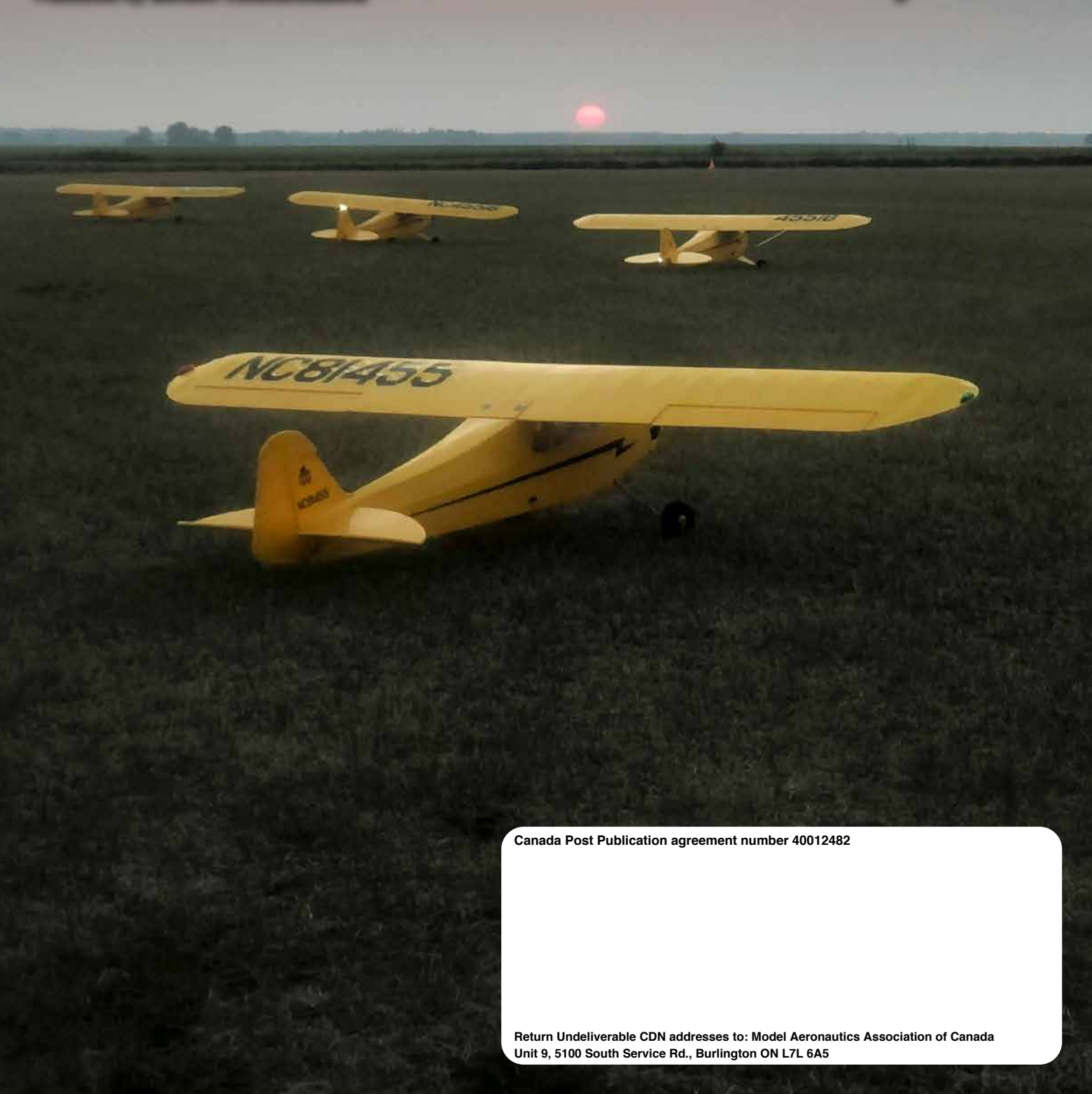


Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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



Aircraft Modelers Research

**COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW**



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

PILOT RC



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

PILOT RC



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

PILOT RC

RC HELICOPTERS



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

PILOT RC



DLE 55RA

**DLE ENGINES &
PARTS**



RC CARS/TRUCKS



GP 123 V2

**GREAT POWER
ENGINES**



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

WWW.AMR-RC.COM

1-855-747-2444

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

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



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

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

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

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB

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

for more information contact:

*Keith Morison
403-510-5689*

editor@ModelAviation.ca



Join MAAC

Because You Want To

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

Joignez MAAC

Parce Que Vous Voulez

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

Model Aeronautics Association of Canada

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

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

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

office@maac.ca - maac.ca

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

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

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

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

Atlantic (B)

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

British Columbia Interior / Yukon (C)

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

Southwest British Columbia (H)

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

Manitoba - Northwestern Ontario (D)

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

Middle Ontario (E)

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

Northern Ontario (F)

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

Ottawa Valley (G)

Mike Anderson 17752
Kemptville ON
613-299-3702 zd-g@maac.ca

Québec (I)

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

St. Lawrence (J)

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

Saskatchewan (K)

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

South East Ontario (L)

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

South West Ontario (M)

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

ADVISORY GROUPS (BOARD APPOINTED) AWARDS

Rodger Williams 9587L
rawilliams@videotron.ca

COMMUNICATIONS
Geoff Strotmann 30746
gstrotmann@jcis.ca

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

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

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

TRANSPORT CANADA
Mark Winstanley 24925
rusty505050@gmail.com

APPOINTMENTS (BOARD APPOINTED)

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

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

CIAM DELEGATE
Harry Ells 21034L
Cobourg, On
905-342-2128
harryells@gmail.com

STANDING COMMITTEES (Open to all members, max 2 per zone)

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

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

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

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

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

FLYING FIELDS
Steve Woloz 7877L
Cote St. Luc QC
514-944-8241
stevewoloz@bell.net

FREE FLIGHT INDOOR
Dmytro Siliin 86654
343-777-1303
dmytro.siliin@gmail.com

SAM / FREE FLIGHT
David Loveday 7073
Lachine, QC
514-634-6006
freeflightguys@yahoo.ca

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

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

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

R/C COMBAT
Bruce Gillespie 75738
Toronto, ON
416-741-4385
peterredtail@yahoo.ca

R/C ELECTRIC AIRCRAFT
Nigel Chippendale 3778
613-747-9628
nchippin@gmail.com

R/C FLOAT PLANES
Peter Graham 80605
905-937-5577
pgraham7@cocego.ca

R/C HELICOPTER
Vacant

R/C INDOOR
Jason Uberig 32586
London, ON
519-472-7305
jason@uberig.ca

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

R/C LARGE MODEL
Michael Anderson 17752
Kemptville ON KoG 1J0
613-299-3702
mr.anderson.ca@icloud.com

**R/C PRECISION
AEROBATICS**
Harry Ells 21034L
Cobourg, ON
905-342-2128
harryells@gmail.com

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

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

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

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

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

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

SURFACE VEHICLE
Vacant

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

Model Aviation Canada
is Published by
Morison Communications

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

Editorial Department

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

Advertising

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

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

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

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

Submissions

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

Submission Deadlines

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

Classified Advertising

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

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

Display Advertising

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

Model Aviation CANADA



SEPTEMBER-OCTOBER 2021 - VOL. 52 NO 5

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Groupe consultatif de Transports Canada	6
Chronique de l'éditeur	7
Alberta (A)	8
Atlantique (B)	11
C-B Intérieure et Yukon (C)	12
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	15
Manitoba Nord-ouest Ontario (D)	16
Milieu (E)	18
Nord Ontario (F)	20
Saint-Laurent (J)	22
Saskatchewan (K)	24
Sud Est de l'Ontario (L)	28
Sud Ouest de l'Ontario (M)	30
À Montréal, c'est là que ça se passe	34
Keeping it Flying	38
EDF Canadair CT-114 Tutor	42
A Fresh Start	46
OMP M1 Heli Review	51
L'histoire De Jean Chevalier	56
Groupe consultatif de remise de prix	58
Spectre radio	59
Vol circulaire	60
Vol circulaire acrobatique	62
SAM/Vol libre extérieur	64
Maquettes électriques RC	66
Hydravions	68
Jets RC	70
R/C Grand Modèle	72
Course autour de pylônes	76
Planeur RC	78
Copies volantes RC	80
Magasins de passe-temps au Canada	85
Trading Post	86
Évènements à venir	87
The Last Page	92

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Transport Canada Advisory Group	6
Editor's column	7
Alberta (A)	9
Atlantic (B)	11
British Columbia Interior - Yukon (C)	13
South West British Columbia (H)	15
Manitoba North West Ontario (D)	17
Middle (E)	19
Northern Ontario (F)	21
St. Lawrence (J)	23
Saskatchewan (K)	25
South-east Ontario (L)	29
South-west Ontario (M)	31
Montreal Makes it happen	35
Keeping it Flying	38
EDF Canadair CT-114 Tutor	42
A Fresh Start	46
OMP M1 Heli Review	51
Jean Chevalier Airplane Buff	57
Awards Advisory Group	58
Radio Spectrum	59
Control Line	61
Control Line Precision Aerobatics	63
SAM / Free Flight	65
R/C Electric	67
R/C Float plane	69
R/C Jets	71
R/C Large Model	73
R/C Pylon	77
RC Sailplane	79
RC Scale	81
Hobbyshops Canada	85
Trading Post	86
Coming Events	87
The Last Page	92



A Gimli tradition – anyone and everyone with a yellow Cub is welcome to enjoy the calm air and the serenity of the setting sun with some slow gentle flyers. / Une tradition à Gimli : quiconque possède un Cub jaune a le droit de voler par temps calme au coucher du soleil avec d'autres maquettes de vol lent.

Photo by Randy Hepner

CHRONIQUE DU PRÉSIDENT



Peter Schaffer - 44429

Président

807.468.7507 | president@maac.ca

C'est probablement la chronique la plus importante que j'ai eue à rédiger depuis mon implication au sein du MAAC. Des courriels que j'ai moi-même reçus – et d'autres – m'ont poussé à le faire. Le MAAC a dû apporter des changements quant à notre façon de faire et certains membres n'en comprennent pas les raisons et ne comprennent pas plus comment notre passe-temps fonctionne.

Si vous effectuez une recherche Google de l'expression « reality check » (notion de revenir sur terre), vous apercevrez une collection de définitions. Par exemple : « occasion au cours de laquelle une personne doit examiner une vérité désagréable à propos de quelque chose au lieu de l'ignorer » (traduction libérale) ou encore « une occasion qui vous force à examiner les faits à propos d'une situation et non vos opinions, idées ou croyances » (traduction libérale).

La voici, notre notion de revenir sur terre.

Notre passe-temps était une activité non réglementée jusqu'à ce que le gouvernement du Canada décide de régir les Systèmes aériens télépilotes (SATP ou en anglais, RPAS). Le MAAC n'a pas créé cette réglementation, pas plus qu'il n'a engendré la situation qui a provoqué (la nouvelle réglementation). La tâche de notre organisme, toutefois, c'est de travailler à l'intérieur du cadre de cette nouvelle réglementation, y compris observer les conditions de notre exemption, ce qui nous libère de plusieurs des restrictions officielles. Le choix est simple : on évolue ou on périt.

Nous avons choisi d'évoluer.

Plusieurs groupes de bénévoles et diverses personnes travaillent avec diligence en arrière-scène pour vous afin de faciliter l'évolution. Les groupes consultatifs Transports Canada et sur la sécurité du MAAC travaillent d'arrachepied afin d'effectuer la mise à jour de nos documents et de combler les vides afin

de transformer le MAAC en organisme responsable, ce que nous devons devenir. Nous devons remercier ces travailleurs de l'ombre de leur travail. Les travaux se poursuivent et deviendront encore plus complexes et comprendront l'apport de groupes spécialisés comme le vol circulaire, le vol libre, l'astromodélisme et les véhicules de surface.

Autre exigence en rapport avec notre exemption : les membres doivent connaître l'espace aérien dans lequel – ou sous lequel – ils font évoluer leurs maquettes. Des bénévoles du MAAC ont travaillé de concert avec une tierce partie afin de concevoir un outil d'identification de l'espace aérien (RPAS WILCO) qui traite directement de l'espace dont est exempté le MAAC. Vous trouverez les détails en ligne (depuis août). Cet outil identifie l'espace aérien de tous les membres et offre tous les renseignements afférents aux aérodromes situés non loin. Les directeurs de zone utiliseront d'ailleurs cet outil afin d'approuver de nouveaux terrains de vol.

La mise en œuvre de cette réglementation sur les SATP n'est pas exclusive du Canada; la plupart des pays développés se mettent à la page. Les modifications législatives font leur petit bonhomme de chemin au sud de notre frontière. Les États-Unis se pencheront sur une proposition voulant que les maquettes qui ne volent pas à un terrain autorisé soient munies d'un transpondeur.

Lorsque nous pourrons finalement planifier des déplacements aux États-Unis, vous devriez vérifier les règlements actuels avant de vous y rendre avec votre ou vos maquette(s). Il se peut fort bien que ces règlements aient changé, récemment.

L'une des modifications au sein du MAAC, c'est que les Américains – et pilotes d'autres nations – deviennent des membres inscrits auprès de l'organisme s'ils veulent faire voler des maquettes au Canada. Histoire de les accommoder, nous avons créé une adhésion temporaire et, de fait, la toute première a été accordée la journée même au cours de laquelle elle était offerte. Cette délivrance d'une adhésion temporaire nous rapproche de ce qu'exige l'exemption.

Le MAAC, les clubs et les membres doivent être proactifs afin de s'assurer que nos opérations s'effectuent toujours dans l'esprit des règlements. La procrastination – et le fait de mettre notre tête dans le sable – nous placerait en position peu enviable, advenant un incident.

Je ne crois pas que l'un d'entre nous aimerait se retrouver dans la position des opérateurs de ce drone de police, suite à la collision d'un tel engin avec un Cessna 172 à l'échelle réelle à Buttonville (Ontario). On peut s'attendre à ce que les enquêteurs de Transports Canada examineront de très près la documentation opérationnelle de même que les qualifications des opérateurs. De plus, le cycle de 24 heures des nouvelles raffole de la controverse et ses artisans recherchent toujours de quoi garnir leur temps d'antenne ou de quoi lancer les visionnements sur leur site Web.

Nous vivons maintenant au sein d'un monde réglementé et bien des yeux surveillent nos moindres gestes. Je vous rappelle que comme toujours, les clubs ne peuvent se permettre que des membres fassent fi des règlements de club, du MAAC ou du gouvernement. Si vous laissez faire de tels agissements, vous pourriez endommager l'image du club et de notre passe-temps, ce qui pourrait entraîner la perte d'un terrain de vol.

Ultimement, le gouvernement s'attend à ce que le MAAC et les membres agissent de façon responsable et qu'ils protègent la sécurité publique et aérienne. Personne ne devrait prendre à la légère de quelconque amendes monétaires que pourrait imposer Transports Canada sur les activités du MAAC.

Cette nostalgie du « bon vieux temps », lorsque la vie était plus simple, est répandue lorsque nous nous trouvons en présence de changements rapides. Toutefois, notre univers est dorénavant réglementé. Sous l'égide de l'exemption, nous pouvons encore nous adonner à un volet ou l'autre de notre passe-temps mais nous devons tout de même surveiller les changements qu'on exige de nous.

Telle est notre réalité. ✨

PRESIDENT'S MESSAGE



Peter Schaffer - 44429

President

807.468.7507 | president@maac.ca

This is probably the most important article that I've had to write in my time with MAAC. It was prompted by some of the e-mails I, and others, have been receiving from a few members lately. MAAC has had to make some changes as to how we do things and some folks have been struggling with the reasons for those changes and the changes to how our hobby functions.

If you Google the phrase "reality check", you will get a return of endless definitions of the term. For instance, "an occasion when someone must consider the unpleasant truth about something, rather than trying to ignore it" or "an occasion that causes you to consider the facts about a situation and not your opinions, ideas, or beliefs".

So here is our reality check.

Our hobby was an unregulated activity up to the point when the Government of Canada decided to regulate Remotely Piloted Aerial Systems (RPAS). MAAC did not create the regulations, in fact we didn't create the situation that led to them. MAAC's task, however, is to work within those regulations, including adhering to the conditions of our exemption from many of the restrictions. The choice is quite simple – evolve or perish.

So, we have chosen to evolve.

Many volunteer groups and people are working diligently in the background on your behalf to make the evolution as optimal as possible. MAAC's Transport Canada Advisory Group and Safety Advisory Group have been working hard to update our documents and fill in any gaps to make MAAC the professional organization

we need to be. We owe those volunteers a big collective thank you. Their work continues and others will be more involved as it progresses, including input from Control Line, Free Flight, Space Modelling and surface vehicle interests.

Another requirement of our exemption is that members need to know which airspace they are operating in, or under. MAAC volunteers worked with an independent party to develop the MAAC exemption-specific RPAS WILCO airspace identification tool which was posted on the website in early August. This tool identifies the airspace for all members and provides all the information on nearby aerodromes. The Zone Directors will also be using this tool when considering the approval of new flying sites.

RPAS regulation implementation is not an exclusive Canadian action; it is happening in most developed countries. Changes to the regulations south of the border are working their way through the U.S.A. legislative process. One proposal in the States is to require a transponder on aircraft that are not being flown at an AMA-sanctioned site.

When we can finally plan trips to the United States again, you should check what the current regulations are before you travel there with your aircraft. There is a very good chance that the regulations have recently changed.

One of the changes of being regulated is that Americans, and other foreign nationals, need to be properly registered MAAC members to fly in Canada. To accommodate them, we have created a MAAC Temporary Membership, and in fact, the first such membership was approved on the first day the membership became available. The issuing of a Temp membership brings us, and our visitors, into compliance of the

realities expressed in the Exemption.

MAAC, the clubs, and the members need to be proactive in ensuring that our operations are always within the prescribed rules. Procrastination, and figuratively putting our head in the sand, puts one on a shaky footing when things go wrong.

I don't think any of us would like to be in the position that the police drone operators found themselves in after the collision of their drone with a full-scale Cessna 172, at Buttonville Ontario. One can be assured that the Transport Canada investigators will be looking at every related operating document of that police organization, as well as the qualifications of the operators. In addition, the 24-hour news cycle likes controversy and is always looking for something to fill their block of airtime or to act as some click-bait on their website.

We now live in a regulated world with many eyes upon our every move. I'll remind you that, as always, clubs cannot afford to allow any members to disregard club, MAAC, or government regulations. Allowing such activities can cause damage to the club's and hobby's image and has resulted in lost flying sites.

Ultimately, the government now expects MAAC and all its member to act in a responsible manner and safeguard public and aviation safety. Transport Canada regulatory enforcement of MAAC activities through monetary fines is not a path anyone should consider lightly.

Nostalgia for the good old days, when life was simpler, is common when we experience rapid changes. However for us, today's world is a regulated world. Under the exemption, we can still enjoy all aspects of our hobby but must be mindful of the changes required from all of us.

That is the reality. ✈



Join Because You Want To!

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

*Transport Canada, NAV Canada and
Industry Canada Representation*

Existing Members Renew here:

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



TRANSPORT CANADA ADVISORY GROUP

Mark Winstanley - 24925

Committee Chair

rusty505050@gmail.com

While we are all getting used to the new regulatory environment, we now find ourselves in, we need to make sure we are staying compliant with the exemption and the MAAC Safety Code. This applies whether we are flying our "model aircraft" or flying a camera drone. They are all RPAS and must be flown in the same manner.

This means no flying over the pits or any other designated no-fly zones -- even if you are recording the event for posterity. CDs, event organizers and attendees need to

bear this in mind and be vigilant during the event.

If an incident was to occur, we could all be in for disciplinary action from Transport Canada not to mention our own insurance company. So it is important to remember that if you see someone who isn't following our rules or Transport Canada regulations, you should say something about it!

Also, don't forget that it is possible that Transport Canada inspectors might choose to attend any of our events at any time... and we should be happy to welcome them!

ONGOING MEETINGS

On a brighter note, the Transport Canada Advisory Group (TCAG) has recently

had a couple of useful "Zoom" meetings with the Transport Canada Task Force (TCTF). The TCTF has been reviewing our safety documents and, with some minor exceptions, has found them to be acceptable.

The Safety Advisory Group (SAG) has been busy incorporating the TCTF comments and submitting them to the Board of Directors for approval. I am also happy to say that TCTF is happy with the way MAAC and its members operate and it regards MAAC pilots, in some ways, superior to other RPAS pilots.

Well done everybody, and keep up the good work. Enjoy the rest of the flying season. ✨

GROUPE CONSULTATIF DE TRANSPORTS CANADA

Mark Winstanley - 24925

Chef de Comité

rusty505050@gmail.com

Tandis que nous nous habituons au nouveau paysage réglementaire, nous devons nous assurer d'observer l'exemption de Transports Canada ainsi que le Code de sécurité de Transports Canada. Cela s'applique à nos « maquettes d'avion » ainsi qu'aux drones munis de caméras. Ces engins sont tous des Systèmes aériens télépilotés (SATP ou en anglais, RPAS) aux yeux des autorités fédérales et nous devons les piloter de la même façon.

Cela signifie que nous ne pouvons les faire évoluer au-dessus de l'aire des puits ou au-dessus de toute autre zone de vol interdit – même si vous faites des prises de vue pour la postérité. Les directeurs de concours, les organisateurs de

rassemblements et les participants doivent garder ceci en tête et demeurer aux aguets pendant de tels événements.

Si un incident survenait, nous nous exposerions alors à des mesures disciplinaires de Transports Canada, sans oublier notre propre compagnie qui nous offre de l'assurance. Il importe de rappeler que si quelqu'un n'observe pas nos règlements ou ceux de Transports Canada, vous devriez leur faire savoir!

Aussi, n'oubliez pas qu'il est possible que des inspecteurs de Transports Canada pourraient se présenter à nos rassemblements à tout moment... et nous devrions être heureux de les accueillir!

LES RENCONTRES SE POURSUIVENT

Sur une note plus joyeuse, le Groupe consultatif de Transports Canada a récemment organisé des réunions ZOOM concluantes avec le Groupe de travail de

Transports Canada. Ce dernier examine depuis un moment nos documents afférents à la sécurité et – avec quelques exceptions de nature mineure – ses membres les ont estimés acceptables.

Le Groupe consultatif sur la sécurité s'affaire à incorporer les commentaires du Groupe de travail et à les soumettre au conseil de direction du MAAC à des fins d'approbation. Je suis aussi heureux de rapporter que le Groupe de travail de Transports Canada est satisfait de la façon dont le MAAC et ses membres mènent leurs opérations; ce même Groupe de travail considère que les pilotes du MAAC sont supérieurs (dans leurs façons de faire) à d'autres pilotes de SATP.

Bravo tout le monde et poursuivez votre bon travail. Profitez du reste de la saison de vol. ✨

EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Committee Chair

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

IT TAKES ALL KINDS

Flying model airplanes is supposed to be fun. Few people do this for a living, and even then, I'm sure they have a job most of us would dream of.

Fun can take lots of different forms. For some, it's just getting into the air and finally being able to make the plane do what they want. For others, it is honing their flying skills through competition... pushing themselves and others to perform at their best. Then there are those who like to do something that is almost unheard of these days... they are known as builders.

I've known several in the hobby who love to build models. From kits, from plans, or even from their own designs. Some builders I know won't even fly their creations... bringing in an experienced pilot or even selling off the finished project to fund the next one.

I don't quite 'get' the idea of building a model airplane and having no desire to fly it, but that's O.K. I don't need to understand

or approve of someone else's enjoyment of our hobby. All aspects of what we do should be fostered, celebrated, and valued.

BACK TO THE BUILDING BOARD

In the middle of this issue, you'll see that I headed back to the building board as I wanted to reconnect with my start in the hobby. It was a great experience and I've since picked up a couple more kits to put together. I also managed to lightly re-kit an Ultra Stick I bought... but that's another story for another time... or not.

I'm a firm believer that building models leads to better modellers. From understanding the mechanics of what you're flying to being able to 'put it back together' when things go wrong... you'll end up with a deeper connection to the hobby than a ready-to-fly foamie can give.

'TIS THE SEASON

This is the time of year that the casual builder will be setting up the building board, inventorying the supplies, and sizing up what to build next. When the snow starts to fly, 'building season' begins.

Of course, indoor flying has put a dent in what used to be several months of focused

workbench time, but that doesn't mean that an hour a night can't be put towards your next creation.

There is something satisfying about taking some sheet wood and turning it into something that flies. Not only that, but the time at the building board can be a great escape, and a chance to leave the daily grind behind for a bit.

I know that I actually have far more time at the building board than in the air with my latest model, and depending how things go, it might take a couple of years to swing the balance on that. Looking back, I now realize that more than one model I've owned met its demise with far less time in the air than on the board... and that's O.K.

TRYING SOMETHING NEW

The variety of activities in our hobby is mind-boggling. If you're finding yourself losing interest, look around for a new side of the hobby. Check out the event listings and visit some of the different events around you. There is a pretty good chance you'll find a new interest and a new group of friends in the hobby. More importantly, you might find a new way to keep on having fun with the hobby! ✨

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5698 | Editor@ModelAviation.ca

IL EN FAUT DE TOUTES SORTES

Piloter des maquettes d'avion, c'est censé être agréable. Bien peu de personnes gagnent leur vie en s'adonnant à cette activité et même si cela est le cas, je suis persuadé qu'ils ont là un emploi dont la plupart d'entre nous rêvons.

Le plaisir, ça peut prendre plusieurs formes. Pour certains, il s'agit tout juste de faire prendre la voie des airs à sa maquette et d'être en mesure de lui faire exécuter les manœuvres que l'on veut. Pour d'autres, il s'agit de parfaire leur aptitude au pilotage par le biais de la compétition... de se surpasser et de pousser les autres à donner le meilleur d'eux-mêmes. Ensuite, on compte les personnes qui aiment faire ce

qui est inusité, de nos jours... on les appelle les constructeurs.

J'ai connu plusieurs modélistes qui adorent construire des maquettes, que ce soit à partir d'un kit, d'un jeu de plans ou même, qu'ils conçoivent eux-mêmes une machine volante. J'en connais même qui refusent de faire voler leurs créations... ils font appel à un pilote expérimenté ou n'hésitent pas à vendre un projet afin de financer le prochain.

Je ne comprends pas tout à fait ce concept de construire quelque chose sans éprouver le désir de le faire voler mais c'est O.K. Je n'ai pas besoin de comprendre ou d'approuver le plaisir de quelqu'un d'autre au sein de notre passe-temps. Nous devrions encourager, célébrer et valoriser tous les volets de ce à quoi nous nous adonnons.

DE RETOUR À L'ATELIER

Au centre de ce numéro de la revue, vous constaterez que j'ai renoué avec mon atelier puisque je voulais revivre mes débuts au sein de notre passe-temps. C'était une bien belle expérience et depuis, je me suis procuré quelques kits de plus à assembler. J'ai aussi légèrement retravaillé un kit d'Ultra Stick que j'ai acheté... mais je réserve ce récit pour un autre moment... ou non.

Je crois fermement que construire des maquettes, cela fait de nous de meilleurs modélistes. De cette façon, vous comprendrez la « mécanique » de ce que vous pilotez et vous pourrez rapiécer votre création si vous avez un pépin... Vous ressentirez alors une connexion plus profonde avec notre passe-temps que ce que pourrait offrir l'expérience d'acheter un foamie prêt à voler.

suite à la page 83

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

ALLÈGEMENT DES RESTRICTIONS

C'était bien agréable de voir le nombre d'événements se dérouler au sein de la zone A, au cours de la saison. Seuls quelques-uns du début du printemps ont été annulés et certains d'entre eux ont été replacés au calendrier, une fois les restrictions de la COVID-19 allégées.

Mon propre club, c'est le Leduc Alberta Radio Control Society (LARCS) et nous avons été en mesure de présenter notre réunion du mois d'août au terrain de vol.

C'est un soulagement de pouvoir planifier les réunions d'automne, d'hiver et du début du printemps à l'intérieur.

ÉTÉ SANS RÉCLAMATIONS

Au moment d'écrire ces lignes (début septembre), cette zone – la deuxième plus grosse en termes de membres – n'a déploré aucun incident ou accident au cours de la saison de vol. Je remercie chacun d'entre vous d'avoir piloté de façon sécuritaire et responsable.

Un homme sage a déjà dit : « La sécurité ne prend jamais de vacances. » Je le sais, c'est parfois un fardeau de déployer des mesures supplémentaires ou de faire quelque chose de façon sécuritaire. Toutefois, la vaste majorité d'entre nous est suffisamment âgée pour avoir vécu ou vu un accident qui aurait pu être évité en adoptant ces mesures supplémentaires de pilotage en toute sécurité.

Une fois de plus, merci mes collègues pilotes de la zone A d'avoir fait ce qu'il fallait afin de nous assurer que la saison de vol 2021 soit sécuritaire!

CONFÉRENCES TÉLÉPHONIQUES

Le conseil de direction du MAAC – de même que son président, sa secrétaire-trésorière ainsi que notre président du Groupe consultatif de la charte (constitution), Keith Bennett – participent à une conférence téléphonique le lundi à 18 heures. L'éditeur de la revue Model Aviation Canada, Keith Morison, est aussi souvent de la partie. Tous les membres du MAAC peuvent se joindre à l'appel;

suite à la page 33



It was a good gathering at the ERCS' Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly in late August. / Le Fun-fly commémoratif Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly de l'ERCS était un bon rassemblement.

Photo by Roger Ganley



The pilots came out for the LARCS fun-fly in mid-August. / Les pilotes se sont donné rendez-vous au Fun-fly du Club LARCS, à la mi-août.

Photo by Roger Ganley



A gaggle of model airplanes in protective storage for the night at the Camrose Modelers Association Annual Corn Roast. / Cette collection de maquettes a été abritée pour la nuit à l'épluchette de maïs annuelle de la Camrose Modelers Association.

Photo by Roger Ganley

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Zone Director
780.986.9230 | zd-a@maac.ca

RESTRICTIONS LIFTED

It has been great to see the number of Zone A events taking place this past flying season. Only a few events scheduled in early spring were cancelled, and one of those was re-scheduled when the COVID-19 restrictions were lifted.

My home club is the Leduc Alberta Radio Control Society (LARCS) and our August club meeting was held at our flying field.

It's a relief to be able to schedule the fall, winter and early spring meetings to an indoor venue once again.

CLAIM-FREE SUMMER

As of this date (early September), this zone, MAAC's second largest in members, had an incident- and accident-free summer of flying. I would like to take this opportunity to thank each and every one of you for flying both safely and responsibly.

A wise man once said: 'Safety never takes a holiday'. I know, there are times when it can be a royal pain to take the extra measures and/or time to do something in a safe manner. However, the vast majority of us are old enough to have either experienced or witnessed an accident which could have been prevented by taking those extra measures to fly safely.

Once again, thank you fellow members of Zone A for what you have done to ensure that the 2021 flying season was a safe one!

CONFERENCE CALLS

The MAAC Board of Directors together with the President, Secretary/Treasurer and our Constitution Advisory Group Chairman Keith Bennett, participate in a BOD conference call meeting every Monday evening at 6 p.m. Model Aviation Canada publisher/Editor Keith Morison also attends quite often. All MAAC members are welcome to attend; however, please be advised that you will be an observer only.

If you wish to ask a question or contribute some information to the BOD, then just let our Secretary/Treasurer Linda Patrick know when you phone in. The



Will Vohs, far left, and Scott Nelson, far right, chat with some other modellers at the Camrose Modelers Association Annual Corn Roast. / Will Vohs (tout à fait à g.) et Scott Nelson (tout à fait à dr.) jassent avec d'autres modélistes lors de l'épluchette de maïs annuelle de la Camrose Modelers Association.

Photo by Roger Ganley



Rick Zaplachinski and his Westland Lysander at the ERCS Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly. / Rick Zaplachinski et son Westland Lysander lors du Fun-fly commémoratif Bruce Bender de copies volantes, le 28 août au Club ERCS.

Photo by Roger Ganley

phone number you'll require is 1 888 455 1389. The access code is 129 850 293. You may also find it helpful to go on MAAC's website and read the minutes of all BOD

meetings, Annual Zone Meetings and Annual General Meetings. ✨



Aircraft Modelers Research

**COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW**



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

PILOT RC



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

PILOT RC



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

PILOT RC

RC HELICOPTERS



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

PILOT RC



DLE 55RA

**DLE ENGINES &
PARTS**



RC CARS/TRUCKS



GP 123 V2

**GREAT POWER
ENGINES**



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

WWW.AMR-RC.COM

1-855-747-2444

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

ATLANTIC (B) / ATLANTIQUE (B)



Cato Hansen - 61451 L

Zone Director
zd-b@maac.ca

Some great shots by Ed Dawson, a regular photographer at most events in Nova Scotia, and the picture of Colin Bell's stepson Finny towing Colin's Ultra Flash out for another run is just precious, also another great shot of Colin's heli... what Colin does best.

Here are a couple words from Colin about the event:

"This was Finn's first time at an official R/C event. He has been to the field with me several times, both behind the controller of his R/C trucks and learning to fly on the same Eagle 2 trainer my uncle built for me when I was his age. It's a little rough, but it does the job!

"We built the tow-bar for my Ultra Flash with some Lego and mated it to his RC truck using some old helicopter parts. I'm grateful we were able to spend the weekend flying and camping with family and great friends. We can't wait to do it again next year."

Those pictures were taken at the South Shore RC Flying Club's Fall Bash at the Greenfield (Nova Scotia) field that the local club has been able to have for its use in cooperation with the local COPA flyers.

You all have a safe fall, and when you read this, our annual zone meeting will have taken place and we are all set for another year. I'm still looking for pictures and stories for this magazine, so why not pitch in and give me a hand here. ✈️



Cato Hansen - 61451 L

Directeur de zone
zd-b@maac.ca

Voici quelques magnifiques clichés d'Ed Dawson, un photographe que l'on aperçoit souvent en Nouvelle-Écosse. La photo du beau-fils de Colin Bell, Finny, en train de remorquer l'Ultra Flash de Colin, c'est du bonbon. À noter aussi la magnifique photo montrant Colin et son hélicoptère... C'est ce que Colin fait de meilleur.

Voici justement un petit compte-rendu de la part de Colin au sujet du rassemblement :

« C'était la première fois que Finn se rendait à un évènement officiel de maquettes télécommandées. Il m'a souvent accompagné au terrain de vol; tantôt, il guidait des camions télécommandés, tantôt il apprenait à piloter aux commandes du même avion Eagles 2 que mon oncle m'avait construit lorsque j'avais son âge. La maquette est un peu amochée, mais elle continue

d'effectuer son travail!

