluer la pertinence aux archives, nous apercevons parfois quelques-unes de ces composantes et des maquettes qui étaient disponibles – parfois à fort prix – et donc, si vous pouviez vous les payer. Par exemple, en 1938, Beshar Models annonçaient des hélices pour maquettes à moteur à essence en acajou, vernies et peintes selon les goûts du modéliste, disponible en diamètre variant de neuf à 18 pouces, pour une somme variant de 75 cents à 1,75 \$. Leurs hélices de balsa pour maquettes élastiques étaient équilibrées, poncées et polies et vous arrivaient avec une pièce d'attache leur permettant de tourner librement ainsi qu'avec un arbre. Les diamètres disponibles étaient de six pouces (50 cents) à 18 pouces (1,50 \$) et pour le même prix, on pouvait se procurer des hélices à couple sur la gauche ou sur la droite pour les maquettes à hélices propulsives (arrière). Ce manufacturier ne s'arrêtait pas là. Il offrait aussi des hélices pour les maquettes de vol intérieur! Elles étaient façonnées à l'aide de balsa super-léger et les diamètres allaient de six à 18 pouces pour une somme variant de 65 cents à 1,75 \$. Quelle aubaine!

Quant aux maquettes à élastique prêtes
continued on page 40



There are questions about the history model aviation in Canada which have been asked before, sometimes several times, but have not been answered. While it is probable that they will never be answered, we always hold the hope that someone, somewhere, sometime will provide answers.

Perhaps I should put all of the unanswered questions into one of these reports which I know is read by some of our members. Then I could sit back and wait for the answers to come pouring in.

If that was done, the question at the top of the list would be the one which asked the Who? What? Why and When? of J. Wallace McBride of Winnipeg and his study of airfoils for indoor models as reported in the 1934 Junior Aeronautics Year Book a.k.a. Model Aeronautics Year Book or simply the Zaic 1934 Year Book, as: "Some Technical Notes on the Present Indoor Airfoil being the results of aerodynamic experiments with eight single surface airfoils."

That report was possibly more influential than McBride had imagined it could or would be since it was published in a small and something of neither important nor influential book. However, evidence of the extent of its influence may be found when you note that for at least a decade following its publication, the McBride B7 was used by many prominent and successful indoor model flyers.

But still the question that remains unanswered is who was Wallace McBride?

Surely, there must be more information on him than that which seems to be available today. Perhaps not. After all, we have been seeking information about him for twenty years and know no more about him than we did when we started the search. But we will continue the search. It would be helpful if someone in the Winnipeg area took up the search. Any offers?

Changing the subject, we go back a year and take another look at very large rubber-powered models.

We mentioned several large rubber-powered models in the report of December 2007 and mentioned others in the February 2008 report. Those models were built and flown in the first half of the 1930s and met with varying degrees of success. The models had been de-

scribed only briefly and were usually accompanied by a small, poorly reproduced picture. The flights were mostly of very short duration and decidedly unspectacular as would be expected when you consider the quality of the rubber that was available then.

The story of an even larger rubber-powered model which was built and flown by R. Renaut has been found in a February 1939 issue of AeroModeller. Unlike the models described last year, this 8 feet, 7½ inches span, 8½ sq. ft. area, is illustrated with a one-page plan, descriptive text and five photos of the model and the builder, including a photo of the model in flight. It is a rather impressive model.

Briefly, it is a strutted high-wing cabin monoplane entirely of balsa, angle strip longerons, built-up ribs (12" chord) and a 20" diameter prop which was driven by four geared rubber motors of eight strands each. With that power the model would R.O.G. The best flight was 37 seconds with that power.

With a single motor, the model would take off and fly for 45 seconds. Then, when Renaut used a one blade prop and a four strand motor. He got the best flight of 60 seconds. He did not indicate if that was an R.O.G. flight or hand-launched. Whichever was used, that was good time for this impressive, well-built model.

So far we have not found any reports of large rubber models built and flown by Canadians. Were there any? Do you have any information on similar large rubber-powered models designed/built/flown by Canadians? If so, please send us the details. If you can provide a photo or photos, we would appreciate receiving them and if you can also provide the plan – better still.

RTFs, ARFs and the like are nothing new. They have been with the hobby ever since it began in earnest back around 1910. Many of us know of those flimsy wire and oiled silk R.O.G. models that, back in the thirties, seemed to have been with us forever but such models became available as soon as people started trying to build and fly model aeroplanes.

As soon as people started making their own models someone else started making complete ready to fly models for sale. And if not complete models, they pro-

duced many of the parts that a modeller could have made but found it more convenient to buy ready-made.

As we go through the magazines that we have received to assess their suitability for the library, we come across advertisements for some of the parts and models that were available – at a price, of course, if you could afford them. For instance, in 1938, Beshar Models advertised gas model props of mahogany, varnished or painted to order, from 9 - 18" dia., for only 75¢ to \$1.75. Their balsa props for rubber models were balanced, sanded and polished and came with a free wheeling attachment and shaft. These were available from 6" dia. (50¢) to 18" dia. (\$1.50) and right- and left-handed props for twin pushers were available for the same prices.

But they didn't stop there. They also had indoor props for sale! These were of super light, quarter grain balsa and ranged from 6" dia. for 65¢ to 18" dia. for \$1.75. What bargains!

As for the RTFs that were more than the wire and silk R.O.G. rubber powered models that were very prevalent in the early years, they gradually faded from the scene as gas models rose in prominence and Lo and Behold, RTF gas models came into the picture. In spite of what many might think, RTF gas models have been with us for over a half a century, not just the last few decades. And they were not always stick and tissue construction. This is clearly shown by the advertisement by VDH Corp., of Toledo, Ohio in the September 1939, Model Airplane News.

For the small sum of \$25.00, you could have a gas model flying in five minutes after you removed the model from its carton. And it was quite a model. It was the VDH Gas-Powered PLASTIC PLANE complete with a 1/5th hp motor. It was made of 'feather-weight durable plastic to reduce crackup risk' and was a 50" span low wing monoplane, complete in every detail and ready to fly. I wonder if the engine was a GHQ? Has anyone ever seen one?

That ends this year's reports. I hope you had a good holiday season and that 2009 will be good to and for you. ✈

Le 10 septembre dernier, le président des Modélistes aéronautiques associés du Canada, Richard Barlow, et moi avons participé à la réunion régulière du Conseil consultatif canadien de la radio, à Toronto. Cet organisme offre des conseils de très grande portée, à la fois techniques et dénué de préjugés au Gouvernement du Canada et à l'industrie relativement à tout ce qui touche à la gestion et à l'utilisation du spectre des fréquences radio au pays. Le MAAC est un membre actif au sein du conseil d'administration. Je parlerai seulement des points abordés qui importent au MAAC et à ses membres.

Au cours des dernières années, Industrie Canada a vendu aux enchères des portions du spectre radio qui n'étaient pas utilisées. En mai 2008, 232 permis d'exploitation ont été vendus pour la somme de 4,3 milliards \$. Au cours de la même rencontre, les décideurs ont fait savoir de façon très claire que les utilisateurs du spectre qui ne détiennent pas un permis (nous, les modélistes) n'auraient pas à payer de quelconques frais de permis.

J'aimerais aussi vous transmettre quelques trucs afin de trouver et d'éliminer de possibles problèmes de glitch et d'interférence. Pour les pilotes qui se servent maintenant des émetteurs de spectre étendu de 2,4 GHz, si vous pliez l'antenne à 90 degrés de la verticale, vous améliorerez la propagation de l'énergie RF qui se dirige vers votre avion. Pour les utilisateurs de la bande des 72 MHz (voies 10 à 60), vérifiez votre antenne et assurez-vous qu'elle est bien vissée en place. Assurez-vous que vos piles sont bien chargées et que vous procédez à un essai de charge avant de faire voler votre avion. Procédez aussi à un test de portée (range) sur chacune de vos maquettes que vous entendez piloter, ce jour-là. Procédez à l'essai de portée avec le moteur éteint mais aussi avec le moteur en marche. Si vous utilisez un récepteur prélevé d'un avion qui s'est écrasé, j'y penserais deux fois. Cet écrasement peut avoir fendillé le circuit, une composante ou même endommagé le cristal de fréquence. Les problèmes devraient se manifester au moment de procéder à votre test de portée avec le moteur qui tourne. Ensuite, songez au coût de remplacement de votre récepteur

et du cristal, environ 40 \$. Voulez-vous vraiment risquer votre maquette à cette composante défectueuse?

Il est parfois difficile de trouver la source d'interférence intermittente. Cela se produit-il seulement lorsque certains émetteurs RC sont en marche? Le balayeur de fréquences décèle-t-il des voies en usage même lorsque tous les émetteurs sont à "off"? Le balayeur détecte-t-il d'autres voies lorsque deux ou plusieurs émetteurs fonctionnent? Peut-être un émetteur est-il carrément à côté de sa fréquence ou émet-il un signal par saccades? Les membres de votre Comité du spectre radio peuvent vous aider à trouver des signaux nuisibles; n'hésitez pas à communiquer avec eux.

En 1991, l'Amérique du Nod a adapté la réglementation touchant les maquettes télécommandées. Toutes les voies qui ont été assignées sur la bande des 72 MHz ont été distribuées par écart de 20 KHZ, en commençant par 72.010 MHz et jusqu'à 72.990 MHz. Au cours de l'exercice, nous avons perdu 72.080 MHz, 72.160 MHz, 72.320 MHz, 72.400 MHz et 72.960 MHz. Dans certains coins du pays, Industrie Canada a assigné certaines voies à des utilisateurs commerciaux, si bien que certaines d'entre elles ne sont plus disponibles pour des applications de maquettes télécommandées. Il est possible que les appareils radio des utilisateurs commerciaux dérivent de fréquence et nous causent des problèmes. Si le récepteur à bord de votre maquette est aussi moins précis après un écrasement ou qu'il est trop vieux, en plus d'une inexactitude de l'équipement de l'utilisateur commercial, vous pourriez être en proie à de l'interférence radio. C'est pourquoi je ne saurais trop insister sur l'importance – chez les utilisateurs des voies 10 à 60 – d'un balayeur de fréquences avant de procéder à une séance de vol.

Il vous faudrait aussi songer aux dangers de fabriquer vos piles embarquées de façon artisanale. Compte tenu de ce que j'ai lu et de ma propre expérience à assembler ces composantes, le modéliste moyen ne possède pas l'équipement approprié pour fabriquer une série d'éléments qui soit sécuritaire et fiable. Jetez un coup d'œil au lien suivant et lisez la section sur la gauche qui porte sur le soudage des éléments. [\[batteryclinic.com/\]\(http://batteryclinic.com/\).](http://www.rc-</p>
</div>
<div data-bbox=)

À Kamloops (Colombie-Britannique), le BIG Little Science Centre (BLSC) a été fondé sous la tutelle de Gordon R. Gore en février 2000. Gordon est enseignant de science à la retraite qui a voué sa vie à enseigner la science dans un environnement interactif. Le samedi 25 octobre, Gerry Hartley et Bob Fowler m'ont accompagné afin de faire la promotion de notre passe-temps. Quelque 600 personnes se sont rendues à la rencontre qui comprenait des exhibits statiques et interactifs ainsi que plusieurs spectacles de science.

Je vous souhaite que le père Noël vous dépose sous l'arbre la maquette dont vous avez toujours rêvé. Au plaisir de vous voir sur la ligne de vol. ✈

Archives

suite de la page 38

à voler qui étaient plus complexes que celles de fil de fer et de soie, elles ont cédé la place aux maquettes à moteur à explosion à mesure que ces dernières sont devenues plus populaires. En dépit de ce que pourrait penser certains, les maquettes à moteur à explosion et prêtes à voler existent depuis plus de 50 ans et non depuis seulement quelques décennies. Et il n'agissait pas toujours de simple construction en bâtonnets et en papier de riz. On s'en rend compte en examinant une annonce de VDH Corporation de Toledo (Ohio) dans le numéro de septembre 1939 de Model Airplane News.

Pour la modique somme de 25 \$, vous pouviez faire voler votre nouvelles maquette tout juste cinq minutes après l'avoir déballée. C'était toute une maquette. C'était le VDH Gas-Powered PLASTIC PLANE dotée d'un moteur d'un cinquième de cheval. Elle était construite à l'aide d'un "plastique poids-plume qui réduit les risques de casse"; c'était un monoplane à ailes basses d'une envergure de 50 pouces, très détaillé et prêt à voler. Je me demande si le moteur était un GHQ? Quelqu'un en a-t-il déjà vu?

Ceci termine mes chroniques de cette année. J'espère que vous aurez passé un excellent temps des fêtes et que 2009 vous apportera toutes sortes de bonnes choses. ✈

On September 10, President of the Model Aeronautics Association of Canada, Richard Barlow, and I attended the regularly scheduled meeting of the Radio Advisory Board of Canada, held in Toronto. The Radio Advisory Board of Canada provides broadly based, unbiased and technically expert advice to the Government of Canada and to the industry on all matters regarding the management and use of the radio frequency spectrum in Canada. MAAC is an active member of this board. I will just highlight the areas of most importance as it pertains to our association and members.

Over the last several years, Industry Canada has auctioned off portions of unused spectrum. In May of this year, 232 licences were sold for \$4.3 billion dollars. At this same meeting, it was clearly stated that unlicensed users of the Spectrum (RC users) will not be paying any license fees.

I would like to include a few tips for finding and eliminating possible glitching and or interference problems. For the flyers presently using the new 2.4 GHZ spread spectrum radios, bending the antenna 90 degrees to the vertical provides

Ottawa

From page 23

ley Zone, thank you Mr. Zufelt.

While on the subject of hobby shop owners, we are very fortunate in this zone with the caliber of people who own them. I know that we go to these people time and time again for donations for different events. Please make sure to personally thank these individuals when in their stores.

We did not have any resolutions put forth at the meeting. However, we did have lots of recommendations submitted which will be published in the next Model Aviation Canada magazine. As for the elections, I was voted in to serve a two-year term as Zone Director. Thank you for your vote of confidence and I look forward to being the Ottawa Valley representative for another term. Dave Asquini was returned as our Deputy Zone Director for a one-year term. Dave is a real asset to our zone and has come up with some great ideas so far and I am looking forward to another term with him on the team.

better propagation of the RF energy to your plane. For the users of the 72 MHz band (Channels 10 – 60), check that your antenna is tight in its fitting and the screw at the bottom of the antenna is locked in place. Make sure your batteries are fully charged and a pre-flight load test is completed. Please ensure you perform a good range check before you fly each and every plane that day. Do the range check with the engine off as well as with the engine running. If you are using a receiver in your plane that has experienced a severe crash, think twice about using it again. The crash may have cracked the circuit board, a component or the crystal. The problems should show up when you perform your range test with the engine running. But then again, a brand new 8 channel 72 MHz receiver with a crystal is around \$40. Is it worth the safety risk or a chance on losing your plane again?

Intermittent interference is sometimes hard to find. Does it only happen when certain R/C transmitters are on, does the scanner pick up any channel when all the radios are turned off? Is the scanner detecting other channels when two or more

Two more team members are our Assistant Zone Directors Karl Kingston and Rolly Siemonsen. Both of these men are real ambassadors for the hobby. This is our team line-up for 2009. I am currently looking for one more Assistant Zone Director in the Brighton area and will let you know when I find him. If you get the opportunity to meet or work with any member of this team, please do so. Not only do these men love this hobby, they are willing to take time from their lives to help share this sport with others as well as help protect it for the future.

Under the heading of New Business, I asked that at least one member from each of our 30-plus clubs be asked to be a member of the zone Fun Fly committee. Please e-mail me your contact information to zd-g@maac.ca with a note that you would like to be part of the team.

And last but not least, I owe Wilf Hill a 'Big Thank You' for being the meeting's Scribe. ✈

radio transmitters are turned on? Perhaps one transmitter is way off frequency or it is sending out a spurious and or an out-of-band emission. Your Spectrum radio committee members can help you find nuisance signals; do not hesitate to call one of them for assistance.

In 1991, North America adapted the narrow band radio regulations for flying radio-controlled models. All Channels were assigned to use the 72 MHz band and were placed 20 KHZ apart starting with 72.010 MHz up to 72.990 MHz. In revising the channel frequencies, we lost 72.080 MHz, 72.160 MHz, 72.320 MHz, 72.400 MHz and 72.960 MHz. In certain parts of the country, Industry Canada has assigned certain commercial users on the channels no longer available to R/C flying. It is possible for the commercial users to drift off frequency and impact our flying. If your R/C plane's receiver has drifted off frequency caused by a crash or being old, and the commercial base has drifted off frequency, you could be possibly affected by radio interference. This is why I cannot stress enough the importance of using an R/C scanner before you fly if you are using channels 10 - 60.

Another item to consider is making up your own radio receiver packs. With all the literature I have read, and my own experiences with battery packs, I have found the average person does not have the proper equipment to make up a safe and reliable battery pack. Go to the following link and read the section on the left about soldering to cells. <http://www.rcbatteryclinic.com/>

In Kamloops, the BIG Little Science Centre (BLSC) was started in February 2000 by Gordon R. Gore. Gordon is a retired science teacher who has dedicated his life to teaching science in an interactive environment. On Saturday, October 25, Gerry Hartley and Bob Fowler joined me to promote our hobby. Some 600 people attended the event, which included static and interactive displays and several science shows.

May Santa leave under the tree, the plane you have always dreamed about.

See you on the flight line. ✈

As I write this, frosty mornings are becoming a daily occurrence. Where did the summer go?

Over the summer, several clubs contacted me about noise-related issues. In a country as sparsely populated as Canada, you'd think noise concerns would be the last of our problems. Unfortunately, encroaching development and a change in attitude by the general public concerning all noise are threatening the existence of our flying sites.

One of the easiest ways to be proactive is to be a good neighbour. Does your club

have a noise policy? If not, those long winter months could be invested in coming up with a policy that is acceptable to the majority of members. Remember that it takes a lot of hard work to develop a good flying site and it is all too easy to lose – ask the clubs who have suffered!

A side benefit of winter is that with a blanket of snow many fields and frozen waterways become tempting flying sites that are often much closer to home. When using these locations, please remember that in the still frosty air of winter, the sound of our engines carries very well.

Has your club faced the challenges of a noise problem? Has your club developed successful strategies for noise control and neighbourhood relations? Please share with others through this column. In a similar vein, I'd like to build a database of solutions to noise issues so that we may offer more successful ideas to those who ask for help.

My addresses are in this magazine.

In closing, I'd like to wish one and all "Season's Greetings and a Happy New Year".

'Til next time – Quiet does it! ✈

BRUIT

Au moment où j'écris ces lignes, le givre se retrouve partout le matin. Mais où est donc passé l'été?

Au cours de la saison estivale, plusieurs clubs ont communiqué avec moi relativement à des problématiques de bruit. Dans un pays aussi peu peuplé que le Canada, vous pourriez penser que les préoccupations liées au bruit ne constitueraient pas notre problème majeur. Malheureusement, le développement résidentiel et le changement d'attitude de la part du public relativement au bruit de quelque source que ce soit font en sorte que l'existence même de nos terrains de vol est menacée.

L'une des façons les plus faciles d'être proactif, c'est d'être de bons voisins. Votre club s'est-il doté d'une politique sur le bruit? Dans la négative, ces longs mois d'hiver pourraient être investis à développer une politique qui soit acceptable à la majorité des membres. Rappelez-vous qu'il faut beaucoup de travail acharné afin de mettre au point un terrain de vol et qu'il est beaucoup trop facile de le perdre. Demandez-le aux clubs qui ont subi ce sort!

Un à-côté appréciable de l'hiver, c'est que la neige recouvre plusieurs champs et cours d'eau gelés qui ont tôt fait de devenir des terrains de vol bien tentants en ce qu'ils sont plus près de la maison. Lorsque vous utiliserez ces lieux, souvenez-vous que l'air dense hivernal transmet encore davantage le bruit du moteur.

Votre club s'est-il buté à un problème de bruit? A-t-il développé des stratégies de contrôle du bruit qui ont remporté du succès et qui ont amélioré les rapports avec les voisins? Veuillez partager vos points de vue avec les autres par le biais de cette chronique. Parallèlement, j'aimerais constituer une base de données des solutions au bruit de sorte à ce que nous puissions offrir des solutions plus concrètes à ceux qui se tournent vers nous afin de se faire aider.

Mes coordonnées se trouvent dans les pages de cette revue.

En terminant, je vous transmets mes vœux d'un joyeux temps des fêtes et une Bonne Année.

Au plaisir de vous retrouver et faites voler vos maquettes... en silence! ✈

Relations Publiques suite de la page 43

cours de votre prochaine réunion de club et de demander à un bénévole de les distribuer dans les bibliothèques d'école au sein de votre communauté?

Le développement de carrière ne constitue qu'un résultat bénéfique de l'aéromodélisme. C'était l'une des raisons pour lesquelles la Royal Canadian Flying Clubs Association avait fondé le MAAC. En parallèle, la NACA américaine (ancêtre direct de la NASA) a joué un grand rôle relativement à la fondation de l'Academy of Model Aeronautics (AMA), pour des raisons évidentes de parenté entre notre passe-temps et l'industrie aéronautique. Les organismes tels la société Grumman Aircraft ont toujours eu beaucoup de reconnaissance pour l'AMA puisque cette dernière a formé tout un groupe de jeunes enthousiastes des machines volantes au moment même où leur génie était requis pour l'effort de guerre, en 1940.

DVD DE PROMOTION

Je vous rappelle que notre DVD de promotion est maintenant disponible en quantités appréciables tant en français qu'en anglais depuis notre siège. Si votre club planifie une exposition à un centre commercial ou une démonstration en salle de classe, procurez-vous un exemplaire. Ce document vidéo traite de presque toute la gamme d'activités sous le parapluie du MAAC. Et il ne coûte rien! ✈



DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

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

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

AEROMODELLING AND CAREERS

From time to time, we hear the rather cynical comment, "Why do our clubs bother to teach beginners to fly R/C models? When they get their wings, they disappear and we never see them again." I don't buy into that theory at all!

A couple of years ago, I was visiting the flight line at Burlington R/C Modelers 'model airport.' A young man who was having an evening's flying came over and said, 'Hi, I'm Chris Day, and I want to thank you for helping me get my MAAC wings six years ago.' During the conversation which followed, I learned that in that six years, Chris had earned a master's degree in Aeronautical Engineering, and was starting his career at Pratt & Whitney in Toronto. He was still able to find the time to continue his hobby and enjoy its relaxing benefits.

During my seventy-plus years of involvement in our hobby/sport, I have met and flown with hundreds of modelers who have pursued careers arising from their understanding of the scientific principles of our hobby. Air Force personnel, airline pilots, staff pilots, aero-engine and

airframe designers, air traffic controllers, radio operators and hams as well as other more diverse careers as draftsmen, motor mechanics, professional engineers and technicians of all disciplines, systems designers, mechanical business proprietors, and many other who list their hobby as 'building and flying model airplanes!'

We need to bring these assets to the attention of educators at all levels. Many affiliate clubs have programs which are presented at elementary and secondary schools across the country, and MAAC has offered bursaries to members who are registered in post-secondary aviation-related courses. To emphasize this side of our hobby, it is expected that our member clubs will invite school classes to visit their flying sites, invite student delegations to attend their meetings, carrying on with mall shows and public flight demonstrations at their fields.

When you finish reading your Model Aviation Canada mag, or other model aircraft magazines, rather than throw out in the 'blue box,' how about pooling them at your next Club meeting,

and have a volunteer distribute them to school libraries in your communities?

Career development is just one of the beneficial results of participation in model aviation. It was one of the principal factors in the involvement of the Royal Canadian Flying Clubs Association in the founding of MAAC. Parallel to that, NACA in the U.S. was instrumental in the founding of AMA, for the obvious reasons of the relationship between our hobby and the aviation industry. Organizations like Grumman Aircraft were forever grateful to AMA for providing a pool of keen aviation-minded young people, when they were needed to meet the demands of military aviation in 1940.

PROMOTIONAL VIDEO DISC

A reminder that our promotional disc is now available in quantity in either English or French from the stock at Headquarters. If your Club is planning a mall show or classroom demonstration, get a copy. It covers most of the spectrum of modeling activities under the MAAC umbrella. No Charge! ✈

RELATIONS PUBLIQUES

D'AÉROMODÉLISME ET DE CARRIÈRES

De temps à autre, on entend un commentaire où son auteur interroge : "Pourquoi nos clubs se donnent-ils la peine de montrer à des nouveaux comment piloter des maquettes? Une fois qu'ils ont obtenu leurs ailes, ils disparaissent et on ne les voit plus jamais." Je n'accepte pas du tout cette idée reçue!

Voilà quelques années, je rendais visite aux Burlington R/C Modelers et à leur aéroport modèle. Un jeune homme y passait une soirée à effectuer des vols. Il est venu à ma rencontre et m'a dit : "Bonjour, je suis Chris Day et j'aimerais vous remercier de m'avoir aidé à obtenir mes ailes de pilotage du MAAC, il y a six ans." Au cours de la conversation qui a suivi, j'ai appris qu'au cours de cette période, Chris avait obtenu une maîtrise en ingénierie aéronautique et qu'il entamait sa carrière chez Pratt & Whitney, à Toronto. Il arrivait tout de même à con-

sacrer quelques heures à son passe-temps et à jouir de la détente qu'il procurait.

Tout au long de mes plus de 70 ans au sein de notre passe-temps et sport, j'ai rencontré et des tas de gens et j'ai piloté des maquettes avec eux, des modélistes qui ont entrepris une carrière découlant de leur compréhension des principes scientifiques de notre passe-temps. Je fais référence à du personnel de l'aviation militaire canadienne, des pilotes de ligne, des pilotes pour le compte d'une entreprise, des concepteurs de moteurs et de cellule aéronautiques, des contrôleurs aériens, des opérateurs radio et des adeptes de la radio HAM, en plus d'une variété de dessinateurs, de mécaniciens, d'ingénieurs professionnels et de techniciens au sein d'une foule de disciplines, des concepteurs de systèmes, des propriétaires d'entreprises portées sur la mécanique et de plusieurs autres qui ont toujours dit que leur passe-temps, c'était de construire et de faire voler des avions

miniatures!

Nous devons insister sur ces atouts et les porter à l'attention des éducateurs de quelque niveau qu'ils soient. Plusieurs clubs affiliés se sont dotés de programmes qu'ils présentent à des écoles primaires et secondaires partout au pays. Le MAAC a offert des bourses à des membres qui se sont inscrits à des programmes aéronautiques au postsecondaire. Histoire de faire valoir cet aspect de notre passe-temps, nous nous attendons à ce que nos clubs invitent des groupes scolaires au terrain de vol, qu'ils invitent une délégation d'élèves à leurs réunions et qu'ils poursuivent la tradition d'organiser des expositions dans des centres commerciaux et qu'ils offrent des démonstrations de vol à leur terrain.

Lorsque vous terminerez la lecture de votre revue Model Aviation Canada ou de toute autre revue d'aéromodélisme, au lieu de vous en départir dans la boîte bleue, pourquoi ne pas les rassembler au

continued on page 42

lers à l'occasion d'une fin de semaine entière de vols à partir de l'eau, lors d'un Float-fly. Les pilotes sont arrivés depuis Thunder Bay, Fort Frances, Kenora, Sioux Lookout et Ear Falls.

"Les touristes américains qui séjournèrent au grand chalet ont constamment observé les nombreux types de maquettes. Aucun d'entre eux n'avaient vu des maquettes télécommandées en action. Ils ont beaucoup apprécié le rassemblement.

"Les pilotes pouvaient s'asseoir dans des chaises de type Adirondak au bout du quai rouillé lorsqu'ils pilotaient leur maquette. Ils pouvaient aussi se réfugier du soleil sous des pins rouges. Comme d'habitude, des pilotes ont autant jaser de choses et d'autres que marchandé dans l'aire de repos.

"Le marché conclu qui était le plus intéressant était l'échange potentiel d'un démarreur embarqué pour un moteur de maquette contre une chaise de parterre qui était munie d'un pare-soleil et d'une pochette qui pouvait tenir une consommation. La discussion a ensuite porté sur le potentiel et sur les défis afférents à la conversion du démarreur pour les besoins d'un moteur électrique.

"Les pionniers de l'aviation seraient bien fiers de l'ingéniosité des pilotes et modélistes au Fun-fly. Des moteurs d'avion ont été entièrement examinés, des fuites de flotteurs ont été calfeutrées tandis que les réparations ont été recouvertes à l'aide de ruban adhésif servant à préparer des boîtes pour le déménagement.