« Nous avons construit le timon de remorquage pour mon Ultra Flash à l'aide de blocs Lego et nous l'avons accouplé à son camion télécommandé à l'aide de vieilles composantes d'hélicoptère. Je suis reconnaissant d'avoir été en mesure de passer cette fin de semaine à faire voler nos maquettes et à camper en famille et en compagnie d'amis sensationnels. Nous avons bien hâte de récidiver, l'année prochaine. »

Ces photos ont été prises au rassemblement Fall Bash du South Shore RC Flying Club au terrain de Greenfield (Nouvelle-Écosse) que le club local peut utiliser grâce aux membres pilotes de la COPA.

Passez un bel automne en sécurité et, au moment où vous lirez ces lignes, l'Assemblée annuelle de zone aura eu lieu et nous serons « en selle » pour une autre année. Je recherche toujours des photos et des reportages pour garnir cette chronique. Pourquoi ne pas me donner un coup de main? ✈️

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



One of the beautiful birds at the Western Canada Heli Fun-Fly./ L'un des magnifiques "oiseaux" lors du Fun-fly Western Canada d'hélicoptères.

Photo by Les Isted



Roly Worsfold - 50286 L

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

Les événements de cette année ont été peu nombreux, comparé aux années précédant la COVID-19. Pour ajouter au défi, plusieurs terrains de vol étaient situés à proximité d'incendies de forêt et plusieurs d'entre eux ont été employés par des équipes de lutte contre cet élément destructeur. Dans certains cas, les militaires ont utilisé des clubs du MAAC afin de pratiquer les manœuvres en hélicoptère.

Jusqu'à maintenant cette année, des 24 événements que nous avons planifiés, neuf d'entre eux ont été annulés. Au moment d'écrire ces lignes – avec le nombre de cas COVID-19 à la hausse – nous sommes revenus à une limite de 50 membres à la fois aux événements. Jadis, nous comptions de 50 à 55 événements approuvés.

En juillet, les événements suivants ont été présentés : le Western Canada Heli Fun Fly à Kamloops; le Fun-fly des Prince George Aero-Modellers; le rassemblement annuel Float-fly commémoratif Came Reiss du Penticton Model Aviation Club; les High



A great line-up of models at the PenMac Float Fly.

Photo by Les Isted

Country Flyers de Kamloops ont été les hôtes du Western Canada Heli Fun Fly et du rassemblement Fly-In Big Bird.

Sept événements sont planifiés pour septembre et octobre, y compris l'Assemblée annuelle de la zone C.

Le Western Canada Heli Fun Fly, lui, a été présenté du 30 juillet au 2 août; la participation était bonne alors que 20 pilotes sont arrivés d'un peu partout Colombie-Britannique et certains sont arrivés d'Alberta. Tous se sont bien amusés et ont assisté à des vols de copies volantes plutôt convaincantes.

Les High Country Flyers de Kamloops ont présenté leur 25^e rassemblement annuel Big Bird; 18 pilotes et 23 maquettes étaient de la partie. À noter : la participation de Dave Collis d'Abbotsford... aux 25 rassemblements annuels. Il apporte toujours de larges maquettes qui ont du caractère.

Amusez-vous en pratiquant notre passe-temps, soyez prudents, pilotez tout aussi prudemment et parlez de notre passion à vos voisins et amis que cela pourrait intéresser. ✨

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



Dave and Dennis at the 2021 Large Model Fly-In / Photo croquée pendant le Large Model Fly-In de 2021 : Dave et Dennis.

Photo by Les Isted



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

Events for this year have been minimal compared to pre-COVID-19 years. Adding another challenge, this summer we had wild fires with many flying sites being used as staging sites for the firefighting crews. In some cases, the military were using MAAC sites to practice their helicopter training manoeuvres.

So far this year, of the 24 events scheduled, nine have been cancelled. As of this writing, with increased COVID-19 case numbers, we are back to a maximum of 50 people at the events. In pre-COVID-19 years, we would have between 50 and 55 sanctioned events.

In July, we had the following events: Western Canada Heli Fun Fly in Kamloops; Prince George Aero-Modellers held their 'Fun Fly; the

Penticton Model Aviation Club had its Came Reiss Memorial Annual Float Fly; the High Country Flyers – Kamloops were hosting the Western Canada Heli Fun Fly and the “Big Bird” Large Model Fly-In.

Seven events are scheduled for September and October which includes the Zone-C Annual Zone meeting.

The Western Canada Heli Fun Fly was held July 30 to August 2 with a good turnout of over 20 pilots from all over British Columbia and a few from Alberta. A good time was reported with some very scale helicopters and flying observed.

The High Country Flyers of Kamloops held their 25th annual Big Bird event with 18 registered pilots and 23 aircraft. Of note, Dave Collis from Abbotsford has attended all 25 events. He has treated us with many large models with unique character and size.

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



The High Country Flyers celebrated their 25th year of Large Model events with a Big Bird cake! / Le gâteau soulignant le 25e anniversaire du rassemblement Big Bird.

Photo by Les Isted

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



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

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

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

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

The Zone H AZM was held on Sept 18, on Vancouver Island. The turnout was very low with only nine members attending. However, with the open and closed proxies carried by those members, the quorum was met. The weather was mixed as the sun

was out and the very light rain made for a pleasant day.

I would like to thank the PDQ Flyers and several of the club's members (Allan Macmillan who kindly took the minutes, Greg Brunt and Keith Hoelscher) for their help. Once again, the Constitution committee chairman Keith Bennett attended... much appreciated.

Of note: the nomination of Michinobu (Michi) Akimoto for leader member passed the vote of the AZM and is now forwarded

to the Awards Committee for approval.

I will remain on as Zone Director for another two years by acclamation.

It was the first time since COVID-19 pandemic began that I was able to visit Vancouver Island and a couple of clubs on the island.

The AZM for 2022 will in September of 2022, location and time will be announced.



SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



John Deadman - 26518

Directeur de zone

604-354-2736

zd-h@maac.ca

L'Assemblée générale annuelle de la zone H a eu lieu le 18 septembre sur l'île de Vancouver. La participation a été faible (neuf membres en présence). Toutefois, grâce aux votes par procuration (ouverts et fermés) qu'apportaient ces membres, nous avons atteint le quorum. La météo mixte

nous a offert du soleil et une faible pluie; la journée a toutefois été agréable.

J'aimerais remercier le Club PDQ Flyers et plusieurs membres (Allan Macmillan qui a rédigé le procès-verbal, Greg Brunt et Keith Hoelscher) pour l'aide apportée. Une fois de plus, le président du Comité de la charte (constitution) Keith Bennett était de la partie. C'était fort apprécié.

À noter, la mise en candidature de Michinobu (Michi) Akimoto à titre de membre Leader; les membres l'ont acceptée

et cette candidature sera transmise au Comité approprié pour approbation.

Je demeurerai à la barre à titre de directeur de zone – par acclamation – pour les prochaines deux années.

C'était la première fois depuis le début de la pandémie de la COVID-19 que j'étais en mesure de me rendre sur l'île de Vancouver et de rendre visite à quelques clubs sur l'île.

L'Assemblée annuelle de la zone en 2022 est prévue pour septembre; le lieu et la date suivront. ✨

1-877-PMHOBBY (764-6229) www.pmhobbycraft.ca

PM Hobbycraft
Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

HANGAR 9 Fly First Class
dji
parkzone
BLADE
GREAT PLANES MODEL MANUFACTURING COMPANY
TOP FLITE
ALIGN
DROMIDA
HOBBICO
SPEKTRUM Leaders in Servo Spectrum Technology
hobbyzone
AS ENGINES
GAUI
FAT SHARK RC VISION SYSTEMS
EMAX

Your Best Source for
The latest In R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 291-2733

Interac VISA MasterCard

news, events, contests - Join Us

MANITOBA NORD-OUEST-ONTARIO (D)



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

RETOUR AU (NOUVEAU) NORMAL...

Les longues fins de semaine ici dans les Prairies sont souvent réservées aux modélistes qui se réunissent afin de s'adonner à un type de vol plus immersif, à des rassemblements Camp-n-Fly à des terrains et autres lieux qui peuvent les accueillir. Des membres de partout au sein de la zone – et quelques amis américains – conduisent sur des centaines de kilomètres en tirant toutes sortes de véhicules de camping afin de profiter de ces quelques rares occasions.

En 2020, de tels rassemblements se sont rarement produits en raison des restrictions afférentes à la COVID-19 et de l'incertitude entourant le passage aux frontières (provinciales et américaine) mais pendant la longue fin de semaine d'août, nous avons eu droit à un aperçu du retour à la normale – où d'autre qu'au Club de Gimli (Interlake Radio Control Modellers Club).

Ce rassemblement a surtout été spontané – je crois que c'était l'affaire de deux ou trois semaines d'avis, surtout par le biais de Facebook et de bouche à oreille. Il n'y avait aucun plan, pas de concours, pas de prix... il s'agissait de se présenter et de faire voler quelque chose... et personne ne s'est gêné pour le faire!

La participation tout au long des quatre jours était aisément la même que lors des événements dûment planifiés au sein de notre zone – j'ai compté au moins 50 pilotes qui campaient ou qui en faisaient une expédition d'une journée et plus de 25 types d'autres « arrangements de camping ».

Un important contingent de Thunder Bay y participait – c'était une première pour moi – ce qui a ajouté au plaisir. J'avoue avoir ressenti de l'humilité en devant représenter les intérêts de tant de personnes qui s'investissent au sein de notre passe-temps.

RECONNAISSANCE AU TEMPLE DE LA RENOMMÉE

Autre boni aussi unique que non pratiqué de ce rassemblement particulier à Gimli : les membres de la zone ont pu remettre son prix du Temple de la renommée du MAAC à un ami de longue



Doug Sewell with the plane he used for a demonstration of what 400', 700' and eventually 1000' look like from the ground. / Doug Sewell avec l'avion qu'il a utilisé afin de voler à 400, 700 et 1 200 pieds, le temps de montrer cela aux autres modélistes.

date de la zone, Gerry Fingler, et ce, d'une façon tout à fait à la hauteur de son engagement envers la communauté des modélistes.

Nous ne savions pas si Gerry se rendrait à Gimli, surtout par une fin de semaine si torride, mais vers midi le samedi, nous avons pu l'accueillir en compagnie de sa femme. Nous avons rencontré les organisateurs très brièvement, si bien que tous les pilotes ont carrément cessé leurs opérations afin de se rassembler, le temps de présenter son prix à Gerry sur l'estrade.

La formation en échelon était notre meilleur essai à la distanciation, le temps d'une photo et d'un hommage à Gerry. L'engagement des membres de cette zone envers l'un et l'autre ne cesse de m'émerveiller – ce sont ces petites attentions personnelles qui « font toute la différence ».

DÉMONSTRATION EN ALTITUDE

Puisque nous avions sur place autant de pilotes de partout au sein de la zone et puisque nous avions accès à des données de télémétrie de qualité supérieure grâce à Doug Sewell et de son avion de compétition, nous avons organisé, à pied levé, une

exposition sur l'allure des lieux en altitude.

Doug a piloté sa maquette à 400, 700 pieds et aussi haut qu'il le pouvait sans dépasser sa zone de confort (1 200 pieds AGL) tandis que des observateurs lisaient l'altitude atteinte aux pilotes présents. C'était un exercice intéressant et je crois que chaque club devrait en faire de même, s'il a accès à de l'équipement approprié.

Pour être transparent, Gimli est situé dans de l'espace non contrôlé jusqu'à teneur de 6 500 pieds AGL.

ÉLECTION À LA DIRECTION DE LA ZONE

Enfin, je vous annonce que la zone D procédera à une élection pour le poste de directeur de zone – ce qui constitue un défi en raison des règlements afférents à la COVID-19. Toutefois, au moment où vous lirez ceci, soit je poursuivrai à titre de directeur de zone, soit quelqu'un m'aura remplacé. Il n'en tient qu'à eux membres.

J'ai clairement réitéré mon engagement pour le rôle et envers le MAAC, alors je ne me répéterai pas. Je remercie aussi les membres de l'appui qu'ils m'auront

suite à la page 33

MANITOBA NORTH WEST ONTARIO (D)



Gerry Fingler is front and centre with his well-deserved Hall of Fame Award. The presentation was very spontaneous with the "echelon" formation of members being our best attempt at COVID-19 spacing. John Wiebe's B-25 in the photo was built by Gerry in the mid-2000s, but was never flown. John bought it when Cedar Dweller closed, finished it and did the maiden flight at Gimli with Gerry in attendance! / Gerry Fingler se trouve au beau milieu de la cérémonie de remise de son prix du Temple de la renommée. Celle-ci a été très spontanée et les modélistes ont essayé d'observer de la distanciation. Le B-25 de John Wiebe dans la photo était l'œuvre initiale de Gerry, au milieu des années 2000 mais la maquette n'avait jamais volé. John l'a achetée lorsque le commerce de Gerry, Cedar Dweller, a fermé ses portes. John s'est mis en devoir de la terminer pour ensuite procéder au baptême de l'air à Gimli... sous les yeux de son constructeur initial!



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

A RETURN TO A (NEW) NORMAL...

Long weekends out here on the Prairies are quite often reserved for modellers to get together and enjoy a more immersive type of flying, camp-n-fly, at the fields or sites that can support it. Members from across the Zone, and a few of our American friends, drive hours and hundreds of kilometers, lugging all sorts of camping gear out to enjoy these rare opportunities.

In 2020, these all but stopped due to COVID-19 gathering restrictions and uncertainty about crossing borders (provincial as well as U.S.), but this August long weekend saw the first real glimpse of a return to normal – where else but back up at the Gimli Club (Interlake Radio Control Modellers Club).

The "get together/event" was largely spontaneous – I think maybe two-weeks notice mostly via Facebook and word of mouth. No real plan, no contests, no prizes, just show up and fly... and did they ever!

The turnout over the four days was easily

on par with the bigger well-planned events in our zone – I counted at least 50 different pilots either camping or day tripping and over 25 types of "camping arrangements".

A large contingent from Thunder Bay attending was a first for me and a very welcome addition. I must confess it's humbling being allowed to represent the interests of that much hobby commitment.

HALL OF FAMER RECOGNIZED

Another unique, and totally unscripted bonus to this particular Gimli gathering was it allowed those Zone members in attendance the opportunity to award long-time Zone friend, Gerry Fingler, his MAAC Hall of Fame award – in a manner befitting his commitment to us.

We didn't know if Gerry would make the trek up to Gimli, especially on such a hot weekend, but around noon on Saturday, we were honoured to host him and his wife. A very short conversation with event organizers concluded with every pilot literally stopping what they were doing and getting together to present the Award at center stage.

The echelon formation of pilots was our best attempt at a socially distanced yet respectful group photo/tribute to Gerry.

I am always impressed with this Zone's commitment to one another – the personal touches make all the difference.

ALTITUDE DEMO

Since we had so many pilots from across the Zone in attendance, and since we had access to some serious high-quality telemetry data via Doug Sewell and his competition airplane, we did an ad hoc display of what various altitudes look like from the ground.

Doug flew his plane to 400', 700' and finally as high as he was comfortable (1200' above ground level) while spotters and callers noted the various altitudes for observing pilots. It was an interesting exercise that I think every club should attempt if they have the equipment.

For clarity, Gimli is in uncontrolled airspace up to 6,500' AGL.

ZONE DIRECTOR ELECTION

Lastly, some exciting news is that Zone D has an election for Zone Director – which is challenging with constantly changing COVID-19 rules. However, by the time you read this, it will probably be decided, and I will either continue as ZD or will not – that

continued on page 33

MILIEU (E)



Roy Rymer - 61172L

Directeur de zone

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

Je demande sans cesse du matériel pour cette chronique et je remercie Jason Warren de nous offrir un compte-rendu des activités de vol par immersion (en anglais, First Person View) au sein de la zone.



L'ESCOUADE NIAGARA FPV

par Jason Warren

« L'escouade Niagara FPV Squad est l'hôte du concours MultiGP Global Qualifier à St. Catharines (Ontario) en 2021.

« Compte tenu de la pandémie et des restrictions afférentes aux rassemblements, la course FPV a connu une pause en 2020 et pendant une grosse portion de 2021. Maintenant que les restrictions ont été allégées, le Niagara FPV Squad a bien hâte de retourner au terrain!

« Merci à Roy Rymer d'avoir facilité la logistique de dernière minute en prévision de cette épreuve de qualification en offrant un terrain approuvé du MAAC où pourrait se dérouler cet évènement.

QU'EST-CE QUE LA COURSE DE DRONES FPV?

« Les quadricoptères de course sont équipés de caméras et d'émetteurs vidéo



sur 5.8 GHz. Les pilotes portent des lunettes qui leur offrent du vol d'immersion (en anglais, First Person View) depuis la perspective de leur aéronef. Les drones se lancent à haute vitesse sur un parcours qui force leurs pilotes à faire passer leur engin respectif à travers, au-dessus et en contournant des obstacles. Les rondes durent deux à trois minutes – allô l'adrénaline! – et huit pilotes peuvent faire voler leur aéronef en même temps.

QU'EST-CE QU'UN GLOBAL QUALIFIER?

« Le 'Global Qualifier' est un évènement au cours duquel les pilotes de course FPV se rencontrent à leur club local partout de par le monde et où un parcours de course identique a été installé. Chaque pilote s'essaie en espérant ravir une place au tableau international. Les concurrents sont classés selon les trois plus rapides tours consécutifs autour du parcours.

« Les pilotes les mieux classés seront invités à la finale de l'épreuve MultiGP Global de 2021.

QU'EST-CE QUE LE NIAGARA FPV SQUAD?

« Créé en 2015, le Niagara FPV Squad tire une grande fierté d'avoir été le premier groupe de course FPV désigné par le MAAC et le premier groupe Multi-GP de niveau 2 au Canada. Nous nous efforçons de créer un environnement sécuritaire afin de partager des idées, de collaborer et de faire la promotion du vol par immersion. Notre mission : offrir le sport en expansion de la course FPV à un plus vaste public et à la jeunesse de demain.

« Si vous voulez en savoir davantage sur la course FPV de drones, rejoignez-nous sur la page Facebook (Niagara FPV Squad) alors que nous affichons l'horaire des courses à venir et là où nous partageons les meilleurs extraits vidéo de nos tours de piste.

« Demeurez aux aguets : nous serons les hôtes du Canadian Qualifier (2021) en septembre de même que plusieurs autres courses de drones! » ✨

MIDDLE (E)



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

I'm always asking for input for this column, and I have to thank Jason Warren for reaching out about the latest FPV activity in the zone.



THE NIAGARA FPV SQUAD

by Jason Warren

"The Niagara FPV Squad is hosting the 2021 MultiGP Global Qualifier in St. Catharines, Ontario.

"Due to the global pandemic, and the restrictions regarding gatherings, FPV racing was put on hold for 2020 and most of 2021. Now that the restrictions have been lifted, the Niagara FPV Squad is pumped to get back to the field for some racing!

Thanks to Roy Rymer for facilitating this last-minute dash for the qualifiers by offering the squad a MAAC-sanctioned field to host this event.

WHAT IS FPV DRONE RACING?

"Racing quadcopters are equipped with cameras and 5.8ghz video transmitters. Pilots wear goggles which offer them a First Person View (FPV) from their aircraft. Drones race at high speeds around a set course through, over and around racing gates. Race heats last an adrenaline-filled two to three minutes and can have up to eight pilots in the air simultaneously.

WHAT IS A GLOBAL QUALIFIER?

"The global qualifier is an event where FPV drone racing pilots meet at their local clubs around the world, where an identical course has been set. Each pilot races the



course in hopes to gain a spot on the global leader board. Racers are ranked based on their fastest three consecutive laps around the course.

"Top ranked pilots will be invited to the 2021 MultiGP Global Finals.

WHAT IS THE NIAGARA FPV SQUAD?

"Created in 2015, The Niagara FPV Squad prides itself as the first MAAC-designated FPV group and the first Tier 2 Multi-GP group in Canada. We strive to create a safe environment for sharing ideas, collaboration and promoting FPV. Our mission is to

bring the rapidly growing sport of FPV drone racing to a broader audience and tomorrow's youth.

"If you are interested in learning more about FPV drone racing, you can join us on The Niagara FPV Squad Facebook group where we post upcoming race events and share our best lap footage.

"Stay tuned, as we will be hosting the upcoming 2021 Canadian Qualifier come September as well as many other drone racing events!" ✨



Lloyd Argo's Lanzo Bomber, designed in 1938 by Chester Lanzo. The 96-inch wingspan model was built from a short kit supplied by Bob Holman plans. This is one of the best SAM designs ever, often seen at SAM competitions. / Le Lanzo Bomber de Lloyd Argo, dessiné en 1938 par Chester « Chet » Lanzo. La maquette d'une envergure de 96 pouces a été assemblée depuis un short kit de Bob Holman Plans. Il s'agit de l'un des meilleurs designs SAM et on l'aperçoit souvent lors de concours SAM.



Aerial view of NIPMAC flying field. / Une vue aérienne du terrain de vol du NIPMAC.



73" Pilot RC Laser with a DLE 35cc flown by Dimitri Kotelnikov. / Un Laser (de Pilot RC) de 73 pouces – mû par un DLE de 35 cc – que pilotait Dimitri Kotelnikov.



Andre Wedseltoft's Henschel 129 was scratch-built from a basic set of plans with extensive re-engineering to convert the wing from a foam core to a built-up wing. It is electric-powered with electric retracts, custom vacuum-formed canopy, and the cowls were acquired from Fibreglass Specialties. The finished airplane weighs 12 pounds. / Le Henschel 129 de conception artisanale d'Andre Wedseltoft depuis un jeu de plans très sommaire. Andre a transformé les ailes en construction conventionnelle de balsa (au lieu d'ailes en styromousse). La maquette est électrique et est dotée d'un train d'atterrissage escamotable. Le canopy a été formé sous vide tandis qu'Andre a acheté les capots moteurs chez Fibreglass Specialties. L'avion pèse 12 livres.

Photo by Cameron Sanders

NORTHERN ONTARIO (F) / NORD ONTARIO (F)



Kevin McGrath - 6401L

Zone Director

705-759-1670

zd-f@maac.ca

In this issue, we'll take a look at the fun at the NIPMAC Fun Fly. Thanks for Foley Soroye for sending in some great pictures and a few good words. If you have some stories and photos from your club events, please send them my way so we can share them with the rest of the country!

NIPMAC ZONE FUN-FLY

Submitted by F. (Foley) Soroye

Photos by Cameron Sanders

"On Saturday, August 14th NIPMAC in North Bay held its annual Fun Fly combined with the Northern Zone "F" Fun Fly at the field located at the end of Cranberry Road in Callander, ON.

"The weather was almost perfect, with sunny, clear and comfortably warm. The only complaint about the weather was the sometimes strong wind. Regardless, there were pilots flying continuously throughout the day.

"Over 60 people attended the event, many fewer than the 100 people permitted under health restrictions due to the



An overview of items for sale during the Fun Fly event. / Un survol des articles à vendre pendant le Fun-fly.

pandemic. Several aircraft-related items were on sale at bargain price, trade, or for free. Each registered pilot went home at least one gift item.

"This is the second annual Fun Fly event held during the ongoing COVID-19 pandemic. "The age of attendees ranges from early teens to over 94 years old. General feedback is that the day and the event were an outstanding success.

"Thanks to all the club members for their help to prepare for the event and all

attendees to ensure that the event safe, fun and worthwhile. We appreciate the attendance of Craig Knight, our Deputy Zone Director, and continuing support of our Zone Director Kevin McGrath.

"It was awesome for the chance to have the event, in spite of the challenging and ongoing situation with the pandemic. Everyone is looking forward to next year's event, bigger and better without restrictions on the number of attendees!" ✈

NORTHERN ONTARIO (F) / NORD ONTARIO (F)



Kevin McGrath - 6401L

Directeur de zone

705-759-1670

zd-f@maac.ca

Dans cette chronique, nous jetons un coup d'œil au Fun-fly du NIPMAC. Merci à Foley Soroye pour ses magnifiques photos et son compte-rendu. Si vous avez des histoires à raconter et des photos à montrer de vos événements de club, envoyez-les moi de sorte à ce que je puisse les partager avec le reste du pays!

FUN-FLY DE ZONE AU NIPMAC

Soumis par F. (Foley) Soroye

Photos par Cameron Sanders

« Le samedi 14 août, le Club NIPMAC de

North Bay a organisé son Fun-fly annuel, qu'il a combiné au Fun-fly de la zone Nord Ontario, au terrain situé au bout du chemin Cranberry à Callander.

« La météo était presque parfaite (ciel dégagé, soleil et temps pas trop chaud). La seule plainte qu'on pourrait formuler, c'est qu'il ventait parfois fort. Certains pilotes ont tout de même effectué des vols tout au long de la journée.

« Plus de 60 personnes étaient de la partie, bien en deçà des 100 personnes qu'on autorisait dans le cadre des mesures pandémiques. Plusieurs articles étaient à vendre, à échanger ou même disponibles gratuitement. Chaque pilote inscrit a au moins rapporté un article cadeau chez lui.

« Il s'agit du deuxième Fun-fly annuel devant être présenté pendant la pandémie

de la COVID-19.

« L'âge des participants variait d'entre les ados et 94 ans. La rétroaction a confirmé le succès remporté.

« Merci aux membres du Club pour leur aide et à tous les participants qui se sont assurés que l'évènement est demeuré sécuritaire, amusant et pertinent. Nous avons apprécié la présence de Craig Knight (assistant directeur de zone) et de l'appui indéfectible de notre directeur de zone, Kevin McGrath.

« C'était sensationnel de pouvoir présenter l'évènement malgré la situation pandémique. Tout le monde a déjà hâte de participer à l'édition de 2022, qu'on espère encore plus grosse et améliorée, une fois les restrictions allégées! » ✈

SAINT-LAURENT (J)



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

ASSEMBLÉE DE LA ZONE SAINT-LAURENT

Veuillez prendre note qu'en raison du nouveau variant Delta de la COVID-19, l'Assemblée annuelle de la zone Saint-Laurent, prévue pour le dimanche 17 octobre 2021, se déroulera uniquement en format virtuel.

L'horaire des avis envoyés à l'avance – y compris les procédures d'inscription et les échéanciers (envoyé électroniquement aux membres) est repris ici :

Avis envoyé 40 jours à l'avance : 10 septembre 2021

Avis de visioconférence

Premier bulletin informatif expliquant la procédure d'inscription

Échéancier pour la soumission de mises en candidature pour le directeur de zone

Soumission des résolutions et recommandations

Avis envoyé 30 jours à l'avance : 17 septembre 2021

Deuxième bulletin expliquant la procédure d'inscription

Avis final des 21 jours : 27 septembre 2021

Publication électronique (par envoi électronique) de l'ordre du jour de la rencontre à tous les membres de notre zone.

Rappel de lecture du procès-verbal de l'Assemblée de zone de 2020, publié sur le site Web du MAAC

Troisième et dernière explication de la procédure d'inscription

Date limite, inscription

Date limite, soumission des votes par procuration

Soumission des mises en candidature, membres de comité

ACTIVITÉ ET NOMBRE DE MEMBRES AU SEIN DE LA ZONE

Les photos qui accompagnent cette chronique ont été prises à divers clubs y compris Napierville et CSLRC et attestent du plaisir que prennent les membres à s'adonner à leur passe-temps préféré. De plus, les évaluations pour la directive MSD 25 vont bon train.

Les chiffres afférents au nombre de membres le confirment. Je suis fier



Steve Woloz flies his quadcopter at one of the CSLRC fields. / Steve Woloz pilote son quadricoptère à l'un des terrains de la CSLRC.



Robert Thibert, President of Club Escadron du Richelieu, about to maiden his 108-inch Extra 300 with a 100 c.c. BMC MOTOR. / Robert Thibert, président du Club Escadron du Richelieu se prépare à effectuer le baptême de l'air de son Extra 300 (envergure de 108 pouces, mû par un BMC MOTOR de 100 c.c.).

de rapporter que la zone a connu une augmentation de membres de l'ordre de 4 % par rapport au même moment, l'année dernière. Cela se compare aux données nationales du MAAC, qui font état d'une diminution de 1 %, au 31 juillet 2021.

La zone Saint-Laurent a du chien! Continuez d'encourager de nouveaux visages à se lancer dans l'aventure.

PRÉSERVATION ET PROTECTION DE NOS TERRAINS DE VOL

Les clubs et leurs membres jouissent du privilège d'utiliser divers terrains de

vol. Pour continuer dans cette veine, nous devons toujours respecter nos voisins près de ces lieux, surtout en matière de zones à ne pas survoler, nos heures d'exploitation ainsi que le niveau sonore de nos maquettes. En organisant des journées d'accueil, nous contribuons à entretenir et à promouvoir de bons rapports avec les communautés au sein desquelles nous faisons voler nos appareils.

Assurez-vous d'observer et de respecter les lignes directrices du MAAC en matière de sécurité et d'exercer le « gros bon sens » en tout temps afin de poursuivre nos activités à nos clubs préférés. ✈

ST. LAWRENCE (J)



Steve Woloz - 7877L

Zone Director

514.944.8241 | zd-j@maac.ca

SAINT-LAWRENCE ZONE AZM

Please be advised that due to the risk of new COVID Delta variant, the Saint-Lawrence Zone Annual Zone meeting scheduled for Sunday October 17, 2021 will take place only as a virtual meeting.

The schedule of advance notices including registration procedures and deadlines, as already sent by e-blast to all members, is repeated below:

40-day advance notice: September 10, 2021

Notice of Virtual Meeting

First information bulletin explaining registration procedure

Deadline for Submission of Nominations for Zone Director

Submission for Resolutions and Recommendations

30-day advance notice : September 17, 2021

Second bulletin explaining registration procedure

21-day Final Notice : September 27, 2021

Electronic Publishing via E-blast of

Meeting Agenda to all members in our zone.

Reminder to Read Minutes of Last Years AZM (2020) as published on MAAC Website

Third and final explanation of the registration procedure

Registration deadline

Proxy submission deadline

Submissions of nominations for awards

Submission of nominations for Committee membership

SAINT-LAWRENCE ZONE ACTIVITY AND MEMBERSHIP NUMBERS

The pictures running with this column were taken at various clubs including Napierville and CSLRC attest to the fact that members are enjoying their favorite pastime. In addition, MSD 25 compliance evaluation is proceeding as required.

Recent zone membership numbers confirm this. I am proud to report that the Saint-Lawrence zone is up 4% in comparison to this time, last year. This compares with MAAC as a whole being down 1% as of July 31, 2021.



Phillip Greenberg flies his quadcopter under the watchful eye of Zone Director Steve Woloz. / Phillip Greenberg pilote son quadricoptère sous la supervision du directeur de zone Steve Woloz.



From left: Phillip Greenberg, Steve Woloz, Allan Winikoff, Clarence Blatt, Mark Fogel, David Haltrecht and Larry Eisen all passed their basic MSD 25 competency evaluations with CSLRC. / De g. : Phillip Greenberg, Steve Woloz, Allan Winikoff, Clarence Blatt, Mark Fogel, David Haltrecht et Larry Eisen ont tous réussi leur évaluation respective de compétence MSD 25 au sein du Club CSLRC.

The spirit of the Saint-Lawrence Zone is strong! Keep on encouraging new people to enjoy our hobby.

KEEPING AND PROTECTING OUR FLYING FIELDS

Clubs and their members are all privileged to enjoy the use of the various flying fields. To assure this benefit, we must always be respectful of neighbours near our sites

especially when it comes to no-fly zones, hours that we operate, and noise levels. Holding Open House days also helps to maintain and promote healthy relationships in the communities where we fly.

Make sure to observe and respect MAAC safety guidelines and common sense at all times to continue to enjoy flying at your favourite clubs. ✈

SASKATCHEWAN (K)



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

Mes salutations, tout le monde!

L'été a tout de même été occupé ici au sein de la zone K et j'espère que tout le monde a profité de la chaleur (parfois intense) cette année et que vous demeurez en sécurité et en santé.

JETS AND PLANES OVER SASK

Le Battleford Radio Control Club a présenté son rassemblement Jets and Planes over Sask, du 12 au 15 août. La météo était bonne et le plaisir et l'excitation étaient au rendez-vous. Un participant a eu la malchance – d'après ce qu'on m'a dit – de perdre non pas un seul mais plutôt deux jets pendant ce rassemblement (ouille!). Toutefois, les organisateurs lui ont redonné le sourire en réussissant à lui obtenir une randonnée dans un biplan Tiger Moth.

La planification a déjà commencé pour du 11 au 14 août 2022.

Surveillez « Outstanding jet event in Sask-Jets and planes 2021 » sur YouTube pour y visionner de l'action de jets, de même que pour voir la passe du Tiger Moth, vers la fin de la vidéo.

HUB CITY

Félicitations au Saskatoon Hub City Radio Control Club qui a célébré son 50^e anniversaire. Histoire de souligner l'évènement, les membres ont organisé un Fun-fly et spectacle aérien, les 28 et 29 août. Je me suis rendu au spectacle pendant une portion de la fin de semaine et les gars et dames ont offert une magnifique performance.

Ce spectacle a inclus des avions de formation, des jets, des maquettes électriques, des appareils à essence de 50 c.c., des petits-gros, des hélicoptères, des drones, des planeurs et même des fusées.

Quelque 300 spectateurs ont observé l'action et je constate que l'évènement a même été en vedette à Global News.

Il y a eu un tirage de 50/50 et une personne chanceuse a remporté 675 \$ tandis qu'un autre tirage a vu quelqu'un remporter un avion de formation Apprentice (prêt à voler et leçons incluses). Félicitations aux gagnants.



Enjoying a buddy box flight with the help of his dad at the Tobin Lake flight demonstrations. / Ce garçon effectue un vol grâce à une boîte-école (buddy box) et à l'aide de son père, lors des démonstrations de vol à Tobin Lake.

La nourriture a été excellente, le spectacle exceptionnel et le temps, superbe. On n'aurait pu demander mieux. Je lève mon chapeau au club et aux autres bénévoles pour tout le travail afin de rendre cette fin de semaine possible. J'espère que cet événement deviendra annuel, et ce, pendant plusieurs années.

ENVOYEZ-MOI VOS COMPTES-RENDUS!

Je remercie Mike Anderson et Ian Kehrer d'avoir organisé quelque chose au sein de la communauté et merci à Sheila Kehrer de m'avoir envoyé ce résumé!

TOBIN LAKE

par Sheila Kehrer

« Le 1^{er} août 2021, Mike Anderson et Ian Kehrer ont offert une démonstration de vol pour les résidents de Tobin Lake, au Tobin Lake Leisure Centre.

« Avant la démonstration, Ian a laissé des enfants circuler autour des maquettes et il a répondu à de nombreuses questions. Les enfants ont beaucoup aimé l'exposition d'environ 20 maquettes que Mike et Ian avaient disposées. Ces jeunes étaient très curieux. Ian a aussi expliqué les fonctions

d'un émetteur ainsi que le fonctionnement d'une boîte-école (buddy box).