"On pouvait en apprendre beaucoup en écoutant les conversations entre les pilotes. Le meilleur commentaire qu'il m'a été donné d'entendre, c'est : 'Vous n'avez jamais acquis suffisamment d'expérience au sein de ce sport pour vous passer des conseils ou de l'apprentissage que peuvent vous procurer les autres.' Les conversations n'étaient pas seulement divertissantes; on y apprend beaucoup et on se souvient d'aptitudes que nous n'avons pas suffisamment souvent pratiquées."

"Les pilotes de maquettes télécommandées qui n'ont jamais essayé le vol d'hydravion manquent tout un élément au sein de notre passe-temps. Il n'y a rien de mieux que de déplacer sa maquette depuis la plage de sable, de la faire passer à côté de la végétation aquatique, doubler le marqueur de jetée, la faire entrer dans la baie pour ensuite la faire décoller sous un ciel d'azur où se promènent des nuages blancs bien fournis. Le bruit des hélices et des moteurs a pris fin lorsque le cuisinier du chalet a fait retentir la cloche digne d'un chantier de bûcherons. Le souper sous forme de buffet était tout un festin.

"Levez-vous du canapé, réparez ou construisez un hydravion et faites partie du groupe la prochaine fois qu'un Float-fly sera organisé près de vous. D'ailleurs, il est toujours agréable de rouler en direction d'un lac." ✈

et des hot-dogs pour dîner et pour souper, ce qu'il vendait tout juste 2 \$. Bel esprit de corps, Ken. Tout le monde a raffolé de ces mets. Merci à Bob et à Ken. Les festivités du samedi soir ont eu lieu aux campements de Dave Reaville et de Bill Rollins (notre directeur de zone nouvellement élu). Nous avons compté huit campeurs, cette année.

"Seuls les braves ont fait voler leur maquette le dimanche puisque le vent s'était levé. La démonstration de Bill Bond et de Bill Martin a été surclassée par Jack Lowe qui a exécuté une manœuvre si bien planifiée que je crois qu'il comptait sur une équipe d'ingénieurs aéronautiques pour réaliser cette trajectoire de vol. Il a exécuté un posé-décollé parfait à l'aide de son Twin Otter sur une bûche au lieu de la surface de l'eau. Aux dernières nouvelles, ni la maquette ni la bûche n'ont été endommagées.

"Le deuxième haut point du dimanche – ce que vous deviez voir pour le croire – a été le cercle tonneau presque parfait de Dave Reaville à l'aide de son bombardier d'eau Seamaster. C'est vrai... je l'ai vu de mes propres yeux.

"Un merci bien spécial est de mise envers les 28 pilotes et autres parains de cet événement à des fins caritatives pour l'appui financier qu'ils ont offert. Merci aussi à la Municipalité de Cowichan Lake pour les 22 années d'appui indéfectible de sa part. C'était la troisième année que ce Float-fly revêtait le caractère d'une mission caritative et la somme de 467 \$ sera remise au Lake Cowichan Nicole Stock Penny Drive avec comme objectif d'aider les enfants malades à se servir d'un service de transport en Colombie-Britannique par le biais de la campagne Variety Show of Hearts. Merci encore une fois à tout le monde de votre appui."

Merci Mike et Don d'avoir pris le temps de me faire parvenir ces comptes rendus. Nous l'apprécions beaucoup.

Les règlements sont créés pour tout le monde. Il se peut qu'il y ait de mauvais règlements en plus des bons règlements mais ils demeurent des règlements et sont destinés à tout le monde. Si vous pensez qu'un règlement est erroné, faites quelque chose et travaillez de sorte à le faire modifier. D'ici là, cependant, observez-le comme tout le monde. Il semble qu'il se trouve toujours des gens qui pensent que les règlements ne s'appliquent pas à eux et qui les violent de façon flagrante. Ils poussent l'insulte jusqu'à se moquer des membres qui leur demandent poliment de les observer. Le problème au sein de quelque club que ce soit, ce n'est pas le membre qui demande à un autre d'observer les règlements, c'est la personne qui se croit au-dessus de tout le monde. Si tout le monde s'en tenait aux règlements établis, il n'y aurait pas de plaintes et chaque visite au terrain de vol serait amusante et source de détente... ce que ça devrait être, d'ailleurs.

C'est tout pour l'instant. Au revoir. ✈

building and make this a memorable event!

For more information, go to <http://www.hcrcc.org/>, or contact:

Orv. Olm, 306-955-1643, oolm@shaw.ca. Although this is short notice, let's try to make this a successful event.

In closing, I would like to extend to you and your families a Merry Christmas and a Happy New Year. ✈

struction afin que cet événement soit mémorable! Pour davantage de renseignements, passe en ligne au <http://www.hcrcc.org/> ou communiquez avec Orv Olm au 306 955-1643 ou par courriel au oolm@shaw.ca. Bien que nous vous en avisons à peu d'avis, tentons d'en faire tout un succès.

Pour conclure, je vous souhaite, à vous ainsi qu'à vos familles, un Joyeux Noël et une Bonne année. ✈

CRC

Canadian Rally Championship

Championnat des Rallyes Canadiens



See It All...

2008 Broadcast Schedule

TSN

November 23, 2:30 pm

November 29, 12:00 pm

November 30, 2:30 pm

December 7, 3:30 pm

December 14, 2:30 pm

December 28, 2:30 pm

Revoyez tout...

le championnat 2008

RDS

24 octobre, 10 h

2 novembre, 15 h

6 novembre, 17 h

12 novembre, 16 h 30

22 novembre, 10 h

13 decembre, 10 h

Rallye Perce Neige
Rocky Mountain Rally
Rallye Baie des Chaleurs
Rallye Defi
Pacific Forest Rally
Bancroft Rally of the Tall Pines



SUBARU

YOKOHAMA

Photo: Andrew Harvey/Flatovercrest.com

Proud sponsors
of **RCTV**
on the **OLN**



GREAT
Great Service • Great S

5% Automatic Shipping Allowance to All MAAC Members*

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

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



P-47 Thunderbolt GP/EP
ARF

- All balsa and plywood with fiberglass belly
- Factory applied Top Flite MonoKote
- Photo illustrated manual with instructions for glow or electric setup



Wingspan: 39.5 in • Wing Area: 290 sq. in • Length: 34 in
Radio: 4 Ch, 4-Micro Servo (req) • Engine: 2C: 0.25 cu in, outrunner brushless (req) **\$149.99**

GPMA1479



Mini Super Cub
RTF

- Features HobbyZone's Anti-Crash Technology.
- 3-channel FM transmitter with 1,300-foot range
- 2-cell 7.4V 300mAh Li-Po battery with 2-cell DC Li-Po charger and AC adapter
- Durable and lightweight Z-Foam™ constructed fuselage makes repairs easy
- Mini Super Cub "Learn to Fly" DVD with assembly instructions and flying tips



Wingspan: 31.75 in • Length: 21.5 in • Weight: 7 oz
Radio: 3-Channel FM (included) • Motor: 180 power (included)

HBZ4800

\$149.99



Millennium NTU
RTF

- Completely ready-to-fly and offers many exciting features for beginning helicopter pilots
- Flight control software keeps the NTU stable
- 2.4GHz technology eliminates interference and allows multiple NTUs to be flown at once
- Digital trims make for more precise adjustments



Length: 8.75 in • Weight: 0.4 oz • Radio: 2.4GHz (included)
Flight Battery: 1S Li-Po (included)

HBZ9100

\$64.99



Beacon
RTF

- 2.4 GHz Radio System
- LED Navigation Lights
- Low Voltage Cut-Off Protection System
- Batteries and Charger included



Radio: 2.4GHz (included) • Flight Battery: 2S 1000 mAh Li-Po (included)

VEN6201

\$189.99



BAe Hawk 15 DF
ARF

- Molded fiberglass fuselage
- Built-up balsa wing construction
- Preassembled quick access cockpit hatch
- Built-in fan mounts
- Removable landing gear
- Concealed elevator linkages



Wingspan: 33.3 in • Length: 35.4 in • Weight: 43-47 oz
Radio: 4 + Ch (req) • Motor: EFLM3015DF + Fan: EFLDF15 (req)

EFLA8025

\$199.99



www.greathobbies.com

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

HOBBIES

Selection • Great Prices

E-News!

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



Matt Chapman Eagle 580 EP ARF

- Two piece wing with carbon fiber wing joiner
- Prepainted fiberglass cowl, wheel pants & gear
- Full set of hardware included
- 6-8 hour building time



Wingspan: 50 in • Area: 494 sq. in • Length: 47.75 in • Weight: 3.25 lbs
Radio: 4 Ch, 4 micro servos (req) • Brushless Motor, ESC, LiPo Batt (req)

GPMA1573
\$209.99

Great Hobbies Price Guarantee

Great Hobbies' policy is that you will receive the best price for any product currently available in the Canadian marketplace. We will price match any currently nationally advertised price on any product. The pricing for the competing product must be in the public domain, accurate, and verifiable, and the product new-in-box and in stock with the advertising competitor at the time of purchase.

Price and availability subject to change without notice, and due to continuing volatility of the Canadian dollar, prices may fluctuate.

Happy Holidays

and like to extend our warmest
Season's Greetings to all of our
and thank you for supporting
us throughout the year.

We look forward to
serving you again in 2009



Extra 330S GP/EP Sport 3D ARF

- Pre-built and covered wings, fuselage and tail assemblies
- Generous inclusion of hardware
- Photo illustrated manual
- Glow, Gasoline, or Electric configurations



Wingspan: 79.5" in • Wing Area: 1209 sq. in
Length: 78" in • Weight: 13.5 - 15.5 lbs • Radio: 4+Ch, 6-7 Servos (req)
Engine: 2C: 1.50-1.80 cu in, 4C: 1.80-2.10 cu in, (req) (electric brushless optional)

GPMA1413
\$519.99



Escapade Low Wing Sport ARF

- One-piece wing with aluminum joiner tube
- Choice of single or dual servo aileron control
- Plywood reinforced radio compartment
- Optional electric configuration
- Covered in Top Flite MonoKote



Wingspan: 52.5 in • Area: 483 sq. in • Length: 46 in • Weight: 5.0 - 5.5 lbs
Radio: 4 Ch, 3-5 Servo (req) • Engine: 2C: .40 -.55 cu in, 4C: .52 -.70 cu in (req)

GPMA1200
\$124.99

Delta-V 15 69m EDF + BL15 Ducted Fan Motor

- High-performance, efficient design with quick assembly
- Injection molded, high strength fiberglass-filled Polyphenylene Sulfide [PPS] plastic
- Factory-balanced 69mm 5-blade rotor design



EFLDF15
\$37.99

- Ideal for 68-70mm EDF units requiring a 28mm diameter inrunner motor
- High-quality construction with ball bearings and hardened steel shaft
- Purpose-built for the Delta-V 15 69mm EDF (EFLDF15)



EFLM3015DF
\$99.99



Yak 54 3D Foam Indoor EP ARF

- Lightweight 0.12" (3mm) extruded polystyrene Pro-Formance foam-an ElectriFly exclusive
- Alignment jigs aid in fast assembly and correct alignment
- Pre-applied graphics are lighter weight than paint



Wingspan: 32 in • Wing Area: 270 sq. in • Length: 36.5 in • Weight: 5.5 oz
Radio: 4Ch, 3-Servo (req)

GPMA1131
\$62.99

1-800-839-3262

TOLL FREE CUSTOMER SERVICE AND TECHNICAL SUPPORT LINE

Fax: 1-888-478-2580

E-mail: mail@greathobbies.com



HOLIDAY SPECIAL

SAVE UP TO 30% ON ALL IN STOCK
AXI & FLIGHTPOWER



FlightPower
Lithium Polymer



V-Balance

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

New Formulation Cells

25C Continuous 35C Climbouts 50C Burst



PACIFIC
MODELS INC.

Toll Free 1 877 667 2243 www.rcmodels.ca

MARATHONS AND ALL THAT

One of my favourite memories as a teenager, being a fairly new member of the Toronto Balsa Beavers at the time, was the 1,400 Lap Rat Race that was flown as an annual event at the parking lot at Jarvis St. and Esplanade in mid-Toronto in the mid 1960s.

Usually the date chosen was Mother's Day, and I have always wondered why the event was flown on an occasion when modelers generally limit their activities, and spend the day with Mom!

Anyway, traditionally it was the first contest of the season, and the cool spring air accentuated the smell of nitro-benzine and castor oil, as the exhaust from two-stroke racing glow engines in full song wafted through the atmosphere.

Many came to fly and usually about half of the entries finished, some with incredibly good times. (This was no mean feat given that batteries, glue, and engines were not a match for what is available to the average flyer today!)

In the mid-1960s a good time for finishing the race was around an hour and twenty minutes. Later on, the introduction of .40-size engines into the rules reduced the time to a little over an hour, with average speeds pushing a 100 MPH with 20 pit stops.

Given that rat race finals of only 140 laps could be won even with the winning team changing an engine, you can see that reliability was not all that prevalent in those far-off days.

Many of the engines of the time (usually those with the maximum allowable displacement of .36ci. maximum were chosen) were not known for their ability to restart hot as a rule.

The Johnson .36 Combat Special was a good choice, but a trifle expensive. The 'Green Head' K&B Torpedos were fast, but a bit fragile internally, and did not start hot willingly. Super Tigres from Italy were starting to be imported, and people were learning that these were excellent engines for the event and eventually, they would prove to be about the best available.

The airplanes were small by today's standards – about 125 square inches on the average, and they managed a top



Peter Hansen, Len Bourel, and Vadim Polak flying in the Balsa Beavers annual 100-mile Marathon Sport Race. / Peter Hansen, Len Bourel et Vadim Polak pilotent leur maquette lors du marathon annuel des 100 milles du club Balsa Beavers.

speed of around 90 to 100 mph with a good engine up front.

So you might ask why is this Neanderthal of a chairman bringing this up so late in the day? The reason is that, frankly, I just love marathon races. And the thought of hanging to a model for 1,400 laps to me is more of an adventure than a contest. Just to finish is somewhat like climbing Mount Everest in a more modest way.

The questions you ask when you start such a race is, firstly, will you finish? Will the model finish? Will you be able to walk at the end of it?

Starting last year, the Balsa Beavers, on the occasion of their fiftieth Anniversary, decided to resurrect the historic old race, and run a modern version of the 100-mile Marathon. The event is a tribute to our mentors of the 1960s who pioneered our current racing events, leaving us a legacy that many of us will not easily forget. George & Jim Bisson, Bill Bell, Ross Melhuish, Bobby Sherman, John Easton, Al Baker, Dave Kelly and Ken Parent are some of these names associated with the original marathon, and a few of them are no longer with us.

This year, on September 28, at Centennial Park in Etobicoke, we decided to do it again as some of us felt that we hadn't learned our lesson from last year,

and we were eager to reaffirm our belief that flying a race that is ten times longer than the regular contest requirement is indeed good for the soul! So, on a cool, somewhat breezy morning in late September, six teams again entered the famous 1,400 lap marathon.

Instead of the .36 to .40 C.I. engines of the 1960s, we now used O.S. .25 LAs with 300 square-inch airplanes built to the MAAC Sport Race Rules. We chose 30 pit stops as the minimum number to fit the tank size currently used on most models, and the contestants used contest-issued 10% nitro fuel to keep this from becoming a chemistry event.

It is to the credit of those who entered this year's event that five out of the six teams finished. One of the pit men, Daniel Birks, was only thirteen years old!

Each airplane that finished flew one hundred miles (or 1,400 laps), each pilot walked nearly four miles, each engine fired over a million times, and each pit man refueled and restarted his airplane at least 30 times during the course of the race. Additionally, each team used nearly two litres of glow fuel, and not a single engine failed.

Also remarkable is the fact that the winning time of 1 hour 42 minutes was just a shade slower than the 1 hour 27

suite à la page 56

L'un de mes souvenirs les plus chers lorsque j'étais adolescent et comme j'étais un membre plutôt récent des Toronto Balsa Beavers, c'est la course Rat Race des 1 400 tours, un événement annuel qui se déroulait dans le terrain de stationnement de la rue Jarvis et Esplanade au milieu de Toronto, au milieu des années 1960.

Habituellement, la date choisie était le jour de la Fête des mères et je me suis toujours demandé pourquoi l'épreuve avait lieu alors que les modélistes limitent habituellement leurs activités afin de passer cette journée spéciale avec leur mère!

Quoi qu'il en soit, c'était traditionnellement le premier concours de la saison et l'air frais du printemps rehaussait l'odeur de la nitrobenzine et d'huile à mesure que les gaz d'échappement des moteurs à deux temps imprégnait l'atmosphère.

Plusieurs modélistes venaient faire voler leur maquette et environ la moitié des avions terminaient la course, quelques-uns réalisant de bons chronos. (C'était un exploit digne de mention puisque les piles, la colle et les moteurs de l'époque n'auraient pu rivaliser avec ce qui est à la disposition du modéliste moderne!)

Au milieu des années 1960, un bon chrono pour cette course était autour de 1 h 20. Plus tard, après l'arrivée des moteurs de cylindrée .40 au sein des règlements, ce chrono a été abaissé à légèrement plus d'une heure tandis que les pointes de vitesse atteignaient 100 milles à l'heure et que les pilotes effectuaient 20 arrêts aux puits.

Compte tenu qu'au cours de la finale de la Rat Race, l'équipe gagnante ayant volé pendant 140 tours pouvaient l'emporter même si elle avait dû changer de moteur, vous pouvez facilement en conclure que la fiabilité ne faisait pas partie de l'équation.

Plusieurs moteurs de l'époque (habituellement, la cylindrée maximale permise était de .36 pouce cube) ne redémarreraient pas s'ils étaient chauds.

Le Johnson .36 Combat Special était



Jack Humphreys' Scientific B-66 Bomber, designed by Walt Musciano, powered by Cox Black Widow .049 was the winner of Concours Event at the Balsa Beavers 51st anniversary, held Sept. 27/28 2008. / Le Bomber B-66 de Jack Humphreys (un kit qu'avait conçu Walt Musciano pour Scientific) et mû par un Cox Black Widow 0.049 a remporté la catégorie Concours lors du 51e anniversaire des Balsa Beavers, les 27 et 28 septembre 2008.

un bon choix mais un tantinet dispendieux. Les Torpedo Green Head de K&B étaient rapides mais plutôt fragiles du côté des composantes internes et ne démarraient pas très facilement lorsqu'ils étaient chauds. Les Super Tigre italiens commençaient tout juste à arriver de ce côté-ci de l'Atlantique et les gens apprenaient tout juste qu'ils étaient d'excellents moteurs pour ce genre d'épreuve et éventuellement, ils sont devenus les meilleurs moteurs disponibles.

Selon les normes modernes, les maquettes étaient petites – en moyenne environ 125 pouces carrés et elles atteignaient une vitesse maximale de 90 ou 100 milles à l'heure avec un bon moteur à l'avant.

Pourquoi, vous demandez-vous, ce président de comité, tel un véritable homme de Néanderthal, parle-t-il de ceci? Franchement, c'est que je raffole des courses de type marathon. En pensant à cette poigne que j'aurais sur une maquette tout au long des 1 400 tours, je considère ce projet davantage comme une aventure que comme un concours. Ne serait-ce que de terminer la course, c'est un peu comme gravir un mont Everest un peu plus modeste.

Un certain nombre de questions font irruption dans votre tête. La première : terminerez-vous la course. La deuxième : votre maquette terminera-t-elle la course? Pourrez-vous encore marcher à la fin de l'épreuve?

Depuis l'année dernière et à l'occasion de son 50e anniversaire, le club Balsa Beavers a décidé de ressusciter cette course historique et d'organiser une version moderne du marathon des 100 milles. Cet événement rend hommage à nos mentors des années 1960 qui ont été de véritables pionniers de nos épreuves de courses actuelles et ils nous ont laissé un héritage que nous ne sommes pas près d'oublier. George et Jim Bisson, Bill Bell, Ross Melhuish, Bobby Sherman, John Easton, Al Baker, Dave Kelly et Ken Parent ne sont que quelques-uns des noms que l'on peut associer au marathon original et quelques-uns d'entre eux ne sont plus de ce monde.

Le 28 septembre dernier au parc Centennial d'Etobicoke, nous avons décidé de répéter cette épreuve puisque certains d'entre nous pensions que nous n'avions pas appris notre leçon l'année précédente. Nous voulions reconfirmer notre

suite à la page 82

This month I have three quick How-to's.

HOW TO SOLDER

It will help to have a damp sponge at hand.

If you are using Rosin Core solder (for electronic work), heat up the soldering iron until it is hot, then wipe clean on the damp sponge. Take your solder and melt a very small amount onto the tip. Solid metal pieces should first be cleaned by lightly sanding with fine emery cloth. Clean wires or pieces of metal to be soldered with alcohol. Hold the iron against one of the pieces for a few seconds then introduce a small amount of solder to the wire (not the tip). If the heat is correct, the solder should melt within a couple of seconds. If not, the iron is either not hot enough or the tip is not large enough. We want the solder to completely perfuse the wire bundle. Move the iron around the wire to ensure complete penetration. Do the same to the other piece. Note that to solder any piece of metal that is relatively large, you will need a larger soldering iron tip. The larger surface area will act as a heat sink and suck away the heat you are applying.

Align both parts (easier if at least one is held in a vice), bring into contact with each other and apply the soldering iron until the solder turns bright and flows freely. Additional solder may be applied at this point if required. Remove the heat and let cool. If done correctly, the joint will be bright and shiny. If you allowed the pieces to move while they were first cooling or if the heat was too low, the joint will look frosty. If this is the case reheat the parts, wipe the solder clean and start again.

If you are using soldering flux, (for soldering larger pieces of metal), heat up the iron until it is smoking hot, then dip the tip of your iron into the flux and wipe clean. Take your solder and melt a very small amount on to the tip. Clean both pieces of metal to be soldered with fine emery paper then clean well with alcohol. Using a small flux brush, smear a small amount of flux onto both surfaces to be soldered.

Position and clamp the pieces and introduce the iron or a small flame from a torch. Touch the solder to the metal (not

the tip) and wait for it to melt, then slowly move the heat source and follow with the solder. The solder should flow freely into the joint and wick onto any surface that had flux applied to it.

So to sum up, cleanliness, correct heat, apply solder to the metal not the tip of the iron, don't move!, bright and shiny not frosty.

HOW TO USE EPOXY:

If there is one tip that is more important than any other when using an epoxy adhesive, it is to NEVER use anything that cures in less than 24 hours. I know, it's handy to use five-minute, thirty-minute, or one-hour cure epoxy. The problem is that the reason we are using epoxy in the first place is that we need to join components that will function in a high stress or high vibration area. It serves no purpose to use epoxy then have the joint fail in use. Before you start working with the epoxy, mark each piece to be glued with alignment marks and each surface to be glued with something like "GTS" (Glue This Side).

Step one is to use a high-quality commercial laminating epoxy. Names such as West Systems Three, and Shell etc. are what you want to be using. You can obtain most of these at any boat building supply store. Next, if you are joining harder surfaces such as maple or aluminum LIGHTLY abrade the surfaces being joined with some medium grit sand paper. All we are looking for with this abrasion is to make some fine lines in the surface. Almost all surfaces have some form of contamination in the form of grease, oil, dust etc. on them. Clean all surfaces with a shop towel dampened with alcohol. Let all surfaces dry. Do not touch the gluing surfaces with your hands. Mix the epoxy in graduated plastic cups (also available at boat building supply stores) or if suggested by the manufacturer by weight, using a triple beam balance. It is VERY important to mix the correct amount of epoxy and hardener. Now make a mixing stick with a sharp corner. Mix the batch slowly to avoid inducing air bubbles. Make sure you incorporate all of the mix that sits in the corner of the cup by using the sharp part of the mixing stick. After two minutes of mixing, scrape all sides of your

mixing stick back into the mixing cup and keep mixing for at least five minutes.

Now for the big secret. You need to let your epoxy rest for fifteen minutes in the cup to allow it to build some thermal mass. If you mix epoxy and then spread it at once in a thin film you risk an incomplete or soft cure.

If you have a lot of gluing to do, dump the epoxy out onto a piece of glass or waxed paper and spread out in a thin layer. We are purposely retarding the cure cycle so we have a longer pot life. Apply the epoxy in a thin film (surfaces should look moist but not be shiny with epoxy) to both surfaces (if possible) and then position and clamp under firm but not high pressure. Clean up the piece with alcohol and set it aside until the next day.

HOW TO USE POLYURETHANE GLUE

These glues have excellent adhesive qualities and are great if a small gap needs to be bridged but they do not have the structural qualities of epoxy.

Polyurethane glue (Gorilla Glue or other brands) is activated in the presence of moisture. The most common problem with this type of adhesive is the foaming that occurs at the glued edge.

This type of glue works well for laminating larger areas. It works very well for laminating materials like Depron foam or plywood. Note that this glue is not a substitute for epoxy. Like epoxy though, lightly abrade and clean the surfaces to be bonded. If you are joining two pieces of wood, you do not need to moisten one surface as the wood contains moisture and air (which also has moisture). If you are bonding metal to wood or metal to metal, you need to moisten one surface prior to clamping.

Use only enough glue to moisten the surfaces. You do not want this glue oozing out of the joint if you can help it. If you want a very neat joint, mask off a 2mm edge all around the pieces being joined. Apply the glue and scrape most of it off with a credit card. Then remove the masking tape and clamp the pieces together. Clamp tightly over the entire surface. Set aside for at least four hours before removing the clamps. ✈

Dans le cadre de cette chronique-ci, je vous propose trois trucs.

COMMENT SOUDER :

Cela pourrait vous aider d'avoir une éponge humide à portée de la main.

Si vous utilisez de la soudure à centre de résine (Resin core) (qui sert à de la soudure de composantes électroniques), faites chauffer le fer jusqu'à ce qu'il soit chaud, puis essuyez-le sur l'éponge humide. Prenez la soudure à centre de résine et faites fondre une toute petite quantité sur la pointe. Les pièces de métal solide devraient d'abord être nettoyées en les frottant légèrement au papier d'emery. Nettoyez avec de l'alcool les tiges ou les pièces de métal qui devront être soudées. Tenez le fer à souder contre l'une des pièces pendant quelques secondes, puis placez une toute petite quantité de soudure à centre de résine sur la tige (pas sur la pointe du fer à souder). Si la chaleur a été contrôlée correctement, la soudure à centre de résine devrait fondre en deux secondes. Si ce n'est pas le cas, le fer n'était pas suffisamment chaud ou encore, sa pointe n'était pas suffisamment large. Ce que vous recherchez, c'est de saturer l'assemblage de tiges de fer avec la soudure à centre de résine. Déplacez le fer à souder le long de la tige afin de vous assurer que la soudure à centre de résine pénètre partout. Faites-en de même sur l'autre tige de fer. Notez que si vous voulez souder une pièce de métal relativement large, vous avez besoin d'une pointe à souder plus large. La plus grande surface agira comme diffuseur de la chaleur que vous appliquez.

Alignez vos deux pièces (c'est plus facile si au moins l'une des pièces tient à l'aide d'un étau), faites-les entrer en contact et appliquez le fer à souder jusqu'à ce que le matériau Rosin core puisse revêtir une couleur vive et qu'il s'écoule librement. Au besoin, vous pouvez appliquer d'autre soudure à centre de résine. Cessez de chauffer et laissez refroidir l'assemblage. Si vous avez effectué du bon travail, le joint sera luisant. Si vous avez laissé bouger les pièces pendant qu'elles refroidissaient ou si la chaleur était trop basse, le joint aura une apparence givrée. Si c'est le cas, faites chauffer les pièces de nouveau, essayez

le résidu de soudure à centre de résine et recommencez.

Si vous utilisez du flux de soudure (pour les pièces de métal plus imposantes), chauffez le fer à souder jusqu'à ce qu'il dégage un panache de fumée, plongez sa pointe dans le flux et essuyez-le. Faites fondre une toute petite quantité de fondant (flux) sur la pointe du fer. Nettoyez les deux pièces de métal à souder à l'aide de papier d'emery fin et nettoyez ensuite à l'aide d'alcool. Prenez une petite brosse à fondant et appliquez une petite quantité de fondant sur les deux surfaces que vous voulez souder.

Positionnez vos pièces de métal dans un étau et appliquez votre fer à souder ou une petite flamme d'un chalumeau. Faites toucher le fondant au métal (mais pas la pointe) et attendez qu'il fonde, déplacez votre source de chaleur et faites suivre le fondant. Ce fondant devrait s'écouler librement et faites-le pénétrer là où vous voulez.