« Une fois que Mike et Ian avaient terminé leur démonstration en vol, Ian a aussi branché la boîte-école pour offrir une séance de vol aux enfants et aux adultes grâce à un (planeur électrique) Radian. L'un des jeunes était le neveu de Mike, Devin. Celui-ci souriait de toutes ses dents. Le plus jeune 'pilote' était un bambin âgé d'environ deux ans. Il s'est fait aider par son père.

« Une jeune mère et sa fille observaient les avions; la fillette regardait les figurines de Minions et a fait remarquer que celui aux commandes du Beaver de Mike semblait avoir peur. En jasant avec sa mère, Ian a appris qu'un membre de sa famille venait de passer du jet de formation Hawk des Forces armées canadiennes au CF-18 à la Base des forces canadiennes de Cold Lake. Je remercie ce jeune homme de son service!

« J'ai bien aimé observer Mike et Ian interagir avec les personnes qui se sont déplacées et qui ont posé des questions afin d'en apprendre davantage sur l'univers des maquettes télécommandées. Ces deux types-là adorent ce qu'ils font et ils aiment

suite à la page 33

SASKATCHEWAN (K)



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

Greetings one and all,

It's been a fairly busy summer out there in Zone K, and I hope everyone has enjoyed the intense heat this year, and that all are still safe and healthy.

JETS AND PLANES OVER SASK

The Battleford Radio Control Club held its Jets and Planes over Sask. event, on August 12-15. The weather was good, and there was lots of fun and excitement. There was one unfortunate participant, who as I understand it, lost not one but two jets during the event (OUCH!). However, the boys hosting the event made him one happy camper by getting him a ride in a vintage Tiger Moth airplane.

They are already planning next year's event for August 11 to 14, 2022.

Look for Outstanding jet event in Sask-Jets and planes 2021 on YouTube for the Jet action, as well as a fly-by of the Tiger Moth near the end of the video.

HUB CITY

Congratulations to the Saskatoon Hub City Radio Control Club who celebrated its 50th anniversary. To mark the event, members held a Fun Fly and Air Show on August 28 and 29. I attended the Air Show portion of the weekend and the boys and girls there put on a most excellent performance.

They covered everything from trainers to jets, small electrics to 50-c.c. giant scale, helicopters, drones, gliders, and even rockets.

The event was attended by around 300 spectators and I see they even made Global News.

There was a 50/50 draw and one lucky winner made off with \$675 and another draw for an Apprentice trainer, complete ready to fly along with lessons. Congratulations to the winners.

Great food, great show, beautiful weather. A person couldn't have asked for much more. My hats off to the club and the other volunteers for their hard work, that made the weekend possible, and I hope they will be able to make it an annual event



After the demonstration flights, lots of time was logged on buddy boxes. / Après les vols de démonstration, bien des vols ont été effectués grâce aux boîtes-écoles.

for years to come.

SEND IN YOUR STORIES

I want to thank Mike Anderson and Ian Kehrer for doing some community outreach and to Sheila Kehrer for sending in the story!

TOBIN LAKE

by Sheila Kehrer

"On August 1st, 2021, Mike Anderson and Ian Kehrer put on a flight demonstration for the residents of Tobin Lake at the Tobin Lake Leisure Centre.

"Before the flight show began, Ian had children walking around the planes on display with him answering all their questions. The kids really enjoyed the display of about 20 planes that Mike and Ian had set out for all to enjoy. They were really inquisitive about what each plane was. Ian also went over the remotes with the kids and explained what all the levers and buttons did. He also explained how the buddy box system worked.

"Once Mike and Ian were done with their flight displays, Ian also hooked up the buddy box system and let the kids and adults enjoy

a flight with the Radian. One of the young men who enjoyed a flight with the buddy box was Mike's nephew, Devin. He was smiling from ear to ear the whole time. The youngest buddy box pilot was about two years old. With the help of his father, he enjoyed a flight.

"There was a young lady with her daughter looking at the planes and her daughter loved looking at all the minions and mentioned that one of the minions in Mike's Beaver looked scared. While chatting with the mom, Ian learned that her family member just graduated from flying the Hawk with the Canadian Armed Forces to flying CF-18s in CFB Cold Lake. Thank you for your service, Sir!

"I enjoyed watching Mike and Ian interacting with all who came out to ask questions and learning more about the RC airplane world. These two fellas love what they do and they enjoy spending time together with their hobby.

"Express Hobbies in Saskatoon donated some little balsa planes for the kids to enjoy. They also donated two \$50.00 gift certificates that Ian and Mike made draws

continued on page 33

Saskatoon Pylon Action!



Photo by Kevin Bates

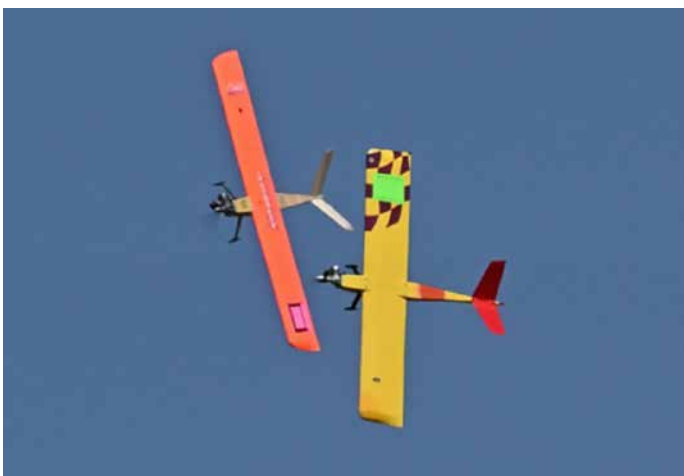


Photo by Kevin Bates



Photo by Howard McKay



Photo by Kevin Bates



Photo by Doug Green



The Hub City Radio Control Club hosted a great airshow at their stunning field, attracting spectators from the area as well as some good media coverage. / Le Hub City Radio Control Club a été l'hôte d'un sensationnel spectacle aérien à son resplendissant terrain de vol, ce qui a attiré des spectateurs locaux et l'intérêt des médias. Photos by Howard McKay



Some of the models at the Jets and Planes over Saskatchewan event in North Battleford. / Quelques-unes des maquettes lors du rassemblement Jets and Planes over Saskatchewan, à North Battleford. Photos by Kevin Bates.

SUD EST DE L'ONTARIO (L)



Adam Maas - 91845

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

Fly The World s'est arrêtée dans la zone L, cet été; voici le compte-rendu de Richard Budny quant à ce projet global inusité.

ÉVÈNEMENT AEROMODELLER FLY THE WORLD EVENT

par Richard S. Budny, MAAC 25344L

« Histoire de commémorer le millièmè numéro de la revue AeroModeller, celle-ci – avec l'appui du chapitre SAM 35 – a organisé un évènement Fly The World (FTW). Ce projet voyait un moteur diesel SAM Redfins 50 de .50 c.c. envoyé par la poste depuis le Royaume-Uni à chaque participant en divers pays de par le monde.

« Selon AeroModeller et tel qu'annoncé dans son numéro 997 (juin 2020), l'objectif était de « voir en combien de pays nous pouvons expédier et au moins faire démarrer un petit moteur diesel, et idéalement, le faire voler'.

« C'était une nouvelle très excitante et, moyennant un frais de participation de 5 livres (britanniques), je me suis inscrit. Et pendant un tout petit bout de temps, j'aurais ce moteur entre les mains afin de l'admirer. Je me rappelais déjà l'époque durant laquelle je faisais démarrer de petits moteurs Cox 0.049, à mes débuts.

« Le moteur Redfin a entamé son épopée en septembre 2020 sur les terrains d'Old Warden (Royaume-Uni) pour ensuite se faire expédier en Finlande, aux Pays-Bas, en Australie et finalement, entre mes mains au Canada, le 23 juillet 2021.

« Mon objectif original, c'était de mélanger mon propre carburant puisqu'on ne peut plus simplement s'en procurer à un magasin de passe-temps pour ensuite faire tourner le moteur sur le banc d'essai en prenant des photos et des vidéos pour ensuite expédier ces preuves à l'organisateur, Chris Ottewell. En l'espace de trois jours, j'ai mélangé mon propre carburant et j'ai réalisé huit rodages en atelier. Mais je n'étais pas prêt à expédier le moteur tout de suite pour la suite de son voyage.

LE PROJET EBENEZER

« J'ai décidé de construire une maquette



de vol libre qu'on appelle l'Ebenezer et de la motoriser par le moteur SAM 50 qu'on m'avait confié. La maquette originale est dotée d'une envergure de 20 pouces et a été conçue par B.C. Streigler (un Américain); les plans ont été publiés dans le numéro d'avril 1958 d'AeroModeller. La popularité du concept Ebenezer a été telle au Royaume-Uni – c'était une construction à partir de feuilles de balsa, au fuselage en profil et habituellement basé sur des copies volantes ou autres maquettes – qu'il a donné lieu à une ribambelle de maquettes publiées dans les pages de revues. Par exemple, une maquette se basant sur le Spitfire a été baptisée 'Spitenezer'.

« J'ai construit mon Ebenezer d'après les plans de 1958 (disponibles en ligne ainsi qu'auprès d'AeroModeller, en août 2016. En guise de pilote, j'ai opté de reproduire le profil de Terry Thomas (célèbre dans le film 'Those Magnificent Men in Their Flying Machines' Malheureusement, j'ai manqué de temps et je n'ai jamais eu l'occasion de faire voler mon Ebenezer.

DES HÉLICES FRACASSÉES ET DES AMIS D'OUTRE-MER

« J'ai cassé l'une des hélices Cox Thimble Drome 6x3 qui contenait la trousse en insérant mon doigt au mauvais moment pendant le démarrage – ça arrive. Mais où allais-je me procurer une hélice (rétro) de remplacement?

« Heureusement, j'ai trouvé une hélice identique dans ma réserve... mais le Refin diesel nécessitait un trou d'hélice d'un diamètre de 6 mm. Je ne me faisais pas confiance pour aléser (ream) l'hélice, aussi ai-je demandé à mon ami et collègue du Club TEMAC Frank van Beurden s'il pouvait s'en charger. Bien sûr, il a acquiescé. De plus, Frank est copain avec Ton van Munsteren, l'un des participants néerlandais du périple FTW du moteur en vedette.

« Le monde est bien petit puisque ce petit moteur SAM 50 diesel réunit de vieux amis pendant son tour du monde. Merci Frank de contribuer à faire tourner/voler ce moteur.

LE PÉRIPLE SE POURSUIT

« Mes trois semaines en compagnie du moteur se concluaient le 13 août et j'ai complété les entrées dans le petit carnet rouge pour ensuite expédier la trousse (moteur inclus, bien sûr) au prochain participant, Barry Fletcher, d'Oshawa (Ontario).

« Paraît-il que le moteur traversera ensuite le Canada pour ensuite être expédié aux États-Unis. Éventuellement, le Redfin SAM 50 retournera au Royaume-Uni. Peut-être lirons-nous son odyssée, un jour? Bon millièmè numéro, AeroModeller! » ✈

SOUTH-EAST ONTARIO (L)



Adam Maas - 91845
Zone Director
416-452-0077 | zd-l@maac.ca

Fly The World came to Zone L this summer; here's Richard Budny's experiences with this very interesting worldwide project.

THE AEROMODELLER FLY THE WORLD EVENT

by Richard S. Budny, MAAC 25344L

"To celebrate the 1,000th issue of AeroModeller, the magazine -- with the support of the SAM 35 Chapter -- organized the Fly the World event (FTW). This project saw a small SAM Redfin Engines SAM 50 .50 cc diesel engine mailed from the U.K. to each of many participants in various countries around the world.

"According to AeroModeller, as announced in issue #997 (June 2020), the objective was 'to see just how many countries in the world we can get a single small diesel engine at least run, and ideally flown in.'

"This was exciting news and for the price of £5 admission, I was a registered participant. And for a brief period of time, the engine would be mine to admire and behold. Already fond memories were coming back of my early days in the hobby when I ran Cox 0.049 glow engines.

"The Redfin engine began its journey in September 2020 at the flying fields of Old Warden in the U.K., travelling to Finland, the Netherlands, Australia, and finally delivered to me in Canada on July 23, 2021.

"My original goal was to mix my own diesel fuel, because you can no longer simply buy it at a local hobby store, and then run the engine on the bench, taking pictures and videos of the running engine and sending them to the event organizer, Chris Ottewell. Within three days, I mixed my own fuel and completed about eight successful bench runs. But I wasn't ready to send the engine along on its journey just yet.

THE "EBENEZER" PROJECT

"I decided to build a free-flight model called the "Ebenezer" to be powered by the SAM 50 diesel. The original model with a 20-inch wingspan was designed by B. C. Streigler, an American, and plans



Bench testing the Redfin SAM 50 0.5cc engine. / Le Redfin SAM 50 de 0,5 c.c. tourne en atelier.

were published in AeroModeller in April, 1958. The popularity in the U.K. of the "Ebenezer" model concept, based on simple flat-sheet balsa construction with profile fuselages and usually based on scale or other model airplanes, led to a whole class of published model designs. For example, a model based on the Spitfire, of WW2 fame, was named a "Spitenezer".

"My "Ebenezer" was built according to the 1958 plans available on the web and in AeroModeller, in August 2016. Actor Terry Thomas from the movie "Those Magnificent Men in Their Flying Machines" was my chosen pilot figure. Sadly, I ran out of time and never had the chance to fly my "Ebenezer".

BROKEN PROPS AND FRIENDS ACROSS THE SEA

"I broke one of the supplied Cox Thimble Drome 6x3 propellers supplied in the engine kit by sticking my finger into the prop during start-up – stuff happens. But where do I get



Frank van Beurden delivers the propeller to me. / Frank van Beurden me livre l'hélice sur laquelle il a travaillé.

a replacement for this vintage prop?

"Fortunately, I found the exact same prop in my old stock of propellers but the Redfin diesel requires a prop hub hole of 6 mm in diameter. Not trusting myself to ream out the prop, I asked my friend and fellow TEMAC flying club member Frank van Beurden if he would do the prop for me. Of course, he agreed. As it turns out, Frank happens to be friends with Ton van Munsteren who was another FTW participant in the Netherlands.

"It is indeed a small world as this small SAM 50 diesel engine unites old friends in its travels around the globe. Thanks, Frank for helping to "keep 'em flying".

continued on page 33

SUD OUEST DE L'ONTARIO (M)



Ace Seamaster rebuilt by Bill Fry ready for the 2021 flying season on Parkhill Lake, 58 inch span, 7 pounds ready to fly,

photo by Berend Dekker



Frank Klenk - 32001L

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

Le London Model Aircraft Club a récemment accueilli l'Assemblée annuelle de la zone. Ses membres ont été très gentils et nous apprécions beaucoup pouvoir nous servir de vos installations; les bénévoles ont rendu la chose possible.

Merci aux leaders de la zone pour leur participation. Peter Doupnik est devenu le directeur adjoint (de zone). Tout le monde connaît Peter et son dévouement envers le passe-temps. Félicitations, mon ami!

Bill Fry nous a offert le compte-rendu suivant...

LE SEAMASTER TWIN

« J'ai reçu un hydravion Ace Seamaster partiellement assemblé de la part de Bob May et j'ai décidé de le convertir à la motorisation électrique. Ma première impression, c'était « Wow! Cet immense pylône et le moteur .60, j'en fais quoi? » Je

me suis rendu à la conclusion qu'un gros moteur et une batterie de 6 cellules ne suffiraient pas.

« Je me suis gratté la tête... et si je coupais le pylône et convertissais l'avion en bimoteur?

« J'ai ainsi tranché le pylône. Maintenant, comment allais-je installer les moteurs? Après y avoir songé, j'ai arrêté mon choix sur deux Power 25 d'E-Flite. J'ai installé les cloisons moteur à 5 pouces du fuselage, j'ai reculé de quelques pas et j'ai pensé que l'allure était la bonne et que je pourrais me servir d'hélices d'un diamètre de dix pouces.

« J'ai construit les nacelles de sorte à installer un contrôleur de vitesse de 60 ampères (à chaque moteur) et j'ai installé les fils dans les ailes. J'ai découpé un compartiment dans le nez et j'ai installé une batterie de quatre éléments de 4 000 mAh. Cela me semblait bon et j'espérais que l'avion allait voler en conséquence.

« L'envergure est de 58 pouces et le poids prêt à voler est de 7 livres. Une fois rendu au lac, le premier décollage s'est effectué sans histoires. L'avion a bien volé, d'autant plus

que cet ancien pylône et le moteur dessus auraient agi comme poids nuisible à tout tonneau que j'aurais tenté.

« Je pilote ce bimoteur depuis cinq ans et j'ai décidé de lui donner une cure de jouvence au cours de l'hiver. Ça s'est bien passé; j'ai apporté des modifications aux nacelles et j'ai bien hâte de retourner l'essayer au lac.

« L'avion original est rapide et vole bien... mais il atterrit aussi vite et j'ai décidé d'essayer des flapperons, cette année; si cela ne fonctionne pas bien, je découperai les ailerons et en utiliserai une partie en guise de volets (flaps). Somme toute, cette transformation de kit s'est mieux déroulée qu'escompté. »

THUNDERTHRUST

Nous revenons tout juste du rassemblement de jets Thunderthrust de Peter Doupnik et la météo a été parfaite. Nous avons beaucoup apprécié les passes et le vol précis de ces maquettes et le public les apprécie tout autant. Un compte-rendu est en préparation. ✈



Ace Seamaster, converted to twin electric 25's by Bill Fry, 58 inch span, 7 pounds ready to fly at the Parkhill lake flying site.

photo taken by Berend Dekker

SOUTH-WEST ONTARIO (M)



Frank Klenk - 32001L

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

The London Model Aircraft Club hosted our annual zone meeting recently. They are always hospitable and we sure appreciate the use of your facility and the volunteers that made it happen.

Many thanks to Southwest membership for attending and participating. Peter Doupnik was voted in as your Deputy Director. Everyone knows Peter and his dedication to the hobby. Congratulations my friend!

From the desk of Bill Fry the following report...

SEAMASTER TWIN

"I received an Ace Seamaster partly built from Bob May and decided I would like to

make it into an electric powered plane. My first thought was wow! That huge pylon and 60 size motor, what to do? I realized that a big electric motor and 6 cell battery pack just would not cut it.

"More hard thought... how about cutting off the pylon and make this a twin-engine plane?

"So, I cut off the pylon. Now where to install those twin engines. After some careful consideration I decided on two E-flite 25's. I installed the firewalls 5 inches from the side of the fuselage, stepped back and thought that looks just about right, and I can use up to 10-inch props.

"I built the nacelles to include a 60-size esc for each motor and ran all the wires required in the wing. I cut a hatch into the nose and was able to install a 4 cell 4 thousand mAh battery in the nose. It all looked good, hopefully it will fly good.

The wing span is 58 inches and the final weight is 7 pounds. At the lake, the first take

off was uneventful, it flew well and I did not have that big pylon and motor acting as a weight when I did a roll.

"I have now flown this Seamaster twin for five years and decided to redo it this winter. The rebuild went well, I made some changes to the nacelles and I am waiting to get back to the lake.

"The original plane is fast and flies well but it also lands fast, I have decided to try flaperons this year, if that doesn't work, I will cut the strip ailerons and use part of them as flaps. All in all, this kit bash went well, better than I expected."

THUNDERTHRUST

We just arrived home from Peter Doupnik's jet event, "Thunderthrust" and the weather was perfect. We really enjoyed all the high speed and precision flying aircraft. Always a crowd pleaser. A full report is coming soon. ✈

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



...on à l'ordre du jour, agissez main-
 tenant parce que ces sujets devront être
 inclus dans mon courriel que je dois en-
 voyer au préalable aux membre.
 J'espère que vous avez passé un été for-
 midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

**905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB PRESENTS
 R/C SWAPMEET '15**

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
 200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

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

for more information contact:

*Keith Morison
 403-510-5689*

editor@ModelAviation.ca

Manitoba Nord-ouest Ontario (D) *from page 17*

is up to the members.

I have made my commitment to the role and MAAC very clear so no need to repeat that here. I also thank the members for whatever support they gave me. However, I will indulge in a little crystal ball prophetic-type exercise as this might be my last MAC column.

THE REAL NEW NORMAL

Here is the 'new normal' you really need to accept -- MAAC is now in a very serious regulated regime where our actions can directly affect aviation and public safety – both in a positive fashion and a negative one. Aviation and public safety is no joke, and the public has considerable power over the regulator.

Bad actors in MAAC, Directors or members, can in turn garner a VERY serious response from the regulator (Transport Canada) directed at MAAC and the members in the form of fines...

or worse, having the entirety of the Part IX of the CARs rules imposed on MAAC. C/L, FF and Space Modelling are not immune from the consequences or reactionary regulations either.

Here's the prophetic part: if the members do not have the energy/desire/willingness to hold your elected representatives accountable, you will be on the receiving end, all the same. Your individual enjoyment and investment in the hobby is now tied directly to director conduct, oversight, decision making and willingness to do the required heavy lifting in the background – that is the new normal.

Here's hoping we all get many more years of MAAC RPAS flying under the Exemption to Part IX (of the CARs) and that our other categories of modellers continue to enjoy their part of the hobby unfettered by reactionary regulation way as well. ✈

SE Ontario (L) *from page 29*

THE SAM 50 TRAVELS ON

"My three weeks with the engine were over on August 13 and I finished my log entries in the little red log book and then passed the engine kit on to the next participant, Barry Fletcher, in Oshawa.

"Apparently, the engine is next headed somewhere across Canada and then to the U.S.A. Eventually, the Redfin SAM 50 diesel will return home to the U.K. where we may one day read about the amazing global adventures of this small diesel engine. Happy 1,000th issue, AeroModeller!" ✈

Manitoba n-o Ontario(D)

suite de la page 16

témoigné. Toutefois, je me lancerai dans un exercice de lecture dans ma boule de cristal puisque cette chronique pourrait être ma dernière.

LE VRAI « NOUVEAU NORMAL »

Voici le « nouveau normal » que vous devrez accepter – le MAAC se retrouve plongé dans un régime opérationnel très réglementé au sein duquel nos gestes peuvent directement affecter la sécurité aéronautique et du public – tant positivement que négativement. Ce n'est pas une blague et le public jouit de beaucoup d'influence sur le « régulateur ».

De mauvais intervenants du MAAC, dans les rangs des directeurs ou des membres peuvent entraîner une réaction TRÈS sérieuse du « régulateur » (Transports Canada) à l'endroit du MAAC et des membres, sous forme d'amendes... ou pire, qu'on nous place sous l'égide de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Les disciplines du vol circulaire, du vol libre et de l'astromodélisme ne sont pas davantage immunisés contre les conséquences ou l'application de règlements.

Voici le volet prophétique : si les membres n'ont pas l'énergie/le désir/la volonté de rendre vos représentants élus redevables, vous en subirez les conséquences. Votre plaisir individuel et votre investissement au sein de votre passe-temps sont maintenant directement liés au comportement du directeur, à sa surveillance et à son processus de prise de décision ainsi qu'à sa volonté de déployer des efforts en arrière-scène. Tel est le « nouveau normal ».

J'espère que nous pourrons nous adonner pendant de nombreuses années à nos séances de vol de nos Véhicules aériens télépilotés (RPAS en anglais) grâce à l'exemption de la Partie IX et que les modélistes des autres catégories de maquette pourront s'amuser sans être soumis à de la réglementation ✈

Saskatchewan (K)

from page 25

for. The one for the kids was won by Ethan and the one for the adults was won by Jodi. Thank you to Express Hobbies for the donations. Ethan was really excited that he won one of the certificates. I think there is a new pilot in the making.

"Also, a big thank you to Roger Shipley, owner of a private campground of the Tobin Lake Leisure Centre for inviting Ian and Mike put on this amazing display for all to enjoy!" ✈

Saskatchewan (K)

suite de la page 24

passer du temps ensemble à pratiquer leur passe-temps.

« Express Hobbies, de Saskatoon, a fait don de petites maquettes de balsa à l'intention des enfants. Ce commerce a aussi remis deux cartes-cadeaux de 50 \$ en prévision de tirages. Le jeune Ethan a remporté celui destiné aux enfants et Jodi a remporté celui réservé aux adultes. Merci à Express Hobbies pour ces dons. Ethan était très excité. Je crois que nous le verrons à titre de pilote, d'ici quelque temps.

« Aussi, un gros merci à Roger Shipley, propriétaire du terrain de camping du Tobin Lake Leisure Centre d'avoir invité Ian et Mike afin qu'ils présente cette exposition... pour le bonheur de tous et toutes! » ✈

Alberta (A)

suite de la page 8

toutefois, veuillez garder en tête que vous ne serez qu'observateur.

Si vous souhaitez poser une question ou offrir des renseignements au conseil de direction, faites-en part à notre secrétaire/trésorière Linda Patrick lorsque vous entrez en ligne. Vous aurez besoin du numéro : 1.888.455.1389. Le code d'accès est le 129 850 293. Vous pourrez aussi consulter le site Web du MAAC afin d'y lire le procès-verbal de toutes les réunions du conseil de direction, des réunions annuelles des zones ainsi que de l'Assemblée générale annuelle. ✈



À Montréal, c'est là que ça se passe

par Pierre Cloutier

À Montréal, les fans de drones les font non seulement voler, mais les construisent à domicile avant de les envoyer virevolter vers le ciel de leurs espoirs les plus chers. Nous avons communiqué avec le Club CSLRC, l'entité MAAC qui fait partie du Côte Saint-Luc Men's Club, afin de parler aux constructeurs et pilotes de drone afin d'obtenir des notes de leur projet de construction en 2021.

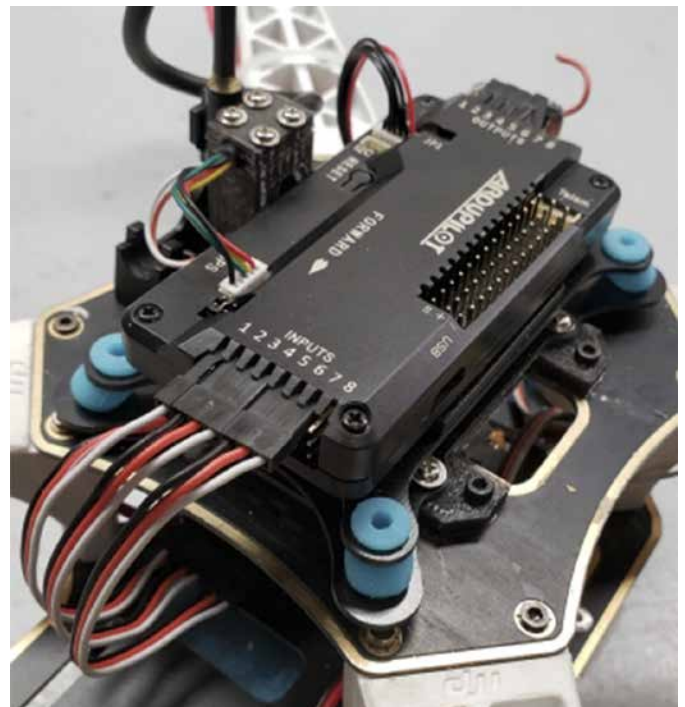
LE GROUPE

Certains pilotes du groupe préfèrent les modèles prêts à voler; d'autres comme David Haltrecht, Mark Fogel, Larry Eisen et Spiro Arniotis ont choisi de bâtir leur propre drone, pour divers motifs. Primo : c'est un excellent projet d'hiver. Deuxio, cela permet de comprendre beaucoup mieux le fonctionnement du drone et de ses composantes. Un drone fabriqué maison peut être reconstruit, si le pire survient. Troisièmement, on a aussi voulu mettre à l'essai le contrôleur de vol de l'Arducopter plutôt que du Pixhawk ou de l'Atlas que nous avons utilisés jusqu'ici. Ce sont des contrôleurs de vol qui nous permettent de les connecter, de les programmer et d'aller jouer.

Nous aimons beaucoup nous réunir afin de construire.

Idéalement, on voudrait disposer d'une pièce faisant office d'atelier et nous permettant de nous réunir pour s'entraider. La COVID-19 nous a contraint à travailler chacun chez soi en nous rencontrant sur Zoom pour des réunions virtuelles hebdomadaires. C'est la formule que nous avons adoptée. Difficile, mais pas impossible. En fin de parcours, nous avons parachévé nos modèles.

Autres éléments essentiels : un espace de travail. L'outillage requis pour le montage et la soudure, des accessoires (vis, filetage, film thermorétractable, etc.), la programmation, la configuration



et la mise à l'essai.

Notre formation technique a aidé aux étapes de construction et de programmation. L'expérience acquise lors de l'assemblage de drones précédents a aussi aidé. C'était une bonne base de départ pour ce projet.

Montreal Makes it happen



by Pierre Cloutier

In Montreal, the most avid enthusiasts not only fly, but they also home-build the drones they send careening into the wild blue yonder. We contacted CSLRC, the MAAC Club that is part of the Côte Saint-Luc Men's Club to speak to drone builders and fliers for some notes on their 2021 drone-building project.

THE GROUP

Some of our pilots go for ready-made drones; others like David Haltrecht, Mark Fogel, Larry Eisen, and Spiro Arniotis choose to build their own for various reasons. Firstly: it makes a nice winter project. Secondly, we end up with a much better understanding of the drone and its components. Self-builds can be rebuilt after crashes and for component upgrades. Thirdly, we also wanted to try the Arducopter flight controller which runs very stable rather than the Pixhawk or Atlas we had been using up to now. These are all flight controllers that allow us to plug, program and play.



We especially enjoy getting together to build.

We would have preferred to have a room where we could all meet to build and help each other. COVID-19 dictated that we work from home, using Zoom for virtual weekly meetings. That's what we did. Difficult but not impossible. The result was a successful build.

To achieve success, one needs workspaces to spread out a bit, tools for assembly, soldering accessories (screws, wire, heat-shrink tubing etc.), programming, configuring and testing.

Some of our technical background helped with the building and programming. Our experience from previous drone builds came in handy. It was a good basis for this project.

GETTING A LITTLE TECHNICAL

We decided on a 450-mm-sized model. The frame is carbon fiber. The Arducopter APM 2.8. flight controller came as a kit, with GPS and OSD (Global Positioning System, On Screen Display).

The four motors -- Airgear 450 -- came with the ESCs including BEC and also 10 x 4.5 two-blade propellers.

The receiver is the FlySky ten channel (10ch fs-ia 10b) using the FlySky i10 transmitter which we have been using for several years. We recently bought the Radiomaster T16S because it is Open TX and has some other very nice advanced features. So far, we are very happy with the performance.

To power the drone, we chose 3S Li-Po batteries.

The camera is the Eachine 1000TVL. The video transmitter is the Eachine TX5258. We added a one-axis servo-controlled platform for the camera and also added voltage and attitude sensors and taillights.

We will use the FPV camera we installed with either a Eachine FPV 7-inch monitor ground station or a tablet. FPV goggles will be used in the future. We're still looking for a photo camera. We



RENSEIGNEMENTS TECHNIQUES

Nous avons opté pour le modèle de 450 mm. Le cadre était fait de fibre de carbone. L'Arducopter APM 2.8 se présente sous forme de kit, avec GPS et OSD (Global Positioning System, On Screen Display), constitue le contrôleur de vol.

Les quatre moteurs Airgear 450 sont offerts avec contrôleurs de vitesse (ESC) (y compris les BEC) et hélices 10 x 4,5 à deux pales.

Le récepteur est le Flysky à dix voies (10ch fs-ia 10b) que l'on utilise avec un émetteur FlySky i10 que nous utilisons depuis plusieurs années. Nous avons récemment acheté le Radiomaster T16S parce qu'il est un émetteur dit Open TX et qu'il offre de nouvelles caractéristiques intéressantes. Jusqu'à maintenant, nous sommes très satisfaits du rendement.

L'alimentation est par le biais de batteries Li-Po 3S.

La caméra est une Eachine 1000tvl. L'émetteur vidéo est un Eachine TX5258. Nous avons ajouté une plateforme avec contrôle servo un axe pour la caméra, des capteurs de tension et d'assiette, et des feux arrière.

J'utiliserai la caméra FPV que l'on s'était procurée pour la station terrestre avec moniteur de 7 pouces Eachine FPV ou avec une tablette. Les lunettes suivront. Nous sommes encore à la recherche d'une caméra photo. Nous avons commencé il y a quelques années, mais marqué un temps d'arrêt en raison de la pandémie.

Mission Planner ne soutient plus Arducopter. Nous avons donc opté pour APM Planner qui est le planificateur d'Ardupilot. Il a très bien fonctionné pour toutes nos configurations.

Nous apprécions l'aide (construction et programmation) de Jean-Claude Guèvremont, un pilote comptant plusieurs années d'expérience et ayant accumulé beaucoup de connaissances.

La vitesse et l'altitude maximales ne sont pas le but de l'exercice. Nous faisons du vol à vue dans des parcs urbains (terrains de baseball clôturés). Altitude? Trente à quarante pieds. Bien que nos émetteurs aient une portée de plus d'un kilomètre, c'est bien au-delà de notre ligne de vue; nous respectons les directives de MAAC et de Transports Canada.

Les vols initiaux ont montré que le quadricoptère est très stable et agile. Nous le faisons voler en modes stabilisation ou en surplace, avec ou sans headless.

Nous avons consacré environ 48 heures X 12 semaines à la construction de ces drones. Le coût? De l'ordre de 600 \$ - 700 \$.

Les premiers vols le démontrent : le quadricoptère se révèle stable et il répond bien. Avec ou sans réglage headless.

LE CLUB DE DRONES DE CSL (CÔTE SAINT-LUC)

Toute municipalité fait face à un dilemme quant aux drones. Ce ne sont pas des jouets. Les gens peuvent être blessés; des dommages matériels peuvent être causés. La Municipalité s'est adressée au Club des Hommes de (Côte Saint-Luc Men's Club) et lui a dit que certaines personnes voulaient voler. Pouvons-nous faire quelque chose ?

Le Club s'est mêlé à la discussion et a répondu que oui, nous pourrions créer un groupe de drones au sein du Men's Club en

suite à la page 84



started looking a couple of years ago but stopped because of the pandemic.

Mission Planner no longer supports Arducopter; we switched to the APM Planner which is the Ardupilot planner. It worked very well for all our configurations.

We are grateful for the assistance in building and programming of Jean-Claude Guèvremont, a pilot with many years of experience and considerable knowledge.

Max values, like speed and height, are not our main objectives of the exercise. We fly line of sight in city parks (baseball diamonds with high fences) staying within thirty to forty feet vertically. Although our transmitters have a range of more than a kilometre, that far exceeds our line of sight; we stay well within MAAC and Transport Canada guidelines.