Je résume : propreté (des pièces), chaleur appropriée, appliquez soudure à centre de résine ou fondant au métal et non à la pointe de votre fer à souder, NE BOUGEZ PAS! Votre travail devait avoir une apparence luisante et non givrée.

COMMENT UTILISER DE LA COLLE ÉPOXY :

Si je peux vous livrer le secret de l'utilisation des adhésifs époxy, c'est de ne JAMAIS utiliser un quelconque produit qui durcit en moins de 24 heures. Je sais bien, c'est pratique de recourir aux variétés qui durcissent supposément en cinq, dix ou 60 minutes. Le problème, c'est que nous utilisons de l'époxy précisément pour joindre des composantes qui doivent endurer beaucoup de stress ou de vibrations. Ce serait futile d'utiliser de l'époxy qui n'empêchera pas la défaillance du joint. Avant de commencer à travailler avec l'époxy, inscrivez des marques sur vos pièces afin de les aligner ou encore notez quelque chose comme « Coller de ce côté ».

La première étape, c'est d'utiliser de l'époxy commerciale haut de gamme qui sert à des tâches de lamination. Vous voudrez essayer des marques connues comme West Systems Three, Shell, etc. Vous pourrez vous procurer la plupart de

ces produits à tout commerce qui se spécialise dans la construction ou les rénovations de bateau. Si vous entendez joindre des surfaces dures telles l'érable ou l'aluminium, sablez LÉGÈREMENT les surfaces à l'aide de papier moyen. Vous voulez tout juste créer de petites lignes sur les surfaces. Ensuite, presque toutes les surfaces sont contaminées d'une façon quelconque, que ce soit par de la graisse, de l'huile, de la poussière, etc. Nettoyez les surfaces à l'aide d'un chiffon d'atelier que vous avez humidifié avec de l'alcool. Faites sécher toutes les surfaces. Ne touchez pas aux surfaces à coller avec vos mains. Mélangez l'époxy dans de petits récipients gradués (ces contenants que l'on retrouve aussi dans les magasins de matériaux de bateaux) ou encore, si le fabricant de l'époxy suggère de mesurer la colle par poids, utilisez une balance très précise à trois poutres. Il est TRÈS important de mesurer les bonnes quantités de résine et de durcisseur. Vous devriez couper l'un de vos bâtonnets à mélanger afin que son extrémité soit bisautée (coupée en coin prononcé). Mélangez les deux composantes d'époxy lentement afin de ne pas créer de bulles. Assurez-vous d'incorporer tout le mélange en allant chercher les résidus partout dans votre récipient à l'aide de votre bâtonnet au coin bisauté. Après avoir mélangé le tout pendant deux minutes, essuyez votre bâtonnet sur le rebord du récipient de sorte à ce que l'époxy qui y collait retourne dans le récipient et avec le mélange. Continuez de mélanger pendant cinq minutes.

Voici le gros secret. Laissez votre époxy reposer pendant 15 minutes dans le récipient pour que la réaction chimique se fasse et que vous sentiez de la chaleur. Si vous mélangez l'époxy pour l'étendre aussitôt en petite pellicule sur vos surfaces, il se pourrait que le procédé de durcissement ne soit pas au point.

Si vous devez coller sur une grande surface, versez votre mélange d'époxy sur un morceau de verre ou de papier ciré et seulement à ce moment-là pouvez-vous l'étendre en pellicule mince. Je fais exprès de retarder le cycle de durcissement de façon à ce que le produit dure plus longtemps. Appliquez une petite pellicule d'époxy (les surfaces devraient

suite à la page 62

R/C FLOAT PLANE

Gordon Olson

55749

Chair
807-543-2760


gordolson@voyageur.ca

Ladies and gentlemen, by the time you read this, all of the Annual Zone meetings will have been held. I hope the members who have been elected to the position of RC Float Plane Committee members will contact me at gordolson@voyageur.ca so we can prepare for the coming year.

I'm sure you will hear more about the Gimli Fly in other parts of this magazine, but I felt I must mention it for two reasons. Tom Gretsinger of Winnipeg flew his Cub with wheel floats. Tom tells me he has never flown this model from water. The other reason is that just a week later, people were flying float planes from this site. It had flooded so much that the control line circles as well as the RC Car track was under a foot of water. Who says there is not enough water to float fly on the Prairies.

Thanks to Marc Sharpe of Kenora for taking the pictures.

Until next time Keep your wings dry and your floats wet (or at least out of the wheat). ✈



HYDRAVIONS

Gordon Olson

55749

Chair
807-543-2760


gordolson@voyageur.ca

Mesdames et messieurs, d'ici à ce que vous lisiez ces quelques lignes, toutes les assemblées de zone auront eu lieu. J'espère que les membres qui ont été élus au sein du comité des hydravions communiqueront avec moi au gordolson@voyageur.ca afin que nous préparions les travaux de la prochaine année.

Je suis persuadé que vous entendrez parler du Fly-in de Gimli ailleurs dans les

pages de cette revue, mais je me sentais obligé de le mentionner pour deux raisons. Tom Gretsinger de Winnipeg a piloté son Cub muni de flotteurs. Il me dit qu'il n'avait jamais fait voler cette maquette depuis l'eau. L'autre raison, c'est que tout juste une semaine plus tard, les modélistes faisaient voler leur hydravion depuis ce même terrain. Il y avait eu tant d'inondation que les cercles ayant servi au vol circulaire et la piste pour voitures

de course télécommandées étaient recouverts d'un pied d'eau. Qui a déjà osé dire qu'il n'y avait pas suffisamment d'eau dans les Prairies canadiennes pour qu'on s'adonne au vol d'hydravion?

Merci à Marc Sharpe de Kenora pour les photos qu'il a prises.

D'ici la prochaine chronique, gardez vos ailes bien au sec et vos flotteurs bien humides (ou au moins, hors du blé). ✈

NOUVEAU RECORD DE VOL LIBRE

Nos membres délaissent les records du MAAC en vol libre bien que la vaste majorité des catégories – junior, aîné et libre – demeurent à être comblées et attendent des scores initiaux pour que quelqu'un les fracasse. Dans cette perspective, il était encourageant de recevoir une réclamation de record de la part de Chris Sackett de Maple Ridge (Colombie-Britannique) pour une maquette Rocket (catégorie libre). Son score total de 306 secondes a été accepté et un certificat de nouvelle marque de record a été dûment délivré. Chris a fait voler un design de Larry Krause, le Heat Stroke, mû par un Rapier L2 le 11 octobre sous un ciel partiellement ensoleillé avec un vent qui soufflait à entre 5 et 10 milles à l'heure et 57F (14C). Félicitations.

Chris considère que c'est une marque qu'il tentera d'éclipser dans un avenir rapproché. Bien sûr, n'importe quel membre peut essayer de terminer avec un total plus élevé (meilleurs trois vols de six) avec n'importe quel format de la fusée Rapier. Incidemment, le kit du Heat Stroke et les moteurs Rapier sont disponibles par le biais de Shorty's Basement, en Ohio, une petite entreprise que gère une famille de modélistes et qui offre toute une sélection de produits de vol libre.

C'est une bonne occasion de dresser la liste une fois de plus des quelques records actuels et j'invite les membres à en établir d'autres ou de loger une réclamation de nouveau record au sein de n'importe quelle catégorie du MAAC. Un livret de règlements pour le vol libre qui contient tous les détails nécessaires, est disponible auprès du siège du MAAC. Par souci d'espace et de répétition, vous trouverez le tableau des chronos (en secondes) à éclipser.

Succès au championnat du SAM

Toujours en Colombie-Britannique, Anthony Close, de Qualicum (sur l'île de Vancouver), ne provient pas seulement d'une famille de modélistes mais son fils Alexander construit et fait voler des maquettes depuis cinq ans maintenant et s'active maintenant au sein des maquettes motorisées simples. Tous deux se sont rendus au Championnat de la Société des anciens modélistes (SAM) à Muncie en compagnie d'un troisième



Chris Sackett's Rapier-powered 'Heat Stroke' record holder. / Le Heat Stroke de Chris Sackett, mû par un moteur-fusée Rapier et dorénavant détenteur d'un record.

membre, l'aïeul Bob (un modéliste très réputé en Angleterre et qui rendait visite à sa famille, à ce moment-là) et le tandem a ravi la première et la deuxième place lors de l'épreuve cible-chronométré Tomboy – Alexander ne se trouvait qu'à deux secondes de son père! De plus, Anthony a obtenu une deuxième place lors de l'épreuve Concours à l'aide de son

magnifique Brooklyn Dodger et cet accomplissement a été davantage souligné lorsque le concepteur, Sal Taibi a apposé son autographe sur la maquette. Bravo à tous les deux!

NOTE DE PIED DE MARGE...

Voilà, le puits est à sec. Au moment

suite à la page 55



Anthony, Alexander and Bob Close with a trio of Tomboys. / Anthony, Alexander et Bob Close avec un trio de Tomboys.

NEW F/F RECORD

MAAC F/F records are sadly neglected by the membership, even though the vast majority of classes – in Junior, Senior and Open categories – are vacant and awaiting initial scores to give incentive for other to later surpass. In this respect, it was encouraging to receive a record claim from Chris Sackett of Maple Ridge, BC, for Open class 'Rocket' and his total score of 306 seconds has been accepted and a Record Certificate duly issued. Chris flew a Larry Krause design 'Heat Stroke' powered with a Rapier L2 on October 11 in warm, partially sunny conditions with winds 5-10 mph and 57F (14C) and receives our congratulations.

Chris regards this as a score which he will attempt to improve upon in the near future. It is, of course, open to any member to post a higher total (best three of six flights) with any size of Rapier rocket. Incidentally, the 'Heat Stroke' kit and Rapier motors are available from 'Shorty's Basement' in Ohio, which is run by a modelling family and carries a fine assortment of F/F goodies.

This is an opportune time to list once more the few existing records, with a firm invitation to any member to make an attempt to raise any one, or more, or

to make an initial claim for any MAAC class/category. A F/F rulebook, detailing all such, may be obtained from the MAAC office. Times are given in seconds, all records Open other than the final P30 score :

F1A	Open	2705
Gas	Class 1, Cat.A	540
	Class 1, Cat.B	359
	Class 2, Cat.A	720
	Class 2, Cat.B	702
Handlaunch Glider		401
F1G (Coupe)		771
Unlimited Rubber		780
P30 Rubber		350
P30 Rubber (Junior)		280

SAM CHAMPIONSHIPS SUCCESS

Still in the BC region, Anthony Close from Qualicum, on the Island, not only comes from a modelling family but his son Alexander has been building and flying for some five years and is now active with simple power models. They attended the SAM Championships at Muncie together with father/grandfather Bob (a well-known flyer in England, visiting at the time) and took both first and sec-

ond places in the 'Tomboy' time target event – Alexander only two seconds behind Dad! Furthermore, Anthony took a second place in the Concours event with his beautiful Brooklyn Dodger, and his achievement was enhanced by having the model autographed by its designer, Sal Taibi. Well done, to both!

FOOTNOTE...

The well is dry. At this time, I have no photos in stock, or other information to share; if there is to be a February column, then I'm relying upon YOU to contribute anything that you feel might be of interest to other members – especially high resolution pictures; 900x600 pixels is minimum, larger is better. They should have clear subjects with uncluttered backgrounds. With that in mind, my best wishes to all for the Festive Season and may the New Year bring much opportunity for good flying. ✈

suite de la page 54

où je vous écris, je ne possède ni photos ni renseignements à vous transmettre; s'il y aura une chronique en février, je dois compter sur VOUS pour me fournir tout matériel qui saurait intéresser les autres membres – surtout des photos en haute résolution. Le minimum est de 900 X 600 pixels et c'est mieux si c'est encore plus volumineux. Les sujets (les maquettes) devraient se trouver en un lieu bien dégagé sans que d'autres objets ne paraissent à l'arrière. Après vous avoir fait mes recommandations, j'en profite pour vous souhaiter un merveilleux temps des fêtes et que la Nouvelle année vous procure plusieurs occasions de faire voler vos maquettes. ✈



Sal Taibi and Anthony Close display the Brooklyn Dodger. / Sal Taibi et Anthony Close exhibent le Brooklyn Dodger.



Close-up of the 2nd place Concours winner – beautiful work. / Une vue rapprochée de la maquette gagnante de la deuxième place (catégorie Concours) – superbe assemblage.

J'espère que mes collègues adeptes du vol libre se portent bien et que vous avez passé un bel été et un bel automne. Maintenant que le temps froid est revenu, j'espère que tout le monde a pu retourner aux emplacements de vol habituels au cours de la saison. Ma saison au sein des Cloudbusters est bel et bien entamée et je me présenterai à plusieurs séances d'ici le mois d'avril.

Championnat mondial de F1D

Comme vous le savez probablement, nous ne comptons pas d'équipe F1D à l'occasion du Championnat mondial en Serbie mais j'ai pensé que les résultats vous intéresseraient. Pour la première fois depuis plusieurs années, le nouveau champion n'est pas un Américain; le Slovaque Ivan Tregger – le seul à représenter son pays – s'est hissé au sommet.

J'espère que nous aurons une équipe en 2010 mais compte tenu du contexte économique mondial, ce projet pourrait s'avérer difficile. Il y aura tout de même des épreuves canadiennes de qualification en 2009.

Concours B-8 à Peterborough

J'ai reçu ce compte rendu de Mel Johnson, vice-président du Peterborough RC Club, relativement au concours annuel de maquettes à propulsion élastique :

"Cette année, le Peterborough Radio Control Flying Club a été l'hôte d'une compétition de maquettes à élastique. Les derniers chronos ont été jugés le 25 mai à l'armurerie de Peterborough. Le design servant au concours de cette année a été choisi par le gagnant en 2007, Jeff Stevens. Il a choisi le B-8, un design



Indoor Coordinator Doug Deyell, winner Dave Bowes, and John Marett, designer of B-8. / Le coordonnateur de vol intérieur Doug Deyell, le gagnant Dave Bowes et John Marett, concepteur de la maquette B-8.

de John Marett (MAAC 651L), une maquette qui est légèrement plus petite que le B-10 de l'année dernière.

(N.D.L.R. : Par souci d'espace et de répétition, vous trouverez le tableau des gagnants et des chronos dans un tableau, au sein de la chronique originale en anglais.)

"Comme vous pouvez le constater, le concours a été chaudement disputé. Le gagnant Dave Bowes effectuera la sélection de la maquette du concours de 2009. Nous nous livrons à une séance de vol de maquettes à élastique le premier dimanche de chaque mois au cours de l'hiver. Consultez notre site Web au www.prc-mfc.net pour en lire les détails."

C'est tout ce dont je dispose pour ce numéro. Faites-moi savoir ce qui se passe localement et j'en parlerai dans la prochain numéro.

(Voir le tableau des résultats du Championnat mondial de maquettes F1D 2008 dans le texte original en anglais.) ✈

Control Line

From page 49

minute time that won the 1965 event! But as the pit stops were increased by a third, the models had over the double the wing area, and as the engines had only 60% of the displacement of those used in the original event, I would say it was not bad going! (And not bad for an interest category that some predicted would not last into the 21st century!)

Final Results:

- 1st Place – Paul Smith and Vadim Polak – 1:42:10 (1,400 laps)
- 2nd Place – Chris Brownhill and John McFayden – 1:50:18 (1,400 laps)
- 3rd Place – Brad LaPointe and Stuart Henderson – 1:51:02 (1,440 laps)
- 4th Place – Steve Stefanovic and Peter Hansen – 1:52:16 (1,400 laps)
- 5th Place – Len Bourel and Daniel Birks (Junior) – 2:17:16 (1,400 laps) ✈



DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!

N'OUBLIEZ PAS DE RENOUVELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

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

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

I hope this finds my fellow Indoor modellers well and that you all had a good summer and fall. Now that the cold weather is back, I hope everyone was able to get back to their flying sites for another season. My season with the Cloudbusters has started and I will be flying several times a month until April.

F1D WORLD CHAMPIONSHIPS

As you probably know, we did not have a team at the WC in Serbia but I thought that the results might be of interest to some. For the first time in many years, the F1D world champion is not from USA: Ivan Treger from Slovakia the only representative of his country came out on top.

I hope we will again have a team for 2010 but then again with the world financial crisis, this may be difficult to do, but a team trials will be held in 2009.

PETERBOROUGH B-8 CONTEST

I received this report from Mel Johnson, VP of the Peterborough RC Club, pertaining to its annual rubber powered indoor contest:

"This year the Peterborough Radio Control Model Flying Club hosted our annual indoor rubber flying competition, with the final time judging held on May 25 at the Peterborough Armoury. The design for this year's model was selected by the 2007 winner, Jeff Stevens. He chose the B-8, a John Marett (651L) design, which is slightly smaller than last year's B-10.

*"The best competitive official times were, in minutes and seconds:
Dave Bowes 3:19.34*



Indoor participants (standing) John Marett, Jim Dufrene, Dave Bowes, Henry Jongsma, Mel Johnson (timing judge), (kneeling), Ren Whelan, Doug Deyell, Jeff Stevens. Jim is holding a B-10 from 2007 competition. / Des participants lors du concours de vol intérieur. Debout : John Marett, Jim Dufrene, Dave Bowes, Henry Jongsma et Mel Johnson (chronométrateur). Agenouillés : Ren Whelan, Doug Deyell et Jeff Stevens. Jim tient une maquette B-10 ayant servi au concours de 2007.

Jeff Stevens 3:18.14
Doug Deyell 3:03.42
Ren Whelan 2:04.44
Henry Jongsma 2:00.85

"As you can see, that this was very competitive. The winner, Dave Bowes, will select the model for the 2009 competition. Rubber powered flight is held normally the first Sunday evening in the winter months. See our website www.prcmfc.net, for details."

This is all I have for this issue, please let me know what is happening with you local activities and it will be included next issue. ✈

2008 F1D W/C Results		
1	Ivan Treger	SVK 71.48
2	Lutz Schramm	GER 71.19
3	John Kagan	USA 70.53
4	James Richmond	USA 68.06
5	Doug Schaefer	USA 67.54
6	Aurel Popa	ROU 67.06
7	Lawrence Cailliau	W/C 66.26
8	Derek Richards	GBR 66.05
9	Dider Barberis	FRA 65.46
10	Dezso Orsovai	HUN 65.38

Sud-est

suite de la page 34

cinq autres club situés à Georgetown, Halton Hills, Bramalea, Mississauga et à Oakville/Milton. Cette chronique s'allonge un peu trop pour que je puisse parler de ces visites rapides, mais je peux vous dire qu'à l'exception d'un club, tous répondaient aux exigences du Code de sécurité. J'ai parlé à l'exécutif du club fautif et on m'a assuré que la situation soit corrigée.

Plus tôt cette année (l'hiver dernier), j'ai aussi rendu visite à plusieurs clubs qui s'adonnent au vol intérieur. Le club

EMFSO parraine notamment des séances au Sheridan College. Le terrain de vol intérieur est situé à Oakville (au Nord du QEW, non loin de Trafalgar Road). J'ai aussi vu de près les activités du Aerochoppers Indoor RC Flying Club, qui ont lieu à la Clarington Central Secondary School, au 200, boulevard Clarington, à Courtice. Je me suis rendu au Peterborough Model Flying Club, dont les membres se servent de l'Armurerie de l'endroit. Quel beau site de vol!

Ces activités de vol intérieur sont bien organisées et j'ai constaté que les modé-

listes sur place s'amusaient beaucoup. Je rappelle aux clubs et aux membres à titre individuel que vous devriez faire parrainer vos événements. Il est très facile de le faire en ligne depuis le site Web du MAAC.

Eh bien, gardez vos ailes parallèles à l'horizon et passez une excellente saison de vol intérieur. Prenez soin de votre équipement régulier pour le vol extérieur et établissez une bonne routine d'entretien. Avant tout, pilotez en toute sécurité et amusez-vous! ✈

RETOUR À LA BASE

Si vous êtes comme moi, vous lisez plusieurs forums virtuels de discussion et vous savez que les questions les plus fréquemment posées par les nouveaux adeptes du vol électrique portent sur la sélection des moteurs et des piles.

Au cours des deux ou trois prochaines chroniques, je m'attarderai à suffisamment de notions de base afin qu'un nouveau venu puisse faire un choix éclairé relativement aux systèmes de motorisation. Il ne sera pas possible de m'aventurer en détails dans tout cela à l'intérieur de la chronique et de plus, il existe déjà passablement de matériel qui couvre cette matière. Je me tiendrai bien loin des formules mathématiques; je laisse cela à ceux qui veulent faire de l'exploration. Je procéderai selon deux croyances :

1) Puisque vous lisez cette chronique, vous possédez déjà une maquette qui vole et elle est probablement propulsée par un moteur à carburant (bougie incandescente ou à essence) ou électrique

2) Vous avez accès à Internet

Pour cette première chronique, je traiterai des moteurs.

RESSOURCES EN LIGNE

Je veux vous mentionner deux livres. Le premier, virtuel, s'intitule "Everything You Wanted to Know About Electric Powered Flight"; c'est du matériel d'introduction assez intéressant. Quant à "Magic Numbers for Modellers", c'est une bonne introduction aux paramètres de base de la propulsion électrique. Vous les trouverez tous deux chez www.wattflyer.com. Je vous suggère d'utiliser votre moteur de recherche afin de trouver ces deux titres.

Stephan's Electric R/C Web Site renferme plusieurs articles portant sur la sélection des moteurs et d'autres sujets de maquettes électriques. Vous trouverez son portail à l'adresse suivante : www.stefanv.com/rcstuff.

WebOCalc est un calculateur de performance qui n'est pas associé à un fabricant en particulier et que vous pouvez essayer directement à partir du Web ou que vous pouvez installer sur votre ordinateur. Vous le trouverez à l'adresse flbeagle.rchomepage.com/software/webocalc.html.

calc.html.

Je vous recommande fortement de prendre le temps de parcourir ces ressources. Il se peut que vous ayez à répéter votre lecture mais vous pourrez effectuer votre sélection de moteur avec beaucoup plus de confiance lorsque viendra le moment de vous attaquer à votre prochain projet.

LES MOTEURS POUR LES NOUVEAUX VENUS

Je peux certainement compatir avec le nouveau venu qui se bute à un choix très vaste de moteurs, la plupart étant nommés 38-45-850, MR-036-050-3300V2-3F, 1512/1D ou Speed 600. Il n'est pas toujours possible de comparer le rendement de ces moteurs en examinant l'étiquette. Les moteurs à combustion interne sont plus faciles à comprendre parce qu'ils utilisent presque tous leur cylindrée dans le nom qu'ils adoptent. Il est facile de comprendre quel rendement vous obtiendrez d'un FA-72 ou d'un FS-70, deux moteurs à quatre temps. Bien sûr, nous devons quand même examiner les statistiques du moteur particulier afin de savoir s'il conviendrait à votre application mais nous en avons une idée grâce au nom employé. La dimension du réservoir de carburant n'a pas d'impact important sur la performance mais la sélection des piles, chez les maquettes électriques, peut rendre un modéliste bien malheureux.

NOTIONS DE BASE POUR LES MOTEURS

Le couple (torque) que génère un moteur électrique est très étroitement lié au diamètre du moteur. Cela devient évident lorsque nous constatons que le couple est une force qui agit sur une distance; plus grande est la distance, plus grande est la force de couple. Plus le diamètre de votre moteur est grand, plus il générera de couple. Qu'en est-il de la longueur du moteur? Plus il est long, plus il générera de force sur une distance, ce qui signifie une fois de plus qu'il produira davantage de couple. Vous commencez à vous apercevoir que le diamètre et la longueur d'un moteur électrique ressemble beaucoup aux paramètres de cylindrée d'un moteur à combustion interne.

Les néophytes de la propulsion élec-

trique commencent à s'y perdre lorsqu'ils explorent les constantes de la motorisation. La tête nous tourne facilement si on tente de départager les volts, ampères et puissance des Kv, IO et Rm. Pour l'instant, considérons qu'un Kv, c'est la constante universelle associée aux moteurs et que cela nous dit simplement comment vite le moteur tourne lorsqu'on applique un volt d'électricité et que rien n'a été encore monté sur l'arbre de l'hélice. Kv est toujours exprimé comme étant les tours-minute (RPM) par volt, communément raccourci par RPM/v.

Voici le prochain paramètre : le plus de tours de fil autour du moteur, le moins élevé sera le Kv. Les moteurs au facteur Kv élevé possèdent moins de tours de fil tandis que les moteurs au facteur Kv faible possèdent plus de tours de fil. Il est plus aisé de constater que plusieurs tours autour du moteur signifie que davantage de fil a été utilisé, ce qui signifie aussi qu'il y aura davantage de résistance au courant mais moins de courant. Les moteurs au Kv plus faible tournent en générant moins de courant parce qu'ils ont davantage de fil autour. Ils nécessitent aussi un voltage plus élevé puisque le fil à résistance élevée accusera une diminution plus prononcée du voltage.

Les deux autres constantes universelles de nomenclature de motorisation électrique sont le courant sans charge (qui ne travaille pas), IO, ainsi que la résistance imputable aux tours de fil, Rm. IO, c'est le courant qui est sollicité d'un moteur lorsque rien ne se trouve sur l'arbre du moteur, mais il change selon les divers voltages. Son plus gros effet, c'est sur l'efficacité du moteur. Des trois constantes afférentes aux moteurs, le Kv est celle qui a le plus d'influence sur leur performance. Puisque la puissance du moteur est en fonction du couple et des tours-moteurs, nous constatons que la cote de puissance des moteurs est dérivée du diamètre, de la longueur du moteur, du Kv et du voltage.

Une convention de nomenclature est universellement utilisée par les fabricants de moteurs électriques, même si elle n'est pas évidente au départ. La plupart des noms des moteurs sans armature (brushless) comportent trois composantes : le diamètre du boîtier, sa longueur et le Kv.

suite à la page 63

BACK TO BASICS

If you're like me, you read a number of online discussion forums and you know that the most often asked questions by newcomers to electric flight has to do with motor and battery selections.

Over the next two or three issues, I'll be covering enough of the basics so that a newcomer can start to make smart power system choices. It just won't be possible to get into any depth in the column format and there's already enough in-depth material out there. I plan to stay away from as many formulas and math as possible, leaving that for those who want to explore on their own.

I'll be making two assumptions:

1) Since you're reading this article, you already have a flying model and it's most likely powered by a glow or gas engine or an electric motor

2) You have access to the internet

This month we'll be focusing on motors.

ON-LINE RESOURCES

'Everything You Wanted to Know About Electric Powered Flight' is an e-book of good overall introductory material and magic numbers for modellers and is a good introduction to all the basic parameters related to electric flight. You'll find them both on www.wattflyer.com. I suggest you use the search tool and look for the two titles.

Stefan's Electric R/C Web Site contains a number of articles on motor selection and other electric topics. You'll find it here: www.stefanv.com/rcstuff.

WebOCalc is a motor performance calculator that is not associated with any particular manufacturer and can be run right off the web site or installed on your PC. You'll find it at flbeagle.rchomepage.com/software/webocalc.html.

I highly recommend that you take the time to work your way through these resources. It may take a couple of reads, but you'll be feeling much more confident in your ability to select the right power system for your next project.

MOTORS FOR THE ELECTRIC NEWCOMER

I feel for the newcomer faced with a gazillion motor choices available, most named something like 38-45-850 or MR-036-050-3300V2-3F or 1512/1D or Speed 600. Sorting out how these motors might compare to each other by looking at their labelling is not always possible.

Internal combustion engines are much easier to understand because they almost all use displacement in their naming. It's easy to know roughly what kind of performance we can get from a FA-72 or FS-70, both .70 cubic inch 4-cycle glow engines. We still have to drill down to the specific engine performance stats to really know if it's right for our application, but the naming convention gets us close. Plus the size of the fuel tank doesn't have a big impact on performance, but battery selection for electrics can make a new modeller unhappy.

SOME MOTOR BASICS

The torque an electric motor generates is strongly related to the motor's diameter. This becomes obvious when we consider that torque is a force acting at a distance, where the larger the distance, the greater the torque. So the bigger the motor diameter, the more torque it generates. What about motor length? The longer the motor, the more force it generates at a distance, which means more torque again. You might be starting to see that electric motor diameter and length is a lot like an IC engine's displacement.

Drilling down into electric motor constants is where most electric newcomers start to get lost. Sorting out the volts, amps & power from the Kvs, I0s & Rms can make one's head spin. For now, let's just think about Kv which is a universal motor constant that simply tells us how fast the motor will turn when one volt of electricity is applied to it, with nothing mounted on the output shaft. Kv is always expressed as RPM per volt or RPM/v.



Ottawa's Rob Zinck built this 63" wingspan Noorduyn Norseman from a Unionville Hobbies kit but heavily modified it. It is powered by an Aveox 1406/3Y with a 3.7:1 planetary gear and it runs on 5 Emoli lithium cells (made in Canada) through a CC Phoenix 45HV ESC. All-up weight is 97 oz.

CF-BAU was owned by Canadian Airways in the late 1930s and was damaged in a landing in blowing snow. The plane was impossible to move so Canadian Airways engineer, Rex Terpening, spent several months living in a tent in the middle of the winter while making repairs. Rob was so impressed by this story he built this plane in honour of Mr. Terpening. / Rob Zinck d'Ottawa a construit cette maquette du Noorduyn Norseman (envergure de 63 pouces) depuis un kit de Unionville Hobbies mais l'a beaucoup modifiée. Elle est mûe par un Aveox 1406/3Y muni d'un engrenage planétaire de 3.7 :1 et cinq piles à l'Emoli lithium (fabriquées au Canada) en assure la puissance. Le contrôleur de vitesse est un Castle Creations Phoenix 45HV. Le poids prêt à voler est de 97 onces.

Le Norseman immatriculé CF-BAU était la propriété de Canadian Airways à la fin des années 1930 et a été endommagé lors d'un atterrissage sous une tempête de vent et de neige. Il était impossible de déplacer l'appareil, si bien que l'un des mécaniciens de l'entreprise, Rex Terpening, a campé sous une tente pendant plusieurs mois en plein hiver en procédant aux réparations. Rob a été tellement impressionné en apprenant l'histoire qu'il a construit la maquette en l'honneur de M. Terpening.

continued on page 82

Cette chronique sera brève afin de garder de la place pour les photos afin de compenser le fait que certains textes par le passé n'en comportaient pas beaucoup. Je vous présente une collection de clichés qui m'ont été soumis au cours de l'été.

Comme les hélicoptères électriques plus gros font leur apparition (de la dimension des .30 et .50 à carburant), on m'a souvent demandé comment on pouvait déterminer la dimension et la puissance des piles relativement au rapport des engrenages et de la vitesse de rotor que les pilotes souhaitent atteindre. C'est très simple et je vais vous fournir un exemple à l'aide de mon Swift 16 muni d'un moteur Century de 600 A et de 1 110 Kv. Cette annotation Kv vous dit à combien de tours/minute le moteur tournera, par volt qu'on lui fournit.

Si on présume que moteur et piles génèrent de la puissance avec une efficacité de 85 %, si j'ai recours à un ensemble de piles Li-Po de 4S (14,8 v), le moteur tournera à $14,8 \times 1\ 110 \times 0,85 = 13\ 964$ tours/minute. Si j'augmente la pile à une 5S (18,5 v), celle-ci ferait tourner mon moteur à $18,5 \times 1\ 110 \times 0,85 = 17\ 455$ tours/minute. Une pile de 6S (22,2 v) donnerait le calcul $22,2 \times 1\ 110 \times 0,85 = 20\ 946$ tours/minute.

Qu'en est-il de vitesse de la tête du rotor?

Comme le Swift utilise un engrenage principal de 96T, je peux calculer les différents rapports possibles qui résulteront de l'utilisation des différentes roues à pignons, entre 9T et 14T. Par exemple : $96T/9T = 10,68/1$, $96T/10T = 9,6/1$, $96T/11T = 8,73/1$, $96T/12T = 8/1$, $96T/13T = 7,38/1$ et enfin, $96T/14T = 6,86/1$.

Si la vitesse de la tête de votre rotor est lente, l'hélicoptère affichera un comportement plus doux aux commandes qu'on vous transmet et votre temps de vol sera plus long en se servant des mêmes piles. Supposons que vous vouliez utiliser une pile de quatre éléments. Une roue à pignon de 9T vous donnerait une vitesse de rotor de $13\ 964/10,68 = 1\ 307$. Vous pourriez ainsi obtenir un temps de vol plus long (environ 11 minutes à l'aide de piles totalisant 5 000 mah) et un comportement en l'air digne d'une copie volante. À l'autre extrême, si vous passez à



Shawn Ireland cutting grass with his Predator at the Stetson flyers meet in Ottawa / Shawn Ireland coupe la pelouse à l'aide de son Predator à la rencontre des Stetson Flyers, à Ottawa.



My Raven inverted with its' new paint job. / Mon Raven à l'envers, muni de sa nouvelle livrée de peinture.

une tête de pignon de 14T, votre vitesse de rotor atteindrait $13\ 964/6,86 = 2\ 035$. Votre hélicoptère aurait alors un comportement de vol digne du 3D... mais avec une autonomie de vol de seulement quatre minutes!

Vous pouvez aussi effectuer de tels calculs pour les piles 5S et 6S. Vous pourriez vous tourner vers la pile 6S avec un rapport qui vous donnerait une vitesse de 2 200 tours/minute, ce qui vous per-

mettrait de vous amuser. Vous devriez cependant noter que plus le diamètre du rotor est petit, plus la vitesse de la tête du rotor devra être élevée puisque le rotor devra générer la portance (lift) nécessaire. C'est pourquoi les micro- et mini-hélicoptères qui possèdent des pales de 325 ou de 425 mm doivent avoir recours à une vitesse de rotor si élevée; ils doivent pouvoir générer la portance pour s'élever du sol. ✈

This edition will be short on text and long on photos, to make up for the past when I had few photos to go with the articles. These are a collection of some that were submitted over the summer.

As the larger electric helis, similar in size to the 30- and 50-size nitros, have been gaining a lot in popularity this past summer, I have been asked many times how to relate the battery packs, to the gear ratio, and rotor speeds desired. It is quite simple, really, so I will give an example using my Swift 16 that has the Century 600A motor of 1110 KV. This KV rating tells you how many rpms the motor will turn per volt fed into it.

So, assuming 85% efficiency for the motor and battery, if I use a 4S Lipo pack (14.8V) the motor will turn at $14.8 \times 1110 \times 0.85 = 13,964$ rpm. Using a 5S (18.5V) pack, it would turn at $18.5 \times 1110 \times 0.85 = 17,455$ rpm. And using a 6S (22.2V) pack, we would get $22.2 \times 1110 \times 0.85 = 20,946$ rpm.

So what of the head speed?

As the Swift uses a 96T main gear, I can calculate the different possible ratios that will result from the use of the different pinions available from 9T to 14T. For example $96T/9T = 10.68/1$, $96T/10T = 9.6/1$, $96T/11T = 8.73/1$, $96T/12T = 8/1$, $96T/13T = 7.38/1$ and $96T/14T = 6.86/1$.

The slower the head speed the more gentle will be the response of the heli, and the longer will be the flight times



Randy Champagne relaxing at the Victoria event. / Randy Champagne se détend lors du rassemblement de Victoria.



Avro Vertol at the Ottawa Museum of Flight. / L'Avro Vertol au Musée de l'aviation du Canada, à Ottawa.

from the same battery packs. So let's assume you want to use a 4-cell pack. Then a 9T pinion will give a rotor speed of $13964/10.68 = 1307$. This would result in long flight times (about 11 minutes on a 5,000 mah pack) but a rather gentle scale-like flight response. At the other extreme would be the use of the 14T pinion, which would result in a rotor speed of $13964/6.86 = 2035$. Now, you would have rather lively 3D response but have only a four-minute flight!

You can do similar calculations now for the 5S packs or the 6S packs. You could go to a 6S pack with a gearing that would give 2200 rotor speed and really have fun. Of note is that the smaller the rotor, the higher the head speed it will need to generate the required lift. That is why the little micro and mini helis that have 325 or 425 mm blades require so much higher rotor speeds, in order to get the performance. ✈



Don Dowe's Vario turbine heli with the Jet-Cat power system. / L'hélicoptère à turbine Vario de Don Dowe, muni d'un système Jet-Cat.

Le vol intérieur télécommandé, n'est-ce pas fantastique? Les séances de vol intérieur devraient battre leur plein à ce temps-ci de l'année. Le groupe d'Ottawa, de même qu'un autre en Colombie-Britannique, ont repris leurs activités depuis la mi-octobre et d'après ce qu'on m'en a dit jusqu'à maintenant, tout ce déroule très bien.

D'autres foamies ont été créés en Colombie-Britannique sous forme de Sumos et de Darts en forme de boîtes de pizza. Tous deux sont inspirés du célèbre Dart original et les modélistes les ont modifiés. Bien sûr, j'ai construit ces deux nouvelles maquettes et elles seront fin prêtes pour les séances de vol au Fanshawe College, cette saison.

J'ai aussi inclus une petite épreuve amusante pour notre groupe. Il s'agit du vieux concours éprouvé du limbo. L'objectif, c'est d'effectuer le plus grand nombre de passes sous les pôles en plus de quelques autres manœuvres en aussi peu de temps que possible. Semble-t-il que les moteurs électriques de type outrunner et de 10 à 17 grammes sont les plus populaires pour cette épreuve. Ils génèrent suffisamment de puissance mais peuvent aussi voler suffisamment lentement pour plaire aux débutants.

Avec l'arrivée de toutes ces maquettes de type Park Flyer, si nous pouvons montrer aux nouveaux venus quelle sorte de



Art Lane's Sumo, powered by a 17gr outrunner. / Le Sumo d'Art Lane, mû par un moteur de type outrunner de 17 g.

confrérie règne au sein du MAAC, j'ose espérer que nous arriverons à recruter d'autres adeptes. Puisque je parle de vol intérieur de maquettes télécommandées, j'espère que vous avez vérifié votre équipement minutieusement avant de procéder à votre premier vol.

Rappelez-vous aussi qu'il existe un Code de sécurité afférent aux maquettes de vol intérieur. C'est ce dont vous devriez vous préoccuper, quel que soit le terrain de vol. Vous noterez que certains mots ont été changés à même le Code de sécurité pour la portion vol intérieur. Le

Comité de la sécurité travaille ferme afin d'effectuer cette mise à jour et les membres ont fait du beau boulot. Le code demeure le même, seules quelques expressions ont changé.

Depuis le début de la saison de vol intérieur, je manque malheureusement de mots. Jusqu'à ce que les clubs me fassent parvenir quelque chose, ce que je vous ai préparé devra suffire.

Pilotez en toute sécurité, surtout sur la gauche, passez sous la barre du limbo et amusez-vous! ✨

Vol circulaire acrobatique

suite de la page 52

avoir l'air humide mais ne pas reluire en raison d'une couche trop épaisse) sur les deux surfaces (si possible) et placez vos pièces dans un étau, sans pour autant les écraser. Vous voulez qu'elles demeurent en place le temps qu'elles collent, sans pression. Nettoyez les pièces avec de l'alcool et laissez reposer pendant une journée entière.

COMMENT UTILISER DE LA COLLE AU POLYURÉTHANE :

Ces colles possèdent d'excellentes propriétés d'adhésion et conviennent bien aux endroits où il faut sceller une fissure mais elles ne possèdent pas les qualités structurelles de l'époxy.

La colle au polyuréthane (des marques telles que la Gorilla Glue) est activée en présence de l'humidité. Le problème récurrent, c'est le résidu ressemblant à de la mousse qui se forme le long de la portion collée.

Ce type de colle fonctionne à merveille pour laminer de grandes étendues. Elle fonctionne tout aussi bien pour laminer des matériaux comme le Dépron ou le contreplaqué. Cependant, cette colle ne saurait remplacer l'époxy. Toutefois, vous pouvez préparer les surfaces à coller à la façon de l'époxy : égratignez et nettoyez les surfaces à joindre. Si vous collez deux pièces de bois, vous n'avez pas à humidifier une surface puisque le bois en contient, tout comme l'air ambiant. Si vous entendez coller du métal à

du bois ou à une autre pièce de métal, vous devrez humidifier l'une des surfaces avant de placer votre travail dans un étau ou un serre-joint.

Utilisez tout juste suffisamment de colle pour humidifier les surfaces. Vous ne voulez pas que cette colle sorte de chaque côté du joint. Si vous voulez vraiment faire du travail appliqué, installez du ruban-cache sur 2 mm tout le tour des pièces à coller ensemble. Appliquez la colle et enlevez le surplus à l'aide d'une vieille carte de crédit. Arrachez ensuite le ruban-cache et serrez les pièces ensemble. Essayez de serrer sur toute la superficie. Mettez votre assemblage de côté pendant au moins quatre heures avant d'enlever les serre-joints. ✨

Indoor RC flyin, ain't it great? All indoor programs should be going full tilt by now. The Ottawa group, along with the group from B.C., have been in full swing since mid-October and from reports I've received so far, they are very successful.

From B.C. come more new foamies in the shape of Sumos and the Pizza Box Dart. These two are modeled after the famous Dart, with just a bit of tweeking here and there. Naturally, I have built both of these new models, ready for the Fanshawe College flying this season.

I've also included a little fun event for our group. It's the old, tried and true, Limbo pole event. The trick is to get as many passes under,

along with a couple of other manoeuvres, in as short a time as they can. It seems the 10gr and 17gr outrunner are the most popular motors for these. They put out enough power for aerobatics, yet can be flown slowly for the beginner.

With all the Park Flyers out there, if we all get together and show them what a great club we have in MAAC, then there shouldn't be any reason why more fellows n' gals, don't join our ranks. Speaking of indoor RC, I do hope you've



Guest Dominic Gloss from Germany, on his first trial night out at the Stick n' Tissue evening. / Dominic Gloss, un invité allemand, en était à sa toute première soirée de vol de maquettes recouvertes de papier de riz à l'Armurerie de Peterborough.

checked over your equipment thoroughly before that first flight.

Remember the Indoor Safety Code. This is one of the main, and foremost items you should do, at any site. You will notice a wording change in our MAAC Safety Code for indoor now. The Safety Code committee has been hard at work updating this and the members have done a great job. Still the same code,

just some wording changes, namely using "shall" instead of "will".

Since this is the beginning of the indoor season, I, unfortunately seem to be at a loss for words, so, until the different clubs get their ramblings in to me, this will have to suffice.

Fly safely, mostly left, and under the Limbo ... enjoy. ✈

Électriques

suite de la page 58

Prenez par exemple le nom de Medusa Research. MR-036-050-3300V2-3F. Ce code désigne un diamètre de 36 mm (036), une longueur de 50 mm (050) ainsi qu'une caractéristique de 3 300 Kv. D'autres fabricants se serviront peut-être de noms tels HB3630-1500 ou d'AC 22/45/3 ou AC4120/14, mais en réalité, ils essaient de vous transmettre les mêmes renseignements sous forme d'un autre code.

Lorsque vous examinez une application particulière, nous devrions comparer un moteur aux autres avec un Kv, un diamètre et une longueur semblables.

ET ALORS, CETTE PUISSANCE?

La puissance électrique est toujours

exprimée en watts puisque des watts = courant X voltage. La même puissance peut être produite à l'aide d'un voltage bas et d'un courant élevé ou à l'aide d'un voltage élevé et d'un courant bas. Comme nous l'avons vu précédemment, les moteurs à Kv moins élevé génèrent leur puissance lorsque le voltage est élevé et à courant plus faible tandis que les moteurs à Kv élevé soutirent leur puissance grâce à un voltage plus faible mais à courant élevé. Ceci aura des implications pour le type de piles que vous entendez utiliser.

Les moteurs à Kv faible requièrent davantage de voltage, si bien qu'ils doivent avoir recours à davantage d'éléments (cells), ce qui, bien sûr, augmentera le poids de votre maquette. Les

moteurs à Kv élevé, eux, nécessitent moins de voltage si bien qu'ils font appel à moins d'éléments mais ils prennent davantage de courant, si bien que les piles doivent être du type haut rendement. Il se peut que le poids ne soit pas un enjeu, mais le temps que votre maquette passe en l'air pourrait être raccourci lorsque vous utilisez un courant élevé.

Vous vous serez aperçu maintenant que la sélection d'un moteur repose sur les piles et que cette sélection de piles doit prendre en considération quel type de moteur vous entendez utiliser. Je m'attarderai à la sélection des piles dans la chronique de février prochain, alors je peux clore la discussion pour l'instant. ✈



A herd of Boomerangs took the honours for being the most popular jet at the Spring Warm-up event. / Un troupeau de Boomerangs a récolté les honneurs d'être le type de jet le plus populaire lors de l'activité d'échauffement du printemps.

C'est un temps de l'année bien occupé pour le Comité des jets. Nous sommes à réviser la section portant sur les turbines au sein du Code de sécurité du MAAC (section 5) et nous devrions avoir terminé ce travail au moment où vous lirez ces lignes. Le code actuel nous a bien servi jusqu'à maintenant mais nous devons en faire une mise à jour et en réviser le contenu afin de l'ajuster au contexte de la protection d'assurance et de l'environnement sécuritaire au sein duquel nous évoluons.

Comme tous les comités du MAAC, celui des jets fonctionne à l'aide de bénévoles. Un projet aussi gros que celui-ci requiert de la communication constante entre plusieurs personnes. Il est pratiquement impossible de réunir tant de gens qui se trouvent dans tant de fuseaux horaires et qui doivent répondre à des contraintes de temps (quarts de travail, voyages d'affaires et autres), le temps d'une réunion. De plus, il n'y a aucun budget qui puisse appuyer ce genre de dépense. Très tôt en cours d'exercice, il était évident que les courriels ne fonctionneraient pas. Nous avons foulé des terres vierges en ce que nous avons coordonné un forum de discussion privée qui font en sorte que nous demeurons sur le sujet, ce qui

permet aussi aux membres du comité de contribuer selon leur horaire de temps disponible. MAAC adoptera un tel outil à l'avenir au sein de tous les comités mais pour l'heure, à ce que je sache, nous sommes le seul comité à nous être dotés de cet outil.

L'un des autres outils dont nous nous servons afin de constituer un nouvel ensemble de pratiques de sécurité, c'est un sondage des règlements qui régissent les maquettes à turbine de par le monde. Cet effort a été mené plus tôt cette année ça a pris du temps, principalement en raison des plusieurs langues. Nous possédons maintenant un assez bon portrait d'ensemble des pays où il règne une activité liée aux jets télécommandés; certains jouissent d'une bonne longueur d'avance. Cela nous donne une perspective incroyable avec laquelle nous pouvons travailler.

JET-FLY COMMÉMORATIF GERARD MCHALE

Cet événement de septembre à Princeton a été nommé à la mémoire de l'un des fondateurs, Gerard McHale. La première édition a eu lieu il y a dix ans et était un rassemblement qui mélangeait des copies volantes et des jets avec

l'intention qu'il devienne éventuellement exclusif aux jets à turbine. En cette première année, on retrouvait une seule maquette à turbine et deux maquettes de type ducted fan. Une décennie plus tard, on ne retrouve que des jets; 30 pilotes se sont inscrits et un événement du même type est en préparation pour le printemps.

Ce rassemblement jouit d'ailleurs de l'appui de la Municipalité de Princeton, des gérants de l'aéroport et de la population. Les spectateurs et les pilotes arrivent en provenance de la Colombie-Britannique, de l'état de Washington, de l'Alberta et de même plus loin pour y prendre part. Le rassemblement de septembre s'est déroulé sous un ciel magnifique à l'exception d'une tempête de vent au cours d'un après-midi. Les jets étaient constamment en l'air. L'alignement de l'heure du midi continue d'être très apprécié du public. Les spectateurs ont alors le droit de voir de beaucoup plus près les maquettes et de parler aux pilotes. C'était un événement sensationnel et sécuritaire et tous les avions – à l'exception d'un seul – sont retournés à la maison de leur propriétaire. ✪

This is a busy year for the Jet Committee. We are reviewing the turbine section of the MAAC Safety Code (section 5) and should have the finishing touches done by time you read this. The existing Safety Code has served us well to this point, but it needs to be brought up to date and the content reviewed in the context of the current insurance and safety environment we operate in.

Like all MAAC committees, the Jet Committee is a volunteer effort. A project this big requires a lot of constant communication among several people. Getting a group of volunteers in different time zones, with different personal time constraints (shift work, business travel, etc.) together for a conference call, or a meeting is next to impossible. Besides, there is no budget to support that kind of expenditure. It was very evident early on in this process that e-mail would not work. We broke some new ground in arranging a private discussion forum which allows the topics to be kept focused, and allows committee members to contribute as their time schedule permits. MAAC will be adopting a similar tool for all committees in the future, but for now, as far as I know, we are the only committee with this capability.



The noon time line allows spectators a close up look at the jets. / L'alignement des maquettes, sur l'heure du midi, permet aux spectateurs de les voir de plus près.

One of the tools we are using to build a new set of safety practices is a survey of turbine safety regulations around the world. This effort was conducted earlier this year and took a while to complete, mainly due to language differences. We have a good cross-section of the most active RC jet countries, many with much

longer histories of turbine use. This gives us an incredible perspective to work with.

GERARD MCHALE MEMORIAL JET FLY

The September Princeton Jet event is named in honour of one of the original founders, Gerard McHale. The first event was held ten years ago and was a mixed scale and jet event with the intentions that it would evolve to a jet only event in the future. There was a single turbine and two ducted fans at that first event. Ten years later, it has grown to a jet-only event with 30 entries and has spawned a similar event held in the spring.

The event enjoys support from the town of Princeton, the airport management and the local townspeople. Spectators and pilots come from B.C., Washington State, and Alberta (and beyond) to attend. The September event came with gorgeous weather and, except for one afternoon windstorm, there were jets in the air constantly. The noon line-up continues to be a crowd favourite. Spectators are allowed a close-up look at all the planes and get to talk to the pilots. It was a great – and safe – event with all but one plane going home with its owner. ✈



Scale jets are increasing in popularity. These new projects are showing incredible levels of detail and craftsmanship. / Les copies volantes de jets gagnent en popularité. Ces nouvelles machines montrent un niveau de détail incroyable et tout le savoir-faire de leur propriétaire.

Pour la plupart d'entre nous ici au Canada, nous en sommes rendus soit à notre saison de construction, soit à notre saison de vol intérieur. Si vous voulez vous pratiquer à l'acrobatie de précision, l'acrobatie de précision de vol intérieur (aussi appelée F3P) est une option très valable. Les coûts sont peu élevés et il est très agréable de dessiner votre propre appareil. Mon plus récent design fait appel à une feuille et demie de Depron de 3 mm et de tiges de carbone de 1 mm et de 1,5 mm. Je m'attends à ce qu'il m'en coûte moins de 20,00 \$ en matériaux. Je me sers de trois servos Diamond D47, d'un moteur Hacker A10-12S muni d'une hélice 7X4 APC, d'un contrôleur de vitesse Thunder Power de 6 ampères, de piles Thunder Power 2S 480 ainsi que d'un récepteur Futaba 2,4.

Lorsque tout est assemblé, le poids prêt à voler est de 155 grammes. J'ai ajouté un peu de couleur grâce à des crayons feutre Sharpie. Je n'ai pas réalisé de dessin; je me contente de dessiner quelques formes directement sur le Depron ou le matériau bristol board en guise de gabarits. J'incorpore habituellement des changements lorsque je passe au prochain avion.

Bien que la discipline F3P ne compte pas encore un championnat mondial, elle est passée d'une catégorie provisoire à une catégorie officielle. Vous pouvez consulter les règlements à même le site Web du Comité d'acrobatie de précision, au <http://www.canadaf3a.org/>.

Outre des modifications aux séquences, nous notons quelques petits changements pour 2009. La limite de poids a été augmentée à 300 grammes et la direction du décollage est maintenant laissée au pilote. J'ai dressé la liste des manoeuvres et des descriptions de la séquence préliminaire qui entrera en vigueur le 1er janvier 2009.

DESCRIPTION DES MANOEUVRES

AP01. Séquence de décollage

Placez la maquette sur le plancher et faites-la décoller parallèlement à la ligne de sécurité. Après avoir atteint une altitude raisonnable, effectuez un virage de 180 degrés en vous éloignant de la ligne de sécurité. Note pour les juges : la séquence de décollage n'est pas comptabilisée dans le

pointage.

AP02. Looping avec un tonneau intégré (manoeuvre du centre)
Tirez sur le manche et exécutez un looping avec tonneau complet intégré. Sortez de votre manoeuvre en vol en palier (horizontal)
Note pour les juges : le taux de roulement du tonneau doit être constant.

AP03. ¼ de tonneau, knife-edge horizontal, demi-carré, ¼ de tonneau (manoeuvre du retour)
Exécutez un quart de tonneau, faites voler votre maquette en demi-carré horizontal en vol sous forme de knife-edge et exécutez un deuxième quart de tonneau. Sortie de la manoeuvre à l'envers.
Note pour les juges : les rayons dans les coins du demi-carré doivent être égaux. Tout au long de la manoeuvre, l'altitude ne doit pas varier. Il ne doit pas y avoir de lignes entre les quarts de tonneau et les rayons.

AP04. Montée à 45 degrés, tonneau à quatre points (manoeuvre du centre)
Poussez à 45 degrés vers le haut et exécutez un tonneau à quatre points au centre. Sortie à l'envers.

AP05. Demi-cercle inversé (manoeuvre du retour)
Exécutez un demi-cercle en vol inversé. Sortie à l'envers.
Note pour les juges : Le cercle doit maintenir son rayon. L'altitude ne doit pas varier pendant toute la manoeuvre.

AP06. Huit cubain inversé depuis le haut (manoeuvre du centre)
Exécutez une plongée à 45 degrés, exécutez un demi-tonneau, exécutez un tonneau trois quarts à l'intérieur tout en effectuant une autre plongée à 45 degrés et exécutez un deuxième demi-tonneau pendant un looping intérieur de 5/8. Sortez en vol à l'envers.

AP07. Demi-looping carré depuis le haut et deux demi-tonneaux (manoeuvre du retour)
Exécutez une plongée verticale vers le bas, exécutez deux demi-tonneaux et poussez le manche afin de passer au vol à l'envers. Sortie en vol inversé.

AP08. Cercle et tonneau 1 ½ et trois demi-tonneaux intégrés (manoeuvre

du centre)

Depuis le vol à l'envers, exécutez des cercles en tonneaux sur 540 degrés et trois demi-tonneaux dans des directions opposées intégrés dans chaque section de 180 degrés. Exécutez le premier demi-tonneau vers l'extérieur. Sortie en vol en palier (horizontal).

Note pour les juges : Les cercles doivent maintenir leur rayon constant. L'altitude ne doit pas varier pendant toute la manoeuvre. le taux de roulement du tonneau doit être constant.

AP09. Stall Turn avec ½ tonneau vers le haut (manoeuvre de retour)
Tirez sur le manche vers le haut, exécutez un demi-tonneau suivi d'un stall turn. Depuis la plongée verticale, poussez le manche pour passer au vol à l'envers. Sortie à l'envers.
Notes pour les juges : le rayon du stall-turn revêt plus d'une fois et demie l'envergure de la maquette, score de zéro (0).

AP10. 2 Demi-torque rolls (manoeuvre du centre)
En vol inversé, réduisez la vitesse de vol jusqu'à ce que l'axe longitudinal de la maquette se trouve à faire du surplace à la verticale. Exécutez un demi-tonneau dans cette position, immédiatement suivi par un deuxième demi-tonneau dans cette position ainsi que dans la position opposée. Faites accélérer la maquette pour la faire passer au vol inversé. Sortie à l'envers.
Note pour les juges : L'altitude et la distance ne doivent jamais varier au cours de toute la manoeuvre.

AP11. Demi-looping carré (manoeuvre de retour)
Poussez le manche afin de passer à la verticale vers le haut, puis poussez le manche pour voler en palier. Sortie en vol rectiligne.

AP12. Vrille d'un tour (manoeuvre du centre)
Depuis le vol en palier (horizontal), réduisez la vitesse de vol jusqu'à ce que votre maquette décroche. Exécutez une vrille d'un tour et récupérez un vol en palier (horizontal). Sortie en vol en palier.
Note pour les juges : L'entrée en vrille

suite à la page 74

For most of us here in Canada, we are now into either building or indoor flying season. For those of you who would like to keep up at precision aerobatics, indoor precision aerobatics, or F3P, is a great option. The costs are much lower and designing your own plane is a great deal of fun. In my latest design, I am using about one and half sheets of 3 mm Depron and some 1 mm and 1.5 mm carbon rod. I expect less than \$20.00 of materials. I use 3 Diamond D47 servos a Hacker A10-12S motor with a 7x4 APC prop, a Thunder Power 6 amp speed control, Thunder Power 2S 480 batteries and a Futaba 2.4 receiver.



Close-up of a new F3P design for indoor electric Precision Aerobatics. / Plan rapproché d'un nouveau design F3P électrique pour le vol intérieur d'acrobatie de précision.