Initial flights show the quadcopter to be stable and responsive. We fly the drone in stabilize or loiter modes with or without headless mode.

We spent approximately 48 enjoyable hours over 12 weeks on construction and configuration. Overall costs were somewhere between \$600 and \$700.

THE CÔTE SAINT-LUC RADIO CONTROL DRONE CLUB

Cities are in a quandary over drones. These are not toys. People can be injured; property can get damaged. The City of Côte Saint-Luc approached the “Côte Saint-Luc Men’s Club” and told them that people were interested in flying drones. Was there anything that could be done?

The Club got involved in the discussion and agreed to set up a drone group within the Men’s Club and exercise control as per MAAC safety guidelines. Control was key. The Municipality agreed

to provide us with the facilities, as long as everyone is a member of MAAC and agrees to adhere to MAAC’s and Transport Canada’s guidelines.

The relationship seems to have worked very well over the years. We now have access in Côte Saint-Luc to five public parks and indoor rooms for winter flying. We can use our excellent safety record as a recommendation. ✨

Data Sheet

Size	450 mm
Frame	Carbon Fiber 450 450mm Quadcopter Frame Kit
Controller	APM2.8 Flight Controller M8N 8N GPS Compass Mini OSD
Motor/ESC	T motor Air Gear 450 4PCS 2216 AIR2216 KV880 Motor 2Pair T1045 1045 Props 4PCS X rotor 40A ESC
Receiver	Flysky 2.4g 10ch fs-ia10b receiver ppm output with ibus port
Camera	Eachine 1000tvl 1/3 ccd 110 degree 2.8mm lens wide voltage 5-20v mini fpv camera ntsc
Video Tx	Eachine tx5258 5.8g 72ch 25/200/500/800mw switchable fpv transmitter support osd
Sensors	Flysky FS-CATo1 Altitude Sensor Flysky FS-CVTo1 Voltage Sensor Telemetry
Battery	3S, LIPO 5000mah, 60C

KEEPING IT FLYING



By Ted Gillespie - 8658

My Dad, Bill Gillespie, was a master builder, who competed successfully all across Western Canada and North/West United States. He was inducted into the MAAC Hall of fame in 2010.

I got back into the hobby about seven years ago, so I could drag dad back out to the airfield. He was suffering from old age and Parkinson's, so suffered from dizziness and the shakes. We had fun flying a "Fun Cub" foamy together, and he also enjoyed watching as I flew and he got to spend time visiting with his friends at the field.

When Dad passed, he left a large number of models that my brother and I had to find homes for. Most went to auction, but we kept a few treasures.

His Chilton DH-1 and Gee-Bee Sportster, both of which won many contests have gone to Reg Blackwell, the owner of the Alberta's Littlest Airport. His Curtis A-10 Shrike -which won best of Military at the QSAA in Vegas 1996 and 1997 - was recently passed on to Bob White, who has committed to getting it back in the air, and displaying it at Innovation Wings in Calgary when it is not flying.

His favorite plane, a DH82C Tigermoth is currently on display at Hobby Wholesale in Edmonton. They have graciously offered to keep it on display until we decide what its future will hold.

Since starting back in the hobby, I have always been an electric flier and swore I would not ever deal with gas or nitro. I am also not a builder. I don't have the tools, the workshop, or the time.

While at first, I told myself that I wouldn't ever fly one of Dad's planes, his giant Sweet n Low Stick kept on calling to me as the only aircraft that I would have any chance of being able to manage.

It is a relatively simple design, with the engine hanging out in the open, and it does not have the model complexity and detail that his other models have. This means that there is a possibility that I might be able to repair it if I damaged it.

To say the airplane has some history would be an understatement. The logbook for the model shows 1688 flights to the end of 2019, from its first flight ins 1988! In fact, the model was featured on the cover of the 1996 Model Aviation Canada along with a story celebrating its 905 flights!

I decided I should give it a try and work to bring up that total.

I had never seen the Stick fly and had no idea where to start. I didn't even know the engine size. Fortunately, I have great friends at Alberta's Littlest Airport who are very experienced fliers. Everyone assumes that because I am a decent flier with my electrics that I should have a gas background. Having flown with them for years, they were surprised at my questions. What kind of gas? Is it gas or nitro? What mixture? What oil? How do I start it? What



batteries? How do you manage NiMH?

I am an absolute beginner when it comes to gas - but learning fast.

My first step was to repair a small tear in the covering on one wingtip. I brought the wing to Jean Belair who was one of Dad's best friends, and the two of us did the repair at his house one afternoon.

Another friend, Murray Tole, was very encouraging and came to our last weekend fun-fly with all the spare parts I should need. Plugs, ignition, fuel tank, fuel line etc. With help from Murray, Scott Nelson, and Henry Beekman, we fired the engine up one night without needing any of the spare parts. It hadn't run in eight years, but once we figured out that the throttle was reversed on my transmitter, it fired right away and ran smoothly.

The next morning we gave it a try.

Murray took it off and trimmed it out and then handed the transmitter to me. It is an easy plane to fly and is quite impressive doing a "show pass". It also does very nice coordinated rolls. I did a couple of flights, and then we put it away as the flight line was getting too busy.

I tried it again a few days later when the flight line was quieter but I was having trouble with a fast idle. Don Bright helped me out with that one. I then noticed it had developed a fuel leak. The original 33-year-old tank had cracked. I spent the other day with Murray Tole, Neal Veltikold, and Reg Blackwell changing out the tank and all the fuel lines. It is now ready to fly again, awaiting the next nice day. ✈

75

SUPER STICK - NO 32

CUSTOMIZED MID WEST GIANT SWEET
n LOW STICK. KIT PURCHASED FROM
DAN LIGICH.

ENGINE - HORNER TWIN (VEL STACKS)
PROP - ZINGER 22x8
RADIO - SIMPROP PCM
WEIGHT - 23 1/4 POUNDS DRY.
WING AREA - 91.25 x 17.5 = 1779 sq ins 12.35'
WING LOADING - 23.25 x 16 / 1779 / 144 = 30.02 / G'
CONSTRUCTION COMPLETED - MAR 31/88
FIRST FLEW - APR 27/88

(1 Gram / 1779 sq in)
(Balance in Plan CG)

DATE	FLIGHTS	TOTAL	REMARKS
1988			
APR 23	-	-	CAPRIANO MALL DISPLAY - 1ST SPORT - BEST FINISH
APR 26	-	-	Final setting of control surfaces. check CG-OK. Fuel - 45-1 Hvac.
APR 27	3	3	STAIb - Excellent! 22-8 - 7000 RPM Landings need power! Radio OK
May 02	9	12	STAIb - Excellent! Super landings!
Aug 03	8	20	STAIb - " " " Optimal
Aug 08	7	27	STAIb - landings on NS runway. Wind from south - Good
Aug 10	10	37	STAIb - Excellent. Westwind Super landings!



Murray Tole, left, and Henry Beekman running up the motor on the Sweet n Low Stick.

SUPER STICK - No 32			
DATE	FLIGHTS	TOTAL	REMARKS
<u>1989</u>		235	
July 20	16	251	StA1b-V.G. Hot! 30°C
Aug 01	12	263	StA1b-V.G. Hbt! 31°C
Aug 03	-	263	Cycle Rev. Batt - 1450MAH
Aug 03	-	263	Mounted strain relief Rev. Batt
Aug 12	8	271	StA1b-V.G.
Sept 24	15	286	StA1b-V.G. 20°C
Sept 25	14	300	StA1b-V.G. 20°C
Sept 28	12	312	StA1b-V.G. 20°C
Sept 29	15	327	StA1b-V.G. lots of inverted fly. 22°C
Oct 03	6	333	StA1b- " " "
Oct 07	14	347	Red Deer Fun Fly ^{Best Finish} 1 gal 616 Fuel
Oct 08	7	354	Red Deer Fun Fly.
Oct 25	10	364	StA1b-V.G. Sunny +10° SW wind.
<u>1990</u>			
Jan	-	364	Repair wing covering.
Aug 02	7	371	Orgasmic!! Super landings.
Aug 03	4	375	Wend F fld - V.G. West wind.
Aug 21	9	384	StA1b, V.G.
Aug 25	-	384	Blackwells - Rained out!
<u>1991</u>			
	-	384	Replaced Ignition Unit with new Al Dixon Silvery Spark Unit Installed WEG 2 position Ignition Unit - Replaced Ign. batt with 07/90 SCR - 1200 MAH

SUPER STICK - No 32			
DATE	FLIGHTS	TOTAL	REMARKS
<u>1994</u>		770	
Sep 06	03	773	StA - SMOKE - ^{High speed jets} critical-forme adjust. 1330 MAH - RX 1290 MAH - TX 1030 MAH IG. (after 03 flights)
Sept 09	09	782	StA - Engine VG - no smoke - cloudy
Sept 12	08	790	StA - V.G. +12°
Sept 13	03	793	StA - smoke - V.G.
Sept 15	07	800	
Sept 18	12	805	StA - Smoke - evening - Orgasmic! ^{Replaced 5 pin}
Sept 24	02	807	StA - Smoke - V.G. pd hrs with 6-32
<u>1995</u>			
May 09	05	812	StA - smoke - orgasmic +21°C ^{Good} landings
May 10	06	818	StA - " Gusty SE +26°C "
May 12	02	820	StA - Gusty strong SE +10°C
May 15	12	832	StA - Gusty SE cloudy +12°C
June 12	04	836	StA - Motor mount fractured in flight! Hung by Ignit wires and plumbing until plane landed gently in wheat field. Engine three feet behind tail on ground. Bob Brock dropped plane and broke off fus! Ign switch off when landed!!!??
June 16	-	836	Repaired tail IGNIT-1700 SCR Cleared Carbon - pistons & heads Replaced throttle link



EDF Canadair CT-114 Tutor



By Rick Trigatti

Back in October, 2019, I had been searching for some plans to scratch build a 1/8 scale model of the CT-114. I have always been fascinated by the Canadian Forces Snowbirds aerobatic demonstration team and their CT-114 Tutor jets. Having built a few models of 30's and 40's era aircraft from scratch, I decided my next project would be something a little more current, so I decided it was time to build a Canadair CT-114 Tutor jet.

I started with 3-view drawings and generated by own CAD plans based on 1/8 scale. As I was looking for some reference plans in RCCanada, I came across a fellow modeler from the Toronto club, John Dutkowski, an avid jet kit builder, who had started a CT-114 project by cutting some foam cores. He gave up the project, needing to make some room in his workshop, and was gracious enough to gift me the foam cores and challenged me to build the jet!

After bringing everything home, staring at it for weeks, and comparing my design to John's foam cores, I decided in January 2020 to start building. It turned out to be a nice COVID project.



I spent a fair bit of time modifying the cores to suite my design that incorporated plug in wing panels, retractable landing gear, flaps, nose light, etc. The finished design is a combination of sheeted foam core structures and fully sheeted balsa and lite-ply structures. It is finished with 100% polyester dress liner sealed with water based polyurethane and painted with Rustoleum.

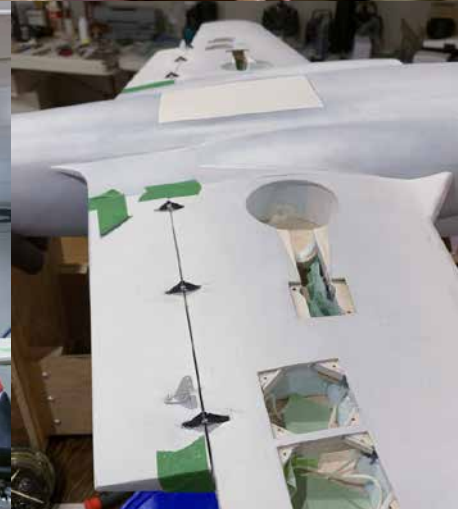
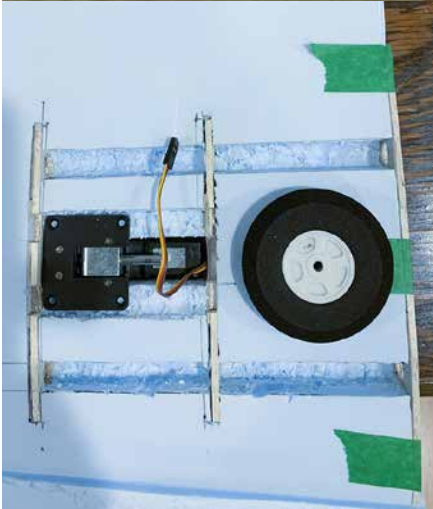
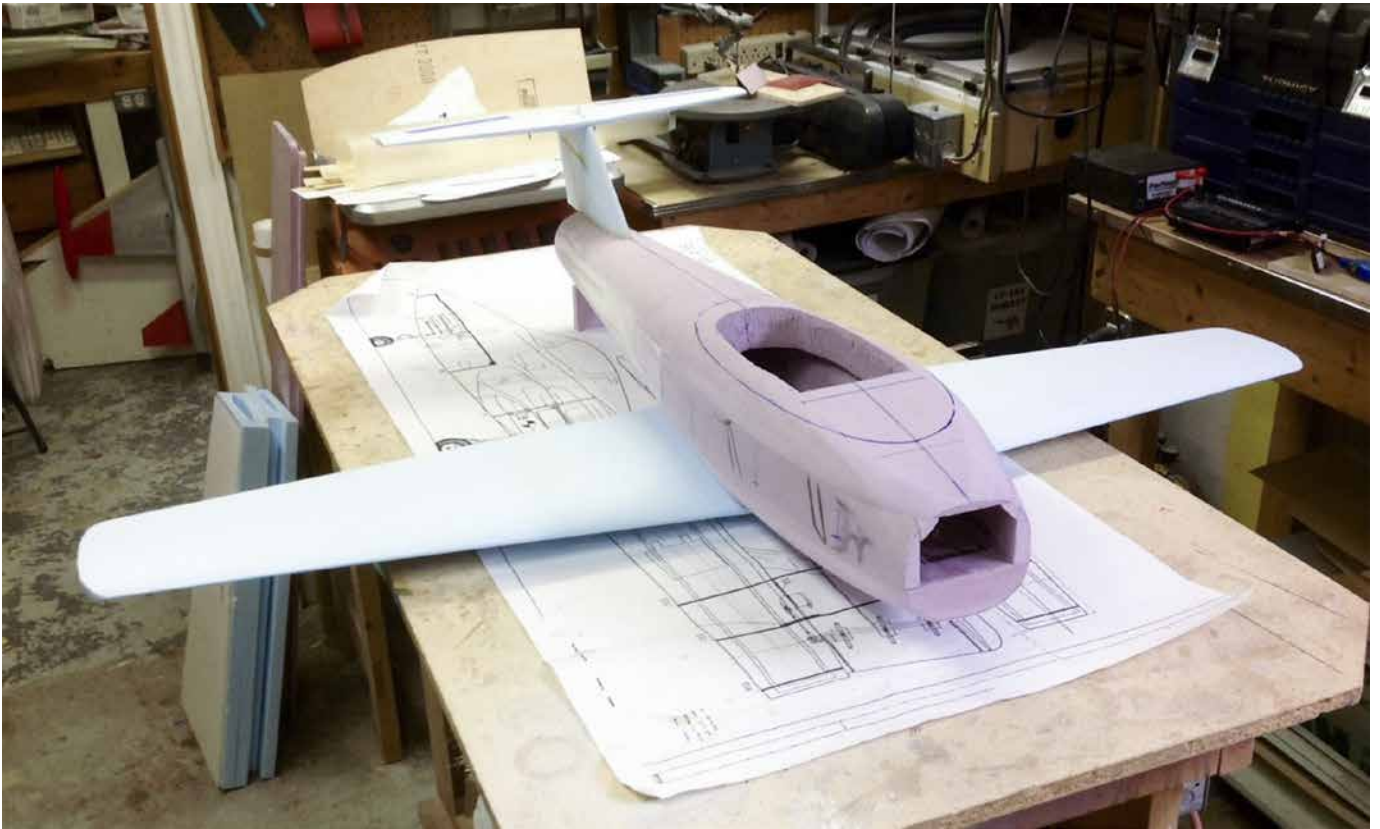
I formed the tail cone and gear doors from fiberglass, and vacuum formed the canopy and nose cone dome. The pilot bust is hand carved foam painted with dollar store acrylic paints. I cut my own vinyl graphics.

The model is 1/8 scale, powered by an FMS 90mm 12 blade EDF running on a 6s 5000 mah battery and 150Amp ESC with a 5amp BEC, has flaps, retracts and nose light. It has a 55 inch wing span and weighs 8lbs (AUW).

The first flight was in August 2020 and I once again proved that tail heavy airplanes don't fly well. A couple of ounces inside the front landing gear wheel well sorted that out and now it flies very well; nice and stable and sounds great. At 1/2 - 3/4 throttle it can get close to 5-minute flight times.

This is my first EDF jet project and I learned a lot building and flying it. ✨







A Fresh Start

*By Keith Morison 24909L
Flying Field photos by Ken Lam 78082*



This isn't really a kit review, or even a construction article. You might find some hints and tips later on in the article, but that isn't what this is about either.

This is a story about coming full circle.

THE FIRST TIME AROUND

My first model airplane was a 2m span Drifter II glider that I built over a winter, and broke on my first attempt to do a test glide. I had proudly marched to the nearby school field, checked my control surfaces, threw the glider... thunk.

The fuse split open and the ground was littered with the pennies I had used for nose weight. No idea what went wrong. I repaired the damage and the following weekend my father drove me out to the local glider club field where some of the guys there pointed me in the right direction... upwind. It was a new concept for me, and made all the difference in the world.

But, this story isn't really about that experience either... but we will visit some more memories from then.

THIS TIME AROUND

I hate to admit it, but I haven't been actively flying for a long time now. I've kept in touch with the hobby, and the members, through my work with this magazine, and the passion for model aviation is still strong. But... not having shop space, other life priorities, and other hobby priorities have gotten in the way.

Recently, thanks to a new heated garage with workshop space, the desire to pick up the hobby again - just for fun - made me start looking seriously at how to return. Among the priorities is that I wanted it to be easy, fun, and simple.

There is a somewhat new glider contest format known as F3RES. It's a play on the FAI F3 designation for Radio Controlled models, and RES, the abbreviation for rudder, elevator, and spoiler. The simplest controls available for a glider... just about. If I recall correctly, I didn't build in the spoilers on by Drifter II, as they were shown as an option.

The spec for the planes is fairly simple, Balsa, Ply, and limited composites. In the case of the model I chose, the Fresh F3RES, it used carbon tube wing spars and tail boom. The gliders are launched with a hi-start made from 15m of surgical tubing and 100m of fishing line, stretche out to about 4KG of pull.

BUILDING KITS

Building is dead. Only Foamies will be around in 10 years. Building is taking off again. There is always conflicting information out there. The truth of the matter is that it is easy to enjoy the hobby without needing to build a model from a kit, or from plans. But, it always has been. One of my first slope models I ended up having 'custom built' by a friend in the club... and I can't even remember why. I was young, and it involved some building skills that I didn't have... and that could have been it. But even after that, I tended to buy used models or, as time went on, buy composite sailplanes that were high performance ARFs, essentially, needing only radio installation.

I was never a great builder, for me it was a means to an end. On the other hand, I've known countless people for whom the hobby is all about the building board and the workshop. I can think of one friend who built stunning scale models, but never flew them... instead trusting them to the thumbs of others.

For me, though, I wanted to build my 'return ship' from a kit because I felt that was one of the things I wanted to reconnect with in the hobby. While I don't think it is a mandatory part of being a model airplane enthusiast, I do think building helps you understand the model you're flying and will also keep some 'crashed' models from being discarded.

BUILDING IS DIFFERENT NOW

As I said, most of the planes I flew were bought, not built. In fact, I'm having trouble remembering the last model I built. It might have been the Decathlon I spun into the ground, or the Ninja sloper that I glued to my hands and had to have removed in the Emergency department of the local hospital. Both of those were in the early/mid '90s, and after then I didn't really have a workshop.

But the real comparison, for the sake of this story, is looking back to that Drifter II kit. Of course I didn't know what I was looking at, or even doing, so it was great that the instructions were well written and detailed, with the beginner in mind. The kit had everything I needed for the airframe, except for covering, glues, and radio. The ribs were all 'die crush.' Some would say die cut, but they tended to be a bit hard on the wood.

In comparison, the Fresh kit I ordered from hyperflight.co.uk featured no instructions, but great plans, CNC cut parts, and supplied and designed in jigging to make the model fit together easily, and straight. There is a translated manual online, but now that I'm through the build, I think it is somewhat lacking. In retrospect, I'd have built the model in a slightly different order, and would have done a couple of things differently.

STICKING TOGETHER

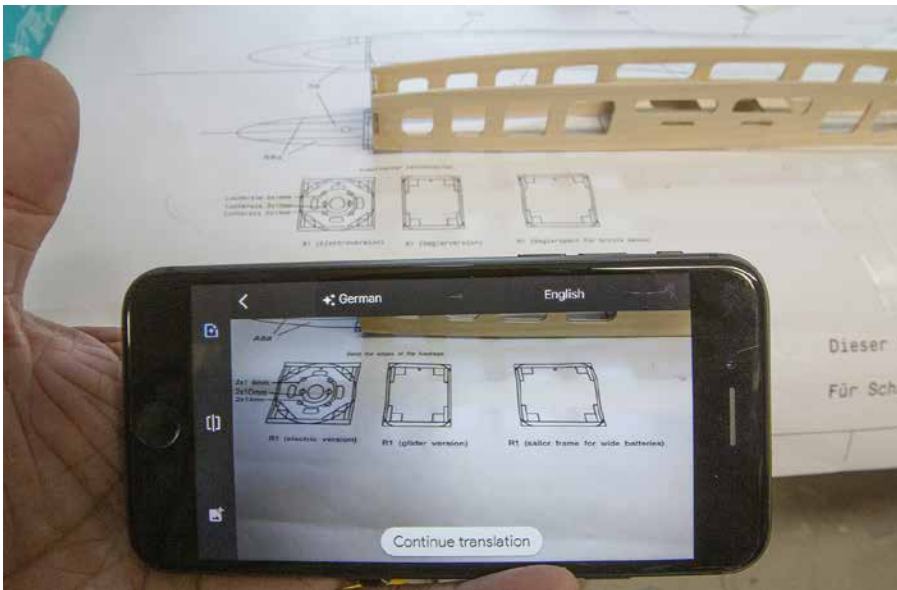
Another big difference was the glues available. My Drifter II was built with nothing but white glue and epoxy, as needed. A few years later, the first of the cyanoacrylates came on the market... Hot Stuff. Later came 'thick' CA, kickers, and 'foam safe' CA.

The Fresh called for mostly thick CA with some use of thin CA and kicker. A few key joints called out for 30 minute epoxy. This makes the build process absolutely fly.

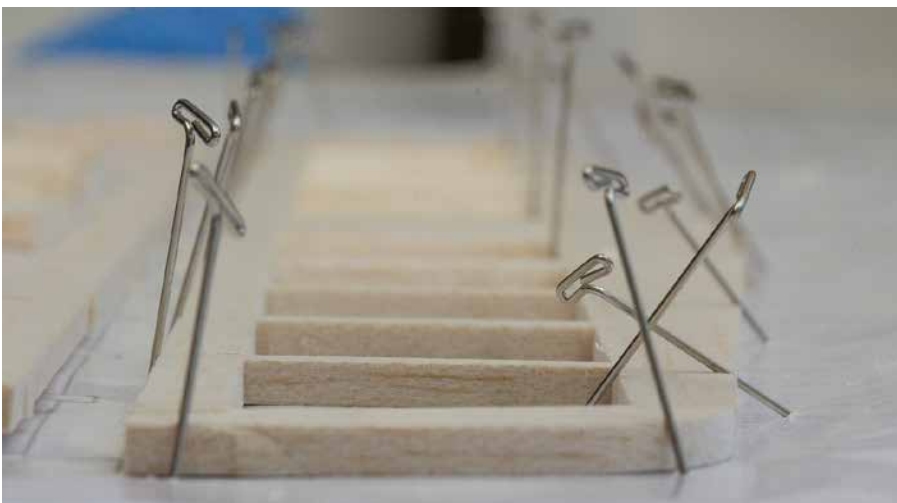
Combined with a designed that keyed the main parts together with tabs and slots, and



The Fresh comes with all the wood and hardware, providing stunning CNC cut parts.



Google Translate's live translation came in handy from time to time with the German language plans.



T pins and a ceiling tile help keep the parts tight as they wait to be glued together.



Every piece of the kit is CNC cut, so when I dry assembled H11 and saw thus poor fit... I knew I had done something wrong... I quickly realized I had it the wrong way around. Some of the joints in my Drifter II may have looked like this.

building is suddenly nearly foolproof. In contrast, the Drifter II parts were mostly hand cut from the sheet stock, or built on the plans from stick material.

The extensive use of CAs meant that I only had to dry fit the CNC cut parts, pin them in place on the plans, and then hit them with the CA. Give them a few minutes to cure, and its on to the next phase.

I took my time, building this over three weeks of evenings, but I can easily see going from opening the box to in the air in a week if you put your mind to it. A lot better than laying up parts and waiting overnight for the glue to set.

TECHNOLOGY TO THE RESCUE

One of the biggest advantages of technology today was the fact that I could search out a couple different YouTube videos of Fresh builds. As with anything on Youtube, the videos varied in helpfulness, but at least let me see some of the common challenges.

Another pleasant surprise was the ability to use the Google Translate App's live translate feature to translate the german plans into English when things weren't clear. Of course the translations weren't always clear either.

TIME AWAY FROM THE SCREEN

For me, at least, building time meant a clean break from screen time. Mostly. My shop is in a heated, but detached, garage. The bench is a multi purpose bench, but built with working close to projects in mind. It's almost perfect for this project.

I'd tend to go out to the garage in the evenings, and work on the build for an hour or so at a time. One thing my years have taught me is patience, so I'd review the plans, double check the materials, dry fit the parts, and pin carefully in place... when needed.

I'd finish a section, clean up the building board, and make way for the next part of the build... starting with a fresh and clean work surface. Suffice it to say... that's very different from the Drifter II build.

A DIFFERENT APPROACH

Patience was a virtue in all aspects of the build. Slow and methodical approach to sanding, shaping and finishing the plane paid dividends with great results. Take a close look and you'll see where I rushed the project.

I'm definitely older, and possibly wiser, so between the patient approach and a



Putting unfinished pieces together and admiring them instead of starting on the next part slows down the build. Lots of that was done... and I don't regret it one bit!

more deliberate approach to things, this build went smooth and easy. Even though I hadn't 'built' a model for 30 years, it was more than just not skipping a beat... I seemed to be instinctively a better builder. I have absolutely no doubt that the quality of the kit, and the thought behind the construction design helped make it easy.

FINISHING

There were challenges along the way for sure. Some radio install issues and some other challenges along the way left me scratching my head and coming up with solutions. The model came in heavy. 17.75 oz (503 gr) 2.45 oz, or 16%, over weight. If I were doing it again, I know exactly how I'd shave that weight down... but it isn't enough extra weight to be a huge concern. The two big things would be to replace the solid sheet fin with a built-up one and to put balancing weight in the nose cone... which came with space already hollowed out. Of course that would also mean building the fuse last, which makes a lot more sense for a number of reasons.

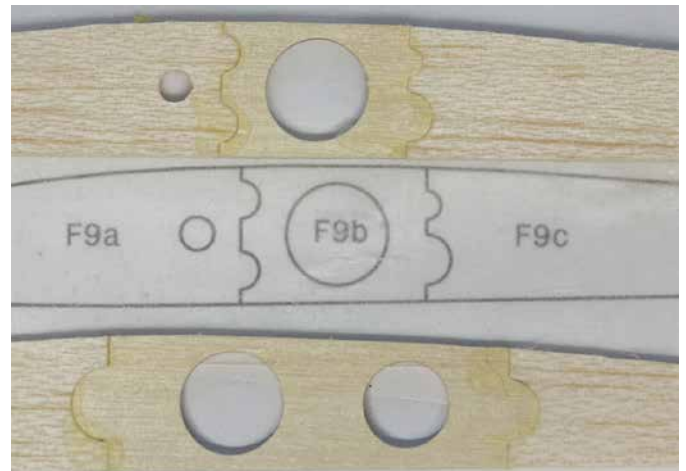
The fuse is tight, making the radio and nose weight installation a challenge. The control surfaces use a counter spring and single pull cable to actuate them... so a spring is always trying to pull the controls right and up... and the servos pull on a cable to centre them and turn left and down. It was my first exposure to the system, and that caused some problems... but I did get them working. Carbon pushrods may be in the future.

Covering the model went better than expected. Transparent yellow, orange and red Monokote was used, which no-doubt contributed to the weight gain. I probably could have used a lighter covering film, but old habits die hard.

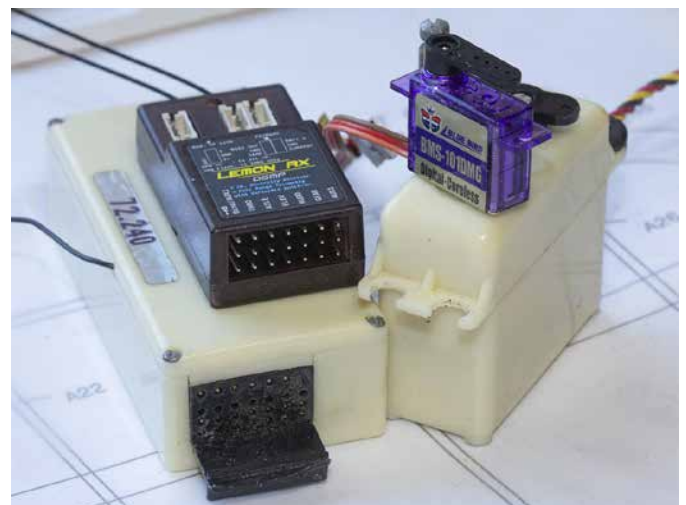
FLYING

Balanced, and with as much throw as I could get out of the tail surfaces, it was time to head out to the field. With club mate Warren Man-Son-Hing, 14220, offering to give the plane a throw or two, its time had come. The first throw showed it would fly fine. A second throw confirmed a slight trim change, and then it was out with the hi-start, essentially a 115m long slingshot.

Once again Warren threw for the first launch, and the Fresh went up like it was on rails. Stable, predictable, and climbing well. The



The kit design used a different set of keying features to make sure the right parts, like these hybrid balsa and ply ribs, went together correctly.



What a difference from my original Tower Hobbies (Kraft) receiver and servo to what is available today! The old radio didn't even have servo reversing!



Above: The author tosses his Fresh glider into the air on the end of a hi-start.
 Below: A perfect day for a first flight, the Fresh flew straight off the building board and into the thermals!

first flight was all about trimming. Expecting it to be up, down and ready for the next launch for more trimming... but that was interrupted when the wing tipped up... lift. I turned into the thermal and started circling, and the Fresh held its ground and even gained some height. After a couple more flights to fine tune the CG, expo, and throws... it was time to call it a day. A successful day.

SO... WHAT'S THIS ABOUT AGAIN?

In the few flights I had with the Fresh I know, without a doubt, that it flies better than the last small glider I owned, a high performance pre-built sailplane from Europe. Now, it could be that I just feel more affinity with the plan I build up from sheets of wood than I did with something that arrived just waiting for radio bits... but that reality doesn't matter. The airplane I built with my own hands flies well, has a unique colour scheme, and gave me hours of relaxation and pleasure even before I took it out to the field for its first flights.

There is a growing number of model airplane enthusiasts who aren't builders. Foamies and ARFs have opened the hobby to a range of people who otherwise may not have tried it. But, if you're one of those who've never built a model to fly... think about trying it. Many of today's kits are simpler to build than ever before, and I'm sure you'll find experience builders around you more than willing to give you some tips and advice. There is a definite thrill of flying something that is uniquely yours. ✈

FRESH SPECIFICATIONS

Wing span	2m / 79 in	Wing area	552 sq in
Length	51.2 in	Flying wt	435 g/ 15.3 oz
Wing loading	4.0 oz/ft ²	Aspect ratio	11.2
Wing Airfoil	AG36mod / G37mod	Dihedral	11.0°
Controls	Rudder, elevator, spoiler		
Sold by	hyperflight.co.uk		

About the Author: Keith Morison started the hobby by learning the basics on gliders with the intent of moving up to power models. He regularly flew gliders for over 20 years, and has only owned two power models. He managed two World Championship glider teams and was contest director for a World Championship event held near Red Deer Alberta. He is a former Sailplane Chairman and Zone Director for MAAC, and has been publishing Model Aviation Canada since the turn of the Century.





OMP M1 Review

By Mike Szabo

I had heard the hype around this little OMP M1 machine and I decided to jump on the bandwagon and pick one up. Here are my review and some findings after having put in a little over 50+ flights on it.

ABOUT THE HELI

First off, the helicopter comes in a high-density foam box complete with a neat plastic hinge in the lid. The box is designed to be used as a travel case, and a good one at that. The fit of the helicopter is very snug and you can instantly tell that the helicopter's protection will not be a concern when it's stored there. There is additional room in the form of cutouts provided for spare parts, several tools and slots for up to three batteries. The battery compartments even provide convenient room for the leads to be securely tucked in.



Kit contains, Manual, 1 battery, charge lead, various spares a wrench and a straight driver

The case is very well made and intelligently thought out. The box closes with a press friction fit and has small nubs on the lid to hold it closed without issue. One downfall to the case, is if you are mounting an external receiver you may need to shave away a section of the case or the helicopter will no longer fit. If you do need to adjust the fit, simply shave off a little foam at a time wherever closure is being hindered so as not affect the overall fit of the helicopter, and you'll be fine.



After shaving a little foam off to fit the DSMX receiver addition.

When removing the helicopter from the box for the first time, my initial impression was that this is one solid bird. The feel of it is substantial, to say the least. You don't have the feel of "flimsy" anywhere. There is no carbon fibre on this helicopter but honestly, there just doesn't need to be.

The canopy has clean lines and is of one-piece construction. It is made of a more rigid 0.6 mm plastic and is not what I'm used to in micro heli. I'm accustomed to the Blade or Align Trex 150 canopies

which measure in at half that, around a 0.3mm thickness and the difference can be instantly felt.

I did however tear through the canopy grommets in just a few days as the canopy mounts themselves are made of aluminum with aggressive stops and ridges which hold the canopy solidly but are



Aggressive ridges on the aluminum canopy posts make quick work of the stock grommets.

not so gentle on the grommets. Considering the tight fit even with silicone lube the replacement of these will be a constant if left unattended. I reamed out the canopy holes and used the larger-sized grommets similar to what you would find on say the CFX 180. The fit and wear are improved as a result without losing any gripping power and it's still holding up today. Yes, these are in fact wear items but the quick adjustment here is a must.