When it is all together, the weight is 155 grams. Colour on the plane is from chisel point Sharpies. I have not made a drawing; I merely doodle on the Depron or bristol board for templates. Each plane usually has a small change that is made by modifying the last one's templates.

Although there is not a World Championship yet, F3P has moved from a provisional class to an official class. All the rules can be found at the Precision Aerobatics committee website <http://www.canadaf3a.org/>

Other than schedule changes, there are a couple of small changes approved for 2009. The weight limit has been increased to 300 grams and take-off direction is now the pilot's choice. I have listed the manoeuvres and descriptions of the preliminary schedule that goes into effect January 1, 2009.

DESCRIPTION OF MANOEUVRES

- AP01. Take-off Sequence
Place the model aircraft on the floor and take-off in parallel to the security line. After having reached a reasonable height, turn 180° away from the security line.
Judging Notes: Take-off sequence is not scored
- AP02. Loop with 1 Roll Integrated (Center manoeuvre)
Pull and perform a loop with a full roll completely integrated. Exit level.
Judging Notes: The roll rate must be

- constant
- AP03. ¼ Roll, Horizontal Knife-Edge Half Square, ¼ Roll (Turn-around manoeuvre)
Perform a quarter roll, fly a horizontal half square in knife-edge flight and perform a second quarter roll. Exit inverted.
Judging Notes: - The radii at the half square's corners must be equal. The altitude must not vary during the entire manoeuvre. There must be no lines between the quarter rolls and the radii.
- AP04. 45° Upline with 4-Point-Roll (Center manoeuvre)
Push to a 45° upline and perform a four-point-roll in its center. Exit inverted.
- AP05. Half Circle Inverted (Turn-around manoeuvre)
Perform half a circle in inverted flight. Exit inverted.
Judging Notes: The circle has a constant radius. The altitude must not vary during the entire manoeuvre.
- AP06. Reverse Cuban Eight from Top (Center manoeuvre)
Pull to a 45° downline perform half a roll, pull through a 3/4 inside loop in another 45° downline and perform a second half roll pull through a 5/8 inside loop into inverted flight exit.
- AP07. Half Square Loop from Top with two half rolls (Turn-around manoeuvre)

- vre)
Pull to a vertical downline, perform two half rolls, and push to inverted flight. Exit inverted.
- AP08. 1 ½ Rolling circle with 3 Half Rolls Integrated (Center Manoeuvre)
From inverted perform 540° of rolling circles with three half a rolls in opposite directions integrated in each 180° section. First half roll to the outside. Exit level.
Judging notes: The circles have constant radius. The altitude must not vary during the entire manoeuvre. The roll rates must be constant.
- AP09. Stall Turn with ½ Roll up (Turn-around manoeuvre)
Pull to a vertical upline, perform half a roll followed by a stall turn. From the vertical downline push to inverted. Exit inverted.
Judging Notes: Radius of the stall-turn more than 1-1/2 wingspan: Score Zero (0)
- AP10. 2 Half Torque Rolls (Center Manoeuvre)
From inverted reduce flying speed until the model's longitudinal axis is in a vertically hovering attitude. Perform half a roll in this position, immediately followed by a second half-roll in this position and in opposite direction. Then accelerate the model back into inverted flight. Exit inverted.

continued on page 74

Bonjour amateurs de course! La saison de course autour de pylônes 2008 est terminée et quelques-uns d'entre nous sommes à rebâtir notre flotte de maquettes en prévision de l'année prochaine. Personnellement, j'ai connu une autre année difficile d'écrasements en compétitions et d'incidents que j'aurais pu éviter lors de mes séances de pratique. Ça ne me dérange pas trop de perdre un appareil lors d'une compétition lorsque la testostérone atteint un niveau très élevé et qu'il faut "voler ferme ou repartir chez soi", mais que de perdre une maquette de compétition d'une valeur de 2 000 \$ à plus d'une reprise lors de pratiques, c'est un peu plus difficile à avaler. Eh bien, il y en aura d'autres. Les fabricants locaux de maquettes peuvent bien sûr brasser des affaires avec moi.

Je reviens tout juste du terrain de vol où j'ai procédé aux essais de mon nouveau Proud Bird, que construit Terence Palaschuk, de Fly Fast Composites, à Regina. J'ai le plaisir de vous annoncer que cette maquette a très bien volé. Après trois ou quatre vols d'ajustage, y compris le débattement des surfaces, elle est fin prête pour la saison de vol 2009 qui débute pour moi à Phoenix (Arizona) en février prochain.

Bon, assez parlé de moi. Deux équipes FAI de course autour de pylônes m'ont fait parvenir des comptes rendus. Le premier est celui de Roy Andrassy de Calgary, qui décrit comment notre équipe canadienne s'est débrouillée lors du Championnat mondial de F5D à Kiev (Ukraine), en septembre dernier. Henry Redekop de Regina m'a aussi envoyé un compte rendu me donnant les résultats des épreuves de qualification d'équipe de la discipline F3D (carburant) en septembre, une étape nécessaire afin de faire en sorte que le Canada soit représenté au Championnat mondial à Berlin, en 2009.

Voici le compte rendu de Roy, relativement aux maquettes électriques et à leurs pilotes canadiens s'étant illustrés :

"Le 9 septembre 2008, l'équipe ca-



Randy Smith's new Quarter Midget 40 pylon racer, Proud Bird, manufactured by Terence Palaschuk from Fly Fast Composites in Regina, SK. Wing span – 56", Weight – 4 lbs. / Le nouveau Quarter Midget 40 de Randy Smith, le Proud Bird, que fabrique Terence Palaschuk (Fly Fast Composites) à Regina. Envergure : 56 pouces et poids : quatre livres.

nadienne de course autour de pylônes à l'aide de maquettes électriques de F5D, formée de Roy Andrassy, Delbert Godon et de Peter Thannhauser, s'est envolée en direction de Kiev (Ukraine) afin de participer au Championnat mondial de maquettes électriques FAI. Une fois arrivés à destination, nous nous sommes installés à l'hôtel et avons sitôt procédé à des séances de pratique afin de nous adapter aux conditions du terrain et à l'altitude à laquelle se trouve la ville. Un nouveau règlement de la FAI touchant la limitation de la puissance, en avril dernier, a véritablement changé la saveur de la course à l'aide de maquettes électriques. Après que votre système de motorisation ait consommé 1 000 watts-minute d'énergie, le dispositif éteint votre moteur. Ceci élimine votre pile à titre de variable principale de votre performance.

"Pour faire une histoire courte, nous devons savoir quelle sorte de réduction en puissance était attribuable à l'altitude de Kiev (100 pieds), comparé à ce sur quoi nous pouvions compter à notre terrain habituel de Calgary (altitude de 3 800 pieds au-dessus du niveau de la mer). Cette nouvelle altitude se rapprochant beaucoup du niveau de la mer a réduit notre puissance disponible (après avoir consommé 1 000 watts-minute) par rapport à nos dix circuits à Cal-

gary, notre performance affichant plutôt 9,5 à 9,75 tours. Nous devons dès lors réduire la charge imposée sur l'hélice fin d'obtenir dix tours à la puissance maximale avant que le dispositif ne la réduise. C'était relativement facile à faire.

"Une fois que nous avons complété nos séances de pratique, nous avons pris part à la Coupe de la Mer noire. Il s'agissait d'un concours d'avant la compétition proprement dite afin d'habituer les bénévoles, l'équipement, les gérants de course et les concurrents aux rigueurs du championnat mondial.

"Malheureusement, Dame Nature a fait souffler de la météo carrément médiocre à l'occasion du concours et du championnat. Nous avons fait voler nos maquettes en dépit du vent, du froid (5 degrés Celsius) et de la pluie (brouillard, bruine et des averses prononcées). Seules deux rondes ont été disputées en raison de ce mauvais temps. Peter est arrivé troisième, Roy était sixième et Delbert est arrivé douzième. Malheureusement, ce mauvais temps s'est poursuivi durant le championnat de F5D. En quatre jours de compétition, nous avons réussi à effectuer 12 rondes et c'était tout un accomplissement.

"Notre équipe a connu quelques problèmes techniques mais nous avons com-

suite à la page 81

Greetings race fans! Pylon racing for 2008 is now over and some of us are rebuilding our fleet for next year. Personally, I had another difficult year of crashes in competition and avoidable mishaps in practice. I don't mind losing a plane in competition where testosterone rules and it's 'go hard or go home,' but losing a \$2,000 competition model in practice, more than once, is hard to take. Oh well, there's more where those came from. The local model manufacturers can always use my business.

I just returned from the flying field where I test flew my new Proud Bird, built by Terence Palaschuk of Fly Fast Composites in Regina. I am happy to report that it flew great. After three or four trim flights and tuning of control throws, she's ready for the 2009 season opening contest in Phoenix, Arizona, in February.

Enough about me. In this issue, I have a couple of reports from our two FAI pylon teams. First, I have a report from Roy Andrassy of Calgary describing how our MAAC pylon team represented Canada at the F5D electric pylon racing World Championships in Kiev, Ukraine in September. Henry Redekop of Regina also sent in a report on the results of the F3D gas-powered pylon racing team trials held in September to choose our national team to represent Canada at the World Championships in Berlin, Germany in 2009.

Here is the report from Roy on the electric pylon world championships:

"On Sept. 9, 2008, The Canadian F5D Pylon Racing Team consisting of Roy Andrassy, Delbert Godon and Peter Thannhauser headed for Kiev, Ukraine, to compete in the 2008 FAI Electric World Championships. Once we arrived in Kiev and got settled into our hotel, we quickly started our practice sessions to acclimate to the new field conditions and altitude of Kiev. A new energy limiter rule established by the FAI in April of this



MAAC F5D Electric Pylon Racing team: (L to R) Peter Thannhauser, Roy Andrassy, Delbert Godon. The team captured second place in the World Championship team standings. Peter and Roy flew a Russian-designed model called D2005. Delbert flew a European designed model called Jybe. Weight – 1.0 kg. / L'équipe canadienne de F5D. De g. à dr. : Peter Thannhauser, Roy Andrassy et Delbert Godon. L'équipe est arrivée au deuxième rang au classement d'équipe lors du championnat mondial. Peter et Roy pilotaient une maquette de conception russe, le D2005. Delbert pilotait une maquette européenne appelée Jybe. Poids de 1 kg.

year has really changed the flavor of electric pylon racing. After 1,000 watt-minutes of energy have been consumed by your power system, the limiter shuts down your motor. This eliminates the battery as the primary performance variable in the power equation.

"To make a long story short, we need to find out what sort of performance reduction we would encounter in Kiev (100' altitude) as compared to flying at our normal field in Calgary, Alberta (3800' altitude). The near sea level air reduced our full power range (after consuming 1,000 watt-minutes) from ten laps in Calgary to about 9.5 to 9.75 laps so we had to reduce our propeller load on our airplanes slightly to get our full ten laps of power performance before the limiter shut down the motor. This was easy to do.

"Once we completed our practice sessions, we participated in the Black Sea Cup. This was a pre-competition contest designed to get the course workers, contest equipment, contest management, and competitors all tuned into how the World Championships will actually be run.

"Unfortunately, Mother Nature blew

in some very bad weather for the Black Sea Cup and the championships themselves. We ended up flying in the wind, the cold (5C), and in the rain (fog, drizzle, downpour). Only two rounds of competition were flown in the Black Sea Cup because of the bad weather. Peter came in 3rd, Roy was 6th, and Delbert was 12th. Unfortunately, the poor weather continued during the F5D Championships as well. Over four days of competition, we managed to fly a total of 12 rounds and that was truly an accomplishment.

"Our team ran into a few technical difficulties but we fought to overcome all of those challenges to finish 2nd overall in the team standings out of eight participating countries. Individually, Roy came in fourth, Delbert was eleventh, and Peter was 17th out of 21 competitors.

"We would like to thank our sponsors and team supporters for all of their contributions: Airdrie Model Airplane Society, Canadian Prairie Pylon Racing Association, Calgary Miniature Pylon Racing Association, JR Japan, H&M Racing, Mabo Amano, Draganfly Innovations Inc., and last but not least MAAC. We would also like to thank the over-

continued on page 83

Puisque cette chronique se retrouvera dans le numéro de décembre de la revue, j'aimerais souhaiter un très Joyeux Noël et un bien beau temps des fêtes à tout le monde. Je vous souhaite aussi une très Bonne année.

Eh bien, j'aimerais vous informer que le Comité des copies volantes roule à vive allure et que nous discutons de plusieurs idées qui ont découlé des Épreuves canadiennes (les NATS) de cette année.

En raison d'engagements plutôt importants, cette chronique sera courte mais informative. Nous recherchons activement un groupe qui s'engagera à présenter une proposition afin d'accueillir les Épreuves canadiennes de 2009 dans le domaine des copies volantes F4C. Si cela vous intéresse, veuillez communiquer avec moi pour obtenir de plus amples renseignements.

Cette fois, j'aimerais mettre en vedette deux copies volantes.

En premier lieu, Terry Bennett des Forest City Flyers (de London en Ontario) écrit :

"La maquette est un Curtiss Jenny (un kit de Proctor) et la plupart que j'ai vus ont été réalisés en livrée militaire. Lorsque j'ai fait l'acquisition de cette maquette, elle avait été construite mais était en piteux état. J'ai décidé de restaurer la cellule en lui conférant une allure des avions qui faisaient des tournées de spectacles à sensations fortes (des manoeuvres communément appelées barnstorming). Je me suis mis à l'œuvre et j'ai repeint la maquette de la même façon que ne l'auraient fait les pilotes au lendemain de la Première Guerre mondiale. Ces Jennies trouvaient preneurs pour aussi peu que 75 \$. Les pilotes les rafistolèrent essentiellement avec ce qu'ils avaient sous la main.

"La maquette est recouverte de Silspan ou de Worldtex; ces deux matériaux reproduisent assez fidèlement la toile que l'on retrouverait sur les avions à l'échelle réelle. Ce Jenny est mû par un O.S. .70 à quatre temps et un émetteur JR 10X le contrôle. Je pourrais vous mentionner que le pilote est peint de façon à reproduire un barnstormer de jadis et que la passagère à l'avant porte un manteau blanc passablement répandu chez les dames qui marchaient sur les ailes des avions de l'époque.



Terry Bennett's Proctor Jenny at the Bluewater RC Flyers annual Scale Rally. / Le Jenny de Terry Bennett (un kit de Proctor) lors du rassemblement annuel de copies volantes des Bluewater RC Flyers. PHOTOS : Kai Sorensen

"J'ai accumulé beaucoup de documentation et même des œuvres d'art que j'ai récoltées lors du rendez-vous Dawn Patrol (patrouille de l'aube) des avions de la Première Guerre mondiale à Dayton (Ohio) en 2003. J'ai beaucoup aimé en apprendre sur l'historique du Jenny et de faire revivre le look des avions de barnstorming."

Nick Weet, membre des Bluewater RC Flyers de Sarnia (Ontario) nous écrit, lui :

"Le Lancaster est un projet de longue

haleïne qui perdure depuis plus de 30 ans! Je l'ai construit moi-même depuis mes propres plans à l'échelle 1,25 pouce = 1 pied, ce qui lui confère une envergure de 127,5 pouces. Ma maquette a été peinte de façon à reproduire le Lancaster B Mk 3 EE176 QRM appelé Mickey the Moocher, du 61e Escadron, en service à l'été 1944 au moment où l'appareil avait effectué 83 missions. Il en a réalisé 128!

"La motorisation est assurée par quatre Thunder Tiger .90 FS. Le train d'atterrissage est pneumatique et fonc-

suite à la page 71

As this column will be in the December issue, I would like to wish everyone a very Merry Christmas and a most happy holiday season. Also, best wishes for an upcoming New Year.

Well, I would like to let everyone know that the Scale Committee is going full tilt and we are discussing many different ideas that have come from this year's NATS.

Due to major commitments on my part, this column will be short but sweet. We are actively looking for a group to commit to bidding on a Team Trials in 2009 for F4C Scale. If you are interested, please contact me for more information.

This month I would like to showcase two scale models.

First Terry Bennett of the Forest City Flyers, London, Ontario writes:

"The model is a Proctor Jenny and most I have seen have been finished in military markings. When I purchased this one, it had been built but was in very bad shape, I decided to restore it as a barnstormer/flying circus type aircraft. I endeavoured to repair & finish the aircraft much the same manner as the pilots would have done after the First World War. These Jennies could be purchased as war surplus for around \$75.00 each and the pilots would repair them with whatever materials & skills they had on hand.

"The model is covered with silkspan and/or Worldtex, both of which simulate the fabric which would have been on the original planes. It is powered by an OS .70 four-cycle, and uses a JR 10X radio for control. It is also worth mentioning that the pilot is painted to look like

suite de la page 70
tionne de façon tout à fait réaliste, tout comme les volets (flaps) et les portes de la soute à bombes. Les élévateurs et les ailerons sont munis de compensateurs d'équilibre (balance tabs). La maquette pèse environ 40 livres."

J'aimerais remercier Kai Sorensen qui nous a soumis ces photographies et qui m'a refilé les renseignements afférents aux constructeurs de ces maquettes. ✈



Nick Weet's Lancaster at the Bluewater RC Flyers annual Scale Rally. / Le Lancaster de Nick Weet lors du rassemblement annuel de copies volantes des Bluewater RC Flyers. PHOTOS : Kai Sorensen

a barnstormer & the female passenger in the front has a white jacket which was quite common with the wing walkers of that time period.

"I have accumulated much documentation and even some artwork I got at the WWI Dawn Patrol rendez-vous in Dayton, Ohio in 2003. It has been very enjoyable both learning about the history of the Jenny & reviving the look of the barnstormer/flying circus era."

Second Nick Weet of the Bluewater RC Flyers, Sarnia, Ontario writes:

"The Lancaster has been an ongoing project for over 30 years! It is scratch-built from my own drawings to a scale of 1.25" = 1 foot, which gives it a span

of 127.5". The aircraft is painted to represent Lancaster B Mk 3 EE176 QRM 'Mickey the Moocher' of 61 squadron in the summer of 1944 when she had completed 83 missions. She went on to complete 128!

"Power is provided by four Thunder Tiger .90 FS motors. Retracts are pneumatic and are scale in operation, as are the flaps and bomb doors. The elevators and ailerons are fitted with balance tabs. The model weighs about 40 lbs."

I would like to thank the photographer Kai Sorensen for submitting these photographs and providing the contact information for the builders of these models.



LE WESTERN CANADA SHOWDOWN

Par Peter Butschek

"Le terrain de Lando du Radio Control Flying Club of British Columbia (RCFCBC) a été le théâtre d'un concours IMAC, la fin de semaine du 27 et du 28 septembre. Jerry Ruscheinski et moi-même avons agi respectivement à titre de directeur et de codirecteur de concours. J'aimerais remercier tous les bénévoles, cuisiniers, scribes, juges, messagers, gérants de l'aire de puits et autres aides qui nous ont donné un coup de main de sorte à ce que notre premier événement IMAC remporte tant de succès. Merci à Bob Hudson du MAAC pour avoir voyagé depuis l'Ontario et d'avoir observé, participé, jugé plusieurs rondes au cours des deux jours et nous avoir aidé à apprendre les moindres détails de la gestion d'un concours du MAAC et de l'IMAC.

"Sept pilotes locaux et neuf concurrents américains se sont présentés au concours. Un gros merci sincère est de mise à l'endroit des pilotes qui ont effectué le trajet depuis le Sud de la frontière canado-américaine afin d'appuyer l'événement. Votre aide à faire rouler convenablement l'événement a été très appréciée; votre équipement était de toute première qualité et il était très agréable d'échanger en votre compagnie. MERCI!

(Par souci d'espace et de répétition, vous trouverez dans le texte original en anglais les tableaux du classement de chacune des catégories.)

"La lutte a été très serrée au sein de la catégorie Basic et à la fin du concours, les trois meilleurs pilotes étaient des voisins américains qui ont rapporté la quincaillerie (les trophées) à la maison. Félicitations à vous tous et je vous avise dès maintenant que vos amis canadiens vous talonneront lorsque nous aurons acquis un peu plus d'expérience et que les pilotes déjà chevronnés font leur entrée dans le giron de la compétition IMAC. Sur une note un peu plus personnelle, je félicite Bill qui a heurté la piste lors de son tout dernier vol du concours (rire et sourire).

"Une fois de plus, la lutte a été chaude aussi au sein de la catégorie Sportsman. Les deux pilotes américains habituels ont remporté les trophées. Félicitations à vous tous et soyez avisés que nous les Canadiens lorgnons aussi du côté de ces trophées.

"Oh mon Dieu! Un pilote canadien a ravi la première place au sein de la catégorie intermédiaire! Youppi! Félicitations à vous tous et poursuivez le bon travail ainsi que votre superbe sens du spectacle lorsque vous exécutez ces belles séquences de vol.

"Après avoir exécuté la séquence générale au sein de la catégorie des aînés (Seniors Class), les pilotes américains ont remporté les trophées. Bravo à ceux qui ont l'âge de participer. Malheureusement, il pourrait s'écouler une décennie ou deux avant que nous, les jeunes du Nord, atteignons l'âge vénérable qui nous permettent de vous livrer concurrence.

"Les pilotes canadiens inscrits à l'épreuve style libre ont au moins réussi à remporter des trophées. Félicitations à tout le monde puisque vous avez essayé cette discipline et parce que vous nous avez fourni de très bons moments de divertissement (Scott : l'atterrissage en pleine séquence afin de vérifier votre

équipement, c'était amusant). Votre bon travail et votre sens du spectacle en encourageront peut-être d'autres à tenter leur chance.

"En général, la mauvais météo ne faisait pas partie du programme et c'est tant mieux parce que les conditions de vol étaient très bonnes pour ce temps-ci de l'année. Nous étions d'avis que tout s'est bien déroulé et nous mettrons au points quelques petites anicroches afin que l'édition 2009 soit encore meilleure. Un gros MERCI est adressé aux commanditaires qui ont fourni des cadeaux qui ont incité les pilotes à offrir leur meilleure performance. Tous les pilotes ont apprécié vos dons.

"À nos amis américains, nous en avons beaucoup appris relativement à la planification et au fonctionnement de ces concours et nous espérons en organiser plusieurs autres à partir de maintenant. Nous aimons bien taquiner nos adversaires outre-frontière et nous espérons que la participation canadienne aux concours au sein de la région Pacifique/Nord-ouest de l'IMAC ne feront qu'augmenter le niveau d'intérêt, d'excitation et de défi.

"Une fois de plus, merci à tous les pilotes qui ont pris part au concours, aux bénévoles qui ont donné un coup de main, aux spectateurs qui se sont déplacés, aux membres du Club RCFCBC qui nous ont permis d'utiliser leur splendide terrain. Au nom de Jerry Ruscheinski et de moi-même, je vous remercie... d'avoir tout simplement été vous-mêmes." ✪

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

New! TeeBlic Jet Models High Performance EDF Jets
New! TAM JETS RADIO CONTROL MODELS
EVM
SimJet la liberté au delà des limites
Festo
Robart
Duro GRIT
Air Power

www.greatnorthernmodels.com
905-320-7979

THE "WESTERN CANADIAN SHOWDOWN"

by Peter Butschek

"The weekend of September 27 and 28 saw the second Canadian IMAC event hosted at Lando Field, home of the Radio Control Flying Club of British Columbia (RCFCBC). The event was CDd by Jerry Ruscheinski and co-CDd by yours truly, Peter Butschek. At this point I'd like to thank all of the volunteers, cooks, scribes, judges, runners, pit bosses and general helpers, who helped make our 2008 inaugural IMAC events a success. Thank you Bob Hudson from MAAC for coming out from Ontario and watching, participating, judging several rounds both days, and helping us learn the finer points of MAAC/IMAC contest management.

"We had seven local pilots and nine USA pilots attend this contest. A big, heartfelt thank you goes out to the pilots from south of the border for supporting our event. Your assistance in making our event run smoothly is much appreciated, your equipment is first rate and, your company, bar none, is first class. THANK YOU!!

"A hard fought battle for supremacy ended with the top three USA pilots taking home the hardware. Congratulations to all of you and be aware that your Canadian friends will be nipping at your heels as we get a little more experienced and have more of our better pilots join in flying the IMAC way. On a personal note, I congratulate Bill on hitting the runway on his final flight this contest. (Chuckles and smiles).



Peter Butschek

This hard fought battle ended with the regular top two USA pilots taking home the hardware. Congratulations to all of you and please be aware that your Canadian friends are gunning for your hardware.

Oh my goodness! This class ended with a Canadian pilot taking home some hardware. Yippee! Congratulations to all of you and keep up the good work and superb showmanship in flying those nice, smooth sequences.

"Following the general pattern, the Senior Class had the top spots going to US pilots. Kudos to you for being old enough to participate in this competitive

category. Unfortunately, a 'decade or two' may pass before some of us northern youngsters are old enough to give you a run for your money.

"Canadian pilots managed to take home some hardware in Freestyle at least. Congratulations to all of you for trying your hand at freestyle flying and for some very entertaining moments (Scott: The mid-program landing for an equipment check was very entertaining). Your good work and superb showmanship in flying this discipline will entice more pilots to give this discipline a try.

"In General the inclement weather held off and we had fine flying conditions for this late in the season. We felt all things ran fairly well and we will work on improving some little things to make the next event run even smoother. A big THANK YOU also goes out to the sponsors who provided some incentives for the pilots to perform. All appreciated your generous donations.

"To our American friends, we are learning lots about planning and running these contests and hope to host many more contests from this point on. We like the North/South competitive ribbing and we hope our participating in the Pacific Northwest IMAC Region will make things more interesting, exciting and challenging for you.

"Again, thanks to all the pilots for participating, to the volunteers for helping out, to the spectators for showing up and to RCFCBC Club members for allowing us the use of this fine flying facility. On behalf of Jerry Ruscheinski and myself, my personal thanks to all of you for just being you. ✈

WESTERN CANADIAN SHOWDOWN RESULTS

BASIC CLASS

1st	Jerry Allen	6951
2nd	Dan Lurvey	6833
3rd	Bill Newman	6668
4th	Scott Esplen	6480
5th	David Easley	6072
6th	Brant Gladstone	5975
7th	Peter Butschek	5770

SPORTSMAN CLASS

1st	Nick South	6976
2nd	John Eells	6698
3rd	Jerry Ruscheinski	6339
4th	Greg Zettler	6179
5th	Bill Fong	6051
6th	Henry Piorun	5019
	(Did not Fly Sunday)	

INTERMEDIATE CLASS

1st	Harv Dhiman	7000
2nd	Bruce Hanley	6556
3rd	Mike Raines	6380

SENIORS CLASS

1st	Jerry Allen	92.58
2nd	Bill Newman	86.78
3rd	Bruce Hanley	75.96
4th	Greg Zettler	71.58

FREESTYLE CLASS

1st	Harv Dhiman	2000
2nd	Jerry Ruscheinski	1659
3rd	Mike Raines	1616
4th	Scott Esplen	1291



Jerry Ruscheinski

Au moment même où l'hiver nous arrive, je jette un coup d'œil par la fenêtre et je conserve de très bons souvenirs des moments que nous avons passés tout au long de la saison de vol et j'ai déjà inscrit une paire de gros réchauffemains sur ma liste de cadeaux de Noël à l'approche des dimanche après-midis à faire voler des maquettes au temps froid. Mais il en faudra bien plus pour refroidir l'enthousiasme des membres du club Humber Valley Hawks puisqu'ils s'affairaient déjà à préparer la confrontation Onslaught over Ontario, le 9 novembre dernier au terrain de combat de Cobble Hills.

Les armes préférées dans les environs de London, ce sont surtout les SE5 et les Fokker DVII, tandis que la maquette la plus populaire au sein des Humber Hawks est assurément l'Albatross allemand, qu'a conçu l'ancien ingénieur de vol Gary Del Bel Beluz. La construction novatrice du fuselage consiste à découper une section de coroplast de 4 mm que l'on colle à la verticale entre deux blocs de polystyrène.

La surface plate du dessous de l'aile consiste tout simplement d'une façade de coroplast à laquelle on colle des nervures plutôt épaisse de polystyrène avant d'appliquer du plastique autocollant. Cette méthode de construction légère est renforcée à l'aide de cordes de piano passablement authentiques.