The lay of the helicopter is stout and bull doggish with wide-stance landing gear providing an aggressive forward tilt angle giving the tail rotor more than ample clearance for a heli this size. The landing gear itself is solid, yet flexible and I would be very surprised if these would break in a crash.

I was very impressed with the head, swash, servo and motor mounts which are all made of aluminum. More than once in the past these types of items would have been left to the aftermarket upgrades crowd or even the manufacturer themselves. The OMP M1 comes out of the gate with it all there, providing you everything you need in terms of reliability, durability and especially performance while giving you the looks to boot.

The main blade grips each hold 2 radial bearings and are mounted to a 3mm main shaft that runs straight through to the Sunnysky R23-2 motor in a direct drive configuration. The sound or lack thereof while flying this helicopter is something else altogether.

Outside of the occasional chirping from the tail when being pushed, without any meshing gears, pulleys or belts in the way, it makes less noise and is quieter overall than my Nano S2. Don't



3mm main shaft runs straight through everything including the motor and is secured with a through bolt underneath it all. No gears, pinions or belts, just power with zero play.

get me wrong you can tell there is just all kinds of available power there and the head speed to boot, but it just doesn't sound like a struggle at all.

The servos although held in plastic cases are all metal geared, which for me, just adds to the confidence that a small blade strike won't be costing you the time and energy of swapping out tiny gear sets but maybe just a stripped servo horn instead.

The boom is a robust teardrop shape that provides ample rigidity and overall strength with zero flex, this greatly helps in both the helicopter's tail authority and overall flight stability. Nothing is left to chance when it comes to the tail rotor as it is screwed on directly and not just a press-fit as generally is the case for micros. When looking over the drive trains of this bird there is just simply no slop to be found, and all of the power that is generated is fed to the blades with little or no loss thus maximizing the efficiency and fun.

Included in the kit are a variety of replacement kit screws, tiny bolts (used for the blade grips and Jesus bolt), a set of plastic servo horns, a nut-specific wrench, a straight driver, one battery and a battery-specific charge lead.

I personally don't like these tiny bolts myself because I find they are simply a hiccup away from getting lost. Where they are used however, like to secure the Jesus bolt, they are in fact well seated in a convenient recessed slot (similar to what you would find on the bottom side of a larger heli's main grips) making the task of tightening the bolts much easier. The provided wrench has a countersunk portion that can be used for the main grip bolts and when held flush to the underside of the grips, functions very well in avoiding a potential cross-threading situation.

You'll quickly notice that the 2S 350 mah 50c batteries for this little guy do not have both a power and balance

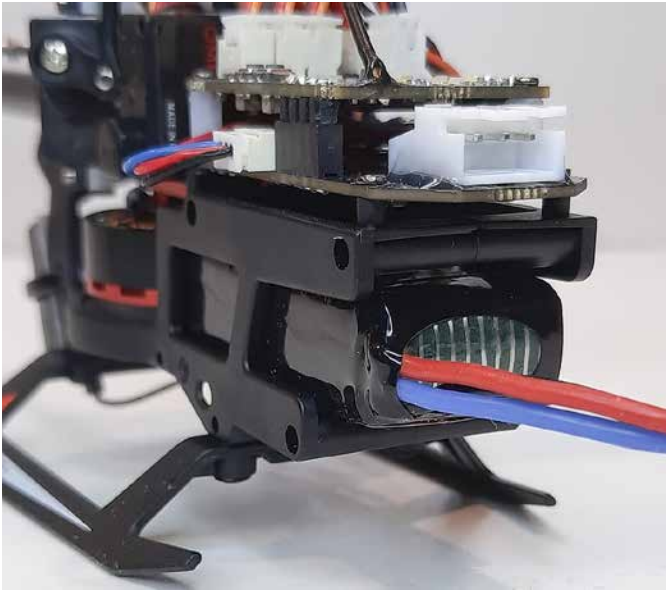
lead, but rather charge straight through the balance lead itself. The included charge lead comes with an XT60 connection power lead and standard balance lead connection. This is a real saver as most would not have the capability to charge this battery at the outset without it. The battery lead is a JST- XH similar to what is found on the Trex 150X batteries. If you owned a TREX 150, you would be able to charge your OMP M1 using your existing setup without issue.

The battery itself mounts with a friction fit in the front of the helicopter, and there is little tolerance there, it is tight. My only caveat here is even the slightest puffing or battery wear will necessitate its replacement as it will absolutely no longer fit.

One tool that was surprisingly missing from my kit, was a hex driver. Now I would not have normally been concerned at all by this, as like most of us, I have every metric and standard size of hex driver available... except for the 1mm hex driver this bird needs. Try as I might, there are just absolutely no 1mm drivers available anywhere and I challenge someone to find one (other than an OMP distributor).



Bolt recess allows for Jesus bolt to be secured without a wrench or pliers.



The battery is a very tight, friction fit in the front of the helicopter.

I verified with several distributors if the omission itself was an oversight or packaging error and was told this was purposeful (at least at the time) as they felt the fit was not to their liking. I'm not sure if at this stage the driver has been added to the kits as a standard part or not. The driver is however available for purchase as an aftermarket spare through OMP retailers at a nominal cost of only a few dollars. I would strongly suggest the purchase of the 1mm hex driver spare at the same time as the model.

While waiting for my ordered hex driver to arrive, I had managed to find a workaround that was suggested to me, by lightly grinding down the tip of a T3 Torx driver, as these bits are tapered it allowed me to slowly creep up on a solid grip once inserted into the head of the screw.

The Jesus bolt and the screws that mount the servos have these 1mm heads and removing them for repair, or in my case (for now) simple maintenance is essential. This is one aspect that I felt was troublesome and I would have preferred to see standard-sized heads used here as the tool fit is still less than perfect. Care and diligence must be taken when removing or tightening these screws as stripping one would be providing you with troublesome work you just don't need on a small bird.

RADIO OPTIONS

There are two versions of the OMP M1 available. One has an antenna with the OMP protocol which allows for direct binding to an OMP T6 radio for example. When this version is bound to an OMP T6 or say a Radio masterTX16s directly, it can only be flown with the pre-set internal pitch and throttle curves; changes to those curves cannot be made.

The other version has SFHSS protocol with a built-in PCB antenna which can be bound directly to Futaba or a Radio Master and will allow users to set their curves as they see fit to suit their respective flying style and tastes.

Important to note here, the OMP and the SFHSS version each have available ports for both Futaba and DSM/ DSMX external receivers. If an external receiver is plugged into either of these ports you would then be overriding the onboard OMP receiver and again allowing for full programming of curves.

I'm using the OMP protocol version and have plugged in a DSMX satellite receiver, as I'm running a Spektrum DX8G2 radio allowing me to program the bird to my liking.

I found the available real-estate for mounting the external receiver somewhat limited though. There is enough room under the canopy to mount a Nano-sized DSMX receiver although if you're mounting a full-size DSMX like mine, I have found the only place to mount it, without cutting off part of the canopy or pulling apart the satellite case, is directly under the boom. I used double-sided foam tape on the back of the receiver and then tie wrapped it for extra security. I haven't noticed any negative effects to this mounting in flight at all even though CG is slightly tail-heavy as a result.



DSMX was installed at the back of the mainframe with foam gyro tape and a zip tie.

There are three colours available; purple, yellow and orange. I went with the orange and I must say that the visibility of this little guy in the air is fantastic. The colour is vibrant and makes orientation even at a distance a snap. From what I can tell the other colours would be the same and were chosen with purpose.

Along with the canopy, the main motor, its mount and tail motor have all been colour coordinated with anodized aluminum highlights which is a nice touch adding to the overall visual appeal of the helicopter.

IN THE AIR

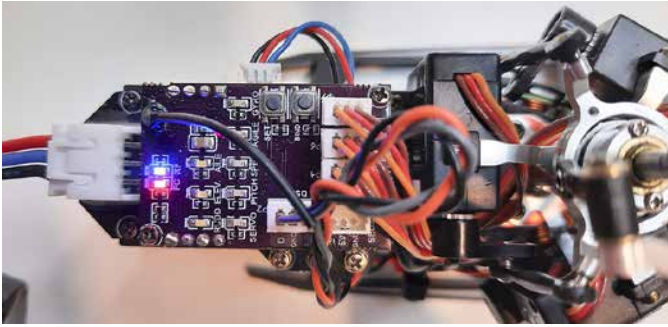
The helicopter has a built-in tiny little dead band in the controls around the center that I found took a second or two to get used to but it wasn't annoying or bothersome to me. Note though if your someone that flies with zero or very little Expo it may take a little more getting used.

In idle up you realize in a hurry that this bird is capable of literally anything you can throw at it. This helicopter is just exceptionally smooth in flight and there is just no lag in the controls at all. The helicopter demands to be in the air and eats up the sky, it's fast if you want it to be and docile if you don't, all of this without any negative tendencies that I could perceive at all.

You are provided with the ability to manually adjust the aileron, rudder, and elevator for speed, agility and gyro settings individually by using the main board on the helicopter. This is accomplished by using a "Set" button which runs through a 10 point lighted selection sequence on the model's main board.

Moving from one parameter to the other you can then increase or decrease each setting using your radio's elevator stick. The factory default for all is five flashes thus giving you ample adjustment in either direction.

You also can center your servos and adjust the overall pitch of the helicopter using the board and radio in a like fashion. The kit comes



Each parameter is listed on the board directly and is marked clearly so changes are pretty straightforward, simply count the flashes.

with a small manual that runs through these changes individually but is quite straightforward.

I suggest making only small changes to parameters you feel may need it, and only adjusting one parameter at a time. This will allow you to truly single out any positive or negative results that may be gained out of the changes you have made. I had left the factory settings for the first 20 or so flights, and only slightly reduced the helicopter's overall pitch. Once settled in and I was comfortable with the helicopter itself, I then started to slowly adjust these individually.

I had noticed a small horizontal bobble on the tail even on small inputs from a hover so I started to reduce some of the gains and agility settings to work that out while adjusting the overall feel until things were right for me and my flying style. Here are the settings that I've settled on. I do encourage you to play with them and get something you like.

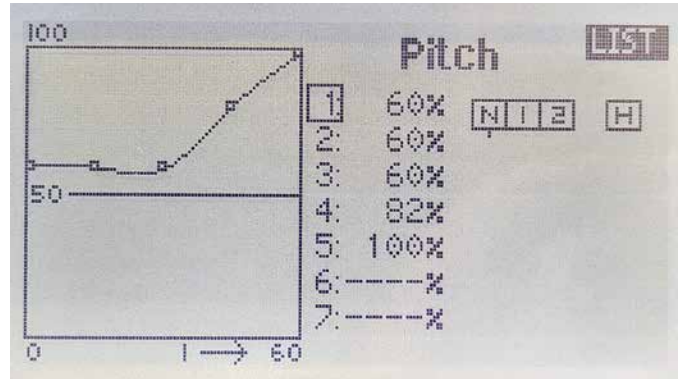
- Rudder/Yaw: Speed 6, Gyro 4
- Elevator: Speed 6, Agility 4, Gyro 3
- Aileron: Speed 6, Agility 3, Gyro 4

A nice little bonus was, that I was able to set up the normal mode on my radio as a bailout function. I wouldn't use this right off the deck as some altitude is lost on the correction back to level flight, but as long as you allow enough air between you and the ground I found it to be very effective and it has saved my bacon a few times already.

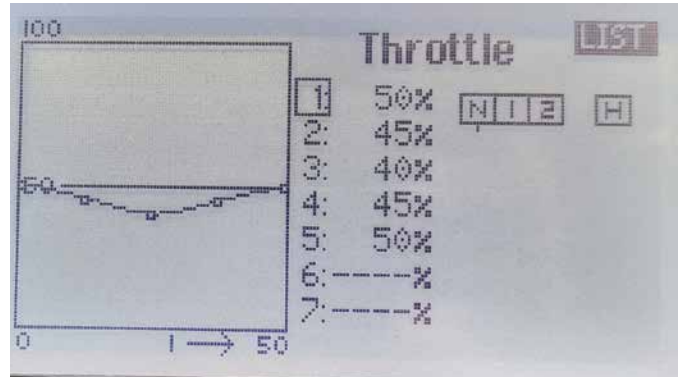
I will add though, you should try it first. Take it up three mistakes high, pop it into an inverted hover and toggle the flight mode back into normal mode, and level your sticks. See if you like the functionality of it, you will have to go back into idle up to reclaim proper control. It will not save you from everything all the time, but it is better than nothing at all and I think it works a charm if you're high enough. I would use throttle hold if you think you're going to drive it in and you're too low.

I've included the bailout setup I'm using on my Spektrum DX8G2 radio with a DSMX satellite for you in the article for your reference. This setup will require that you take off and land in Idle up 1 or 2. With the helicopter's soft start set up, this should not be a concern for most. For other radios/receivers and setups, you will need to research what setting may work for you.

I did have a small dumb thumbs moment a little too close to the ground, where bail out was simply not an option, but thankfully was able to get to the throttle hold. Damage was minor as a result and the helicopter suffered just a broken tail fin and a tweaked boom with no other damage beyond that.



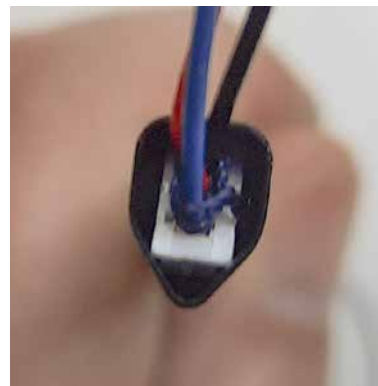
Normal Mode Spektrum bailout pitch curves.



Normal Mode bail out Spektrum Throttle curves.

REPAIRS

The replacement of the tail fin and boom was a little more cumbersome than I expected. I realised that the tail motor must be removed in order to do so and I was certain that the motor connector was going to be a quick drop through the boom however noticed soon after the fit to be quite snug. The motor connector itself needs to be first skewed in order for it to be pulled out



through the boom. This can be easily accomplished by removing the boom slightly from the frame allowing you a little more working room. In the instance where the boom has been severely bent, removing the connector/wire will be a more difficult task as the internal space may be further limited.

If this is the case, careful Dremeling may be the order of the day or simply cutting

open the boom with small set of snips and spreading it would be a better option rather than forcefully attempting to pull it through as the connector/wire integrity itself may be jeopardized in doing so.

Insertion of the motor connector back through the boom did required a little ingenuity or it just simply will not go.

I achieved this by using length of sewing thread doubled over and slightly longer than the boom. I tied a knot on the two ends and then wrapped the other end a few times around the head of

the connector, tied a simple loop knot to secure it. I dropped the thread through the boom, adjusted the angle of the connector at the entrance and I then was able to pull it all the way through the boom.

I then used this length of thread to easily assist in weaving the connector around the main shaft, through the board with a pair of tweezers to where it needs to go. Once in place and secured, I removed the thread and made my final connections.

CONCLUSION:

I have owned and still own more than my share of micro helis and all of them have their pros and cons.

The M1 has its share of things that I would change. These were noticed in my time with the helicopter, through the setup, first few flights and my examination of how it's put together. In reality, I would consider most to be minor at best and although potentially frustrating, they revolve mainly around hardware issues.

The OMP M1 helicopter and its parts are apparently now available through Rotorquest in Canada. When I got mine, I dealt directly with Buddy Rc and Anythingheli in the USA for both parts and service. All that to say, that parts and the helicopters themselves will be available everywhere.

It's always great news to know that shipping costs and delays for repairs are reasonable because they're coming from your backyard instead of from across some borders.

I have to admit that I have never been this impressed with a micro. It deserves the praise and is really good money spent in my opinion.

Flight capabilities are there without question, the spare parts prices from what I have seen are very reasonable.

One small oopsy aside, (thank you bailout) I still haven't had a significant crash, and will only know what the damage will be when I get there. I am still very curious as to the effects the direct drive will have in that instance. Where another model would have maybe just cost the main gear, spindle and a set of blades, in the OMP M1's case, things may be a little more substantial as a result of little or no give.

For now, I'm enjoying this one like nobody's business. ✈️



L'HISTOIRE DE JEAN CHEVALIER

Par Diane Chevalier

En 1963, Jean décida de suivre son cours de pilote. Par la suite avec les années il a possédé 29 avions, des vrais (Cub, Cessna, Citabria, Fly Baby, Cherokee, Piper, etc., etc.)

C'est en 1965 que Jean Chevalier débute sa carrière d'aéromodéliste à Saint-Grégoire (Québec) accompagné de Jean Blouin. Ce fut certainement la dure école des «bosses», car avec l'équipement primitif de l'époque, il fallait vraiment aimer le hobby, passer plus de temps à réparer qu'à voler !

Le club Alouette avait cessé ses activités et le seul club actif, le Lafayette avait son site dans les limites de la municipalité de Saint-Hubert. Las de voyager, Jean se mit à la recherche d'un site plus favorable et rencontra M. Brownigg de l'Acadie. Celui-ci lui accorda une parcelle de sa terre et ce fut la renaissance du « Club des Alouettes ». Jean en devint un peu l'Âme, l'inspirateur, le motivateur. Il initia au vol presque tous les nouveaux membres.

À la recherche de nouveaux défis, en 1967 Jean Chevalier quitta le Club les Alouettes pour fonder avec quelques amis qui le suivirent « Les Diablos Volants ». Il monta de toute pièce le site et y mis les fonds nécessaires. Encore une fois, il se chargea de l'instruction des nouveaux membres du club. Nick Mechas et Gilles Paradis lui succédèrent, car Jean s'envola vers d'autres cieux. Son travail l'obligea en effet à s'établir à Drummondville où il fonda le « Club Les Voltigeurs » dont il fut, comme toujours, l'instructeur principal. Lorsque son travail le ramène à Saint-Jean, il s'associe à Guy Marchessault pour créer « L'Escadrille du Haut Richelieu » toujours affilié au M.A.A.C. assumant, là encore, le financement du Club et la formation des pilotes novices.

La passion de Jean Chevalier pour l'aviation s'étendit de nouveau aux vrais avions et leurs vastes horizons. Après avoir fabriqué des maquettes, il entreprit une nouvelle carrière dans la restauration d'avions. Piper, Cessna, Citabria et autres retrouvèrent le ciel grâce à ses mains



habiles et sa connaissance des principes de l'aéronautique.

Mais l'aéromodélisme demeurait toujours la passion première de ce pionnier. Il devint adjoint de Bill Wallace, le directeur de Zone de MAAC. La compétence, la minutie et l'exactitude de Jean dans la création de ses maquettes incitèrent Gilles Paradis à lui demander de s'inscrire à la Compétition nationale canadienne d'avions à l'échelle en 1992. Il se classa deuxième. Tout un exploit pour une première participation.

L'année suivante, en 1993, Jean reçut une invitation pour se présenter à la compétition « Top Gun » en Floride, où il obtint le 27^e rang. Ce fut pour lui l'occasion de s'initier, une session d'éducation. Réinvité en 1994 et à toutes les années suivantes, il se requalifia constamment. Depuis, il n'a cessé d'améliorer son classement à « Top Gun » atteignant même à deux reprises une honorable 7^e place. Peu de Canadiens peuvent se vanter d'avoir obtenu de tels résultats. Pour quelques années, il fut le seul Canadien à concourir à cette compétition des plus exigeantes. En 2004, il était le seul inscrit du Québec. Jean a aussi participé à plusieurs autres compétitions régionales se classant régulièrement en 1^{re} et 2^e place. Le « Warm Show » de New York en 2002 lui accorde le prix « Meilleur du Spectacle », battant ainsi les Américains.

Jean Chevalier est un « Maître constructeur » mais aussi un ambassadeur de l'aéromodélisme canadien à l'étranger. Il a réussi à établir des relations chaleureuses avec un très grand nombre de modélistes

et de constructeurs réputés hors du pays. Ce qui est tout aussi remarquable, c'est qu'il a influencé un très grand nombre de modélistes canadiens par ses formations, ses précieux conseils et ses méticuleux tours de main.

La contribution de Jean Chevalier à l'aéromodélisme canadien et québécois est exemplaire : un « gars d'avions » passionné toujours calme et souriant. Que peut-on demander de plus d'un instructeur et d'un président de club d'aéromodélisme ?

En 2004 on lui fait l'honneur de le placer parmi les grandes figures du modélisme canadien au temple de la renommée du MAAC.

En 2005, déçu de ne pas avoir une place adéquate pour pratiquer son sport favori près de chez lui, après d'intenses recherches, il trouve le terrain idéal. Avec l'aide et l'appui de Claude Pruneau, Michel Normandin, Michel Ouellette et Robert Giroux, il fonde le « Club Modéliste de la Montérégie » à Napierville, considéré comme le plus beau du Québec.

Notons en terminant que ce grand passionné d'aviation ... a fait carrière dans les Chemins de fer ! Il a commencé à 17 ans comme télégraphiste pour le Canadien Pacifique. Il travaille ensuite pour le CP dans plusieurs gares du Québec et de l'Ontario avant de devenir chef de gare à la gare Windsor de Montréal. Jean fut le dernier à occuper ce poste. En 1995 après 40 ans de services pour le CP, il a pris sa retraite pour se consacrer entièrement à l'aéromodélisme où il a fait une véritable seconde carrière. ✨

JEAN CHEVALIER AIRPLANE BUFF PAR EXCELLENCE

Translation by Pierre Cloutier

In 1963, Jean decided to take a piloting course. Over the years, he owned 29 planes. Real ones. (Cub, Cessna, Citabria, Fly Baby, Cherokee, Piper, etc., etc.)

In 1965, Jean started his career as a model plane flier, in Saint-Grégoire (Québec) teaming up with Jean Blouin. It was the school of hard knocks, since due to the primitive equipment used, you really had to love this hobby. You spent more time crashing and rebuilding than you did flying!

The Alouette Club had gone out of business and the only active club, the Lafayette, had its site within the limits of Saint-Hubert's municipality. Not wanting to commute, Jean looked for a nearer site and met M. Brownigg. of l'Acadie. Brownigg granted him part of his land and the Alouette Club was reborn. Jean became the club's soul and inspiring motivator. He handled the flight training of almost all new members.

Looking for new challenges, in 1967 left the Alouettes club to found, with a circle of friends who joined him, Les Diabes Volants. He created the club site himself, and provided the initial investment. Once again, he offered flight training to club members. Nick Mechas and Gilles Paradis succeeded him since Jean flew off to another location, as he moved to Drummondville out of professional necessity. There, we was to found the Club Les Voltigeurs, whose main instructor he was, as ever. His work brought him back to Saint-Jean, where he joined hands with Guy Marchessault to set up the Escadrille du Haut Richelieu, affiliated with M.A.A.C. He financed the club and trained beginners.

Jean Chevalier's passion for planes made him want to fly higher, on real planes, to enjoy their broader line of sight. Having worked on scale models, he started off on a new career in plane restoration. Pipers, Cessnas, Citabrias and others got their wings back thanks to his ready hands and



his knowledge of aeronautics.

But model planes were the first love of this pioneer. He was to become the assistant of Bill Wallace, MAAC Zone Director. In view of Jean's competence, attention to detail and exact scale model building skills, Gilles Paradis asked him to compete in the National Canadian Scale Model Competition of 1992. He ranked second. Quite a feat for a first entry.

The next year, in 1993, Jean was invited to compete in Florida's Top Gun competition, where he came in 27th. For him, it was a training experience. He was invited again in 1994 and every following year, he qualified every time, getting Top Gun ranking and even coming in 7th twice. Few Canadians

arnering 1st and 2nd place. New York's 2002 Warm Show granted him the Best in Show prize, which means he beat the Americans.

Jean Chevalier is a Master builder of scale models, but also an ambassador of your hobby abroad. He has established a network of warm and friendly relations with a great number of reputed modelists and builders, internationally. He has also influenced a great number of Canadian modelists through his training, advice and meticulous handywork.

The contribution of Jean Chevalier to Canadian and Quebec aircraft modeling is exemplary: a plane aficionado for the ages, passionate, plain spoken and friendly. Can one ask for more from an instructor and model airplane club President? ?

In 2004, he was ranked among the greats of Canadian airplane modeling. He joined Canadian modelling greats MAAC's Hall of Fame.

In 2005, disappointed at not finding an adequate location to practice his favorite sport in the vicinity, after searching high and low, he found the ideal location. With the help and assistance of Claude Pruneau, Michel Normandin, Michel Ouellette and Robert Giroux, he founded the Club Modéliste de la Montérégie in Napierville, which is considered the finest in Quebec.

In conclusion, note that this aficionado of model aviation... carved out his career in railroads. He started out at 17 as a telegraph operator for Canadian Pacific. He then worked with CP in several Quebec and Ontario stations before becoming station master at Windsor Station, in Montreal. Jean was the first to hold this position. In 1995, after 40 years of service for CP, he retired to devote himself entirely to model airplanes, his second career. ✈



Jean Chevalier in June 1995, when he announced his retirement after 40 years of service for the Canadian Pacific Railway, at that time he was head of the Winsord station in Montreal. / Jean Chevalier en juin 1995, lorsqu'on lui a annoncer sa retraite après 40 ans de service pour le Canadien Pacifique, a ce moment la, il était chef de la gare Winsord a Montréal

can claim to have achieved as much. For some years, he was the only Canadian to fly in this most demanding of all competitions. In 2004, he was the only Quebec competitor. Jean also took part in several other regional competitions regularly g

AWARDS ADVISORY GROUP

Rodger Williams - 9587L

Committee Chair
rawilliams@videotron.ca

As we find the summer sliding into autumn, the Committee members are ready to start reviewing all of the new applications for the various awards.

There are so many people who are excellent ambassadors for our organization and the hobby who are deserving of some of the special awards available to them.

Please visit the website and find the appropriate documents which are required

to be filled in completely, in order to be considered. There is a lot of information there about the different categories and the necessary forms that must be filled out. Don't bypass it or your application will be rejected.

These awards are much more than just a plaque hanging on the wall; it represents the pride and represent the hard work that we all share in our sport.

Last year was quite thin on all of the entries and we are hoping that this year's crop will be more extensive.

Leader memberships must be submitted through the Zone AZMs for approval by

the attendees at the meeting. Make sure that the person you are nominating actually qualifies in terms of years of service etc. This also applies to all the rest of the candidates in any categories.

However, all other awards presentations can be sent to the MAAC office and or to myself prior to November 1 for processing.

Don't forget about the bursary award as it's extremely important. We have a good fund available to help out our younger members who are following a career in aviation! ✈

GROUPE CONSULTATIF DE REMISE DE PRIX

Rodger Williams - 9587L

Chef de Comité
rawilliams@videotron.ca

À mesure que l'été cède sa place à l'automne, les membres du Comité sont prêts à examiner les nouvelles applications aux différents prix.

De nombreuses personnes s'avèrent d'excellents ambassadeurs de notre organisme et du passe-temps et elles méritent d'être reconnues à l'aide des divers prix.

Veuillez consulter le site Web afin de trouver les documents appropriés nécessaires à une mise en candidature

– complétez-les soigneusement – à des fins de considération. Il y a beaucoup de renseignements (les catégories et les formulaires à compléter). Ne coupez pas les coins ronds, sans quoi votre demande sera rejetée.

Ces prix vont bien au-delà d'une plaque qu'on accroche au mur; ils représentent la fierté et le travail que nous partageons en nous adonnant à notre sport/passe-temps.

L'année dernière, les mises en candidature étaient peu nombreuses et nous espérons que la récolte sera meilleure, cette fois.

Les demandes d'accession au statut de Leader doivent être soumises par le biais des réunions annuelles des zones pour

approbation de la part des participants sur place. Assurez-vous que la personne dont vous soumettez le nom soit admissible (années de service, etc.). Cela s'applique d'ailleurs aux candidats de n'importe quelle catégorie.

Toutefois, tous les dossiers de candidature peuvent être acheminés au siège du MAAC ou à moi avant le 1er novembre pour traitement.

N'oubliez pas le prix de la bourse d'études; elle est importante. Nous disposons d'un fonds intéressant afin d'aider nos plus jeunes membres qui entament une carrière en aviation! ✈

Spectre radio

suite de la page 59

J'ai travaillé avec Nigel Chippendale – président du Comité des maquettes électriques – afin de trouver une solution. Maintenant, j'utilise le commutateur « B » sur l'émetteur-maître Spektrum afin de modifier la configuration à débutant, intermédiaire ou avancé. Le commutateur « A » du train d'atterrissage est ensuite assigné au transfert de contrôle vers l'élève-pilote; le bouton d'appairage demeure ainsi celui de « panique ».

Veuillez communiquer avec Nigel ou moi-même si vous avez besoin

d'instructions plus précises pour cette formation à la boîte-école lorsque vous pilotez l'Apprentice STS.

2.4 GHZ

Les émetteurs de technologie 2.4 se sont avérés un véritable cadeau pour la communauté de l'aéromodélisme. Histoire de garantir des vols en toute sécurité, il faut encore observer de bonnes pratiques d'installation, même s'il s'agit d'équipement de 2.4 GHZ. Le recours aux satellites ou aux récepteurs plus avancés améliore aussi la fiabilité de votre système

embarqué (on-board). Veuillez consulter les renseignements suivants :

<https://www.spektrumrc.com/Experience/InstallationBestPractices.aspx>

Si vous faites fonctionner des systèmes d'allumage électronique, il faudra l'installer convenablement et utiliser des produits comme la gamme Smart Fly, ce qui limitera l'interférence au récepteur ou encore, tournez-vous vers des produits d'intermodulation afin d'obtenir des vols sécuritaires qui ne se solderont pas par des écrasements. ✈

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Horizon Hobbies' flagship trainer, the Apprentice, has undergone lots of changes since it first was introduced to the radio-controlled modelling public.

The first receiver in the Apprentice was the EFLR310013. Dip switches on the receiver were set for either a beginner, intermediate or an experienced pilot.

The next receivers on board the Apprentice were several versions of the programmed Spektrum AR636 with Safe and AS3X. Programming changes to the AR636 required an App on your smartphone or you had to use your personal computer.

The latest Apprentice, the STS version is equipped with a Spektrum SPMA 3230 flight controller and a SPM4650C - SRXL2 DSMX receiver. The set-up for the STS Apprentice has three flight modes.

In beginner mode, the bank and pitch angles are limited and rudder is automatically mixed in when using ailerons.

In the intermediate mode, bank and pitch angles are also limited.

In expert mode, bank and pitch angles are not restricted. The bank and pitch angles are not able to be changed or reprogrammed by the user.

In all three modes, AS3X stabilization is always on, this feature is also not adjustable by the user.

Several of the new students taking flight training at the Kamloops Model Airplane society are using the new Apprentice STS for training. The instructors at the Kamloops Model Airplane Society are making use of the wireless buddy box features to train the new students.

The Apprentices are programmed with the feature of changing a switch on your transmitter, sent to the airplane to fly as a beginner, an intermediate or an experienced pilot. It was during a few training sessions that we discovered some issues with the transfer of control to the student pilot. We were using the I switch (Binding button) to transfer control to the student. It turns out that pressing the Binding button, put the plane into the panic mode and the student would have limited control over the airplane.

I was able to work with Nigel Chippendale, MAAC's electric chairman,

to overcome the training issue problems. I now use Switch B on the Spektrum Master transmitter to change to either beginner, intermediate or experienced. The gear switch A is then assigned to transfer control to the student, the binding button is still the Panic button.

Please contact Nigel or me if you need the specific set-up for your Spektrum transmitter for buddy box training when using the new E-Flite Apprentice STS.

2.4 GHZ

2.4 GHZ radios have been a real asset to the RC modelling community. To ensure reliable and safe flights, good installation practices are still required with 2.4 GHZ radio equipment. The use of satellite or remote receivers also increases the reliability of your on-board radio system. Please look at the following information:

<https://www.spektrumrc.com/Experience/InstallationBestPractices.aspx>

If running any electronic ignition systems, proper installation, and the use of products like Smart Fly products will help reject any receiver interference or inter-modulation products to ensure safe and crash-free flights. ✦

SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

La maquette de formation par excellence de Horizon Hobbies, l'Apprentice, a subi quantité de modifications depuis son introduction auprès du public modéliste.

Le premier récepteur à bord de l'Apprentice, c'était le EFLR310013. Des commutateurs sur le récepteur étaient placés aux pôles « débutant », « intermédiaire » ou « expérimenté ».

Les prochains récepteurs ont été les versions successives du récepteur programmable Spektrum AR636, muni des technologies Safe et AS3X. Les modifications de programmation sur l'AR636 nécessitaient une application sur votre téléphone intelligent ou encore, vous

deviez vous tourner vers votre ordinateur personnel.

Le plus récent Apprentice, la version STS, est équipé du contrôleur de vol Spektrum SPMA 3230 et d'un récepteur DSMX SPM4650C-SRXL2. La configuration de l'Apprentice STS comporte trois modes de pilotage.

En mode « débutant », les angles de virage et d'assiette sont limités et la gouverne de direction est automatiquement mixée lorsque le pilote utilise les ailerons.

En mode « intermédiaire », les angles de virage et d'assiette sont aussi limités.

En mode « expert », les angles de virage et d'assiette ne sont pas limités. L'utilisateur ne peut les modifier ou les reprogrammer.

Quel que soit le mode, le système de stabilisation AS3X est toujours en fonction;

on ne peut pas non plus en ajuster les paramètres.

Plusieurs des nouveaux élèves-pilotes en formation à la Kamloops Model Airplane Society utilisent l'Apprentice STS. Les instructeurs ont recours à la boîte-école (buddy box) sans fil afin d'enseigner.

Les Apprentices sont programmés de façon à pouvoir modifier un commutateur sur votre émetteur de façon à faire voler l'avion en l'un des trois modes (débutant, intermédiaire ou expérimenté). C'était pendant l'une de ces séances de formation que nous avons décelé des problèmes de transfert de contrôle à l'élève-pilote. Nous utilisons le commutateur « I » (bouton d'appairage, binding) afin de transférer le contrôle à l'élève-pilote. Mais ce faisant, l'avion passait en mode « panique » et l'élève-pilote ne contrôlait alors que partiellement l'aéronef.

suite à la page 58

VOL CIRCULAIRE

Paul Gibeault

8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Eh bien, l'année a été plutôt tranquille puisque plusieurs concours ont été annulés. C'était particulièrement difficile puisque plusieurs d'entre nous n'ont pas été en mesure de participer à nos concours préférés aux États-Unis; la frontière terrestre était encore fermée.

Récemment, les membres du MAAC ont reçu un communiqué présidentiel qui indiquait que notre entente MAAC-AMA était caduque. Ceci signifiait que les Américains se déplaçant ici afin de faire évoluer leurs maquettes devront payer une adhésion temporaire de 40 \$ au MAAC. En revanche, les Canadiens ne requièrent pas d'adhésion à l'AMA afin d'en faire de même. J'ai écrit à notre comité exécutif afin de leur suggérer que les maquettes de vol circulaire en soient exemptées puisqu'elles ne répondent pas à la définition de maquettes de type Système aérien télépiloté (SATP). Jusqu'à maintenant, je n'ai reçu aucune réaction officielle de quiconque...