Avis aux néophytes – voici une façon bien simple de régler le décalage des ailes sur des ailes au dessous plat sans avoir recours à de l'équipement spécialisé. Vous n'avez qu'à inverser la maquette et placer un niveau sous le stabilisateur à l'arrière de la maquette. Calez la maquette correctement de sorte à ce que le



A Toronto pilot revs up the popular Albatross. / Un pilote torontois fait démarrer le populaire Albatross.

stabilisateur soit bien d'équerre. Sans bouger le fuselage, placez le niveau au dessous de l'aile et ensuite, sur le dessus de l'aile en suivant la même procédure. Mes avions volent mieux lorsque j'ai réglé une incidence positive de 3/16 de pouce sur les ailes du dessus.

Au cours de l'été 2008, des visiteurs provenant d'aussi loin que l'Alberta et le Nord de la Colombie-Britannique et de Kingston (Ontario) se sont déplacés jusqu'au terrain de Cobble Hills afin de voir de quoi étaient capables nos chasseurs de la Première Guerre mondiale, ceux-là mêmes dont j'ai relaté les ex-

ploits. Plusieurs pilotes de maquettes de cette époque se sont présentés avec enthousiasme au Chatham Scale Airshow en juillet dernier et nous avons hâte de renouer avec Bob Reiber et les pilotes de Chatham l'année prochaine.

En terminant, je souhaite un Joyeux Noël et une Bonne année à tout le monde et j'ai bien hâte de partager une fois de plus les aventures des guerriers de fin de semaine tout au long de la prochaine année.

Que l'esprit sportif l'emporte toujours – jusqu'à ce que nous nous rencontrions dans le ciel. ✈

Precision Aerobatics

From page 67

Judging notes: The altitude and distance must not vary during the entire manoeuvre.

AP11. Half Square Loop (Turn-around manoeuvre)
Push to a vertical upline, then push into level flight. Exit level.

AP12. One-turn Spin (Center Manoeuvre)
From level flight reduce flying speed until the model stalls. Perform a

one-turn spin, then recover into level flight. Exit level.

Judging notes: Spin entry must not be a snap roll

AP13. Landing Sequence
Reduce power and turn around 180°. Land the model gently parallel to the security line.

Judging Notes: - Landing sequence is not scored. ✈

Acrobatie de précision suite de la page 66

ille ne doit pas consister d'un snap roll.

AP13. Séquence d'atterrissage
Réduisez la puissance du moteur et faites demi-tour de 180 degrés. Faites atterrir votre maquette doucement parallèlement à la ligne de sécurité.

Note pour les juges : La séquence d'atterrissage n'est pas comptabilisée dans le pointage. ✈

As winter closes in, I stare out the window with fond memories of the good times we had throughout the normal flying season and put a large pack of hand warmers on my Christmas list for the finger-freezing Sunday afternoons ahead. It would take more than a little chilly weather to dampen the spirits of the Humber Valley Hawks as they prepare 'The Onslaught over Ontario' to be flown November 9 at the Cobble Hills Combat field.

The weapons of choice in the London area are mostly the British SE5 and the Fokker DVII while the most popular aircraft flown by the Humber Hawks is definitely the German Albatross, designed by former flight engineer Gary Del Bel Beluz. The unique fuselage construction is basically a vertical slab of 4 mm corro right down the middle with carved styrofoam slabs on each side.

The flat bottom surface of the wings is simply corro sign board with thick Styrofoam ribs which may be covered with self sticking plastic. This very lightweight construction is stiffened up with rather authentic 'flying wires.'

For the uninitiated – here is a simple method of setting the wing incidence on flat bottomed wings without special equipment. Simply invert the model and lay a spirit level on the underside of the stabilizer. Block up the model so the stab is level. Without moving the fuselage apply the spirit level to the bottom wing and then the top wing in the same manner. My planes fly best with about 3/16 inch positive incidence in the top wing.

During the summer of 2008, visitors from far afield as Alberta and northern British Columbia and Kingston (Ontario) dropped in to the Cobble Hills combat field to check out the WWI fighter planes I have written about. Several eager WWI combat pilots showed up at the gigantic Chatham Scale Airshow in July and we



Daryl Sapergia and "Taylor" from Prince George, BC checking out a few WW I fighters. / Daryl Sapergia et "Taylor", de Prince George (Colombie-Britannique) vérifient quelques-uns des chasseurs rappelant la Première Guerre mondiale.



WWI Combat demo group at the Chatham Scale Air Show. / Le groupe de combat de la Première Guerre mondiale au Chatham Air Show.

look forward to flying with Bob Reiber and the Chatham pilots again next year.

In closing, I take this opportunity to wish everyone a Merry Christmas and Happy New Year and look forward to

sharing the adventures of our weekend warriors with you throughout the coming year.

May good sportsmanship prevail – till we meet in the sky ✈



The pilots who competed in BC's DLG contest, from L, back row: Simon Borst, Jason Farlette, Eric Heemskerck, Arend Borst, Ryan Cartmell, Ron Turner. Front row: Tim Johnson, Jonathan Bryan. / Les pilotes qui ont participé au concours de lancer-main (disque) en Colombie-Britannique. À l'arrière (de g. à dr.): Simon Borst, Jason Farlette, Eric Heemskerck, Arend Borst, Ryan Cartmell et Ron Turner. À l'avant (dans le même ordre) : Tim Johnson et Jonathan Bryan.

Ici en Ontario, les feuilles ont changé de couleur et tombent en formant un amas sur le sol. J'espère que votre saison de vol a remporté beaucoup de succès cette année. Le président Richard Barlow a envoyé un courriel à tous les présidents de comité afin de les informer des changements apportés au Code de sécurité du MAAC. Je vous suggère d'en faire la lecture et de les incorporer au code de votre club. En plus de ces changements, le président a réclamé que tous les présidents de comité révisent les sections pertinentes de leur code de sécurité relativement au remorquage aérien et au vol à vol de maquettes télécommandées.

La seule section qui puisse potentiellement créer un problème, si le public participe aux rassemblements, c'est une disposition voulant qu'une attestation du MAAC soit obtenue à l'occasion de ce rassemblement précis (point numéro 9). Même si le public n'est pas invité à se présenter à l'événement, le club doit se doter d'une approbation émanant du MAAC afin de se protéger au cas où des membres du public arrivaient sans s'annoncer. Je crois que c'est

une pratique généralement acceptée au sein du groupe de remorquage aérien du CMAS et chez la plupart de clubs de planeur. Si vous avez l'intention d'inviter le public, il vous faut le formulaire d'approbation du MAAC, comme l'exige le nouveau Code de sécurité.

Je vous offre d'autres nouvelles de l'univers du lancer-main en Colombie-Britannique. Arend Borst s'est affai-

ré à organiser le premier concours de lancer-main, en septembre dernier. Il m'a écrit : "La fin de semaine était bien belle. Il y a eu moins de participation que ce que nous avions espéré mais cela a valu la peine." Arend a inclus des photos de l'action.

Il a aussi mentionné qu'il se dirigeait vers Muncie à l'occasion des Épreuves nationales américaines et qu'il y rencontrerait possiblement Doug Pike. Merci de ces renseignements. Ça m'a tout l'air que davantage de pilotes font un essai à l'intérieur de ce type de concours. Peut-être devrions-nous songer à réviser le livret officiel des règlements afin d'y inclure ce type d'événement?

Bruce Johnson m'a envoyé un petit mot relativement aux activités du MAACMen Club :

"Nos événements de remorquage aérien ont été en pause puisque nos avions remorqueurs en sont encore au stage de la construction mais nous espérons en avoir deux pour l'année prochaine. À l'heure actuelle, une demi-douzaine de planeurs attendent de prendre la voie des



Ryan Cartmell shows his launching form at the DLG contest. / Ryan Cartmell montre sa technique lors du concours de lancer-main.

suite à la page 83



MAAC Men member Bruce Johnson's ASH25 with a self launch system taking to the skies. / L'ASH25 de Bruce Johnson (membre des MAAC Men) muni d'un système de largage embarqué prend la voie des airs.

Here, in Ontario, the leaves are changing color and making a mess everywhere. I hope that your flying season has been a success for this year. The President has sent out an e-mail to all committee chairmen to inform them of changes in the Safety Code. I suggest that you review them and incorporate them into your club's Safety code. As well as the chang-

es to the Safety Code, the President has requested that committee chairs review the relevant sections of their safety code with regards to aero-tow or R/C soaring.

The only section that may cause some problems, if the public is in attendance, is a stipulation that a MAAC-approved sanction must be obtained for that specific event (point # 9). Even if the public is not invited to the event, it must have a MAAC sanction to cover the possibility of the public attending unannounced. This is, I believe, the current practice of the CMAS aero-tow group and most glider clubs. If you plan on inviting the public, then the approved MAAC sanction is required for the event as per the new Safety Code.

More news on the DLG scene from BC. Arend Borst was busy holding the first DLG contest in September. He goes on to say: "It turned out to be a nice weekend. The turnout was less than I expected, but it was still worth it." He enclosed some photos of the action.

He mentioned that he was going to Muncie, USA for their Nationals, hopefully meeting up with

Doug Pike. Thanks for the information. Looks like more flyers are trying out this challenging type of contest. Perhaps we should consider revising the official rule book to include this type of event.

Bruce Johnson sent a brief note on the Winnipeg's MAACMen Club activities:

"Our aero-tow events have been on hold since our tow planes are still on the building boards but we hope to have two tugs come into operation next year. There are currently a half a dozen gliders waiting to get hooked up and pulled into the skies. In the meantime, I have decided to forego the tow plane and I have now started flying my ASH25 with a self launch system. The maiden flight seemed to take forever to achieve but things are rapidly improving and frequent flying should soon be the norm."

"This model is a technical marvel and a true sight to behold. It is just over quarter scale, but it spans twenty three feet and weighs twenty nine pounds. Lifting this model is a motor system that produces ten pounds of thrust. The model carries the Eagle Tree telemetry system for flight loads information, a water ballast system, and twenty servos to control all of the operations."

What a plane! Congratulations Bruce on your superb effort and outstanding achievement! In the next issue, more information on the 2-33 and photos of a good-looking model. Keep the e-mails coming with what's new in your neck of the woods! ✈



Simon Borst considers his next launch at the DLG contest. / Simon Borst songe à son prochain lancer au concours de lancer-main.

Well, the Annual Zone Meetings are how a part of history (at least the South East Zone is), and we're starting to shut down our outside activities and concentrating on indoor flying (real, simulators or just shooting the breeze) and building next year's projects.

The RC Sport Flyer Committee has been pretty quiet as well, mainly because we're still trying to figure out our exact role in the grand scale of things in MAAC. I had asked committee member Bill Thorne for some articles on sport flying and hopefully on some of the community involvement initiatives that he's been involved with. What he supplied me with is one heck of a good article of general safety and preparedness. Feel free to copy the article for your own club newsletters, just as long as you give Bill his credit.

WHAT YA GONNA DO?

By Bill Thorne

"Model flying is a place where dreams come true. You have researched, obtained the plans, found the materials, spent the winter building, adjusted and tuned, run the engine and now at the field, you have visions of your creation leaping into the air. You place the plane

on the starting line, start the engine and something goes terribly wrong:

- *Your finger/hand is caught in the prop*
- *The engine starts at full speed and lurches into you*
- *You faint*
- *You trip and fall*

You can envision many other things that can happen .

"You have all the parts and tools you need to fly your plane, do you have the tools to give aid to your flying buddy or yourself?

Do you have CPR training? (St John's Ambulance)?

Do you have FIRST Aid training? (St. John's Ambulance)?

Do you have a cell phone – charged and turned on and does it work at the field?

Is there a Automatic External Defibrillator (AED) machine at the field? (80% success rate when used with CPR, 20% without)

At a rural field – do you know the rural lot number (posted at the road)?

Can you give directions to emergency personnel on how to get to the field?

Do you know where the First Aid Kit is and is it up to date?

If you are at the field alone, does anyone else know that you are there and when you will be leaving?

Is there a fire extinguisher nearby and is it operational? (Is it inspected on a regular basis?)

Do you have an aircraft restraint to prevent your aircraft from moving on starting and check out? (A small diameter rope around the tail and a large screwdriver stuck in the ground works.)

Do you have protective glasses – safety, sun, or prescription? (they keep fuel or dirt out of the eyes)

Do you practice safe procedures at the field when you are alone? Or are safe practices just for show?

Do you know what to do when someone is not practicing safe procedures? Do you make a habit of going over and help the pilot to be safe?

"We all want to fly well and we practice it. To be safe, you have to practice safety as well. When something goes terribly wrong at the field, be prepared and you'll know what to do."✈

PILOTES SPORTIFS

Eh bien, les assemblées annuelles au sein des zones sont terminées (tout au moins dans la zone Sud-est) et nous avons cessé nos activités à l'extérieur pour nous concentrer sur le vol intérieur (pour de vrai, à l'aide de simulateurs ou nous nous en vantons) et nous avons commencé à construire notre prochain avion.

Le Comité des pilotes sportifs de maquettes télécommandées est plutôt tranquille, lui aussi, surtout parce que nous essayons de délimiter notre rôle sous le parapluie du MAAC. J'avais demandé à un collègue du comité, Bill Thorne, de me fournir des articles portant sur le vol sportif et possiblement sur des projets d'implication communautaire auxquels il a participé. Ce qu'il m'a fourni pour cette fois, c'est un bien bon article

sur la sûreté et la prévoyance. Sentez-vous bien à l'aise de le copier pour les besoins de votre propre bulletin de club, en autant que vous en accordiez le crédit à Bill.

QUE FEREZ-VOUS?

Par Bill Thorne

"L'aéromodélisme est un domaine où se réalisent les rêves. Vous avez effectué beaucoup de recherche, procuré des plans et les matériaux et vous avez passé l'hiver à construire, à ajuster et à roder le moteur et maintenant, au terrain de vol, vous entrevoyez déjà votre plus récente création prendre la voie des airs. Vous placez la maquette dans la zone servant au démarrage, vous faites démarrer le moteur mais quelque chose d'affreux se produit :

– votre doigt ou votre main entre dans l'arc de l'hélice

– le moteur démarre à vive allure et fait avancer la maquette sur vous

– vous vous évanouissez

– vous trébuchez et tombez

Vous imaginez sans doute toutes sortes d'autres choses.

"Vous avez toutes les pièces et tous les outils afin de piloter votre avion, mais disposez-vous des outils afin de venir en aide à votre compagnon de vol ou à vous-même?

Avez-vous suivi de la formation de ranimation cardio-respiratoire (RCR) (Pensez à l'Ambulance Saint-Jean)?

Avez-vous suivi de la formation en premiers soins (encore un fois,

suite à la page 81

Our local Ottawa Valley Zone Director came across a small collection of club logos at our summer Fun Fly. He gave me one of them, a very old stick-on for the Canadian Gas Model Club (Toronto). I have been in touch with a few people to get information about the club but at this time, I haven't received enough to put into writing. Our archivist, Peter Mann, identified it as a club that started in the late thirties, faded during the war years and then revived for some years after the war. If any of you have any information on the club, please send it to me as I would like to include it in my next column.

The 2008 edition of the Great Grape Gathering is now well behind us and I am happy to say that my last GGG as Manager was a success. The weather cooperated with two days of near-perfect wind and temperature and we made a profit. I have a few comments to make on that but first, I wish to point out that it is not a SAM 86 objective to make a profit on the GGG. It would be better to say that our objective is to run a contest without losing money. This is not always possible so we have two concurrent activities to provide us with a cushion against inclement weather and other unforeseen events.

First, we have the barbecue. It was started at least eleven years ago by one of our members, the late Gerry Lafrenière. He was of the opinion that a contest is not just a contest, but a social occasion. Rather than have people break off into little groups to find a restaurant for dinner, why not have a barbecue, on field if possible, but at any convenient venue. He organized it, was the Chief Cook and Bottle Washer, we have been doing it ever since in his memory. It is always well attended.

Since the GGG has been held at the Historical Aircraft Group (HAG) Museum in Geneseo, we have been unable to use our own barbecues so we had to find an alternative. Fortunately, we found a

caterer near Geneseo who could barbecue off site and bring the hot and cold food to the airfield. At the same time, we moved from the traditional hamburger to half a chicken with cold salads, a little more nutritious for our aging bodies.

To keep our costs under control, we asked for a commitment in advance and then gave numbered tickets to those who signed up. Each year, we have seen a small surplus, or cushion if you prefer.

The second cushion is the raffle. All of us are pack rats and as such, we never have enough plans, kits, tools, or you name it. We have things in our workshops that we bought when our need seemed urgent, but now we're not sure we'll ever use them and we may not even remember why they were bought in the first place. Because of this, it's amazing what donations have been made to our raffle. We've had engines, kits galore, wood, books, tools, and even some Tan II this year. Everything is donated so all money taken in goes into our reserves; and this year we cleared over \$300.

As it turned out, this year the actual contest had a slight loss so we needed some extra revenue to break even. With the cushion from the barbecue and raffle and some money in the bank to fund the next contest, we are able to make a good will donation to the HAG Museum. They give us the use of their facilities at no charge and really put themselves out to make us feel welcome. Sometimes, it feels as if we're doing them a favour by being there.

Finally, things on the field should not be only about competition, at least that's what some of our ladies thought. Last year, several of them decided that they should have something on the field with a little pizzaz. The result: an afternoon Tea Party with all the trimmings; ladies only. Some of us guys scored a few goodies but they were few and far between. This year, the ladies came through and they invited the great unwashed. The only requirements were that each person or couple should bring some goodies and wear a hat. The picture tells it all. Great fun and lots of goodies. ✈



The prize winners in the Hat contest at GGG 2008: Pat Barlow first, Jim Anderson second and Sally Smith third. Long live the Grape! / Les gagnants du concours de chapeau lors de l'édition 2008 du GGG : Pat Barlow (première place), Jim Anderson (deuxième place) et Sally Smith (troisième place). Vive le raisin!
 PHOTO : Richard Barlow

Société des anciens modélistes (SAM)

Notre directeur local de la zone de la Vallée de l'Outaouais a mis la main sur une petite collection de logos de club lors de notre Fun-fly estival. Il m'en a donné un, un vieux autocollant du Canadian Gas Model Club (de Toronto). J'ai communiqué avec certaines personnes afin de récolter des renseignements relativement à ce club mais à l'heure actuelle, je n'ai pas reçu suffisamment d'information pour écrire quoi que ce soit. Notre archivist Peter Mann l'a identifié comme étant un club qui a débuté ses activités à la fin des années 1930 mais qui a ralenti au cours des années de guerre pour ensuite redémarrer après cette époque trouble. Si l'un d'entre vous possède quelque renseignement que ce soit relativement à ce club, veuillez m'en faire part pour que je puisse en parler dans le cadre de ma prochaine chronique.

L'édition 2008 du Great Grape Gathering (GGG) est derrière nous et j'ai le plaisir de vous annoncer que mon dernier mandat à titre de directeur de concours aura été couronné par un profit. Je commenterai là-dessus plus bas mais je veux vous assurer que le club SAM 86 n'a pas comme objectif de réaliser des profits en organisant le GGG. Il serait plus à propos de dire que nous espérons toujours organiser un concours sans perdre d'argent. Ce n'est pas toujours possible, si bien que nous organisons deux activités afin de nous faire un petit coussin contre le mauvais temps ou tout autre problème que nous n'avions pas escompté.

En premier lieu, nous avons le barbecue. Un de nos membres (aujourd'hui décédé), Gery Lafrenière, avait lancé cette tradition il y a au moins 11 ans. Il était d'avis qu'un concours n'est pas seulement un concours mais bien une occasion sociale. Plutôt que d'assister à la fragmentation des concurrents parce que de petits groupes cherchent à trouver un restaurant pour le souper, M. Lafrenière avait pensé à un barbecue sur place si possible ou encore à tout lieu qui convienne. Il l'a organisé et a agi comme cuisinier en chef et comme laveur de bouteilles. Nous avons perpétué la tradition à sa mémoire. Il est toujours popu-

laire parce que les gens y prennent part.

Depuis que le GGG a lieu au musée du Historical Air-craft Group à Geneseo (état de New York), nous n'avons pu utiliser nos propres barbecues,



This is the logo of a club from the early days of MAAC, the immediate pre- and post-war years. / Voici le logo d'un club de la première heure lors des débuts du MAAC, au cours de la période juste avant et juste après la Seconde Guerre mondiale.

bien qu'il nous a fallu trouver une solution. Heureusement, nous avons trouvé un traiteur près de Geneseo qui pouvait nous préparer des mets au barbecue chez lui et nous apporter les mets chauds et froids au terrain de vol. Parallèlement, nous sommes passés des hamburgers traditionnels à un demi-poulet agrémenté de salades diverses, de quoi nourrir un peu mieux nos corps vieillissants.

Histoire de faire en sorte que les coûts demeurent abordables, nous avons coutume de demander un engagement à l'avance de nos participants et nous remettons un billet numéroté à ceux qui se sont inscrits. Chaque année, nous obtenons un léger surplus, ou coussin, si vous préférez.

Le deuxième coussin, c'est le tirage.

Nous accumulons tous des articles de tous genres (ouais, nous sommes des pack rats) et nous n'amassons jamais suffisamment de plans, kits, outils ou autres articles propres à la construction. Nos ateliers regorgent de choses que nous avons achetées lorsque nous avions un besoin urgent; maintenant, nous ne sommes plus certains que nous nous en servirons et parfois même, nous ne nous souvenons même plus dans quel contexte nous les avons achetées. En raison de cela, il est stupéfiant de voir quelle a été la nature des dons qu'on nous a faits à l'occasion du tirage. Nous avons vu passer des moteurs, quantité de kits, du bois, des livres, des outils et même du caoutchouc Tan II, cette année. Tout est donné, si bien que l'argent récolté va directement dans notre réserve; cette année, nous avons fait un profit de 300 \$.

Les événements ont voulu que cette année, nous accusions un léger déficit après le concours. Nous avons besoin d'un revenu supplémentaire afin d'arriver kifik. Grâce au coussin émanant du barbecue et du tirage ainsi que de l'argent devant servir au prochain tirage, nous avons réussi à faire un don au musée du HAG. Ces bénévoles nous laissent utiliser les lieux sans frais et se donnent beaucoup de mal pour nous souhaiter la bienvenue. Parfois, il me semble que nous leur faisons une faveur en étant là.

Enfin, ce qui se déroule au terrain ne devrait pas comporter que la compétition, du moins, c'est ce que pensaient quelques-unes des dames. L'année dernière, plusieurs d'entre elles ont décidé qu'elles devraient organiser quelque chose de coloré. Résultat : un Tea Party d'après-midi avec tous les à-côtés.... Pour dames seulement. Quelques-uns des hommes avons fait bonne figure, mais pas trop. Cette année, les dames nous ont fait une faveur et ont invité les hommes mal lavés. La seule exigence, c'était que les dames ou le couple apporte quelques friandises et qu'ils portent un chapeau. La photo en dit long. C'était très agréable et il y avait de quoi grignoter. ✈

l'Ambassadeur Saint-Jean, par exemple) ?

Possédez-vous un téléphone cellulaire – non seulement chargé mais qui est à "on" et dont le signal se rend jusqu'au terrain de vol?

Y a-t-il un défibrillateur au terrain de vol? (Le taux de succès est de 80 % si on le conjugue à la RCR et de 20 % sans la RCR)

Lorsque votre terrain se trouve dans un secteur rural – connaissez-vous le numéro de lot (qui apparaît habituellement au bord de la route)?

Pouvez-vous donner des directions précises au personnel d'urgence afin qu'il se rende sur place?

Savez-vous où se trouve votre trousse de premiers soins et contient-elle toujours les nécessités et produits non périmés?

Si vous vous trouvez seul au terrain, quelqu'un connaît-il vos allées et venues et quand vous reviendrez?

Y a-t-il un extincteur à proximité et fonctionne-t-il? (Est-il fréquemment inspecté?)

Utilisez-vous un système de retenue pour votre maquette afin de l'empêcher de bouger ou de démarrer? (Une corde de faible diamètre retenue par un tournevis que l'on plante dans le sol, ça fonctionne à merveille.)

Portez-vous de la protection pour les yeux? Les lunettes de sûreté, de soleil ou prescription servent à empêcher du carburant ou de la saleté d'entrer dans vos yeux.

Observez-vous une quelconque procédure de sécurité au terrain lorsque vous êtes seul? Ou ces procédures servent-elles uniquement aux apparences?

Savez-vous quoi faire lorsque quelqu'un n'observe pas ces procédures de sécurité? Avez-vous développé l'habitude de vous diriger vers ce pilote et de l'aider à adopter un comportement sécuritaire?

"Nous voulons tous bien piloter et nous pratiquons nos manœuvres. Pour exercer notre passe-temps en toute sécurité, vous devez aussi pratiquer la sécurité. Lorsque quelque chose de très grave se produit au terrain, vous devriez y être préparé de sorte à ce que vous sachiez quoi faire."



battu et avons terminé deuxièmes au classement général des équipes, sur huit pays participants. Individuellement, Roy a terminé quatrième, Delbert était onzième et Peter a terminé dix-septième sur 21 concurrents.

"Nous aimerions remercier nos commanditaires et les gens qui nous ont appuyés : l'Airdrie Model Airplane Society, la Canadian Prairie Pylon Racing Association, JR Japon, H&M Racing, Mabo Amano, Draganfly Innovations Inc., et enfin et non le moindre, le MAAC. Merci aussi au directeur de concours Victor Stamov ainsi qu'au directeur de concours de la catégorie F5D, Vladimir Gavrylko, pour leur organisation sous des conditions si difficiles. Nous vous levons notre chapeau, messieurs."

Au tour de Henry Redekop relativement aux Épreuves de sélection F3D :

"Le samedi 27 septembre, la journée s'annonçait dégagée mais fraîche avec un mercure de 7 degrés et des vents du Sud-est à 30 km/h avec des rafales de 60. Heureusement, cette direction du vent correspondait à l'une de six orientations de piste où nous pouvions décoller. Nous avons attendu jusqu'à 11 heures afin de laisser le soleil gagner de l'altitude et qu'il réchauffe l'air ambiant.

"Le premier à faire prendre la voie des airs à sa maquette était Murray Hamula pour un vol d'ajustement. Moins de 30 secondes après le décollage, sa maquette a été victime d'un flammout mais le pilote l'a fait atterrir sans casse et malgré les vents forts. Après l'avoir rapportée au clubhouse, Murray a démantelé le moteur et a découvert qu'un trou se trouvait maintenant au-dessus du piston. Il a retracé la cause à la présence de résidus de castor oil dans le conduit à pression du réservoir de carburant, ce qui a fait en sorte que le moteur essayait sans succès de soutirer du carburant vers le venturi sous effet de succion plutôt que sous effet de pressurisation. Il fallait rebâtir le moteur en vitesse, ce qui a été accompli en seulement 20 minutes. Cela pourrait vous intéresser d'apprendre que Murray a installé un système embarqué de consignation de paramètres de vol. Lors de ce vol très bref, la température de la tête du cylindre a atteint 406 degrés Fahrenheit avant de céder. Lors des vols à l'aide du moteur essentiellement rebâti afin de le roder, la température a oscillé entre 280 et 300 degrés Fahrenheit. La maquette de Murray a atteint une vitesse de 185 milles à l'heure et enduré un stress qui a atteint 32 G.

"Les vols officiels ont repris peu après. Murray a une fois de plus décollé en premier mais il a coupé deux fois avant la fin de ses dix tours. La synchronisation était un peu affectée en raison du vent de face. Harold Sattler a été le deuxième à décoller et, se souvenant du vol de son prédécesseur, il a adopté un style de vol un peu plus conservateur et a effectué ses dix tours correctement. Henry Redekop (moi) était le troisième à décoller et a accompli les tours avec précaution et est demeuré en peu plus en altitude, compte tenu de la turbulence au sol. Après quatre rondes, les organisateurs ont décidé de mettre fin aux vols et d'attendre au lendemain, en espérant que les conditions allaient s'améliorer. Le lendemain matin, le soleil était au rendez-vous et il faisait plus chaud. Les avions ont volé une fois de plus et le vent avait changé de 180 degrés au cours de la nuit.

"Après un déjeuner à la hâte, nous avons chargé notre équipement et nous nous sommes dirigés vers le terrain. Lorsque nous sommes arrivés, le vent avait légèrement augmenté mais nous pouvions nous arranger. Nous avons assemblé nos avions à l'intérieur du clubhouse et lorsque nous étions prêts, nous sommes retournés à l'extérieur. Le vent avait augmenté. Eh bien, c'est bel et bien le terrain des Regina Windy Flyers et le nom leur convenait à merveille. Harold a aussi connu un épisode de flammout au huitième tour de son sixième vol mais comme il en avait justement accompli six, il a pu faire fi de son vol malchanceux.