RÉUNION BIRDS OF A TETHER

Le club original de vol circulaire à Edmonton, Birds of a Tether (EBOAT), aura organisé une toute première réunion de retrouvailles le 25 septembre. J'espère pouvoir en parler dans ma prochaine chronique.

Comme toujours, je sollicite du matériel de votre part; appelez-moi ou envoyez-moi des nouvelles. ✈

Bruce Wagar from Ponoka is all smiles after I maiden his beautiful O.S. 35-powered Original Ringmaster at the Ponoka Fun Fly. It flew right off the building board without requiring any trim!

Bruce Wagar, de Ponoka, sourit de toutes ses dents après que j'aie effectué le vol inaugural de son Ringmaster original (mû par O.S. 35), lors du Fun-fly de Ponoka. Cette maquette a pris son envol sans même devoir effectuer de quelconques réglages!



Kevin's gorgeous Tsumami is powered by a Cox TeeDee .049. Has enough power, but his tank still needs some sorting. / Le magnifique Tsumami de Kevin, mû par un Cox TeeDee 0,049. Il est suffisamment motorisé mais des soucis de réservoir demeurent à être résolus.



CONTROL LINE

Paul Gibeault

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

8478L CD

Well, it's been a pretty quiet year without many contests going forward. It's been especially tough as most of us weren't able to attend our favourite contests in the U.S.A. due to our land border still being closed.

Recently, a presidential communiqué was sent out to all MAAC members indicating that our MAAC -- AMA flying agreement was void. This meaning that any Americans travelling up here to fly will be required to pay MAAC \$40 for a temporary membership. Canadians, on the other hand, do not need an AMA membership in order to fly at American events. I've written to our executive that Control Line models ought to be exempt as they do not fall within the definition of Remote Piloted Aerial Systems (RPAS) type models. So far, I haven't officially heard back from anyone just yet...

BIRDS OF A TETHER

The Original Edmonton C/L club, the Edmonton Birds Of A Tether (EBOAT) will have held their first-ever reunion on September 25th, so I hope to report on it in my next column.

As always, I solicit any of you out there to call me or drop me a line and tell me what you've been up to. ✨

Noted Alberta pattern flier Will Gross and his son William Matthew took time out from the smoky skies at the Ponoka Fun Fly to do some C/L training flights on my Cox powered Flip Trainer. William is 13 years old and has been flying R/C since he was 5 years old and really enjoyed trying C/L flying.

Will Gross, un pilote albertain réputé, et son fils William Matthew, ont délaissé le ciel de du Ponoka Fun Fly pendant quelques instants afin de procéder à quelques vols circulaires à l'aide de mon Flip Trainer (mû par Cox). William est âgé de 13 ans et pilote des maquettes télécommandées depuis qu'il en a 5. Il a beaucoup aimé sa séance de vol circulaire.



Kevin King from Winnipeg, MA proudly debuted his own designed Cox powered 1/2A Tsunami at the August contest in Edmonton. / Kevin King, de Winnipeg, a fièrement présenté son Tsunami (mû par Cox 1/2A) de sa propre conception pour des vols inauguraux au concours d'Edmonton, en août dernier.



VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

Vol circulaire acrobatique

La performance de tout groupe motopropulseur, c'est la clé afin d'exécuter de la voltige qui vous garantiront un bon pointage. Cette chronique parle d'une installation de réservoir de carburant qui vous offrira un débit uniforme de carburant, peu importe le moteur que vous choisissez d'installer sous le capot de votre plus récente création. Bruce Perry décrit son installation de 'squishy tank'.

Merci pour cette contribution, Bruce. Comme toujours, j'encourage quiconque à m'envoyer du matériel pour de futures chroniques.

UN RÉSERVOIR UNIFLOW POUR LE VOL ACROBATIQUE

par Bruce Perry

« Votre réservoir vous cause-t-il des ennuis? Êtes-vous las des réservoirs métalliques difficiles à entretenir? Je l'étais.

« Je recherchais une solution toute simple pour mes appareils acrobatiques et j'ai expérimenté avec des réservoirs métalliques... ouais, on repassera. Je possède une matrice qui fabrique des extrémités de réservoir parfaites mais il était toujours aussi difficile de travailler sur les réservoirs.

« Les premiers réservoirs de type clunk que j'ai utilisés convenaient mais je n'obtenais pas un temps moteur uniforme. Ces réservoirs imitaient le modèle ventilé (vent tanks) et il était difficile de les installer à l'intérieur des fuselages.

« J'ai alors trouvé un réservoir souple de type squishy chez Sullivan RST en formats de 6 et 8 onces! On pouvait les écraser pour les faire entrer dans un fuselage et ils ne nécessitaient qu'un petit morceau de contreplaqué 1/8 de pouce afin d'installer un 'plancher'. Je sentais arriver le Salut et l'espoir!

« J'ai essayé le dispositif communément appelé clunk à deux tuyaux muni d'un floppy uniflow. Bien que cela convienne à merveille à certains modélistes, ce ne l'était pas pour moi. Je me suis dit que les réservoirs de métal n'avaient pas besoin de

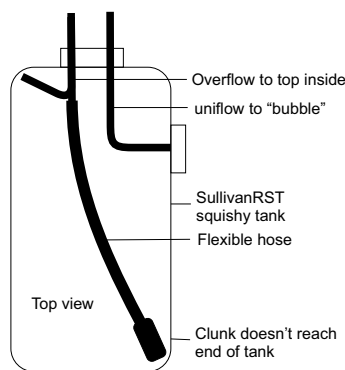


floppy uniflow... alors pourquoi ce réservoir clunk en aurait-il eu besoin?

« J'ai installé le dispositif uniflow dans une bulle sur le flanc du réservoir Sullivan, ce qu'on installerait normalement en position vers le haut. Il m'apparaît évident que pour l'utilisation en vol circulaire, c'est sur le côté qu'il faut placer cette bulle!

« J'ai essayé le dispositif uniflow dur (et non mou) et mon temps moteur a été parfait! Le réservoir est demeuré en place dans le fuselage grâce à son plancher de contreplaqué! « Tant mieux; je me posais des questions quant à l'entretien et véritablement, du moment que vous gardez un œil sur le stopper – ils se détériorent

The STUNT clunk tank



avec l'âge – cette installation aura une espérance de vie plutôt longue.

« Vous devrez porter une attention particulière aux points suivants avant de procéder à votre installation :

Le tube uniflow ne DOIT PAS toucher les flancs du réservoir. Il doit pouvoir respirer! (consultez le PDF « Tank

Plumbing »).

L'overflow se trouve dans le coin supérieur intérieur du réservoir.

Le clunk ne touche PAS l'extrémité du réservoir; il doit en mesure de siphonner le carburant.

L'installation fera en sorte que le réservoir soit légèrement compressé, alors

suite à la page 84

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

Powertrain performance is key to flying consistent high scoring patterns. This column features a fuel tank set-up that will deliver uniform fuel flow to whatever engine you chose to install under the hood of your latest creation. Bruce Perry describes his well-proven 'squishy tank' set-up and installation.

Thank you for sending this in Bruce. As always, I encourage everyone to consider contributing material for future CLPA columns.

THE HARD PLUMBED UNIFLOW CLUNK TANK FOR STUNT

by Bruce Perry

"Is your tank causing you grief? Are you tired of expensive, hard to service 'tin tanks'? I was too!

"So, in the search for a simple tank solution for stunt, I explored making my own tin tanks... yeah, not so much. I have a very nice die that makes the end caps perfectly, but the service on the tin tanks was cumbersome.

"The first clunk tanks I used were so-so, in that the run wasn't consistent. They acted like standard vent tanks and were hard to fit in the fuselages.

"Then I found the Sullivan RST "squishy" tanks in 6- and 8-ounce sizes! They would squish into the fuselages and all they needed for a mount was a small piece of 1/8 ply as a tank floor! Hope and salvation loomed large!

"I tried the two-hose clunk with a floppy uniflow. While this is awesome for some, it was not awesome for me. I reasoned that tin tanks didn't need a floppy uniflow, so why would this clunk tank?

"I ran the uniflow into a convenient bubble in the "side" of the Sullivan tank, which is actually meant to be the top in RC installations. Clearly, for control line, the bubble is for the side!

"I tried the hard uniflow and the run was perfect! The tank stayed in place with the ply floor and it fit in the fuselage! Well, this is good; I wondered about servicing and really, as long as you keep an eye on the stopper -- they can crumble with age --



there is no end to the lifespan.

"Some things you want to be certain of prior to installation:

- Uniflow tube is NOT touching the side of the tank. It must be able to breathe! (Tank Plumbing PDF).
- The overflow is at the inside top corner of the tank.
- The clunk does NOT touch the very end of the tank; it must be able to draw.
- The installation will cause the tank to compress slightly, so make sure the tubes are all still open, once installed.
- The tank floor is located for a "snug" fit.
- Wrap a pull strap around the tank made of fibre tape; once the tank is slippery the need for this will be obvious.
- The clunk must swing freely, so test this.
- On the first run-up, check RPM upright

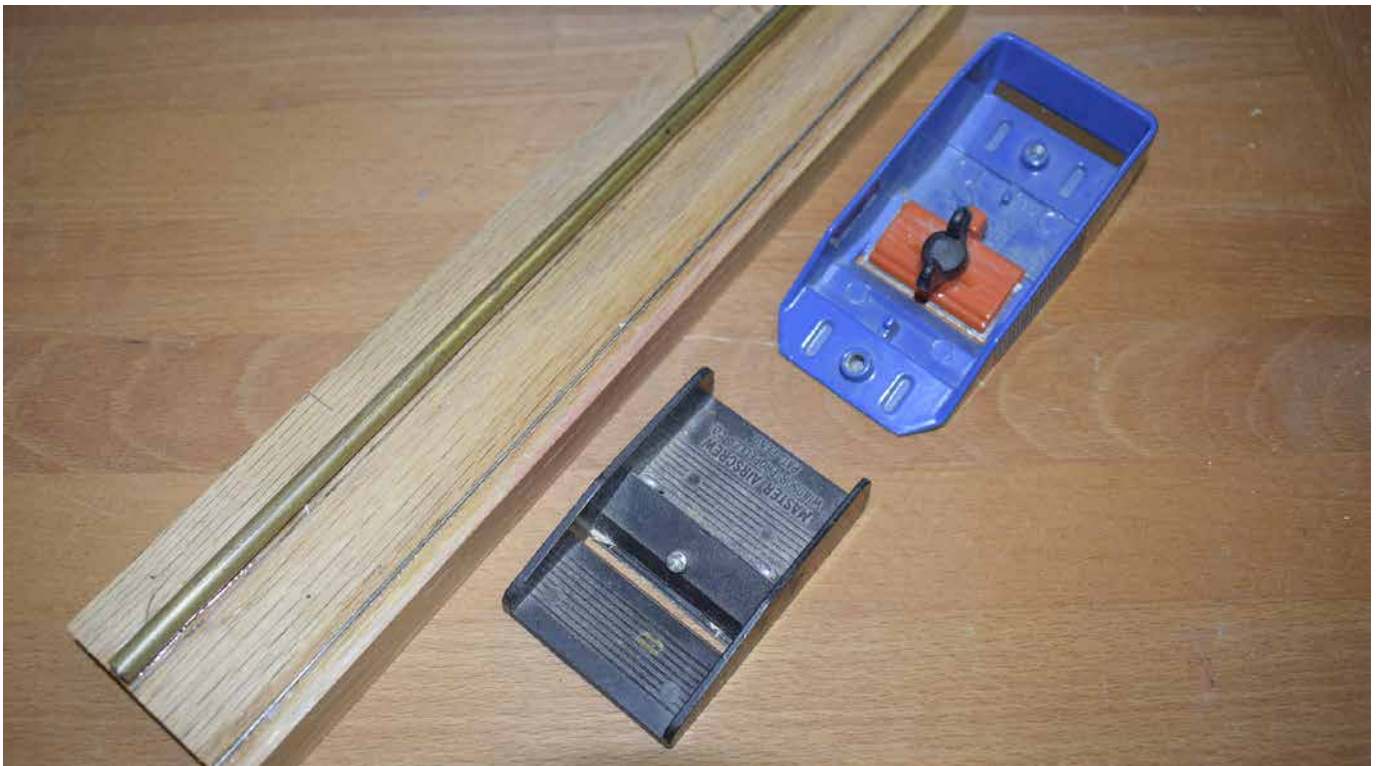
and inverted prior to launch.

- Run a full tank through before first flight and check RPM throughout. IF it varies wildly, check for leaks.
- If you need to shim the tank for upright to inverted adjustments, JUST move the uniflow by twisting the tube in the same direction as you were going to move the tank!

"This has been my tank set-up for over a decade and it always works. I can go to any hobby shop and get a tank for less than \$20! And I can service it whenever it needs attention.

"It works for me. I hope you enjoy the advantages as I do. If you need some help let me know, Bruce Perry, madpilot170@gmail.com." ✨

SAM/VOL LIBRE EXTÉRIEUR



A planed TE, with the filler in place, and a 1.5" x 3/8" TE cut by the same technique – something that would be difficult to obtain commercially. / Un bord de fuite façonné au rabot auquel on a ajouté une pièce pour l'empêcher de bouger ainsi qu'un bord de fuite de 1,5 pouce x 3/8 de pouce raboté à l'aide de la même technique, ce qui serait difficile d'acheter commercialement.

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Je remercie Roy Smith d'avoir envoyé ce compte-rendu sur les bords de fuite!

DES BORDS DE FUIITE MAISON

par Roy E. Smith MAAC #7759L

« Dans cette chronique, j'aimerais discuter des techniques et des bénéfices de fabriquer vos propres bords de fuite (trailing edges). Bien sûr, vous retrouverez sur le marché ou dans les kits des sections triangulaires à cette fin.

« Toutefois, la fabrication de vos propres bords de fuite comporte sa part d'avantages. Au-delà de ce qui est évident – ne pas devoir se déplacer à l'un des magasins de passe-temps qui deviennent de plus en plus rares – c'est que vous pouvez choisir la densité et la structure du grain du bois. Les pièces disponibles commercialement sont habituellement plutôt lourdes parce qu'elles doivent

endurer le passage dans des machines complexes.

« Ensuite, vous pouvez créer des bords de fuite de n'importe quelle dimension requise; qu'il s'agisse de profils minces ou plus épais, vous pouvez façonner le bon bord de fuite.

« Alors... comment faire?

« En premier lieu, vous devez fabriquer un gabarit (jig) afin de passer le rabot sur la section. Ce gabarit est simple – vous collez deux morceaux de corde de piano de diamètre différent à un morceau de bois dur. La corde de piano de plus petit diamètre doit se trouver près du rebord de la base de sorte à être dégagée au passage de la lame du rabot. La corde de piano plus épaisse doit être positionnée à la bonne distance de la première afin d'établir le bon évasement (taper) du bord de fuite. Ce gabarit peut être d'une longueur de tout juste 12 pouces; vous pourrez déplacer votre longueur de matériel en cours de rabotage.

« Découpez une longueur de la bonne largeur et de la bonne longueur grâce au morceau de balsa que vous avez jugé

acceptable (poids et robustesse) et placez-le dans le gabarit avec un rebord placé contre la plus petite corde de piano. Si votre bord de fuite est appelé à être moins large que l'espace entre vos cordes de piano, comblez l'espace (du côté plus épais) à l'aide de balsa moins désirable (lire « scrap ») afin de vous assurer que votre futur bord de fuite demeure bien calé contre la petite corde de piano.

« En deuxième lieu, empoignez votre rabot et retirez le bois excédentaire du dessus de votre assemblage de bois triangulaire jusqu'à ce que sa lame frotte le dessus de vos cordes de piano.

« Les cordes de piano étant lisses, elles n'endommageront pas votre rabot. Assurez-vous de presser sur le balsa de sorte à ce que votre assemblage ne bouge pas pendant que vous rabotez.

« Il y a d'autres avantages à fabriquer vos propres bords de fuite : il est facile d'en créer un en composite (balsa et fibre de carbone) à l'aide d'une longueur verticale de fibre de carbone prise en sandwich entre

suite à la page 65

SAM / FREE FLIGHT

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

I'd like to thank Roy Smith for sending in his article on trailing edges!

HOME-MADE TRAILING EDGES.

by Roy E. Smith MAAC #7759L

"In this column, I would like to discuss the techniques and benefits of making your own trailing edges. Of course, commercially available, sawn, triangular sections are available, and are usually supplied in kits.

"Making your own trailing edge, however, has some real advantages. Beyond the obvious one of not having to go to the dwindling number of local hobby shops to buy it, one major advantage is that you can choose the density and grain structure of the wood. Commercially-sawn pieces are usually fairly heavy, in order to be successfully cut in the machinery involved.

"Next, you can create trailing edges of any proportion that you wish – so for thin sections, or thick ones, you can make just the right TE.

"So, how is it done?

"First, you must make a jig in which to plane the section. The jig is simple – you glue two pieces of piano wire of different diameters to a piece of hardwood. The wire with the smaller diameter must be close to an edge of the base, so as to clear the blade of the plane. The larger of the two must be positioned at the correct distance from the first to establish the desired taper of the TE. The jig need only be around 12" long – the strip can be passed through it as the planning progresses.

"Cut a strip of the desired width and length from whichever piece of balsa you have decided provides the weight and stiffness that you desire and place it in the jig with one edge against the smaller wire. If the strip is narrower than the space between the wires, fill in the gap on the wide side with some scrap so as to ensure that it stays against the small wire.

"Now, take your razor plane and plane away the unwanted material from the top of your rectangular strip until the plane runs along the tops of the wires.

"The wires are smooth, they will not damage the edge of the blade. Make sure



that you keep pressing the balsa strip down into the jig, preventing it from riding up as you work.

"There is one more advantage to making your own TEs that I would like to mention – it is very easy to create a composite TE of balsa and carbon fibre, with a vertical strip of CF sandwiched between two pieces of balsa. The CF needs to be unidirectional, with the strands longitudinal to the piece.

"This adds very little weight but adds a lot of stiffness in the vertical direction, maintaining a very straight TE.

"A word of warning – very great care is needed when planing a section with the CF insert. The very thin strips of CF that are planed away can be very sharp indeed, keep your hands and eyes out of the way of the waste as it exits the tool." ✨

SAM/Vol libre extérieur suite de la page 64

les deux pièces de balsa. La fibre de carbone doit être unidirectionnelle, les filaments devant être disposés longitudinalement, le long des pièces de balsa.

« Cela ajoute bien peu de poids mais ajoute énormément de rigidité verticale tout en assurant la création d'un bord de fuite très droit.

« Un conseil : soyez prudent en rabotant une section qui renferme un morceau de fibre de carbone. Ces lanières de fibre sont très minces et peuvent devenir très coupantes; attention à vos mains et à vos yeux lorsque les restants sont éjectés de sous la lame de votre rabot. » ✨

MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

LE TIMBER, TOUJOURS EN ÉVOLUTION

La maquette Timber STOL (d'E-Flite) a remporté un succès immédiat à sa sortie en 2016 grâce à son système de stabilisation SAFE Select et technologie à temps réel AS3X. Sa configuration d'ailes hautes, son envergure appréciable, ses lattes de bord d'attaque (slats) et ses grosses roues lui donnaient un air d'avion de brousse et la performance afférente. Les flotteurs étaient aussi offerts.

Ont suivi le Turbo Timber, le Timber-X (ailes tronquées et capable d'acrobaties 3D) et le Night Timber-X (illuminé). Nous avons aussi eu droit aux versions UMX.

La famille des appareils Timber est très populaire chez la sélection d'E-Flite mais pour plusieurs modélistes, c'était un rapport amour-haine puisque des failles de conception enlevaient le lustre de ces appareils, malgré leur look d'enfer et leurs qualités de vol. Heureusement, ces défauts ont finalement été corrigés grâce à la plus récente version, le Turbo Timber Evolution.

Le nom est bien choisi. Les modifications apportées ont transformé ce design de sorte à accroître ses chances de survie dans un environnement hostile.

L'une des caractéristiques qui a souvent été critiquée à bord des Timbers précédents, c'était le compartiment très étroit pour la batterie et son emplacement, sous le fuselage. En contraste, l'Evolution comporte maintenant un compartiment sur le dessus du capot moteur, espace qui peut accommoder une batterie de 5 000 mAh. C'est infiniment pratique au moment d'échanger la batterie et la durée de vol s'en trouve augmentée. On peut aussi la déplacer afin d'ajuster le centre de gravité. Je m'attends à ce que les pilotes passent à des batteries de 3 300 mAh en configuration 3s ou 4s.

Autre caractéristique pratique : les nouveaux connecteurs à même les ailes. Les anciens Timbers étaient tristement célèbres pour les raccords tout mêlés (ailerons, volets, feux de navigation) dans la cabine. C'était alors tout un projet de débrancher les ailes aux fins de



transport, ce qui augmentait d'autant plus le risque de mal rebrancher ces fils (je parle d'expérience avec mes élèves-pilotes).

À bord de l'Evolution, chaque panneau d'aile est doté d'un simple connecteur à six branches, ce qui simplifie la connexion... et on s'y trompe moins. Considération importante lorsque vient le moment de placer sa maquette en pièces détachées dans son véhicule (Avec une envergure de 1,5 mètre, il est difficile de ranger les ailes non détachées.).

Autre développement bien accueilli : le nez et le train d'atterrissage ont été renforcés tandis que des servos avec composantes de métal (plutôt que de plastique) sont utilisés. Ceux en plastique étaient vulnérables dans le Timber STOL original. L'appareil résistera à des conditions de vol plus rudes.

Finalement, l'Evolution, comme l'original (mais pas le Turbo ou le Timber-X) inclut des flotteurs sans frais supplémentaires. Merveilleuse idée... abordable, de surcroît. Tous les Timbers s'avèrent d'excellents hydravions de formation : le comportement sur l'eau est sain et les gouvernails doubles sont efficaces.

Le récepteur qui est inclus dans la version BNF de l'Evolution est le AR637TA. De concert avec le récepteur « standard » Avian Smart de 60 ampères, on peut

utiliser la télémétrie Smart de pleine portée (full range). Vous devrez cependant utiliser une batterie Smart. J'en parlerai davantage dans une future chronique.

Notez aussi que la caractéristique d'inversion de moteur (grâce au contrôleur de vitesse Avian) qui a été dévoilée dans la version du Night Timber-X est encore disponible à bord de l'Evolution mais qu'elle requiert des étapes supplémentaires afin de l'activer. Il était au préalable un peu trop facile d'activer cette caractéristique; en activant le commutateur A, on pouvait carrément arrêter le moteur tandis que l'avion volait!

Avec toutes ces améliorations et malgré le fait que je possède déjà un Night Timber-X, je n'ai pu résister à la version Evolution. Après un mois passé à le piloter, j'en suis encore émerveillé, pas seulement compte tenu des modifications dans la conception, mais aussi quant à son comportement et sa performance, spécialement lorsque j'ai recours à des batteries de 3 300 mAh et de 4s. Résultat : un décollage instantané, un grimper vertical lorsque je le désire mais des vols tout à fait détendus, typiques du Timber, lorsque je diminue les gaz.

Je l'installerai bientôt sur flotteurs et je songe déjà aux skis! ✈



Nigel Chippindale - 3778L

Committee Chair

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

THE EVOLVING TIMBER

The E-Flite Timber STOL was an immediate success when it came out in 2016, with its optional SAFE Select stabilization and full-time AS3X. The high wing configuration, long span, optional leading edge slats and big wheels gave it bush plane look and performance. And floats came as part of the package.

The Timber STOL was followed by the Turbo Timber, then the 3D-capable clipped wing Timber-X and the illuminated Night Timber-X. Along the way also came UMX versions.

The Timber family has been among the most popular of the E-Flite models, but for many people, it's been a love-hate relationship, as significant practical issues somewhat offset the attractive looks and great flying qualities. Happily, these negative features have finally been addressed in the new version, the Turbo Timber Evolution.

Living up to its name, the Evolution changes an existing design in ways that increase its fitness and chances of survival.

One much criticized feature of previous Timbers was the tight battery compartment

and its location on the bottom of the fuselage. By contrast, the Evolution has an easily accessible battery compartment on top of the nose, that is large enough to handle a 5,000 mAh battery. This is a huge convenience when it comes to changing batteries and overcomes previous limitations on flight time. It also allows batteries to be moved back to adjust the center of gravity. I expect the typical Timber battery size to increase to 3,300 or even more, either 3s or 4s.

A second major convenient feature is the new wing connectors. Previous Timbers were notorious for the tangle of wires for aileron and flap servos, as well as lights, in the cabin. This made removal of the wing for transport a serious chore, with a high risk during installation of getting the connections wrong (I speak from experience with my students).

In the Evolution, each wing has just a single six-pin connector, making hook-up quick and fool-proof. This is an important consideration for a model that, at 1.5-metre wingspan, is too big for most cars when fully assembled.

Another welcome development is that the nose and landing gear have been significantly beefed up, while metal gear servos throughout replace the plastic ones that were vulnerable in the original Timber STOL. These are big plusses for survival.

Finally, the Evolution, like the original Timber STOL, but not the Turbo or the Timber-X, includes floats at no extra cost. Score one for affordability. All the Timbers make excellent floatplanes with good water handling and effective dual water rudders.

The included receiver in the BNF version of the Evolution is the AR637TA. This, together with the standard Avian 60A Smart ESC, means that full range Smart telemetry is available. To get full benefit, though, you need to use a Smart battery. More on this in a future column.

Note that the motor reversing feature of the Avian ESC introduced with the Night Timber-X is still available in the Evolution, but now requires the user to take additional steps to activate. Previously it was perhaps a bit too easy to set up this feature that could literally, at a flip of switch A, stop the model in the air!

All these improvements meant that despite already having a Night Timber-X, I couldn't resist the Evolution. After a month of flying it, I'm still delighted, not only with the design changes, but also with the flight handling and performance, especially using 4s 3,300 mAh batteries. Instant takeoff and vertical climb when I want them but traditional Timber leisurely flying when throttled back.

I'll have it on floats soon and am starting to think about skis! ✈

HYDRAVIONS



Peter Graham | 80605

Chef de Comité

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Merci à Jamie Zieman qui nous a envoyé le reportage suivant!

DESERONTO ROYAL FLYING CLUB : UNE MISE À JOUR

par Jamie Zieman

« Voici une mise à jour de la chronique parue dans le numéro de mai-juin 2020 sur la formation du Deseronto Royal Flying Club, dont l'appui que nous ont témoigné l'exécutif et les membres du MAAC. Sans cet appui, le club n'aurait tout simplement pas vu le jour!

« Notre club est très petit; il compte entre dix et 15 membres. Nous sommes strictement basés sur l'eau et faisons évoluer des hydravions et des amphibies, mais nous accueillons aussi les drones et on peut aussi trouver, non loin, des lieux afin de faire rouler des véhicules terrestres télécommandés.

« Puisque nous nous trouvons sur du terrain que possède la Cité de Deseronto, nous ne pouvons y installer des structures permanentes ou modifier le terrain, si bien que notre vieille chaloupe de récupération – en aluminium et qui prend l'eau – est enchaînée à un arbre sur la berge.

« Conséquemment, nous devons louer



une remise auprès d'un marché riverain non loin; c'est là que nous entreposons notre équipement nautique, y compris notre équipement de sécurité, quelques kayaks et bien sûr, notre barbecue.

« Nous avons été en présence de la COVID-19 et nous avons observé les règlements tout au long de leur évolution. Nous avons géré les mesures sanitaires tout en insistant sur la protection personnelle – aux membres d'y voir – et la réponse a été très bonne. J'ai le plaisir de rapporter que nous n'avons déploré aucun incident lié à

la COVID-19 et depuis, la plupart d'entre nous avons reçu notre deuxième vaccin.

« Notre évènement de camping qui avait été planifié pour le mois de juin 2020 a connu le même sort que l'oiseau dodo. Compte tenu des restrictions afférentes aux rassemblements et des données inconnues du temps (sur l'évolution de la pandémie), nous ne pouvions devenir les hôtes de l'évènement en toute sécurité. C'était dommage d'avoir abattu tout le travail afin d'obtenir le permis auprès de

suite à la page 82

R/C FLOAT PLANE



Peter Graham | 80605

Committee Chair

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

I'd like to thank Jamie Zieman for sending in the following story!

DESERONTO ROYAL FLYING CLUB: AN UPDATE

by Jamie Zieman

"This is an update to the article that was published in the May-June 2020 edition about the formation of the Deseronto Royal Flying Club, including the support from the MAAC executive and members. The club simply wouldn't have happened without all that support!

Our club is very small, with yearly membership ranging from 10 to 15 members. We are strictly a water-based club, flying floatplanes and amphibians, but drones are welcome and there are great local areas for those RC enthusiasts who like ripping around in the dirt and jumping with RC vehicles.

"Being on land owned by the Town of Deseronto, we aren't allowed any permanent structures or changes to the landscape except for our banged-up and slightly leaky 12-foot aluminum recovery boat we've chained to a tree at the waterfront.

"As a result, we have to rent a shed at the



nearby Waterfront Market where we store our boating equipment, including all safety gear, a couple of kayaks, and of course our Bar-b-que.

"We have dealt with COVID-19 and followed rules as they evolved over time. We have provided some provisions for sanitation but placed the onus on the participants to provide their own protection and they have responded fantastically. I am happy to report there were no incidents of COVID-19 as result of our activities and since then, most of us have received our second shots.

"Our planned weekend camping event for June of 2020 went the way of the Dodo. With the gathering restrictions, there was no way we could safely host the event, given the unknowns at the time. It was such

a shame after going through all the work to get the event/camping permit approved by the Town of Deseronto. Even this year, we decided that it wasn't going to happen since planning would have been done in the middle of the third wave. We hope to finally to have our weekend event in June of 2022. Stay tuned!

"As I write this, we just had a fantastic day of flying on Deseronto's beautiful waterfront and had a great turnout. We saw high winds from the NW with strong gusts. Our water launch/recovery area is pretty well protected from the wind but trees lining the north shore and northwestern area can create challenging conditions especially with the winds coming from the NW. From the west sweeping south to the

continued on page 82

Alan Blore - 21353

Chef de Comité

403.730.9860 | ablore@shaw.ca

Bonjour tout le monde.

Eh bien, nous assistons à l'allègement des mesures de pandémie... preuve à l'appui, le retour des rassemblements de jets.

En juillet dernier, l'ancien membre du Comité des jets Peter Doupnik et ses acolytes de Chatham (Ontario) ont uni leurs efforts afin de préparer leur deuxième événement Thunder Thrust.

Peter a beaucoup contribué à la communauté des amateurs de jets et manifestement, il s'empresse toujours à aider en préparant un rassemblement comme celui-ci... avec beaucoup de succès, puis-je ajouter. Peter nous offre un résumé de l'action et a inséré de chouettes photos.

Racontez cela, Peter!

THUNDER THRUST2

par Peter Doupnik

« En raison de la fermeture de l'aéroport de Wingham, on m'a approché afin de vérifier si l'on pouvait préparer un deuxième rassemblement de jets, cette fois à l'Aéroport municipal de Chatham-Kent. Le canton, les gestionnaires des lieux ainsi que le MAAC ont accordé leur bénédiction respective et, par chance, les restrictions afférentes à la COVID-19 ont été allégées afin d'autoriser un maximum de 100 personnes sur les lieux.

« Quel événement c'est devenu! Nous avons fracassé notre record de participation de pilotes avec 45 et ils ont apporté plus de 150 jets! Ces pilotes provenaient de l'Ontario et du Québec, ce qui prouve que nous avons pris la bonne décision de préparer un événement de cinq jours afin d'accueillir tous les pilotes.

« C'était bien agréable de revoir de vieux amis et de placer des visages sur de nouveaux noms et amis. Il y a eu beaucoup de socialisation tout au long des cinq jours, ce que l'allègement des restrictions pandémiques a permis.

« Au cours de la semaine, Dame nature nous a lancé un peu de tout : du froid et des vents traversiers plutôt frais, de chaudes journées d'été avec du vent qui soufflait dans le sens de la piste. C'était intéressant de voir à quel point l'aptitude des pilotes



Rick and Peter with SAB Lizards. / Rick et Peter avec des SAB Lizards.



Arthur and Sandro prepping a model for flight. / Arthur et Sandro préparent une maquette pour son prochain vol.

s'améliore, d'année en année. Nous nous sommes assurés que chacun détenait son accréditation de pilote de maquette à turbine et nous avons inscrit plus de 250 vols sans le moindre accroc!

« Cette année, neuf nouveaux pilotes des régions d'Ottawa et de Montréal se sont joints à nous. Un tandem père-fils

nous a impressionnés. Il s'agit de Louis et Christophe Simon. Ce jeune homme pilote vraiment bien!

« Les jets étaient variés, des foamies à turbine à des chefs-d'œuvre à l'échelle 1/4. Quelques-uns ont épaté les participants : les F-14 Tomcats d'Eric et de Mike,

suite à la page 83

R/C JETS

Alan Blore - 21353

Committee Chair

403.730.9860 | ablore@shaw.ca

Hi, everyone.

Well, we are finally seeing our way through the last of the past challenging times and no better way of seeing that, is by seeing jet events coming back on to the scene again.

Just this past July, retired RC Jet Committee member Peter Doupnik and the good folks in Chatham got together to stage their second Thunder Thrust event.

Peter has contributed so much to the jet community and obviously, he is still going by running an event like this and with great success, I may add. Peter has given us a summary of what went on and some great looking pictures.

Tell us all about it Peter!

THUNDER THRUST2 REPORT

by Peter Doupnik

“Due to the closure of the Wingham Airport, I was approached to see if it was possible to hold a second jet event at the Chatham Kent Municipal Airport. The Township, airport management and MAAC gave their blessings and luckily, COVID-19 restrictions were eased to allow for a maximum of 100 personnel on the premises.

“What an event this turned out to be! We broke pilot attendance records with 45 registered pilots and over 150 jets! The pilots came from Ontario and Quebec, proving that we made the right decision to make this a five-day event to accommodate all the pilots.

“It was nice to see old friends again and putting faces to the names of the new friends we made. There was a lot more socializing going on during this event due to the easing restrictions from the pandemic lockdown.

“During the week, Mother Nature threw everything at us from cold and gusty crosswinds to hot summer days with winds down the runway. It was interesting to observe how the flying skills of the jet pilots keep on improving, every year. We made sure that every pilot had the “Pilot RC Turbine” certification and we logged over 250 flights and not a single mishap!

continued on page 83



A Sukhoi and a Phantom share the air peacefully. / Un Sukhoi et un Phantom partagent l'espace aérien en harmonie.



Eric and Jeff with a gorgeous F-14. / Eric et Jeff avec un splendide F-14.