"Comme mentionné, six rondes ont été disputées au cours des deux jours et lorsque le pointage final a été consigné, Harold Sattler de Metinota (Saskatchewan) a terminé bon premier; Murray Hamula de Crossfield (Alberta) est arrivé deuxième et moi, le pilote de Regina (Saskatchewan), j'en ai été quitte pour le troisième rang. Nous représenterons donc le Canada au Championnat mondial de F3D en Allemagne, en juillet prochain. Mabo Amano, de Vancouver (Colombie-Britannique), sera notre gérant." ✈

sentiment que piloter une maquette lors d'une course qui dure dix fois plus longtemps qu'un concours régulier, c'est une douceur pour l'âme! Par une matinée plutôt froide et venteuse, six équipes se sont inscrites au réputé marathon de 1 400 tours.

Au lieu de reprendre les vieux moteurs de .36 à .40 pouce cube des années 1960, nous nous sommes tournés vers des O.S. .25 LA et vers des maquettes d'une surface alaire de 300 pouces carrés assemblées selon les règlements de course sportive du MAAC. Nous avons choisi de désigner 30 arrêts comme étant le nombre minimal requis afin de remplir le réservoir de la plupart des maquettes et les concurrents ont exclusivement utilisé du carburant à teneur de nitroglycérine de l'ordre de 10 % (que les organisateurs ont fournis) afin de mettre un frein aux expériences chimiques.

C'est tout à l'honneur des modélistes qui se sont inscrits cette année que cinq des six équipes ont terminé le marathon. L'un des responsables au puits, Daniel Birks, n'est âgé que de 13 ans!

Chaque avion ayant terminé la course a parcouru 100 milles (1 400 tours); chaque pilote a marché l'équivalent de quatre milles; chaque moteur a réalisé plus d'un million de détonations; chaque responsable au puits a fait le plein et fait redémarrer son avion au moins 30 fois durant la course. De plus, chaque équipe a brûlé presque deux litres de carburant et pas un seul moteur n'a défailli.

Il est tout aussi remarquable que le chrono gagnant (1 h 42 minutes) n'était que légèrement plus lent que le chrono de 1 h 27 de l'épreuve de 1965! Mais puisque les arrêts au puits avaient été augmentés d'un tiers, que les maquettes possèdent plus du double de la surface alaire et que les moteurs ne disposaient que de 60 % de la cylindrée de ceux utilisés lors de l'événement original, je vous dirais que ce n'était pas mal du tout! (Pas mal non plus pour une catégorie d'intérêt qui ne se rendrait pas au XXI^e siècle, prédisaient certains!)

RÉSULTATS FINAUX

Veuillez consulter le tableau à même le texte original en anglais afin de connaître les résultats.



Here's the next relationship to think about: the more winds of wire that go into a motor, the lower the Kv. So high Kv motors have few winds of wire and low Kv motors have many winds of wire. It's now easier to see that many winds of wire means a longer length of wire, which means more resistance to current and lower currents. So low Kv motors tend to operate at lower currents because they have more wire in them. They also need higher voltages applied since the longer, higher resistance wire has higher voltage drop.

The other two universal motor constants are the no-load current, I₀ and the winding resistance R_m. I₀ is the current drawn by a motor when nothing is on the output shaft, but it changes with different voltages. Its biggest effect is on motor efficiency. Of the three motor constants, Kv is the one that has the greatest influence on motor performance. Since motor power is a function of torque and RPM, we can see that motor power ratings are derived from motor diameter, length, Kv and voltage.

There is a naming convention generally used by electric motor manufacturers even if it isn't obvious at first. Most of the brushless motor names are made of three parts: case diameter – case length – Kv. Take the Medusa Research name quoted above for example. MR-036-050-3300V2-3F is a 36 mm dia (036) – 50mm long (050), 3300 Kv motor. Others may use names like HB3630-1500 or AC 22/45/3 or AC4120/14, but they are all trying to convey the same information in some kind of code.

When shopping for a particular application, we should be comparing one motor to other motors with similar Kvs, diameters and lengths.

SO WHAT ABOUT POWER?

Electric motor power is always expressed as watts where watts=current x voltage. So the same power can be produced with low voltages and high currents or high voltages and low currents. As we've seen above, low Kv motors tend to make their power from high voltage and low currents while high Kv motors get power from low voltage & high current. This has implications for the battery you'll need.

Low Kv motors need more voltage, so they need higher cell counts, which tends to drive up weight in the model. High Kv motors run on lower voltages so they need fewer cells, but they draw higher currents so those cells tend to be of the high-capacity types. Weight might not be a factor, but run time might be shorter in high current applications.

By now, you can see that the selection of a motor must consider the battery pack and battery pack selection must consider the motor. I'm going to revisit battery selection in the February edition of this column, so let's leave that for later. ✈

Aurora Swap Meet

Sunday March 8

9:00 to 2:00

Admission \$5

Juniors under 18 free

Vendors

8' Table + Vendors Pass \$20

6' Table + Vendors Pass \$15

Cheque or money order made out payable to:

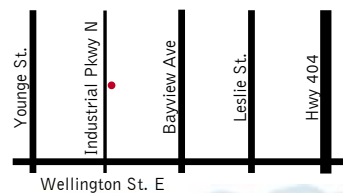
Aurora Model Aircraft Club

Contact

Peter Maxwell 39 Catherine Ave. Aurora, ON L4G 1K4

905-727-6637 pmaxwell@aic.on.ca

Royal Canadian Legion
105 Industrial Parkway N



Pylon

From page 69

all contest coordinator, Victor Stamo, and the F5D contest director, Vladimir Gavrylko, for putting together a great contest under such difficult conditions. Our hats off to both of these gentlemen."

Next is Henry Redekop reporting on the F3D team trial weekend:

"Saturday, September 27, the day dawned to a cool 7C with the wind out of the southeast at 30 gusting to 60. Fortunately, the SE wind direction accommodates one of the six course directions we have available to us. We waited until before 11:00 am to let the sun get a little higher in the sky and warm things up a bit.

"First up was Murray Hamula to put in a trim flight. Less than 30 seconds after take-off, he had a flameout, but landed without incident in spite of the strong winds. Back in the clubhouse, with the engine torn down, he discovered a hole burned through the top of the piston. The cause was traced to castor oil residue in the pressure tap of the fuel tank, causing the engine to try and pull fuel to the venturi under vacuum rather than being pressurized. A quick

rebuild was in order and completed in 20 minutes. An interesting note on this airplane is that Murray has installed an on-board flight data recording system on this aircraft. On this flight, the cylinder head temperature reached 406 degrees F prior to failure. On subsequent flights on what amounts to a new engine during break-in flights, temperatures reached between 280-300 F. His speed was up to 185 MPH and loads of up to 32Gs were recorded.

"The official flights were resumed shortly afterward with Murray first off again, but he double cut before his ten laps were completed. The timing was off a little due to flying into such a strong headwind. Harold Sattler was off next, and taking note of Murray's flight, took a little more conservative approach and flew ten laps cleanly. Henry Redekop was on the starting line next and managed to get in ten laps in taking a little extra caution and staying a little higher to avoid some off the ground turbulence that pushed the airplanes around. After four rounds were flown, it was decided to call it a day and wait for the next day when the forecast called for better conditions. The next morning the sun was shining. It was warmer than the day be-

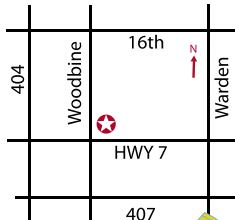
fore. The birds were flying again, and what wind there was, had turned around 180 degrees overnight.

"After a quick breakfast, the gear was loaded up and we headed out to the field. When we got there, the wind was up a little, but not bad. Into the clubhouse to assemble the airplanes and when all was ready, we stepped outside to the shock of high winds again. Well, this is the Regina Windy Flyers' club field and it has earned its moniker fair and square. Harold had a flameout on the eighth lap of his sixth flight, but having flown six rounds, he was able to use that flight as a discard round.

"As mentioned, a total of six rounds were flown over the two days and when the final scores were tallied, Harold Sattler from Metinota, SK, was first; Murray Hamula from Crossfield, AB, was second and Henry Redekop from Regina, SK, was third earning them the privilege of representing Canada at the F3D World Championships taking place in Germany in July 2009. Mabo Amano from Vancouver, BC will act as team manager."✈



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



Planeurs suite de la page 76
airs. Entre-temps, j'ai décidé de me passer du remorqueur et j'ai commencé à faire voler mon ASH-25 à l'aide d'un système d'autolargage. Le vol inaugural a semblé presque impossible à réaliser mais les choses s'améliorent rapidement et je devrais être en mesure de la faire voler plus fréquemment.

"Cette maquette est une merveille sur le plan technique et elle est magnifique. Elle est légèrement plus imposante que l'échelle un quart et possède une envergure de 23 pieds et pèse 29 livres. Un moteur soulève cette maquette grâce à une poussée de dix livres. Les données de vol sont transmises à l'aide d'un système de télémétrie Eagle Tree. L'ASH-25 est aussi doté d'un système de ballast à l'eau et de 20 servos pour en contrôler les fonctions."

Quel avion! Félicitations, Bruce, pour ce superbe effort! Dans la prochaine chronique, je vous transmettrai d'autres renseignements sur le 2-33 et des photos d'une belle maquette. Continuez de m'envoyer des courriels et de m'informer de ce qui se passe dans votre région! ✈

www.advance-rc.com email: advancerc@gmail.com

Align T-Rex 500



JR & Spektrum Radios



Blade CX2



Blade 400 3D RTF



JR Vibe 50 3D



Nitro Monster Truck



1/36 Micro-Desert Truck

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

Tel: 905 946 8088

Model Aviation CANADA



Advertise in
Model Aviation Canada
and get your message out to
our 12,000+ members!

With **Colour** now available on
every page you can request place-
ment where YOU want it.

This cost effective display
advertising is available for
as low as \$125 per issue.

Full Page ads start
from only \$585!

Clubs enjoy a 40% discount for
event advertisements.

for more information contact:
Keith Morison 403-510-5689
adsales@ModelAviation.ca

2009 Advertising Rates

	6x	1x	3x
4 pgs gloss	\$2,050	\$2,800	\$2,520
4 pgs	\$1,875	\$2,335	\$2,100
3 pgs gloss	\$1,750	\$2,195	\$1,975
3 pgs	\$1,475	\$1,830	\$1,640
2 pgs gloss	\$1,250	\$1,560	\$1,375
2 pgs	\$1,040	\$1,300	\$1,140
1 pg gloss	\$700	\$885	\$785
1 pg	\$585	\$735	\$660
1/2 pg	\$360	\$450	\$410
1/3 pg	\$235	\$300	\$265
1/4 pg	\$185	\$230	\$210
1/6 pg	\$125	\$165	\$145

MAAC

1949 **60** years 2009



1909 **SILVER DART** 2009
100th Anniversary

DON'T FORGET TO RENEW YOUR MAAC MEMBERSHIP!
N'OUBLIEZ PAS DE RENOUELER VOTRE ADHÉSION AU MAAC!

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

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

Fill out the membership form on page 9 and send in your dues. To ensure continuous insurance coverage, and to receive your February issue of *Model Aviation Canada*, the office must receive your form by December 31st. Better yet, send in the membership form and dues by November 30th, and receive the MAAC Early Bird Crest.

Complétez le formulaire d'adhésion à la page 9 et envoyez votre cotisation. Pour faire en sorte que votre couverture d'assurance se poursuive et afin de recevoir votre numéro de février de *Model Aviation Canada*, le siège du MAAC doit avoir reçu votre formulaire d'ici le 31 décembre. Encore mieux, faites parvenir votre cotisation d'ici le 30 novembre et recevez votre écusson 'early bird' MAAC.

St-Jean Téléguidé

Division de Gestion Magnan Morrissette Inc.



Benoît Magnan
Carole Morrissette

450 347-9436
514 833-4093

bmagnan@sympatico.ca

Hangar 27, aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu, QC J3B 7B5

HOBBYSHOPS CANADA

Your guide to local hobbyshops and Canadian distributors and manufacturers



actionhobby.ca
ACTION HOBBY CANADA LTD.

R/C Planes, Boats, Cars, Helicopters
Diecast - Plastic Kits - Rockets - Kites

Doug & Donette Hyslip

6808 Ogden Road SE Store: 403 236-5098
Calgary Alberta Orders: 1 866 415-5098
Canada T2C 1B4 info@actionhobby.ca

Action Hobby Canada Ltd.
6806 Ogden Rd. SE Calgary, AB
www.actionhobby.ca 1-403-236-5098

**ALBERTA'S
LITTLEST
AIRPORT**

Radio Controlled Model Aircraft Supplies
Box 6 Phyllis Blackwell
Bawlf, Alberta Phone (780) 373-3953
0B 0J0 Fax (780) 373-2522

Cellar Dweller Hobby Supply Ltd.
1560 Main St. Winnipeg, MB
www.cellardwellerhobby.com
1-866-248-0352

Competition RC Imports
10234 152 St. Surrey, BC
www.competition-rc.com 1-866-930-8080

Eastern Helicopters
100 Bosse Ave. Edmunston, NB
www.VarioCanada.com 1-506-737-8700

Eliminator-RC Hobby Supply
11 MacDonald Ave. Winnipeg, MB
www.eliminator-rc.com
1-800-870-6346 1-204-947-2865

Great Hobbies
Stratford, PEI and Edmonton, AB
www.greathobbies.com 1-800-839-3262

HiFlight R/C Ltd.
5503 82 Ave. Edmonton, AB
www.hiflightrc.com 1-877-986-9430

Hobby Hobby
128 Queen St. South, Mississauga ON
hobbyhobby.com 1-800-352-9971

**HOBBYWOOD
PRODUCTS**

*Balsa *Basswood * Spruce
*Baltic Birch Plywood GL 11
* Italian Lite Plywood
*Hardwood Dowells
WHOLESALE & RETAIL

**CUT TO PLEASE
MAIL ORDERS WELCOME!**

FAX & PHONE
1-888-251-3331
OR
613-692-2428
Carsonby Road East
Kars, ON. K0A 2E0

Hobby Wholesale
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB T6H 2H8
www.hobbywholesale.com 1-877-363-3648

Hobbywood Products
1496 Carsonby Rd. E RR#1 Kats ON
1-888-251-3331

**HOLDEN R.C.
HOBBY HANGAR**

TUE. & THURS. 6PM - 10PM SAT. 10AM - 6PM
PH.780-688-3959 FX.780-688-3364 Email:horchoha@telusplanet.net
BOX 126, HOLDEN AB. T0B-2C0 49224 RGE RD 160
1-866-888-3959 www.holdenrchoobby.com

Holden RC Hobby Hangar
Box 126 Holden, AB
www.holdenrchoobby.com 1-866-888-3959

Icare
381 Joseph Huet Boucherville, PQ
www.icare-rc.com 1-450-449-9094

Ideal Hobbies
12 Commerce Park Dr., Unit K, Barrie ON
www.idealhobbies.com 1-800-799-2484

Parker Model Ltd.
296, 701 Rossland Rd. E., Whitby ON
www.parkermodel.com

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE., Calgary, AB
www.PMHobbycraft.ca
1-403-291-2733 1-877-764-6229

Sunrise R/C
12131, 54 St., Edmonton AB
800-463-6033

KLASS KOTE
"SUPERIOR QUALITY" 
Epoxy Paint System

Eldoren Design > New CDN Distributor

- ✓ 25 colors+
- ✓ Fuel Proof
- ✓ Tough, durable, and flexible film provides excellent adhesion on nearly all substrates.
- ✓ Outlasts, outperforms & outshines similar 2-component epoxy coatings
- ✓ Primer, Gloss/Satin Catalysts

Visit our site at www.klasskote.ca
Order TODAY! Call (250) 784-8383

**LEADING EDGE
HOBBIES**

Hwy 401 _____ 699 Gardiners Rd
Hwy #2 _____ Kingston, ON K7M 3Y4
Gardiners Rd _____ toll free 866-389-4878
Progress Ave. _____ www.leadingedgehobbies.com

We are at the corner of Gardiners and Progress Take exit 611 from Hwy 401

Visit Ontario's Largest Full Line Hobby Store For all Your Hobby Needs!

LESTERS HOBBIES
Specializing in Radio Control
Sig. Slocan Floats, Great Planes, OS, Hitec, Goldberg
Sika Spruce, Balsa wood, Saito, JR, Futaba, Airtronics,
Super Tigra, Thunder Tiger and many more

MAIL ORDER SERVICE

Toll Free 1-888-475-5082
Fax 250-265-4888 Box 1879, 312 Broadway St. Nanaimo BC V9S 1R0
Website: lestershobbies.com
E-mail: lester@lestershobbies.com

**MARITIME
HOBBIES
& CRAFTS
est. 1946 LTD.**

1521 Grafton Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 2B9
Phone (902) 423-8870

www.MaritimeHobbies.com
MarHobbies@ns.aliantzinc.ca

CORNER OF GRAFTON AND SPRING GARDEN ROAD

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

Redline Hobby Ltd.

*Fine Products and
Superior Service*

308 McDonald St., Regina SK S4N 6P6
Ph. (306) 721-4322 Fax (306) 721-3443
Email: redlinehobby@SaskTel.net

**Signal
Hobbies**
Everything for the
R/C Modeller

Call or e-mail to get a copy of our current catalogue!
\$2 or FREE with any order
contactus@signalhobbies.com
www.signalhobbies.com
(709) 722-7021

Subscribe to our E-flyer Specials list!





A LISTING OF MAAC SANCTIONED EVENTS

To have your event placed here, an event form must be filled out and forwarded to your Zone Director for approval.

Please specify on the form EXACTLY what you wish to appear in the magazine. The club's registration for the current year must be paid for any events to be listed. Contact the office if you have any questions regarding the content of your listing. / Si vous désirez que votre épreuve soit publiée ici, veuillez remplir un formulaire d'autorisation pour compétition et le faire signer et approuver par le Directeur de Zone. Le tout doit être soumis trois (3) mois à l'avance. Le paiement pour l'enregistrement du club de l'année courante est requis pour faire publier les épreuves. Pour de plus amples informations, veuillez contacter le bureau.

ALBERTA - A

January 1 - Fun Fly - Polar Fun Fly - January 1, 2009 - Polar Fun Fly - Rocky Barnstormers R/C Club at Barnstormer Airport. Noon to 4 PM. Start the year right. Weather matters not. Contact Bernie 403-845-7012, Ray 845-5289, George 845-2293. - Ray Brosinsky, Bernie Ernewein, George Kemper - 403-845-5289, 845-7012, 845-2293 - raybrosinsky@shaw.ca

June 26 - Fun Fly - Western Canada Largest Canada Day Fun Fly - FUN FLY- Western Canada Largest Canada Day Fun Fly Elk Point Remote Control Flyers welcome you to the annual Canada Day Fun Fly! NO Pilot Registration Fees NO Camping Fees On Site food concession Tribute to all past R/C Flyers Bring a plane and come and see what the Buzz is all about in Elk Point! Ph 780-724-2635 Ron or 780-724-4457 Jody email jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 1-780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

July 3 - Fun Fly - Western Canada Float Fly Classic - FUN FLY- Western Canada Float Fly Classic in its 17th annual Year. Elk Point Remote Control Flyers welcome you to come see what float flying is all about. Stoney Lake Flying site. Prebook for camping early! It fills up fast! Ph 780-724-2635 Ron or 780-724-4457 Jody email jlecopoy@telus.net Stoney Lake Campground booking 780-724-2381 - Ron Lesyk - 1-780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

August 28 - Fun Fly - Elk Point Fall (Fallout) Corn Roast and Fun Fly - FUN FLY- Elk Point Remote Control Flyers welcomes you to the 3rd annual Fall (Fallout) Corn Roast and Fun Fly! Tribute to all past R/C Pilots No Pilot Fees No camping Fees Bring your own steak and you are welcome to bring a Potluck dish for all! Come see the Elk Point Field! Ph Ron 780-724-2635 or Jody 78-724-4457 email jlecopoy@telus.net - Ron Lesyk - 1-780-724-2635 - jlecopoy@telus.net

September 18 - Fun Fly - Dogfight over Benalto - Dogfight over Benalto From North Hwy 2 (QEII) West on Hwy 11 to Sylvan Lake turnoff (Secondary 781) South 5 miles to Township Rd

380, west 8 miles to Sand Road (between Range road 24 & 25) and then south 1/4 mi to flying field and campground. From South Hwy 2 (QEII) west on Hwy 54 at Innisfail to Secondary 781, north 6 miles to Township Rd 380, west 8 miles to Sand road, south 1/4 mile to flying and camping. (no services at campground, just good fellowship) - Howard Fenske - 403-742-3092 - rohofen@telus.net

ATLANTIC - B

BRITISH COLUMBIA - C

January 10 - Fun Fly - RCFCBC Mini Imac Contest-School - This is a Free Mini Imac School in which we'll review the New 2009 Sequences (Manuevers) explain flying and judging, Plane set-up,, Opened to Questions and Answers. In the RCFCBC Clubhouse. At 10am.. Proceed to the outdoors/flightline.... This will be a great introductory for any New pilots wanting to fly Imac without the stress of a regular contest or good practice for seasoned Imac pilots. Pilots will be judged and entered into scoring system as usual. Please bring your own food and beverages. The 2009 Northwest flying Season usally starts in May, which will give pilots 4 full months to practice the 2009 Sequences. **Rain-out day is Saturday Jan 24 2009. **Confirm early limited space!! **Pilots must be able to Fly a Loop,Roll,Stall turn,Cuban 8 manuevers with their airplane to qualify to fly... Anyone is Welcome to attend the morning school. If interested send Email to Jerry jr_lawnman@hotmail.com or Peter daddiekat@shaw.ca Jerry Ruscheinski S.A Committee Ph# 604 532 5810 BorderLine Imac Team

May 16 - Fun Fly - Prince George Aeromodelers Fun Fly - Come join us again this year at our Black Water Site for some great flying and good fun. There will be games of skill. Dinner at the feild Saturday night. Free camping on site (no services.)Prizes will be handed out to piolets. - Don Reeves - 250 613 0151 - zoo_fool@telus.net

May 30 - Competition - B,C, Coastal Challenge - B,C Coastal Challenge May 30 &

31 2009..IMAC-Scale Aerobatics. All classes will be flown Basic through Unlimited, 4 minute Free-Style Saturday afternoon. Seniors class 60 years and older. Pilots meeting 9am sharp both days. Go to www.rcfcbc.com for directions. BBQ lunch both days,Lots of dry camping (no hook-ups). Special Chinese food Dinner on Saturday night. Please Pre-Register on www.Imacnw.com *This makes planning a whole lot easier, for Contest Director. All points awarded go towards the Northwest Regionals.(*Must Register + \$20.00 at www.mini-iac.com if you want to accumulate points in the Northwest Region.) Jerry Ruscheinski jr_lawnman@hotmail.com 604 532 5810 - Peter Butschek - 604 888 2159 - daddiekat@shaw.ca

May 30 - Fun Fly - SHUSWAP SPRING EVENT - SHUSWAP SPRING FLOAT FLY 9 days of float flying on one of BC's best lakes. This is the 33rd year for this the longest float event in BC. Retrieval boat \Resque 1\ will be available from Sat. May30 to June 7.-Registration and frequency control will start on Friday 5th for the weekend main event. flyer camping discounts will apply for the duration of the event only. contact Trevor or by email-norsworthy@sunlite.ca or Jack Lake- elake@telus.net for further info and to be included in future mailings REMEMBER THE CAMPGROUND DOES NOT ACCEPT DOGS - Trevor Norsworthy - 250-832-5250 - norsworthy@sunlite.ca

MANITOBA N/W ONTARIO - D

July 18 - Fun Fly - Rainy River Internationals Fun Fly - Rainy River International welcomes you to our 2009 Fun Fly. July 18th and 19th. Plenty of room for dry camping at the field. Hotels available in town, book early - they fill up FAST. Your \$15.00 entry fee includes the best fish fry you'll ever have. Not only fish, but great baking too. Come join the many pilots from Winnipeg, Steinbach, Portage La Prairie, Kenora, Dryden, Thunderbay, Mankato, Bemidji, Minneapolis. Any inquiries, contact Bill Hagarty 807-852-3251 - Bill Hagarty - 807-852-3251

CALENDAR OF EVENTS



- whagarty@aol.com

MIDDLE - E

NORTHERN - F

OTTAWA VALLEY - G

February 21 - Fun Fly - ORCC Winter Fun Fly - On Saturday February 21 2009 the Ottawa Remote Control Club will be holding our Winter Fun Fly event at Drummond Field. Admission will be \$10.00 per person which will include a lunch. So get your winter flier ready with your skis and come out to enjoy the day! Even if you aren't flying, come anyway and enjoy a bowl of hot delicious chilli. - Michael Toner - 613-297-4902 - mdscentist61@yahoo.ca

July 18 - Fun Fly - The Dynamic Hobbies SMALL Event - The Dynamic Hobbies SMALL Event hosted by the Rideau RC Flyers Saturday 18th Rain date Sunday 19th The Dynamic Hobbies SMALL event is all about having FUN! - SMALL is for models with up to a maximum engine size of .28 2-stroke or .30 4-stroke engine. All Electric models should try to be near - equal size or power (ie be in the spirit of SMALL) Open flying from 9AM-4PM Registration includes lunch 10\$ - Get in on the Gigantic multi-prized raffle at 2pm. - All Sponsorship and donations are most welcomed. Bring stuff for Flea Market! - Please check our event web site for updates throughout the year. <http://www3.sympatico.ca/k.d.park/SM07.html> <http://www.rideauflyers.com> - Ken Park - 613 823-1933 - ken_park_99@yahoo.com

August 8 - Fun Fly - Night Fun Fly - Please join us on the evening of Saturday, August 8 as the Rideau RC Flyers host the second annual night flying event. Only self-illuminated, electric-powered, slow-flyer aircraft & electric helicopters will be permitted to fly. The Event Director has the right to refuse an unsuitable aircraft to fly. Proof of MAAC membership and \$5 will get you registered. Pilots briefing is at 7:45 pm. A nearly full moon rises at 9:11 pm and the sun sets at 8:21 pm. Supper served after 6 pm. Visit www.rideauflyers.com for map to field. Special Awards. Please contact Mike Anderson (mike_anderson@xplornet.com or 613 258 5817) for more information. If you are considering camping on our site, please contact Mike before the event. - Mike Anderson - 613 258 5817 - mike_anderson@xplornet.com

August 22 - Fun Fly - 22nd Annual Kingston IMAA Giant Rally - August 22-23, 2009 - 22nd Annual Kingston IMAA Giant Rally. Hosted by the Kingston Radio Control Modellers and IMAA Chapter 217. Registration at 8:00 am and flying from 9:00 - 5:00pm on both days. No landing fee for IMAA members, \$10.00 for non members. 400 ft grass runway. Limited camping, no hook-ups. Concession, Kingston style Saturday night feast. Raffles and door prizes. Rule 80" wingspan for monoplanes, 60" for biplanes or 1/4 scale. IMAA sanctioned and IMAA rules apply. Must be current member of MAAC or AMA. Contact: Dave Penchuk, cell: (613) 795-6076, Email: davepenchuk@sympatico.ca or Rolly Siemonsen, home: (613) 389-3631, cell (613) 572-3631 Email: rollys@sympatico.ca Directions: <http://www.krcm.org/map.pdf> Website: <http://www.giantscalecanada.com> - Dave Penchuk - davepenchuk@sympatico.ca

PACIFIC - H

QUEBEC - I

ST. LAURENT - J

SASKATCHEWAN - K

SOUTH EAST - L

March 8 - Swap Shop - Keswick Swap Meet - Keswick Model Aircraft Club 2nd Annual Swap Meet. Mount Albert Lions Hall, 5057 Mount ALbert Road, Keswick, Ontario. Sunday March 8th 2009, 9am. R/C Aircraft, Helicopters, Cars & Boats, new and used equipment. Food and beverages available. \$4.00, children 12 and under free. For tabl r eservations & info contact Len Abbot 905.775.8117 or Derek Pheaton 705.437.2789 email sunbury-1@rogers.com

SOUTH WEST - M

June 28 - Fun Fly - Stratford Model Club Funfly - Come to one of the easiest fields to fly at in the Southwest zone. Prizes for all participants as well as great food and fun.

Looking for an IMPRESSIVE combo?