R/C GRAND MODÈLE



All lined up for the day. / Les maquettes sont alignées pour la journée.

Photo by Roly Worsfold

Michael Anderson - 17752
Chef de Comité
613-407-5914 | mr.anderson.ca@icloud.com

RETOUR À LA NORMALE

Malgré un été à saveur d'annulation d'événements, deux importants Fun-flies de petits-gros ont été présentés la même fin de semaine, en août.

KAMLOOPS BIG BIRD

En Colombie-Britannique, le directeur de zone Roly Worsfold nous offre un compte-rendu du 25^e rassemblement de petits-gros des High Country Flyers, affectueusement appelé « Big Bird » :

« En dépit des incendies de forêt dans le secteur et de la situation de la pandémie de la COVID-19, nous avons vécu un répit de la FUMÉE et – de concert avec l'allègement des restrictions de la pandémie – l'évènement a offert une atmosphère pour que tout le monde s'amuse. La participation était moindre, en partie en raison des restrictions sur les déplacements sur les routes (incendies); toutefois, 18 pilotes se sont présentés avec 23 maquettes. Ceux-ci ont convergé depuis le continent et plusieurs villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique.

« Dave Collis (MAAC 37241), d'Abbotsford (C.-B.) est le seul qui se

soit rendu aux 25 rassemblements, annuellement, malgré le vent, la pluie et la neige... oui, nous avons eu de la neige, une année. Au fil des années, Dave est devenu l'un des meilleurs artisans des grosses maquettes au sein de la province. Il nous aide à apprécier notre passe-temps.

« Nous avons hâte de revenir l'année prochaine et merci à toutes les personnes qui ont contribué au succès de cet évènement, en plus de le rendre si agréable. »

OTTAWA VALLEY GIANT SCALE

En Ontario, nous avons réussi à présenter une 33^e édition du Fun-fly annuel de la Vallée de l'Outaouais au terrain des Kingston RC Modellers, à Odessa. Celui-ci n'était pas censé avoir lieu.

Annuellement – dans l'avant-COVID-19 – les préparatifs débutaient au lendemain de l'édition du moment; nous nous mettions en branle afin de localiser un prix de présence pour les pilotes qui s'inscrivaient, typiquement un kit ARF (presque prêt à voler) d'un petit-gros d'une valeur d'environ 1 000 \$.

Les pilotes qui s'inscrivaient tôt obtenaient exclusivement une chance de remporter ce prix lors d'un tirage, la journée même du rassemblement. Cette mesure incitative injectait un peu d'argent (en inscriptions) afin de produire des

t-shirts et d'acheter un prix à faire tirer.

En février, les organisateurs communiquaient avec des commanditaires et ils recherchaient aussi des dons. En mai, un Fun-fly « de réchauffement » était présenté – traditionnellement au terrain de l'Arnprior RC Club – afin de passer le mot et d'encourager de nouvelles inscriptions pour le mois d'août. Nous comptons régulièrement plus de 100 inscriptions en provenance de l'Ontario et du Québec.

Compte tenu de l'incertitude qu'entretenaient la pandémie et les restrictions sur les rassemblements publics au début 2021, je ne pouvais effectuer le travail de préparatifs habituel et je m'étais résigné à ne pas pouvoir offrir l'évènement en 2021. Les choses ont alors changé en Ontario.

« Environ deux semaines avant l'étape 3 de l'allègement des mesures COVID-19 du 16 juillet, Mike Siemonsen (du Club de Kingston) a lancé un appel afin de vérifier s'il était possible de présenter un rassemblement plus modeste. J'ai consulté le site Web du gouvernement de l'Ontario sur les mesures COVID-19 et, à l'aide de la formule promulguée, j'ai calculé que nous pouvions accueillir 5 000 personnes!

Cette limitation maintenant du passé, nous avons concocté un plan selon la liste des inscriptions de 2019 afin de

suite à la page 84

R/C LARGE MODEL



The traditional Ottawa Valley Giant Scale noon-time group shot. / Le traditionnel cliché de groupe de l'heure du midi à l'Ottawa Valley Giant Scale.

Photo by Mike Anderson

Michael Anderson - 17752

Committee Chair

613-407-5914 | mr.anderson.ca@icloud.com

RETURN TO NORMAL

In yet another summer of cancelled events, two large model Fun Fly events happened on the same weekend in August.

KAMLOOPS BIG BIRD

In B.C., Zone Director Roly Worsfold reports on the High Country Flyers' 25th annual large model event in Kamloops, affectionally called the "Big Bird" event:

"Despite the wildfires in the area and the COVID-19 situation, we had relief from the SMOKE with good flying weather along with eased COVID-19 restrictions made for a 'good time' event. Attendance was reduced due to the wildfire "road restrictions"; however, 18 flyers showed up with 23 planes. Flyers arrived from the lower mainland and many cities from the interior of British Columbia.

"Dave Collis (MAAC #37241), from Abbotsford, B.C., is the only one who has attended all 25 events through wind rain and snow... yes, we had snow one year. Over the years, Dave is one of the premier large model builders in the province. He helps us enjoy the hobby with his big builds.

"Looking forward to next year, thanks to everyone who makes the event so successful and truly enjoyable."

OTTAWA VALLEY GIANT SCALE

In Ontario, we managed to pull off the 33rd annual Ottawa Valley Giant Scale Fun Fly at the Kingston RC Modellers' home



Not only did Kingston RC's Walter Erstenberger manage the flight control team, but he had some time for a few flights. / Non seulement Walter Erstenberger (du Club de Kingston) a-t-il réussi à gérer l'équipe de contrôle des vols, mais il a aussi effectué quelques vols.

Photo by Hal MacDonald

field in Odessa. It wasn't supposed to happen.

Each year, in the before times, preparation for this event would start at the end of the previous year with a hunt for a highly desirable early registration prize, typically a giant scale ARF, typically in the \$1000 range of value.

Pilots who register early get an exclusive chance to win the prize in a random draw at the field on the day of the event. This incentive builds up the event treasury to order t-shirts and buy a high-value raffle prize.

In February, sponsors are contacted and donations are sought. In May, we have a Giant Scale Warm-Up Fun Fly, traditionally at the Arnprior RC club, to get the word out and continue with early registrations for the August Kingston event. We typically have over 100 pilots registered from all over Ontario and Quebec.

With all the uncertainty and dire predictions about the allowable outdoor crowd sizes in the beginning of 2021, I could not do any of the usual preparation work and was resigned to not doing this event in

continued on page 84



Kingston's Brian Perkins is well known for his meticulously detailed WW1 builds and this Fokker DR1 triplane is an excellent example. / Brian Perkins (de Kingston) est bien connu pour les détails qu'il incorpore à ses coucous de la Première Guerre mondiale; son triplan Fokker DR1 en est un excellent exemple. Photo by: Mike Anderson



Jon Harper's 60" wingspan 1916/17 Blackburn Triplane -- Zeppelin Hunter looks like it would be a handful to fly and land, but everyone was amazed how great it handled – with a skilled pilot. / Le triplan Blackburn (de 1916-1917), un chasseur de Zeppelins, (envergure de 60 pouces) semble être difficile à faire décoller et atterrir mais tout le monde a été épaté de son comportement – avec un pilote accompli à la télécommande. Photo by Hal MacDonald



Brian Perkins' museum quality scratch-built Bristol Scout is powered by a well-disguised DLE-111 for power. / Le Bristol Scout de qualité muséale (et construit artisanalement) de Brian Perkins est mû par un DLE-111 bien "déguisé".



David Emptage pulls the one third scale Pietenpol Air Camper to the flight line. The Air Camper is powered by a boxer twin Valach four-stroke that has to be heard to be appreciated. The Emptages come to OVGS from Kitchener every year and always entertain with their very large aircraft. / David Emptage tire son Pietenpol Air Camper à l'échelle 1/3 vers la ligne de vol. La maquette est mûe par un quatre-temps Valach de type boxer à doubles cylindres... un moteur que l'on doit entendre pour l'apprécier. La famille Emptage s'amène au OVGS annuellement depuis Kitchener (Ontario) et sait toujours divertir la foule avec de grosses maquettes. Photo by Mike Anderson

COURSE AUTOUR DE PYLÔNES



Roy Andrassy - 10064-L

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

CMPRA

La Calgary Model Pylon Racing Association (CMPRA) a présenté son concours annuel de Q500/Q40 au cours de la fin de semaine des 24 et 25 juillet. Les dieux de la météo ont coopéré et nous ont offert une excellente météo tout au long de la fin de semaine. La participation des pilotes était moindre cette année mais le concours était tout de même compétitif.

La CMPRA remercie tous les bénévoles au sein de notre club et surtout les bénévoles du commanditaire local, l'escadron des Cadets de l'air, pour le succès remporté. Par le passé, l'Escadron 781 aidait officiellement pendant le concours mais cette année, le geste était purement bénévole en raison des restrictions pandémiques en vigueur au sein de ce mouvement.

Leurs jeunes yeux et réflexes vifs ont été fort appréciés. Jenice, la leader des bénévoles, a effectué un travail de maître de formation et de coordination. Elle a aussi agi à titre d'assistante au démarrage pendant la fin de semaine. Beau travail, Jenice. J'espère vous voir un jour devenir

Première ministre canadienne. Vous effectuerez un meilleur travail que l'équipe en place à l'heure actuelle.

Voici les gagnants en Q500 : Roy Andrassy (1.); Ted Ellefson (2.); et Doug Houston (3.) En Q40, les trois premières places ont été attribuées ainsi : Roy Andrassy (1.); Doug Houston (2.); et Ted Ellefson (3.).

Il n'y a eu qu'une seule collision aérienne lors de l'épreuve Q500 et celle-ci s'est produite entre les appareils de Cecil Graval et de Jeff Martin. Pas de souci : les deux maquettes se faisaient vieilles et devaient être remplacées.

Pour obtenir la liste complète des résultats, rendez-vous au : <http://www.cpra.org>.

RICKY RAT

L'Ontarien Ken Fluney m'a envoyé quelques photos de son récent projet de construction, l'EF1 Ricky Rat. Voici ce qu'il en dit :

« Le Ricky Rat a été conçu par Dan Kane pour la course EF1. On peut se procurer des short kits découpés au laser auprès de Carolina Custom Kits et les composantes de plastique auprès de Park Flyers Plastics.

« Le Ricky Rat est un appareil qui vole magnifiquement bien, il tient bien son cap et est très rapide. En guise de motorisation,

il a recours à un moteur électrique de 1250 KV; le contrôleur de vitesse varie de 60 à 80 ampères et les batteries sont des Li-Po de quatre cellules d'entre 2650 et 3200 mAh de 65 C.

« L'hélice est une APC 8 x 8. Je n'ai effectué que quelques vols à l'aide de celle-ci; je procède encore à quelques réglages. C'est une maquette un peu plus rapide que les autres designs d'EF1. »

Merci beaucoup, Ken. J'apprécie votre contribution.

APPUYEZ LES ÉVÈNEMENTS

Je demande à tous les modélistes pilotes de continuer d'appuyer et d'aider les clubs lors de concours. Ces événements sont une entrée d'argent pour nos clubs; qui plus est, la compétition améliore notre passe-temps et l'aéromodélisme en général.

Le MAAC doit encourager la compétition à l'échelle régionale, provinciale et internationale.

PARTAGEZ VOS HISTOIRES

C'est tout pour la chronique de ce mois. Veuillez m'envoyer des photos et des articles. J'aime beaucoup recevoir des réactions d'autres personnes et certainement d'autres coins du pays. Pilotez de façon rapide et avec acharnement... et faites-vous vacciner. ✈

R/C PYLON



Q500 pilots and helpers./ Les pilotes de Q500 et leurs assistants.

Roy Andrassy - 10064-L

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

CMPRA

The Calgary Model Pylon Racing Association (CMPRA) held its annual Q500/Q40 Pylon contest during the July 24/25th 2021 weekend. The weather gods cooperated with us and provided some excellent weather all weekend long. The pilot numbers were down a bit this year, but we still had a tight competitive contest.

The CMPRA wishes to thank all our volunteer club members and especially the volunteers from the sponsor of the local Air Cadet Squadron for making our event a huge success. In the past, the 781 Air Cadet Squadron had officially helped at our contest but this year, it was purely voluntary because the Air Cadets are officially in a pandemic standdown.

Their young eyes and fast reflexes were greatly appreciated. Jenice, the volunteer leader, did an excellent job of educating and coordinating everyone's efforts. She also acted as the starter's assistant for the whole weekend. Great job, Jenice. I hope to see you as the Prime Minister of Canada one day. You will do a better job than the present leadership is doing.

The finish order for Q500 was: 1st Roy Andrassy; 2nd Ted Ellefson; and 3rd Doug Houston. The Q40 finish order was: 1st Roy Andrassy; 2nd Doug Houston; and 3rd Ted Ellefson.

We only had one mid-air collision in



Q40 Pilots and helpers. Les pilotes de Q40 et leurs assistants.

Q500 and that was between Cecil Graval and Jeff Martin. Not to worry, both planes were getting old and needed to be replaced anyways.

For a complete listing of the results, please go to: <http://www.cprpa.org>.

RICKY RAT

Ken Fluney, from Ontario, sent me a few pictures of his recent build of the EF1 Ricky Rat. Here is his write-up:

"The Ricky Rat was designed by Dan Kane for EF1 racing. Laser-cut short kits are available from Carolina Custom Kits and the plastic parts from Park Flyers Plastics.

"The Ricky Rat is a great flying airplane, grooves well and is really fast. For power, we use a 1250-KV electric motor, the ESC is 60-80 amps, and the LiPo batteries are 4-cell 2650-3200 MAH 65C.

"The propeller is the APC 8x8. I have only

had a few flights on it, just getting it dialed in, also it is a little faster than some of the other EF1 designs."

Thanks very much Ken. Appreciate the input.

SUPPORT CLUB EVENTS

I would like to ask all you model aviators out there to continue to support and help out at club competitions. These events generate income for our clubs and competition as a whole improves our hobby and model aviation in general.

MAAC needs to foster competition regionally, provincially, and internationally. Share Your Stories

That's it for this month's column. Please send me some pictures and articles. I really enjoy input from other people and certainly from other parts of the country. Fly fast, race hard, and get vaccinated. ✨

PLANEUR RC

Fabien Gagné - 87950

Chef de Comité

450-454-3875 | Fabien.Gagne@gmail.com

**SÉLECTION
D'ÉQUIPE :
CHAMPIONNAT
MONDIAL FAI-F3K
EN 2022**

Attention à tous les pilotes de la discipline F3K. Voici une invitation d'expression d'intérêt afin de représenter le Canada à l'occasion du Championnat mondial de F3K de 2022 en Slovaquie à une date encore à déterminer... vraisemblablement en août. Le MAAC offre un appui financier limité, si bien qu'on s'attend à ce que les intéressés défraient la majeure partie de leurs dépenses et qu'ils apportent un nombre suffisant de maquettes afin de prendre part à cet événement.

S'il y a plus de trois inscriptions au sein d'une catégorie (senior ou junior), une épreuve de qualification d'équipe sera disputée afin de sélectionner les meilleurs candidats suivant les résultats d'une compétition de deux jours. Si les inscriptions sont au nombre de trois ou moins, l'équipe sera formée grâce à ces candidats sans besoin de présenter une épreuve de sélection.

Veillez vous inscrire uniquement si vous êtes certain de vous rendre à l'épreuve de sélection d'équipe et que vous considérez sérieusement vous rendre au Championnat mondial mentionné plus haut. Exceptionnellement, si nous accueillons plus de trois concurrents – et uniquement si les conditions de la COVID-19 s'avèrent pas très pratiques pour disputer l'épreuve de qualification – le Comité se réserve le droit d'annuler l'événement et de désigner les pilotes qui composeront l'équipe d'après la liste de pilotes inscrits.

Advenant que moins de trois pilotes s'inscrivent au sein d'une catégorie, le Comité se réserve aussi le droit de faire appel à nos membres afin de garnir les places vacantes.

INSCRIPTION

Les inscriptions sont maintenant ouvertes, et ce, jusqu'au 16 janvier à 23 h 30 (heure de l'Est).

Lien d'inscription : <http://tiny.cc/f3k2022>

Registre des pilotes : <http://tiny.cc/whois-F3K2022>

LIEU

La date et le lieu du concours seront choisis selon un processus d'appel aux soumissions (voir plus bas). Le Comité annoncera la proposition choisie le 8 novembre 2021 et sera publiée dans le numéro de décembre de Model Aviation Canada.

Date : à venir

RÈGLEMENTS ET DÉTAILS

Tous les pointages et pénalités seront calculés grâce aux règlements de la FAI. Les résultats de la compétition constitueront



la base de sélection de l'équipe du Canada, les trois premières places formant l'équipe proprement dite et le détenteur du quatrième devenant par le fait même le pilote de remplacement. Le gérant d'équipe sera nommé par consensus des pilotes.

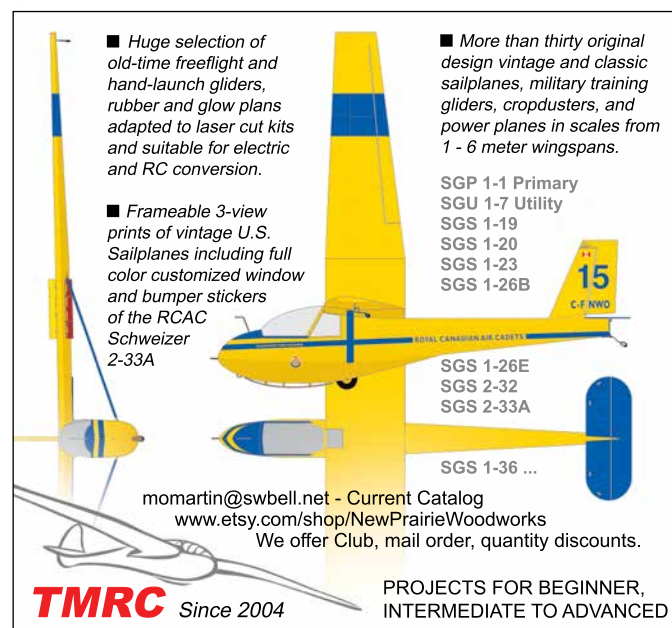
APPEL AUX SOUMISSIONS

Le Comité des planeurs lance ainsi un appel aux soumissions visant à organiser l'épreuve de qualification d'équipe de F3K en vue de constituer l'équipe canadienne de F3K en 2022.

Votre soumission devrait être logée d'ici le 2 novembre 2021 à 23 h 30 (heure normale de l'Est). Le Comité annoncera la soumission gagnante d'ici le 8 novembre 2021 et la publiera dans le numéro de décembre de la revue.

Les exigences détaillées de cet appel aux soumissions se trouve à la page Web du Comité des planeurs du MAAC.

Veillez libeller vos trousse de soumission ou diriger toute question au Comité des planeurs du MAAC par courriel à Fabien.Gagne@gmail.com. ✈



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

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

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

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

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

SGS 1-36 ...

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

TMRC Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER,
INTERMEDIATE TO ADVANCED

RC SAILPLANE

Fabien Gagné - 87950

Committee Chair

450-454-3875 | Fabien.Gagne@gmail.com

NOTICE OF TEAM SELECTION 2022 FAI -- F3K WORLD CHAMPIONSHIP

Attention to all F3K pilots. This is an invitation to express your interest in representing Canada at the 2022 F3K World Championship in Slovakia, at a yet to be determined date, likely in August. There is limited financial support from MAAC, so interested individuals are expected to assume the most part of their expenses and have a sufficient number of models for a world championship event.

If there are more than three registrations in a class (Senior or Junior), a Team Trial competition will select the best candidates based on results from a two-day competition. With three or fewer registrations, the team will be formed with those candidates without a need to compete at the team trial.

Please register only if you are sure you will be going to the Team Trial and seriously considering going the Worlds. Exceptionally, with more than three registrants, and only if the sanitary conditions prove impractical to run the Team Trial event, the Committee reserves the right to cancel the event and designate the pilots that will form the team from the list of registered pilots.

In the case where fewer than three pilots register in a class, the Committee also reserves the right to reach out our membership to fill in the vacancies.

REGISTRATION

Registrations are open now until January 16, 2022, 23:30 EST.



FAI

AEROMODELLING COMMISSION

Register link: <http://tiny.cc/f3k2022>

Pilots roster: <http://tiny.cc/whois-f3k2022>

VENUE

The contest's date and location will be chosen in a Request for Proposal process (see below). The Committee will announce the selected proposal on November 8, 2021, and it will be published in the December edition of the magazine.

Date: To be announced

RULES & DETAILS

All scores and penalties will be calculated as per FAI rules. The competition results will constitute the outcome of the national team selection for Canada, with the ranks one through three constituting the team, and the fourth in rank the designated alternate pilot. The Team Manager will be named by a consensus of the pilots themselves.

REQUEST FOR PROPOSAL

The Sailplane Committee hereby requests proposals for hosting the F3K Team Selection Trial for the Team Canada F3K 2022.

Your proposal should be submitted by November 2, 2021, 11:30 EST. The Committee will announce the winning bid by November 8, 2021, and publish in the December edition of the magazine.

The detailed requirements for this RFP can be found on the MAAC Sailplane Committee web page.

Please address your proposal packages or any question to the MAAC Sailplane Committee by e-mail at Fabien.Gagne@gmail.com ✈

COPIES VOLANTES RC

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Eh bien, amateurs de copies volantes, il semble bien qu'une autre saison de vol se termine. Nous avons eu droit à de magnifiques rassemblements! La participation était plus souvent à la hausse! Quelle belle façon positive de terminer la saison 2021!

Comme toujours, j'ai hâte de voir arriver le temps froid... Entamez vos projets de construction! Faites-moi savoir ce que vous avez dans l'atelier cet hiver!

BRUCE BENDER MEMORIAL

Le premier rassemblement annuel commémoratif Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly s'est déroulé au terrain Bremner de l'Edmonton Radio Control Society (ERCS). L'évènement a remporté un énorme succès!

Les pilotes se sont présentés à compter du mercredi afin de s'installer en camping et d'exécuter des vols avant le début officiel, le samedi. Nous avons accueilli 46 pilotes inscrits et plus du double en spectateurs! La météo était tout simplement spectaculaire et plusieurs vols ont été exécutés!

Bob White est arrivé de Calgary afin de prendre livraison de son Air Tractor (un produit d'AMR, au Québec), mû par un moteur radial de sept cylindres Evolution. Quelle superbe maquette et son propriétaire l'a très bien pilotée!

Je remercie Great Hobbies, Hobby Wholesale, MRAerodesign et le MAAC pour les généreux prix de présence! Cette année, le groupe d'adeptes de copies volantes d'Edmonton a fait tirer un



magnifique Fokker Dr1 (un produit de Nick Zirolì) à l'échelle 1/4, prêt à voler. Le maître-constructeur Dan LaBiche l'a assemblé et Rob Stanton l'a procuré.

Bob White l'a remporté et nous étions tous d'accord que le Dr1 n'aurait pu trouver un meilleur foyer! Asif AliAkbar a remporté le Prix des pilotes grâce à son énorme *Rebell*, un jet à turbine. Asif a piloté ce mastodonte avec précision et adresse. Félicitations à ces deux modélistes!

Ce genre de rassemblement ne se produit pas par magie et je remercie ma femme Sabrina, ma fille Sophia, Rick Zaplachinski, Bob Wonitoy, Dave Nordlund, Muryl

Marler, les membres du Club ERCS et tous les pilotes qui ont contribué au succès de cette fin de semaine! Je suis persuadé que de son nuage, Bruce nous sourit!

Plusieurs membres m'ont informé qu'ils sont heureux de lire les segments « comment faire » que nous ajoutons à la chronique des copies volantes dans la revue *Model Aviation Canada*. Nous poursuivrons cette pratique à mesure que nous recevons ces trucs et astuces. Si vous voulez y contribuer, veuillez me faire signe au crosby.scott@rocketmail.com.

J'ai bien hâte d'entendre parler de vous!



Noel Crawford showed off his Cessna 310. / Noel Crawford et son Cessna 310.

RC SCALE

Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Well, scale fans, it looks like another flying season is coming to a close. This summer saw some great scale events! Attendance at most events was way up! That's a positive way to end the 2021 flying season!

As always, I look forward to the snowy cold weather... Let the building begin!! Let me know what you have on the build table this winter!

BRUCE BENDER MEMORIAL

The first inaugural Bruce Bender Memorial Scale Fun Fly was held at the Edmonton Radio Control Society's (ERCS's) Bremner Field. The event was a huge success!

Pilots started showing up on the Wednesday to camp and get some flying in before the event kicked off on Saturday. We had 46 registered pilots and double that in spectators! The weather was simply spectacular and lots of flights were logged!

Bob White came up from Calgary to take delivery of his AMR Air Tractor powered by an Evolution 7-cylinder radial. What an amazing model, and Bob flew it very well!

I would like to thank Great Hobbies, Hobby Wholesale, MRAerodesign and MAAC for their generous door prize donations! This year, the Edmonton Scale Group raffled a beautiful 1/4 scale ready-to-fly Zirol Fokker Dr1. The model was built by long-time scale master Dan LaBiche and was made available to us by Rob Stanton.

Bob White was the lucky winner, and we all agreed that the Dr1 couldn't have gone to a better scale home! Asif AliAkbar took home Pilots Choice with his monster Rebell turbine jet. Asif flew this huge jet with precision and skill. Congratulations to both!

Events like this just don't happen and I would like to thank my wife Sabrina, daughter Sophia, Rick Zaplachinski, Bob Wonitoy, Dave Nordlund, Muryl Marler, the ERCS membership and all the pilots who helped make this event so successful! I'm sure Bruce is smiling down on us!

Several members have voiced their pleasure in regard to the scale "how-to" segments we have been adding to the MAAC scale column, lately. We will continue to add these as we get them. If you would like to contribute, please reach out to me at crosby.scott@rocketmail.com

I look forward to hearing from you! ✈



Bob James White did a skillful demonstration with his AGwagon featuring an Evolution 7 cylinder engine. / Bob James White a habilement offert une démonstration grâce à son AGwagon, mû par un Evolution à sept cylindres.



Multiple airplanes built by Bruce Bender made appearances including his Spitfire (foreground). / Plusieurs maquettes qu'a construites Bruce Bender étaient de la partie, y compris son Spitfire (à l'avant-plan).



Asif Ali Akbar won people's choice with his giant turbine powered sport jet. / Asif Ali Akbar a remporté le prix du Choix du public à l'aide de son gros jet sportif à turbine.

Hydravions

suite de la page 68

la Cité de Deseronto. Même cette année, nous avons décidé de l'annuler puisque sa planification se serait effectuée en pleine troisième vague. Nous espérons pouvoir le présenter en juin 2022. Demeurez aux aguets!

« Au moment d'écrire ces lignes, nous venons de passer une journée fantastique sur la berge du plan d'eau de Deseronto et la participation a été superbe. Nous avons composé avec de forts vents du nord-ouest. Notre aire de mise à l'eau/récupération est assez protégée du vent mais les vents sur la berge nord et au nord-ouest peuvent créer des conditions périlleuses, surtout lorsqu'ils soufflent depuis le nord-ouest. Depuis l'ouest et en regardant vers le sud, nous avons droit à de l'eau, et ce, sur des kilomètres.

« Le vent d'aujourd'hui soufflait à entre 15 et 20 nœuds depuis le nord-ouest et c'est plus fort que ce que nous avions connu à n'importe lequel de nos événements! La turbulence que créait la cime des arbres au-dessus de la zone de mise à l'eau/récupération faisait en sorte que les avions qui effectuaient une passe étaient fortement secoués, surtout s'ils n'étaient pas dotés d'un dispositif de stabilisation. Même ceux qui en avaient un étaient mis à l'épreuve; j'imagine assez facilement l'activité frénétique des servos à l'intérieur.

« Le vent élevé a rendu 'intéressants' les virages par vent traversier et quelques pilotes ont eu des palpitations cardiaques en voyant les ailes ou le nez de leur appareil s'abaisser. Le vent était parfois si élevé que certaines maquettes dans l'aire des puits ont été renversées.

« Tous les décollages ont été effectué par vent arrière, ce qui a ajouté au défi. Les observateurs (Vulture's Row) ont rapidement commenté ou suggéré des techniques aux pilotes. Sérieusement, les pilotes ont fait preuve de beaucoup d'adresse, tant à affronter les vagues que le vent.

« Le nombre maximum de maquettes en l'air était de cinq et nous avons atteint ce plateau à quelques reprises, malgré la turbulence. Apparemment, personne n'avait distribué un NOTAM à une cinquantaine de sternes, ces oiseaux migrants; elles ont décidé d'envahir notre espace aérien. Inutile de préciser que les vols ont été 'intéressants' puisqu'il était difficile de distinguer son appareil au milieu de ce groupe de volatiles; chaque oiseau a rivalisé d'adresse pour ses virages et poussait des cris stridents. Heureusement, les aviateurs humains et à plumes ont évité les collisions aériennes... mais c'était excitant à voir!

« Les avions revenus à la surface de l'eau ont rapidement été récupérés par

les bénévoles attirés et qui observaient les consignes de sécurité nautique. Nous disposons de la chaloupe en aluminium qui pouvait être mûe par un moteur hors-bord de 2 chevaux ou par des rames. Nous l'utilisons afin de récupérer les maquettes et afin d'installer une rangée de dispositifs flottants orange que nous déployons afin d'identifier le secteur sud-histoire d'avertir les autres embarcations – de notre aire de lancement et de récupération.

« Comme vous pouvez le constater grâce aux photos, il y avait une bonne variété d'avions et tout le monde s'est amusé.

« Si vous désirez relever un défi, essayez le vol d'hydravion, ce qui vous force à composer avec le vent et les vagues. Vérifiez le calendrier des événements du DRFC dans la rubrique réservée à la zone G. Encore mieux, planifiez un déplacement à Deseronto en juin 2022 lors de notre fin de semaine de camping. Nous aimerions accueillir des pilotes en provenance du sud-ouest et du nord-est de l'Ontario et du Québec... voire même des pilotes des États-Unis? Nous accueillons tous les membres actifs... mais ayez une bonne carapace : les experts de la Vulture's Row seront actifs! » ✨

R/C Float plane

from page 69

east of our site, we have nothing but open water for miles.

"Today's winds were 15-20 knots with gusts from the NW, higher than we had ever seen at one of our events! Turbulence rolling off the treetops over and onto the launch/recovery area was causing the aircraft to dance during fly-bys, especially aircraft without stabilization. Even they were challenged, and I imagine servos in those aircraft were constantly moving.

"High and gusty winds made crosswind turns interesting and there were a few heart palpitations as wings dropped or an aircraft nose dropped making cross to downwind turns. Winds were so high at times that aircraft in the pit area were blown over.

"All takeoffs were made downwind which added another challenge which Vulture's Row were quick to comment and make suggestions to active pilots.

Seriously, there was some fine pilotage by all in dealing with these conditions of high winds and of course, waves.

"The maximum number of aircraft allowed in the air was five, and we did fill that a couple of times, despite the turbulence. Apparently, no one told the local flock of about 50 terns that decided to invade our flying space. That made for some interesting flying as it was hard to see the aircraft in such a large flock with each bird doing their banking and yanking plus squawking as only terns can! Luckily, both human and feathered aviators managed to not have any mid-airs, but it was very exciting to see!!

"Downed aircraft were quickly retrieved by our water crew, dutifully observing watercraft regulations for operation. We had the aluminum boat, with the option of a 2 hp outboard or oars. We use it for aircraft recovery and for setting a line of

orange foam floatation devices anchored to metal spindle which we deploy to mark the southern part of the launch and recovery as a visual warning to local watercraft.

"As you can see from the photos, there was a variety of aircraft and everyone had a great time.

"If you are looking for a challenge, then try flying off the water dealing with wind and waves and check out the DRFC events under Zone G. Better yet, plan on coming to Deseronto in June of 2022 for our weekend camping event. We would like to see some pilots from southwestern and northeast Ontario plus Quebec and perhaps a few AMA pilots? We welcome all active members but bring a thick skin... Vulture's Row will be active!" ✨

C'EST LA SAISON

C'est le temps de l'année au cours duquel le constructeur moyen préparera son atelier et établi, dressera l'inventaire de ses matériaux et songera à son prochain projet. Lorsque les premiers flocons se mettront à tomber, la « saison de construction » débute alors.

Bien sûr, les séances de vol intérieur nous font dévier de nos quelques mois de travail sur l'établi mais cela ne signifie pas que vous n'arriviez pas à consacrer une heure par soir à votre prochaine création.

Il est très satisfaisant de transformer des feuilles de balsa en quelque chose qui vole. De plus, le temps que vous passez à l'établi peut constituer une bien douce évasion, une occasion d'oublier les tracas de la journée.

Je sais que je compte bien plus de temps passé à mon établi que dans les airs grâce à ma plus récente maquette et, selon les circonstances, il pourrait s'écouler quelques années avant que j'arrive à équilibrer ce temps. Si je songe au passé, je m'aperçois que plusieurs de mes maquettes ont exigé bien plus de temps de construction que celui qu'elles ont passé en l'air... mais c'est O.K.

IL S'AGIT D'ESSAYER QUELQUE CHOSE DE NOUVEAU

La variété d'activités au sein de notre passe-temps est époustouflante. Si jamais vous ressentez moins d'intérêt pour un certain volet, songez à en essayer un autre. Vérifiez la liste des événements à venir et rendez-vous à quelques-uns d'entre eux. Il y a de bonnes chances que vous trouverez ce nouvel intérêt ainsi qu'un nouveau groupe d'amis au sein de notre passe-temps. Encore plus important, vous pourriez trouver une nouvelles façon de vous amuser! ✨

le turboprop et le F-104 d'Elkar, l'imposant Viper Jet de Peter, le SU-30 de Sandro et l'Huracan Sport de Mike.

« Plusieurs vols inauguraux ont été effectués au cours du rassemblement. Il me fait plaisir de rapporter que mon Turbine Lizard (de SAB Avio) a réussi ses vols obligatoires. Rick Bruce a aussi apporté le sien, aux fins de comparaison.

« Chaque soir, nous nous retrouvions à un restaurant différent où se déroulait alors l'autre aspect important de notre passe-temps : la socialisation. C'est drôle à quel point les mêmes histoires prennent de l'ampleur, d'une année à l'autre.

Nous disons « merci » à nos commanditaires.

1. MAAC
2. Great Hobbies
3. Arthur Krikorian
4. The Beer Store
5. Tina et Mackenzie pour la

conception et la production des décalques «ThunderThrust».

« Enfin, je remercie tous les bénévoles qui ont travaillé d'arrache-pied afin de rendre cet événement possible, surtout Bob Bennett, Blair Shrubsall et Jeff Decaluwe. Merci aussi à Ken Park et à Mike Irwin d'avoir documenté l'évènement.