381 Joseph-Huet
Boucherville
PQ J4B 2C5

tel.(450) 449-9094
fax (450) 449-3497
sales@icare-rc.com

NEW!!
AP-High discharge 15-20C-LiPo

AP3300HD	3S1P	11.1V	\$109.00
AP3300HD	4S1P	14.8V	\$145.00
AP3300HD	5S1P	18.5V	\$179.00
AP3700HD	3S1P	11.1V	\$121.00
AP3700HD	4S1P	14.8V	\$164.00
AP3700HD	5S1P	18.5V	\$205.00

Dealer inquiries welcome



ICARE/IKARUS North American distributor for Plettenberg, Schulze and many other genuine products



Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. (905) 632-4479

WANTED: Old radio equipment for R/C planes to be restored & flown at Vintage R/C Society meets. Single channel or reed radios, including transmitters, receivers, servos or actuators. Contact Bob Gardner, 2201 O'Dette Rd., Peterborough ON K9K 2L4 Ph. 705-749-3512 email: boberos@canada.com

FOR SALE: Scale, RC. Complete-a-Pac kit Gloster Gladiator 56" W/S \$200. Gord 705 739 3621 Barrie

FOR SALE: 1/5 scale Waco F-6 completely built (modified PICA kit.) 905-822-4421

FOR SALE: Top Flite 1/7 scale Mustang

and Thunderbolt, NIB. 905-822-4421

FOR SALE: NIB kits. Planes in flying condition including engines, servos etc. For complete list and details: langissimon@globetrotter.net

FOR SALE: 28% Extra 330, 96" span, mint condition, c/w 60cc Gas motor, electronic ignition, with or without HD servos. Bob 705-292-6100

FOR SALE: Enya R120-4C with muffler. Boxed, and recently test run. \$275 (306) 373-5361

WANTED: Harvard KIB approx 7' W.S. Contact Bruce 519 426-0772 or e mail at bruzflo@amtelecom.net

WANTED: Nexstar left wing panel (port side) Don Arthur, Tillsonburg, 519-842-4374

FOR SALE: 1/3 Scale Sopwith Pup. Excellent flying condition. \$1000 with G62 en-

gine or \$700 without - OBO. Will consider a trade for a WWII plane. 905-768-9364 (Haggersville, ON)

FOR SALE - Procter Jenny complete kit, NIB, all the extras r_fleming66@hotmail.com. St. Thomas, ON

WANTED: Any condition, parts or whole engines of the Old Gotham Hobby Deezil 0.12 diesel engine. Contact David Crocker at crockerdh@aol.com

FOR SALE: o.s.ff 240 four cylinder horizontally opposed, 4-stroke cycle, air cooled, glow ignition, condition new asking 1000\$ neg. 450-443-0095 or robertdemers01@videotron.ca

WANTED: maloney 100 engine for parts phone 905 6812720 email nicplace@hotmail.com call nick

FOR SALE: Enya R120-4C with muffler Boxed, and recently test run. \$275.00 Tel: (306) - 373 - 5361

Attention Toronto Area Hobby Shops and Modellers!

Does anyone know this guy in this photo?

He is wanted in connection to an incident in our store approximately two years ago where a fully ready to fly T-Rex Heli went missing.

He came into our store again on October 7, 2008 and some heli parts went missing then. He left the store in a Black Chevy S-10 pickup truck. I jumped in my car and followed him to Brampton, talking to 911. When he noticed that I was following him he stopped his car, stuck it in reverse and floored it. He hit the front end of my car and caused extensive damage to it.

I was able to give 911 the license plate number. I found out later that it was registered to another car. I am certain that he has visited other hobby shops in the past. If anybody has any info on this guy please call or e-mail our shop. Or you can also call the police. Any info would be greatly appreciated.

Tom Bakonyi

Hobby Hobby

128 Queen St. S. Mississauga, Ontario L5M 1K8
905-858-7978 or 1-800-352-9971



OAKVILLE MILTON FLYING CLUB

Toronto West Swap Meet

Sunday March. 1, 2009

9 am - 12 noon

Units 13-14, 785 Pacific Road, Oakville, ON

**Come one, come all
to the annual Toronto West
Swap Meet hosted by the
Oakville Model Flying Club.**

ENTRY
\$4⁰⁰

The swap meet is located at 785 Pacific Road, Units 13 & 14, Oakville, Ontario. Pacific Road runs off Wyecroft Road and is south of the Q.E.W. between Bronte Road and Third Line. You are invited to look up our web site at www.omfc.org for a map and further directions.

Rental for vendors is \$10 per table.

Please register with Erik Genzer at:

erik.genzer@sheridanc.on.ca Tel. 905-607-9675

SEE YOU THERE!

BREAKING NEWS IN TIME FOR THE HOLIDAYS

**FOR FOURTEEN YEARS YOU'VE BEEN ASKING.
HERE IT IS.**

BUY DIRECT AND SAVE!

**ALL PRODUCTS NOW AVAILABLE
FOR SALE DIRECTLY TO THE PUBLIC.**

**VISIT US ONLINE AT WWW.HIFLIGHTRC.COM
OR IN PERSON AT OUR WAREHOUSE
5503 82 AVE, EDMONTON, ALBERTA**

MANY NEW PRODUCTS BEING ADDED REGULARLY

SIGN UP FOR OUR MAILING LIST AT WWW.HIFLIGHTRC.COM



**5503 82 AVE
EDMONTON, ALBERTA
T6B 2J6 CANADA**

**TOLL-FREE: 1-877-986-9430
LOCAL: (780) 485-2003
FAX: (780) 485-2103**

EMAIL: MAIL@HIFLIGHTRC.COM WEBSITE: WWW.HIFLIGHTRC.COM

DEALER INQUIRIES WELCOME



A 'Dixielander' climbs out towards a maximum in Nostalgia Gas at the Great Grape Gathering, Geneseo. Cox Olympic .15 power, Roy Smith (Kingston, ON) launches. / Un Dixielander grimpe vers une altitude maximale dans le cadre de l'épreuve Nostalgia Gas lors du Great Grape Gathering, à Geneseo (état de New York). La maquette est mue par un Cox Olympic .15. Roy Smith, de Kingston, lance l'appareil. PHOTO : Bruce Johnson



Albert Whiting's scratch built Lancaster is flown by its current owner Jeff Squire at the Sky Harbour Modellers Fun Fly in August. The Lancaster has a 105" wingspan, weights 19 pounds, and is powered by 4 - 3500 mah, 10 cell, NiMH batteries, four AXI 2820/12 Hobby Lobby brushless motors with four Jeti Advance 40 controllers. Le Lancaster qu'Albert Whiting avait construit artisanalement, maintenant propriété de Jeff Squire, lors du Fun-fly des Sky Harbour Modellers, en août. L'appareil possède une envergure de 105 pouces, pèse 19 livres et est mû par quatre groupes de dix éléments NiMH de 3 500 mah et de quatre moteurs sans armature AXI 2820/12 de Hobby Lobby. Aussi à bord : quatre contrôleurs de vitesse Jeti Advance 40.

Shawn Irelands Century Bell 222 fuselage with retracts using his old Kyosho Nexus mechanics. / Le Bell 222 (de Century) de Shawn Ireland muni d'un train escamotable; la mécanique provient de son vieux Kyosho Nexus.

WE SELL EVERYTHING
YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESALERS

**YOUR CANADIAN
HOBBY SUPERSTORE**

BUSINESS HOURS
Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm

**HOLIDAY HOURS
(DEC 3-26)**
Mon-Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 5 pm

Dec 24: 11 am - 4 pm
Dec 25: Closed
Dec 26: 10 am - 5 pm

SEASONS GREETINGS

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

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



FREE SHIPPING*

SERVOS

FREE SHIPPING*

HS-35	Feather Ultra	\$ TBA
HS-45HB	Premium Feather	\$ 20.99
HS-50	Super Sub Micro	\$ 20.50
HS-55	Sub Micro	\$ 12.99
HS-56HB	Sub Micro Karbonite	\$ 25.50
HS-65HB	Mighty Feather	\$ 25.50
HS-65MG	Mighty Feather	\$ 38.99
HS-75BB	Retract	\$ 31.99
HS-77BB	Low Profile	\$ 27.99
HS-85MG	Mighty Micro	\$ 32.50
HS-85BB	Mighty Micro	\$ 22.99
HS-81	Sub Micro	\$ 15.50
HS-82MG	Micro Metal Gear	\$ 23.99
HS-82HD	Micro (Due Jan 09)	\$ 16.99
HS-125MG	Thin Wing	\$ 34.99
HS-225BB	Mighty Mini	\$ 19.99
HS-225MG	Mighty Mini	\$ 27.99
HS-311	Standard	\$ 10.50
HS-422	Deluxe Standard	\$ 12.99
HS-425BB	Deluxe BB Standard	\$ 15.49
HS-475BB	Deluxe HD BB	\$ 16.50
HS-625MG	Deluxe High Speed BB	\$ 34.99
HS-635HB	High Torque Dual BB	\$ 26.99
HS-645MG	Deluxe High Torque BB	\$ 34.99
HS-755BB	1/4 Scale Bearing Karbonite	\$ 27.99
HS-765HB	Sail Arm	\$ 39.99
HS-785HB	Sail Winch	\$ 49.99
HS-805BB	Mega 1/4 Scale	\$ 37.99
HS-965MG	Super Speed	\$ 67.99
HS-985MG	Super Torque	\$ 67.99

DIGITAL SERVOS

HS-5055MG	Digital Sub Micro	\$ 23.99
HS-5056MG	Digital Micro	\$ 37.99
HS-5065MG	Digital Micro	\$ 41.99
HS-5083MG	Digital Micro Gyro	\$ 52.99
HS-5085MG	Digital Mighty Micro	\$ 42.99
HS-5125MG	Digital Wing	\$ 56.50
HS-5245MG	Mini High Torque	\$ 43.99
HS-5475HB	Digital Sport	\$ 31.99
HS-5625MG	Digital Super Speed	\$ 55.99
HS-5645MG	Digital Super Torque	\$ 44.99
HS-5745MG	Digital 1/4 Scale	\$ 69.99
HS-5965MG	Digital Super Speed	\$ 83.99
HS-5985MG	Digital Super Torque	\$ 83.99
HS-6635HB	Karbonite Digital	\$ 46.99
HS-6965HB	Digital Coreless	\$ 79.99
HS-6975HB	Digital Coreless	\$ 79.99
HS-7940TG	High Speed Ti Gear	\$ TBA
HS-7950TG	Mega Torque Ti Gear	\$ TBA
HS-7955TG	V2 High Torque	\$ 121.99
HS-7965MG	V2 High Speed	\$ 95.50
HS-7966	Karbonite V2 High Speed	\$ 88.50
HS-7975	Karbonite V2 High Speed	\$ 88.50
HS-7985MG	V2 High Torque	\$ 95.50

NOTE: MG: Metal Gears; BB: Ball Bearings;
HD: Heavy Duty; TG: Titanium Gears

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

(Offer applicable to current issue only. Not retroactive to previous purchases.)

RADIOS FREE SHIPPING*

ECLIPSE 7



171721 **Airplane Version FM**
4 HS-422 Servos, 8 Ch, Supreme Receiver, 600mAh Receiver, Battery, Standard switch \$ 254.99

171724 **TX only w/Spectra Module FM** \$ 209.99
Eclipse transmitter with Spectra Synthesizer Module, TX Nicads and overnight wall charger

LASER 4



156721 **Laser 4 Standard System** \$ 134.99
Supreme 8 Ch, Receiver, 4 HS-300 Servos, 600mAh Transmitter Nicads, 600mAh Receiver Battery, A/C Overnight Wall Charger

156724 **Laser 4 Micro System** \$ 114.99
72MHz Transmitter with Micro05S 5 Ch Receiver, 2-HS-55 Servos, Switch Harness, Full Nicad System, Charger

OPTIC 6



158721 **Standard Version** \$ 214.99
6 Ch, 4 HS-325HB Servos, Supreme Receiver, 600mAh Receiver Battery, Charger Switch

158722 **TX only w/Spectra Module** \$ 179.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module

158723 **TX w/Spectra Supreme Rx** \$ 194.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, Spectra Module, Supreme Receiver

158724 **QPCM Version** \$ 274.99
6 Ch, TX Nicads, Charger, QPCM Receiver, 4 HS-325HB Servos

158725 **QPCM TX/RX** \$ 249.99
6 Ch, TX w/QPCM Receiver

OPTIC 6 SPORT



159721 **Standard Version** \$ 174.99
4 HS-325 Servos/Sup Rx

159723 **Electric Version** \$ 179.99
3 HS-81 Servos/6S Rx

159725 **Micro Version** \$ 174.99
3 HS-55 Servos/05S Rx

FLIGHT PACKS

FREE SHIPPING*

All crystals are only \$ 9.99 with purchase of flight pack.

ELECTRIC HELI PACK PRO



4-HS 65HB Micro Servos \$ 139.99
Mini-6S 6 Ch Rx
HIT255853

ELECTRIC HELI PACK

4-HS56HB Servos \$ 119.99
1-Micro05S Rx
Works with all radios
HIT25581

MICRO 05 PACK

3-HS55 Servos \$ 60.99
1-Micro05S Rx
Works with all radios
HIT25555

MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos \$ 72.99
Mini 6S 6 Ch FM
Auto-Shift Rx
HIT28881

MINI MICRO PACK

3 HS-55 Servos \$ 69.99
1 Mini 6S Rx
HIT28855

NEUTRON MICRO PACK

3 HS-55 Servos \$ 89.99
1 Neutron 6 Ch Dual
Conversion Rx
HIT28955

NEUTRON MINI PACK

3 HS-81 Micro Servos \$ 89.99
Neutron 6 Ch FM Dual
Conversion IPD Rx
HIT28981

ECONOMY PACK

4 HS-322 Servos \$ 91.99
1 Mini 6 Rx
HIT28832

UNIVERSAL PACK II

4 HS-425BB \$ 109.99
Deluxe Servos
Supreme II S 8 Ch FM
Auto-Shift Rx Rechargeable
Rx Battery & Switch
Harness w/Charge Plug
HIT23942

RECEIVERS

FREE SHIPPING*

Available for any radio

FREEDOM 9S	9 Ch Syn. Dual Conversion Auto Shift	\$ 64.99
FUSION 9	9 Ch Syn. Aircraft Rx	\$ 104.99
HPD-07RH	7 Ch QPCM Aircraft Rx	\$ 109.99
MICRO 05S	5 Ch FM Rx	\$ 22.99
MINI 6S	6 Ch FM Single Conversion Rx	\$ 22.99
NEUTRON 6S	6 Ch FM Dual Conversion IPD Rx	\$ 41.99
SUPREME IIS	8 Ch Auto Shift Select	\$ 39.99

No PST.

Only 5% GST or 13% HST, where applicable.

SALE PRICES ARE LIMITED. WHILE QUANTITIES LAST!

**P
L
Y
W
O
O
D

B
A
L
S
A**

	24" LONG	48" LONG
1/64"x12"	\$ 11.99	\$ 19.99
1/32"x12"	\$ 7.99	\$ 13.99
1/16"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
3/32"x12"	\$ 7.99	\$ 14.99
1/8"x12"	\$ 11.99	\$ 21.99
3/16"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99
1/4"x12"	\$ 4.99	\$ 8.99

	36" LONG	48" LONG
1/16"x3"	10/ \$ 9.99	10/ \$12.99
3/32"x3"	10/ \$10.99	10/ \$13.99
1/8"x3"	10/ \$11.99	10/ \$15.99
3/16"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/4"x3"	5/ \$ 7.99	5/ \$10.99
1/16"x4"	10/ \$13.99	10/ \$17.99
3/32"x4"	10/ \$14.99	10/ \$21.99
1/8"x4"	10/ \$15.99	10/ \$22.99
3/16"x4"	5/ \$ 9.99	5/ \$13.99
1/4"x4"	5/ \$11.99	5/ \$14.99

FREE SHIPPING* (See Page 1 for details.)

HOBBY WHOLESAL
is very determined to give you, the consumer, the best possible deal on all our products. We guarantee to cheerfully meet or beat any of our competitor's advertised prices. Plus, we will continue to offer FREE SHIPPING and all club members that are registered with us a 2% REBATE to their club.*

LEADS & WIRES

FREE SHIPPING*

22 GAUGE H.D. WIRE/
GOLD PINS

STD SWITCH	\$ 8.99
6" EXT	\$ 4.49
12" EXT	\$ 4.49
18" EXT	\$ 4.99
24" EXT	\$ 4.99
36" EXT	\$ 5.49
Y ADAPTER/12"	\$ 6.99

Others - Please Call

MONOKOTE STANDARD COLORS
 Mix or match any standard colors and SAVE!
5 or more - \$ 69.99
 (\$ 13.99 each)
 [Reg. \$16.99 each]
FREE SHIPPING*

SPEKTRUM FREE SHIPPING*

AR6000 Receiver
 SPM6000 - \$ 59.99
 - Works with DX-6/DX-7 Radio
 - Only weighs 7 grams
 - 2.4 GHz only

AR6100 Receiver
 SPM6100 (6 Ch) - \$ 59.99
 - Works with DX-7 only
 - Weighs only 3.5 grams
 - DSM2 Technology

AR6200 Receiver
 SPM6200 - \$ 94.99
 - DSM2 6 Ch Rx
 - Ultralite only 10 grams
 - Dual Link

AR6300 Receiver
 SPM6300 - \$ 74.99
 - DSM2 6 Ch Rx
 - Weighs only 2 grams

AR7000 7 Ch Receiver
 SPM6070 - \$ 119.99
 - DSM2 Technology
 - Works with DX-7 only
 - Full range for use in any aircraft

AR7100 7 Ch Heli Receiver
 SPMAR7100 - \$ 179.99

AR500
 SPMAR500 - \$ 69.99
 - 5 Ch Receiver

AR7100R 7 Ch Heli Receiver
 SPMAR7100R - \$ 254.99
 - Includes Rev Limiter

AR9000 Receiver
 SPMAR9000 - \$ 194.99
 - DSM2 Technology

AR9100 Receiver
 SPMAR9100 - \$ 254.99
 - DSM2 9 Ch PowerSafe Receiver
 - Designed for models that draw high current such as Jets and Giant Scale

Remote Receiver
 SPM9545 - \$ 36.99

DX5e Radio
 SPM5500 - \$ 119.99
 - Basic 5 Ch 2.4GHz DSM2 Radio
 - AR500 Full Range Receiver
 - Delta Wing Mixing
 - HI/LO Rates

DX6i Radio
 SPM6600 - \$ 229.99
 - Full Range 2.4 GHz DSM2 Radio
 - Airplane and Heli Programming
 - 6 Channels
 - 10 Model-Memory
 - AR6200 Receiver

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio - \$ 409.99 each
 SPM2710 - Sport Flyer
 SPM2712 - Sport Héli
 - First full-range 2.4 GHz Radio for all aircraft types
 - 20 Model-Memory
 - Airplane/Heli Software
 - 4-DS821 Digital Servos
 - AR7000 Receiver

DX-7 DSM2 7Ch Computerized Radio MicroLite - \$ 389.99 each
 SPM2720 - MicroLite Air
 SPM2722 - MicroLite Heli
 - 3-S285 Servos
 - 1-AR6100 Receiver

Digital Servo Programmer
 SPMDSP - \$ 31.99
 - Servo Reversing
 - High-Speed Input
 - Three-Point and Dead Band Programming

DSP60
 SPMDSP60 - \$ 27.99
 - Sub Micro
 - 6.0 g Digital Servo

DSP75
 SPMDSP75 - \$ 25.99
 - Sub Micro
 - 7.5 g Digital Servo

Deluxe Transmitter Case
 SPM6701 - \$ 74.99
 - Custom fit for deluxe radios

AR6300 Nanolite Flight Pack
 SPM6300F - \$ 154.99
 - AR6300 Rx
 - 4-DSP60J Servos

4.8V - 700mAh	- \$ 16.99
6.0V - 700mAh	- \$ 19.99
4.8V - 1100mAh	- \$ 27.99
6.0V - 1100mAh	- \$ 31.99
4.8V - 2700mAh	- \$ 29.99
6.0V - 2700mAh	- \$ 34.99

SANYO Battery Packs

9.6 Tx Packs (Flat or Square Available)

700mAh	- \$ 34.99
1100mAh	- \$ 44.99
2700mAh	- \$ 49.99

CHARGERS

Polycharge 4 - \$ 119.99
 [ELECTRIFLY] GPMM3015
 * Charge 4 Li-Poly's at once
 * 1-4 cells
 * DC only

Equinox Cell Balancer - \$ 42.99
 [GREAT PLANES] GPMM3160
 * Provides a safe platform for charging
 * Regulates voltage from 2-5 Cell LiPo Packs
 * Can be used with a LiPo compatible charger

Triton Junior - \$ 89.99
 [GREAT PLANES] GPMM3152
 D/C Peak Charger

Triton 2 - \$ 149.99
 [GREAT PLANES] GPMM3153
 D/C Peak Charger

TP610C - \$ 149.99
 [THUNDER POWER] THP610
 ALL-IN-ONE-CHARGER
 Charger, Discharger w/Balancer
 - 1 to 14 cells NiCd/NiMH
 - 1 to 6 cells Li-Ion/Li-Po/A123
 - 0.25 to 10.0 Amps

ZAP

ADHESIVES
FREE SHIPPING*

CA Deal
 Buy 3 - 2oz bottles for \$ 29.97 (\$ 9.99 each). Available in thin, medium, thick [Reg. price \$ 12.99 each]

GREAT PLANES

Pro Epoxy (9oz)
 \$ 12.99 each or 3 for \$ 29.97

6 min. (GPMR6045)	45 min. (GPMR6048)
30 min. (GPMR6047)	Finishing Resin (GPMR6049)

THUNDER POWER

LITHIUM BATTERIES

730mAh 2C THP7302SJPL - \$ 32.99	1320mAh 3C 11.1V THP13203SPL - \$ 54.99
730mAh 3C THP7303SJPL - \$ 44.99	2100mAh 2C 7.4V THP21002SPL - \$ 54.99
910mAh 2C 7.4V THP9102SJPL - \$ 37.99	2100mAh 3C 11.1V THP21003SPL - \$ 73.99
910mAh 3C 7.4V THP9103SJPL - \$ 51.99	2200mAh 2C 7.4V THP22002SXV - \$ 71.99
1320mAh 2C 7.4V THP13202SPL - \$ 39.99	2200mAh 3C 11.1V THP22003SXV - \$ 75.99

FREE SHIPPING*

FlightPower

EVO 25

1200 mAh 35 11.1V [FPWP0313]	- \$ 59.99
1500 mAh 35 11.1V [FPWP0317]	- \$ 68.99
1800 mAh 35 11.1V [FPWP0321]	- \$ 74.99
2170 mAh 35 11.1V [FPWP0327]	- \$ 93.99

EVO LITE

350 mAh 35 11.1V [FPWP0105]	- \$ 30.99
800 mAh 25 7.4V [FPWP0108]	- \$ 27.99
800 mAh 35 11.1V [FPWP0109]	- \$ 40.99
1320 mAh 35 11.1V [FPWP0113]	- \$ 55.99
2100 mAh 35 11.1V [FPWP0117]	- \$ 76.99

Futaba (Advanced Spread Spectrum Technology) * Full Range 2.4 GHz System

6EX 2.4GHz
 * 6 Ch Computerized Radio
 * R606FS 6 Ch Rx
 * 6 Model Memory
 FUTK6900 - \$ 249.99

7C 2.4 GHz Fasst
 * 7 Ch Computerized Radio
 * Incl: R617FS Receiver & 4-S3152 Servos
 FUTK7000 Aircraft
 FUTK7001 Heli
\$ 409.99 each
 * Tx & R617FS Receiver
 FUTK7004 Aircraft
 FUTK7005 Heli
\$ 329.99 each

10C 2.4GHz Fasst
 Includes:
 - 10C 10-channel Transmitter
 - R6014, 14 Ch Receiver
 FUTK9250 - Aircraft
 FUTK9251 - Heli
\$ 689.99 each

12FG 2.4 GHz Fasst
 - R6014FS Receiver
 - 1700mAh Tx Battery
 - 1500mAh Rx Battery
 FUTK9275 Aircraft
 FUTK9276 Heli
\$ 1199.99 each

12Z 2.4 GHz Fasst
 - 12 Ch Computerized Radio
 - Incl: R6014FS Rx
 FUTK9300 - \$ 1799.99

14MZ 2.4 GHz Fasst
 - 14 Ch Computerized Radio
 - Incl: R6014FS Rx
 FUTK9400 - \$ 2749.99

RECEIVERS

Fasst R608FS
 FUTL7638 - \$ 159.99

Fasst R6014FS
 FUTL7644 - \$ 229.99

Fasst R617FS
 FUTL7627 - \$ 114.99

RECEIVERS

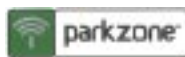
Fasst R608FS
 FUTL7638 - \$ 159.99

Fasst R6014FS
 FUTL7644 - \$ 229.99

Fasst R617FS
 FUTL7627 - \$ 114.99

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



- Large 2-meter wingspan makes Radian easy to see and provides excellent lift-to-drag ratio
- Plug-in wings separate for easy transportation and storage
- Durable, lightweight and repairable Z-Foam™ construction
- Throttle, rudder and elevator provide true 3-channel flight and maneuverability
- Ready To Fly or Plug and Play versions available



(RTF) PKZ4700 **\$299.99** (PNP) PKZ4775 **\$189.99**

Radian
RTF / PNP

HOBICO

- Durable AeroCell EPO foam construction.
- Scale details, lights, and factory-finished trim scheme give authentic and realistic appearance.
- Working flaps and ailerons give the Cessna 182 a longer life and allow the plane to grow with the beginner pilot.



Wingspan: 47.5 in • Wing Area: 339 sq in • Weight: 37 oz
Radio: 5-Channel FM (included) • Brushless motor, LiPo batt, charger (included)

HOBA42XX
\$299.99

Cessna 182 Sky EP
RTF

SAITO

- The first 4-stroke 20cc gasoline engines gives modelers a better option for .60-.90 size projects
- Fueled by gasoline to save up to 90% in operating costs over similar nitro power systems
- Exclusive pump-style carburetor allows for easy starting and operation with less weight than comparable styles

Displacement: 1.25 cu in • Bore: 1.24 in • Stroke: 1.02 in • Weight: 30.1 oz
RPM Range: rpm • Power Output: hp @ rpm

FG20 4-Stroke Gas
20CC



SAIFG20
\$759.99



- Same mounting dimensions as the O.S. Max FS-91 Surpass
- Specially designed lubrication system eliminates need for crankcase ventilation
- Muffler with rubber O-ring in multi position manifold to help prevent oil leakage

Displacement: 1.098 cu in • Bore: 30.4 mm • Stroke: 24.8 mm
Weight: 23.7 oz • Range: 2000 - 11,000 rpm

FS110 Alpha 4-Stroke
W/F-5040 Silencer



OSMFS110A
\$499.99

GH AIR

Great Hobbies continues to search the global markets to bring you top quality, unique and affordable hobby items.

Introducing Great Hobbies Air, part of our Air, Land and Sea program of products that will be sourced from various high quality manufacturers. Our first selection of products are 26cc and 50cc ARF Aircraft made to complement our popular SPE and DL engine lines.

Many of these products will be of a limited quantity release. So if you see something you, like order it now while supplies last. Check our website often for exciting new additions.

Also Available in this lineup of Aircraft:

GHA26002B	68" YAK54 26cc ARF Red/Wht	364.99
GHA50001B	80" Extra 330 50cc ARF Blk/Red	619.99
GHA50002B	87" Yak 55 50cc ARF Blk/Red	649.99
GHA50003A	80" Raven 50cc ARF Red/Black	649.99



80" Extra 330 50cc ARF Red/Blu
GHA50001A
\$619.99



68" YAK54 26cc ARF Red/Wht
GHA26002B
\$364.99



87" Yak 55 50cc ARF Orange
GHA50002A
\$649.99



70" Extra 260 26cc ARF Yel/Wht
GHA26001A
\$349.99

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

1-800-839-3262
www.greathobbies.com

Visit us online!

We have the World's most extensive hobby shop web site!

Customer Service Department
New Extended Hours;
Heures de service a la clientèle prolongé

(Atlantic Time)

9AM to Midnight Monday through Thursday
9AM to 9PM Friday
9AM to 8PM Saturday
2PM to 8PM Sunday



Prices do not include applicable taxes. No handling fees! only GST, shipping, and insurance charges apply! PEI residents also add 10% PST. NS, NB & NFLD residents just add 13% HST.

1-888-478-2580
FAX ORDER LINE

Secure on-line ordering with searchable catalog

Technical Assistance Hours;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, Thurs, and Fri.
9AM to 9PM Thursday
9AM to 5PM Saturday

Heures Assistance Technique;

(Atlantic Time)

9AM to 6PM Mon, Tues, Wed, and Fri.
12PM to 9PM Thursday