« Nous espérons vous voir à l'autre évènement des 15 au 19 septembre 2021. »

ÉVÈNEMENT SENSATIONNEL!

Merci d'avoir partagé cela avec nous, Peter! Quel évènement c'était et vous avez eu une belle participation. Nous avons hâte d'obtenir les détails de votre rassemblement de septembre. ✨

“This year, we had nine new pilots who joined us from the Ottawa and Montreal regions. There was a father-and-son team that really impressed us. They were Louis and Christophe Simon. That young man can really fly well!

“The jets ranged from turbine-powered foamies to ¼ scale masterpieces. There are a few that really captured everyone's attention; Eric's and Mike's F-14 Tomcats, Elkar's Turboprop and F-104, Peter's large Viper Jet, Sandro's SU-30, and Mike's Huracan Sport jet.

“There were many maiden flights during the event. I'm glad to say that my SAB Avio Turbine Lizard completed the mandatory flights. Rick Bruce also brought his out for comparison.

“Every night, we would meet at a different restaurant where the all-important part of this hobby took place, the socializing. It's funny how the same stories keep getting bigger every year.

Big thanks go out to our sponsors.

1. MAAC
2. Great Hobbies
3. Arthur Krikorian
4. The Beer Store
5. Tina and Mackenzie for designing and producing the ThunderThrust stickers.

“Lastly, I would like to thank all the hardworking volunteers who made this event happen, especially Bob Bennett, Blair Shrubsall and Jeff Decaluwe. A big thanks also goes to Ken Park and Mike Irwin for documenting the event.

“Hope to see you again at the second event on September 15-19, 2021.”

GREAT EVENT

Thanks for sharing that, Peter! What a great sounding event and what a wonderful turnout you had. We look forward to hearing about your September version. ✨

Vol circulaire acrobatique

suite de la page 62

assurez-vous que les tubes soient encore ouverts, une fois installés.

Le plancher du réservoir doit être découpé de sorte à prévoir une installation par friction, sans plus.

Installez une 'courroie' sur laquelle vous pourrez tirer (du ruban à fibres fonctionne bien); lorsque le réservoir sera glissant (pellicule de carburant ou autre matière), vous vous apercevrez de l'utilité de cette courroie.

Le clunk doit pouvoir se déplacer librement, tentez l'expérience au préalable.

Lors du premier temps moteur (run-up), vérifiez le nombre de tours-minute, tant en position inversée que conventionnelle, avant de larguer votre maquette.

Faites consommer un réservoir complet de carburant avant de procéder à votre premier vol et vérifiez les tours/minute, ce faisant. Si le nombre de tours/minute varie beaucoup, vérifiez toute présence de fuite.

Si vous devez installer une petite cale (shim) au réservoir pour les réglages inversé/à l'endroit, ne déplacez QUE l'uniflow en tournant le tube dans la même direction que celle que vous vouliez donner au réservoir!

« Cette installation de réservoir me sert très bien depuis plus d'une décennie et elle fonctionne toujours. Je peux me rendre à n'importe quel magasin de passe-temps afin de me procurer un réservoir pour moins de 20 \$! Et je peux en effectuer l'entretien à n'importe quel moment.

« Cela fonctionne pour moi. J'espère que vous en tirerez des avantages, aussi. Si vous avez besoin d'aide, faites-moi signe : Bruce Perry, madpilot170@gmail.com. » ✨

R/C Large Model

from page 73

2021. Then things changed in Ontario.

About two weeks before the July 16 "stage 3 reopening", Mike Siemonsen from the Kingston RC Club reached out to see what kind of reduced-scope event we could do. I checked the official Ontario COVID-19 site and using their formula, I calculated the allowable crowd size on the field would be 5,000 people!

With that limitation gone, we made a plan where I would use the 2019 registration list to reach out to prospective participants. I did a quick update to my giantscalecanada.org site to set up online pre-registrations and sent out an e-mail on July 16. The next day, I had five registrations and by event day, we had 50 preregistered pilots.

The weather remained dry throughout the two-day event even though the heat and humidity were brutal. Kingston RC fed us breakfast and lunch and barbecued 80 chicken dinners for a Saturday evening meal. A local seven-piece band entertained everyone the rest of the evening.

Mike and the Kingston RC guys and ladies did a tremendous job with all of the set-up, field conditioning, and meals. I'm really impressed that, with about a week's notice and a one-month pre-registration period, we managed to register 58 pilots. It shows how much pent-up demand there is for RC events like this.

Hopefully, 2022 will be a much more traditional cycle for the OVGS and all the large model flyers in Eastern Ontario. ✨

R/C Grand Modèle

suite de la page 72

passer le mot à de possibles participants. J'ai hâtivement mis à jour mon site Web giantscalecanada.org afin d'ajouter les détails d'inscription hâtive et j'ai envoyé un courriel, le 16 juillet. Le lendemain, je comptais déjà cinq inscriptions et le jour même, nous comptions 50 pilotes qui s'étaient inscrits à l'avance.

Le temps est demeuré sec tout au long des deux jours, bien que la chaleur et l'humidité nous ait fait souffrir un peu. Les membres du Club de Kingston nous ont nourris (déjeuner et dîner) et ont préparé 80 poulets sur le barbecue, le samedi soir. Un groupe de sept musiciens a divertifié les participants en soirée.

Mike et les gars – et dames – de Kingston ont effectué un boulot du tonnerre avec la disposition et l'entretien du terrain ainsi qu'avec les repas. Je suis vraiment impressionné qu'à tout juste une semaine d'avis et une période d'un mois pour les inscriptions hâtives, nous ayons réussi à rassembler 58 pilotes. Cela illustre l'engouement pour des rassemblements de maquettes télécommandées comme celui-ci.

Avec un peu de chance, 2022 signifiera le retour à un cycle un peu plus traditionnel pour l'OVGS (Ottawa Valley Giant Scale) et pour les pilotes de petits-gros de l'Est ontarien. ✨

À Montréal,

suite de la page 36

y exerçant un contrôle selon les directives de sécurité du MAAC. Le contrôle était l'élément clé. La Municipalité a convenu de nous ouvrir ses parcs aussi longtemps que chacun des participants soit membre du MAAC et que nous appliquerions les meilleures pratiques convenues, soit les directives du MAAC et les lignes directrices de Transports Canada.

La relation semble avoir été fructueuse au cours des ans. Nous avons désormais accès à cinq parcs publics sur le territoire de Côte Saint-Luc et à cinq lieux intérieurs pour le vol hivernal. Et nos antécédents de sécurité sont notre recommandation. ✨



FARFAST
Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs

1-780-518-9848
FarFast.ca



Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:

Airplanes, Engines, Helicopters, Drones, FPV, and all the Building materials you'll need.

2550 Chemin du Lac
Longueuil, Quebec, J4N 1G7
Toll Free: 1 855 747-2444
Montreal: 450 670-2444
AMR-RC.com

Manufacturer • Distributor • Dealer

AIRCRAFT MODELERS RESEARCH
2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec
AMR-RC.com

450.670.2444

AJ HOBBIES (SINCE 1995)
200 Edgeley Blvd. Unit 28
Concord, Ontario,
ajhobby.com or www.HobbyProsDepot.co

905.305.1479www.

WE PAY TOP DOLLAR FOR YOUR HOBBY GEAR!

We pay CASH for new or used hobby goods including aircraft, helicopters, cars, trucks, boats, plastic & wooden boat model kits, as well as parts, accessories and complete estate sales.

AVF HOBBIES
1620 DUNDAS ST, LONDON, ON
519-451-1833 - info@avfrc.com - www.avfrc.com

FLITE CRAFT MODEL CO.
1595 Victoria St N.
Kitchener, ON
flitecraft@flitecraft.com

519-742-7141

GREAT HOBBIES
17 Glen Stewart Drive
Stratford, PE 902 569 3262
991 Taunton Road East
Oshawa ON 365-442-02325144 - 75 Street
Edmonton, AB
Edmonton, AB
140 Trainyards Drive
Ottawa, ON
3035 Argentia Road, Unit 3
Mississauga, ON
greathobbies.com

780.466.3388
613.244.2701
905.824.8228
800.839.3262

HOBBY WHOLESALE
6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton AB
hobbywholesale.com

877-363-3648



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts
Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC
Lots more in store.

www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

PM Hobbycraft
2020J 32 Ave. NE.
Calgary, AB
PMHobbycraft.ca

403-291-2733
877-764-6229



IDEAL HOBBIES
Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled
model aircraft, helicopters,
cars, boats, plastics, rockets,
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON
1-705-725-9965 1-705-725-6289
Phone Fax
1-800-799-2484
Toll Free Order Line

idealhobbies.com

MODEL LAND LTD

Specializing in Radio Control
• Planes • Boats • Cars • Helicopters
Large stock of rockets and static models

3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260
Website: www.modelland.com
Email: info@modelland.com

ZURICH
EXTREME GLARE SUNGLASSES



www.ajsalesandservice.ca
Email: sales@ajsalesandservice.ca
Ph: 905-567-6096



Join Because You Want To!

Over 11,000 Members | Over 800 Events | Nearly 400 Clubs
Transport Canada and Industry Canada Representation

 New Members
Join us here:
<https://secure.maac.ca/members/en/join.php>

 Existing Members
Renew here:
<https://secure.maac.ca/members/en?msg=renew>




Check out MAACproducts at:
<https://www.maac.ca/en/store.php>

TRADING POST

SUBMIT TRADING POST ADS TO:

10 RANCH GLEN DRIVE NW, CALGARY, AB T3G 1E3 OR TRADINGPOST@MODELAVIATION.CA

Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. *Jet Legend* Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. 905.632.4479 cchomos@hotmail.com

FOR SALE: Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call: 807-598-0564 or email: gwensgraphics@gmail.com (11/18)

WANTED: Engines, and tether or push cars for private collection. Anything from the 1970's and earlier, glow, diesel, ignition, engine parts, boxes, displays etc. Especially looking to buy the Canadian built Ajax, Canuck, Banshee, Drimmie, Fitzpatrick, Hurricane, Merlin, Monarch, Queen Bee, Ram and Cox engines. Send list to Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

FOR SALE: Estate services offered. Will inventory all your items, sell items for you or buy outright. Call or write for details. Protect your valuables and know what they are worth. Plan ahead. Contact Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario. 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

FOR SALE: Large gillows p-38 lightning, pt-17 steerman, Miss America 84" Beehive RC, Flare Pupeteer 72" , Wright Brothers 72" tethered 1899 glider, Dellaire 108" P&W Short kit Sportster, Ben Buckle Buccaneer 72", Comet Flash 67" Midway Models short

kit, Large Antic Bipe as new never opened, 2 50" Vintage Rubber kits. Contact Grant 403-235-5029, Flybaby@telus.net (0921) (0921)

WANTED: Great Planes RV-4 ARF, 70" wingspan, prefer one new in the box so it can be mailed or shipped to me in Winnipeg. Call or email 204-837-8817 or kenkalyuk@gmail.com

WANTED: .90 gas engine for a piper cub. Markham, Ontario. Roman. E-mail rts1@sympatico.ca (0921)

FOR SALE: Ultra Stik 120, 75" span, E-Flite 90 outrunner, Futaba Servos, Spectrum RX with satellite RX, apoprox 15 lbs. Flown 4 times. All you need to fly is a 6s Battery. Asking \$475. | 2 AXI 2826 motors \$50 ea. | New in box e-Flite .46 motor \$90. | Rimfire new 28/30/950 motor \$90 | Box of assorted 16" to 22" propellers, some new, some used, \$135 for all. | Magnum GP .40 2 stroke, NIB with muffler. \$75. | Evolution .61 glow engine with muffler \$95. | All items can be picked-up in Calgary. Phone Reg 403-271-1119 (0621)

WANTED: Piston ring, or piston with ring and sleeve for Evolution 15cc gasoline motor. Phone Murray anytime 403-690-3682. (Alberta) (04/21)

FOR SALE: Multiplex Condor glider. 4.2 meter span, superior thermal performance. \$800 obo. 905 466-2327, Oakville On. (06/21)

FOR SALE: Hangar 9 1/4 scale BEAVER assembled for aero-tow with 50 cc DA engine .Engine not run-in yet but installed. Comes with tow release and all MPX servos installed. Flown twice only. Price \$600.00 or better offer. Call 905 466-2327.

Oakville/On." (06/21)

FOR SALE: 1/3 scale Kenner Sportster. DGA Model Kit, 110" span, covered in Solartex, Turnigy TR55 gas engine, Ready to fly, just needs batteries and reciever. Pictures on request \$1500 or best offer.

Sig LT40 kit \$100 plus shipping.

1/3 Scale Tiger Moth Garry Allen short kit and plans. \$400.

Futaba Transmitters 2x T6EX 2.4 FAAST, \$100 each. 1 s T6XAS ch. 23 (72Mhz) \$75.

1/3 scale Balsa USA Fokker DVII kit with Williams Brothers wheels, pilot, guns, and instruments. \$1200 plus shipping.

1/4 scale DR1 Balsa USA kit, 1/2 built. \$200. Bill Pottage 604-859-5943 (Abbotsford) (06/21)

FOR SALE: Large 4 Doz. mixed model collection ranging from 16" to 84" w/s. Gas, Glo, Rubber, Elec and Diesel .020 Glo through to .60 with vintage gas engines plus electric. Many R/C, U/C, Freeflight and Gliders. Tons of engines all sizes, props, tanks, wheels, motor mounts, covering, balsa and plans ect. Two are ARFS but most are handcrafted from scratch/plans. All are ready to fly or display. Grant flybaby@telus.net 403-235-5029 (06/21)

WANTED: 10cc to 20 cc has engine, must be able to be hand started. Arnold text only to 306-421-6480. (Estevan, SK) (02/21)

HOBBY WHOLESALE

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



6136 Gateway Blvd. NW
Edmonton, Alberta
T6H 2H8

Tel: 780-434-3648

Fax: 780-434-3660

Toll-Free: 1-877-363-3648

FREE SHIPPING

on purchases of \$80 or more
(See website for details)

BUSINESS HOURS
(Mountain Standard Time)

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

OPEN HOLIDAYS

COMING EVENTS

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un événement aura lieu tel que prévu en vérifiant le site Web du club-hôte ou en communiquant avec l'organisateur. Lorsque vous prendrez part à l'événement, veuillez observer tous les protocoles de distanciation physique et personnelle. Profitez de notre passe-temps tout en vous protégeant et en protégeant les autres

ALBERTA - A

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY

| Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone Meeting | ALBERTA/NORTHWEST TERRITORIES ZONE | CARFF club house | "A" Zone (Alberta, Nunavut, NWT) AZM Saturday, Sept 25, 2021, 1 to 3 pm. Hosted by CARFF (Central Alberta Radio Fun Flyers), Red Deer, Alberta. | 2021-1296

OCTOBER 23, 2021 - SATURDAY

| Auction | 1 Day | Edmonton Radio Control Society Annual Auction | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Baturyn Community

Hall | ERCS Annual Auction In light of the recent announcements concerning Covid 19, with the old and new restrictions, together with the requirements of the hall we rent, we would not without great risk be able to hold a safe auction for everyone this year. In a conversation with the hall representative we looked at all requirements along with all the volunteers that would be necessary to basically police all of our patrons, with vaccinations, max allowable to attend, masking, distancing, following the flow, sanitizing, and to me the biggest "no touch policy of the items (good luck with that) lol", it would

be difficult to manage. I as event director along with executive approval have decided to cancel the 2021 ERCS Auction. Also our Hall Deposit I've deferred it to October weekend of the 22nd 2022. I'm hoping this one will go. Cheers and be safe Rick Zaplachinski | 2021-1460 | <http://www.ercs.ab.ca>

JANUARY 01, 2022 - SATURDAY |

Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Rocky Barnstormers Polar Fun FLY Jan 1, 2022 at Main Field 1 km south of Rocky on Hwy 11., turn rt. onto TWP RD 392, travel 0.8 km and turn rt. into flying site. Heated club house, coffee

1-877-PMHOBBY (764-6229) www.pmhobbycraft.ca

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years





















Your Best Source for
The latest In R/C Aircraft!

2020J 32 Ave NE
Calgary AB T2E 6T4
(403) 291-2733





news, events, contests -  Join Us

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un événement aura lieu tel que prévu en vérifiant le site Web du club-hôte ou en communiquant avec l'organisateur. Lorsque vous prendrez part à l'événement, veuillez observer tous les protocoles de distanciation physique et personnelle. Profitez de notre passe-temps tout en vous protégeant et en protégeant les autres

and cookies/cake provided. Proof of valid MAAC membership required. MAAC rules apply. Contact Peter 403-846-7522 | 2022-01

ATLANTIC - B

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY

| Fun Fly | 1 Day | September Fun Fly | ST JOHN'S R/C FLYERS | HARBOUR GRACE AIRFIELD | September fun fly. Come join us for the last fun fly of the year. \$5.00 registration. Lunch provided. MAAC mandatory. | 2021-1507 | <http://www.sjrcf.ca>

OCTOBER 2, 2021 - SATURDAY |

Fun Fly | 1 Day | Octoberfest | WINGS OF WELLINGTON | FIELD - 520 MIDDLE DYKE ROAD KINGS CO. NS | Octoberfest funfly | 2021-1516 | <http://wingsofwellington.ca/>

AUGUST 26, 2022 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Eastern Canada Fun Fly | LES AILES DU MADAWASKA | Aeroport du Madawaska Inc. | Le Club Les Ailes du Madawaska, tiendront leur FUN FLY de l'EST du CANADA, les 26, 27 & 28 Août 2022 a l'Aéroport d'Edmundston. Un rendez-vous pour modélistes et pilotes d'avions, jets et hélicoptères. Le 27 & 28 Août seront journées ouvert au publique. Cantine, hangar pour la

nuit (avec électricité). Camping sur le terrain (sans service). Camping Provincial et motels a moins de 10km. L'aéroport est situé a la frontière Nouveau-Brunswick / Québec, sur l'autoroute 2. A surveillez pour les nouvelles sorties de l'autoroute. Pour plus d'information, visiter notre site web www.lesailsdumadawaska.com ou contacter Paul Belzile 506-740-0565, courriel: paulbelzile70@gmail.com ou Roland Levesque, cell 506-740-2330, maison 506-739-8237. Courriel: rolandl@outlook.com, Les Ailes Du Madawaska will be hosting their annual "Eastern Canada Fun Fly" at the Edmundston municipal airport on August 26, 27 & 28, 2022. It's the perfect meeting place for hobbyists and pilots. Airplanes, Jets and Helicopters are welcome. Open to the public on August 27, 28. Concessions, hangar for night storage (with electricity). Camping on site with no services. Motels and Provincial Camping at less than 10km. The airport is located on side of the Trans Canada hwy #2 at the Quebec / New-Brunswick Border. For info you may check our web site at www.lesailsdumadawaska.com, or contact Paul Belzile, 506-740-0565, email: paulbelzile70@gmail.com, or Roland Levesque, Cell 506-740-2330 or Home

506-739-8237. Email: rolandl@outlook.com. | 2022-392 |

BRITISH COLUMBIA - C

SEPTEMBER 23, 2021 - THURSDAY

| Fun Fly | 4 Days | Summer Jet Jam | PRINCETON R/C JET FLIERS | FIELD - 153 AIRPORT RD. PRINCETON | Please check back here for updates on status on the event based on the forest fire situation. Camping should be open to pilots and others for the event registration fee. Registration will be online and must be prepaid. No on-site registration available. Check back for updates. | 2021-1453 | <https://www.facebook.com/groups/PrincetonJets/>

OCTOBER 1, 2021 - FRIDAY |

Fun Fly | 3 Days | End of Summer Fall Fun Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | End of Summer Fall Fun Fly at the Tournament Capital Ranch for a big finish to the summer for October 1st to 3rd, 2021. \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. An ALL BIRD Fly-In for everyone to enjoy ...planes big or small, helicopters, gliders, even Drones. A course will be setup to have some fun. Dry Camping

FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.
Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.
It can be yours for \$12,000.
About 9 feet long, weighing 38 pounds, powered by 2 Bob Violett Models EV2.
Want to see it fly? Go to: https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw



allowed - city of Kamloops fee \$16.50 for the weekend. So come enjoy the day or even a camping night should be lots of fun. Even get in some night flying ...gliders...or helicopters. We will have use of the lights for night flying too. Just a fun weekend ...with friends. Contact Barry or Judy-- bares@telus.net 778-586-1267 Check out website:<http://www.highcountryflyers.org/> | 2021-847 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

OCTOBER 2, 2021 - SATURDAY | Display | 1 Day | Annual Mall Show | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | Clearspring Centre | HEALTH RESTRICTIONS PERMITTING Diamond Aces RC Flying Club Inc will be winding up the season with our annual Mall Show Oct 2, 2021 at the Clearspring Centre, Steinbach. This is a time to say "Hello Winter", as we start our winter building projects, and boast about the exploits of our summer flying. Diamond Aces pilots will be available to chat with you and answer questions. If you have a plane of interest to display, bring it along and join the fun. Please bring a card bearing your name and airplane details to include in the display. | 2021-1468 | <http://www.diamondacesrc.ca>

MIDDLE - E

NO LISTINGS

NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

OTTAWA VALLEY - G

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly fun float fly of the beautiful waterfront in Deseronto. Great venue for flying off or over the water! | 2021-1359 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY |

Fun Fly | 2 Days | Greater Ottawa Aero-Tow | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5556 LOGGER WAY ARNPRIOR, ON | Join us for a full day of Aero-Towing on Saturday and a half day on Sunday. Flying starts at 9am. Entry fee collected will be donated to the Arnprior RC Club. | 2021-1376 | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com/>

OCTOBER 30, 2021 - SATURDAY

| Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly fun float fly of the beautiful waterfront in Deseronto. Great venue for flying off or over the water! | 2021-1358 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

BC COASTAL - H

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY

| Competition | 2 Days | Pattern In The Valley | SPECTRUM FLYERS | Spectrum Field | Come and join us for a weekend of relaxed Pattern Competition fun. This event is being held a Spectrum Flyers RC club's beautiful facility located in Surrey BC. Field will be open Friday for practice. Trophies to 3rd place in all classes. FAI will fly P23. First time Sportsman pilots can enter for free. | 2021-1514

QUEBEC - I

NO LISTINGS

ST LAWRENCE - J

SEPTEMBER 25, 2021 - SATURDAY

| Competition | 1 Day | Drone Racing Multi GP | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC. | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU | Bonjour cher pilote, vous avec la possibilité d'inscrire un temps sur la Canadian le 25 septembre. Ne manquez pas votre chance! N'oubliez pas de vous inscrire sur MultiGP ???? <https://www.multigp.com/races/view/?race=22762/> Canadian-MultiGP-1.0 En cas de pluie, la course va être remise au dimanche le 26 septembre si c'est le

cas, restez à l'affut. une publication sera fait vendredi en pm. L'inscription est de 20\$ en prévente (date limite le 24 septembre à 18h) et de 25\$ par la suite. Pour les membres du Club d'aéromodélisme Escadron du Richelieu, un rabais de 10\$ va être appliqué à l'inscription. Prévoyez arriver avec vos drones sans les hélices installées. Vous allez devoir faire un failsafe test de tout ceux qui vont être utilisés. À votre arrivé, allez à l'endroit indiqué par des flags TBS ou suivez le gars au chapeau de paille. -Maac obligatoire -Vous devez être capable de changer facilement votre fréquence vidéo, d'utiliser la Raceband 8 et d'avoir un maximum de 25mW de puissance de sorti de VTX. Déroulement de la journée; 9h-10h inscription 10h-10h30 meeting de pilote 10h30-11h30 pratique 11h30-12h diner 12h-16h qualification 16h-17h remise des médailles* et prix de présence *les médailles vont être selon les « top 3 consecutive » Il n'y aura pas de toilette sur place. Donc, il faut prévoir aller au maxi à côté par exemple à 5 minutes de l'événement. Pour le paiement, un virement interact au dronefestfpv@outlook.com Question: Event Réponse: drone -en minuscule- si le virement interact ne fonctionne pas pour vous, me contacter via la page Facebook ou par message texte au 819-979-2252 Au plaisir de vous voir! | 2021-1536 | <http://sites.google.com/site/escadronrichelieu/>

OCTOBER 17, 2021 - SUNDAY

| Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone meeting | ST LAWRENCE ZONE | Virtual Meeting L Register Online | St Lawrence Zone Annual Zone Meeting Sunday October 17 2021 | 2021-1323

SASKATCHEAWN - K

JULY 1, 2022 - FRIDAY | Air Show/ Demo | 1 Day | Air show 2022 | YORKTON RC FLYERS | Yorkton RC Flyers | Facebook Will be more updated later

AUGUST 11, 2022 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | JETS & LARGE SCALE AIRPLANES OVER SASKATCHEWAN | BATTLEFORDS RADIO CONTROL

FLYING CLUB | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB FIELD | This will be the 3rd Annual event for this event. Event is mainly for turbine powered aircraft, Helicopters large scale aircraft. EDF's and other aircraft are also invited. Boondock camping is allowed in the newly enlarged camping area! The airfield is grass and been lengthened to 800ft to accommodate larger aircraft. This is a very friendly relaxed event where knowledge is shared freely. Enjoy sitting around the firepit making new friends and memories in the evenings. Bring your telescopes, you will be amazed by the view. All participants must have a MAAC membership TO FLY. | 2022-393

SEPTEMBER 23, 2023 - SATURDAY
| Fun Fly | 2 Days | Fun fly | YORKTON RC FLYERS | Yorkton RC Flyers | Facebook

SOUTH EAST - L

OCTOBER 2, 2021 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | OMFC Toronto West Swap Meet | OAKVILLE MFC INC. | DRUMQUIN PARK | Secretary / Treasurer | 416-346-0401 | events@omfc.org | The OMFC invites you to our annual "Toronto West" Swap Meet to be held outdoors at our flying field at Drumquin Park location for the first time! The fee for entry for any member of the OMFC in good standing is only \$2. The entry fee for the general public is \$5. Children under 12 are free. Due to limited seating facilities, you are welcome to bring your own. In the unlikely event of inclement weather, the Swap Meet will be deferred to Sunday Oct 3, 2021) to occur at the same time. The decision to defer to the rain date will be posted on our website by 9PM Friday Oct 1st, 2021 Complementary refreshments will be provided (Coffee, Hot Chocolate, Timbits or Donuts) while supplies last. Parking is also free at Drumquin Park and a reserved area will be designated for registered vendors. To minimize congestion we ask members of the public please park in the general park parking areas adjacent to our field. A Port-O-Potty will be available on-site for general

use. Camping is not available at our Club Field. Please exercise social distancing at this venue. Masks are recommended to keep everyone safe. Please also pick up yourselves and leave nothing behind as we are without trash disposal services at this time. Rental space for vendors is \$15 including a picnic table or table. Rental space without any provided table is \$10 where you can bring your own. The club will have a complementary table available for member items or donated items for sale. A 25% consignment fee will apply for items sold using the complementary club table. Setup time for vendors will start at 8:00 am. Note only 7 picnic tables or tables in total are available, so please reserve early with a deposit to secure yours. Only 1 table or picnic table will be available per vendor while supplies last. A pop-up canopy is also recommended and you may bring any other furniture you need. Please register with the OMFC by e-mail at: events@omfc.org or you may contact our Secretary/Treasurer at (416) 346-0401. See you there. Our Airfield is located in the Drumquin Sports Park at the intersection of Britannia and Trafalgar roads in Milton. The entrance to our airfield is from Britannia Road into the baseball park. From there you can't miss us on the right. You are invited to look up our web site at: www.omfc.org for more information. Hope to see you there. | 2021-1528 | http://www.omfc.org

OCTOBER 16, 2021 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | OMFC Pilot's Day | OAKVILLE MFC INC. | DRUMQUIN PARK | Secretary/Treasurer | 416-346-0401 | events@omfc.org | This is an exclusive event for OMFC Members only in good standing Members are invited to our annual Pilot's Day Fun Fly and BBQ at our field on Oct 16 (Rain Day Oct 17). A complementary BBQ and beverage is scheduled for 12 noon and will be provided while supplies last. Please advise your intention to attend to the contact below so that we may plan for adequate supplies. We are also arranging a random free draw for some nice giveaways including a big prize giveaway so be keep sure to hang on to your draw ticket number (1 ticket per Member) provided upon entry and

fill out the entry log with your OMFC Member #. You will not need to be present for the draw but will be done live. The random draw is scheduled at 1:00 pm. Please continue to exercise social distancing at this venue. The rain day decision, if necessary, will be posted on our website at www.omfc.org by 9pm Friday Oct 15th. Masks are recommended to keep everyone safe. See you there. Contact info: events@omfc.org or call our Secretary/Treasurer at 416-346-0401 | 2021-1529 | http://www.omfc.org

OCTOBER 30, 2021 - SATURDAY | Competition | 1 Day | 9th Annual ECC | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | The 7th Annual ECC F3P contest will be held at the Cobourg Community Center on November 24, 2018. The registration fee is Open \$35.00 Junior \$20.00. Practice will start at 9 am, contest from noon to 6 pm. All 3 MAAC classes will be flown, Intermediate, Advanced and FAI. A sportsman class will be offered flying the Intermediate schedule with the following requirements Min weight 100 grams, one propeller. We are aiming at 6 rounds for everyone. For information on F3P and schedules please refer to http://xavier.mouraux.com/indoor/sequences.html | 2021-1462

SOUTH WEST - M

NO LISTINGS



Get Protected And Save!

Aon and The Model Aeronautics Association of Canada have partnered to offer all members great savings on discounted home and auto insurance coverage. And as an added feature, you'll receive Model Aircraft coverage with your residential insurance policy on premises and in transit to and from flying sites (not while being flown.)

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539 and speak with an Aon broker
Office hours: Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

- Group purchasing power
- Model aircraft coverage included with residential policies
- Convenient payment options - no service fees
- Claims advocacy
- Coverage options for all of your insurance needs
- And more...

At Aon, it's our goal to ensure you receive the proper protection to fit your lifestyle. As a broker, we offer more products and make insurance easy. Most importantly, getting an insurance quote with Aon is simple, convenient and only takes a few minutes.

Model Aircraft coverage:

- Covered under Residential Insurance policy on premises and in transit to and from flight sights (not while being flown)
- Subject to \$1,000 deductible
- Model aircraft under the Transport Canada guidelines of a model aircraft (weight limit of 35kg and use for recreational purposes only), limit of coverage is subject to the contents limit on the policy
- Peril required to be insured for coverage to apply to model aircraft. ie. If earthquake coverage is not on your policy, your model aircraft isn't covered if there is an earthquake loss

Visit www.maac.aon.ca for your quote.
It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

Aon et la Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) ont établi un partenariat pour permettre à tous les membres de réaliser d'excellentes économies grâce à une couverture d'assurance habitation et automobile collective à taux réduits.

De plus, vous recevrez une couverture pour les modèles aéronautiques en vertu de votre police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol).

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.
Heures de bureau : de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

- Pouvoir d'achat de groupe
- Couverture pour les modèles aéronautiques incluse dans les polices d'assurance habitation
- Options de paiement pratiques – pas de frais de service
- Représentations relatives aux réclamations
- Options de couverture pour tous vos besoins en assurance
- Et plus encore...

Chez Aon, notre objectif est de nous assurer que vous bénéficiez d'une protection qui correspond à votre mode de vie. À titre de courtier, nous offrons plus de produits et simplifions la souscription d'assurance. Et surtout, obtenir une soumission d'assurance auprès d'Aon est simple, pratique et ne prend que quelques minutes.

Couverture pour les modèles aéronautiques :

- Couverture en vertu de la police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol)
- Sous réserve d'une franchise de 1 000 \$
- Modèle aéronautique selon les lignes directrices de Transport Canada relatives à un modèle réduit d'aéronef (limite de poids de 35 kg et utilisation à des fins de loisirs uniquement), limite de protection assujettie à la limite applicable au contenu indiquée dans la police
- Nécessité d'assurer le risque matériel pour que la couverture s'applique au modèle aéronautique

Par exemple, si votre police ne couvre pas les tremblements de terre, votre modèle aéronautique ne sera pas couvert en cas de perte à la suite d'un tremblement de terre.

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

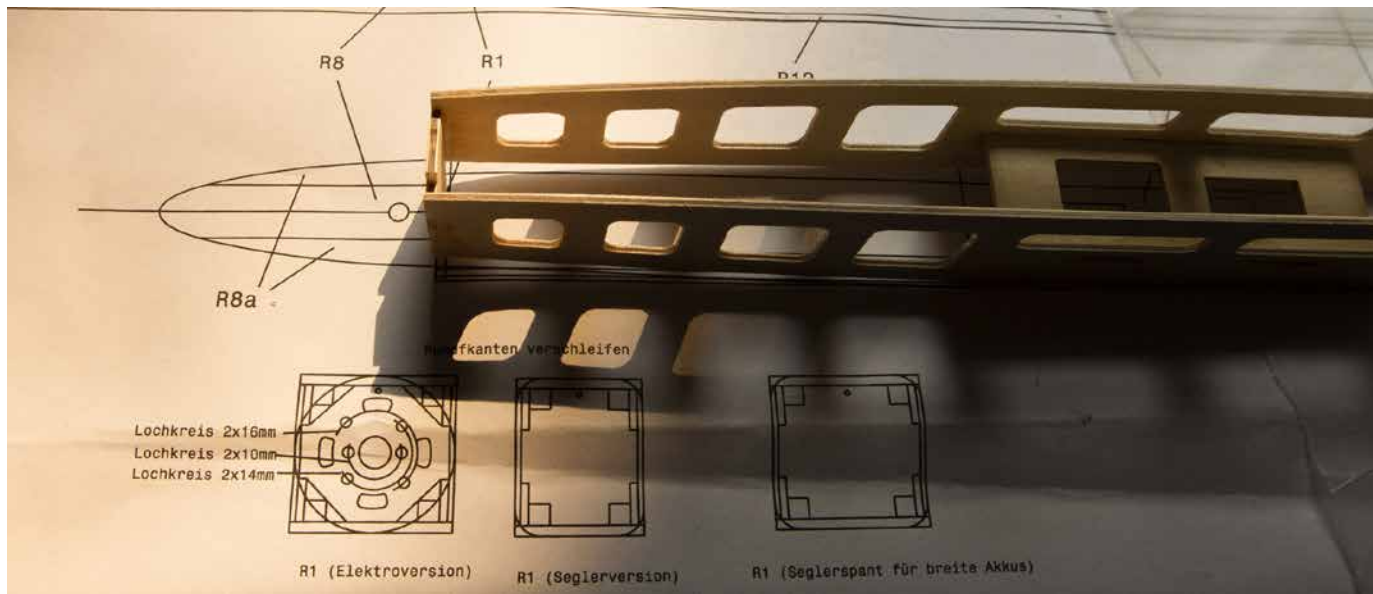
THE LAST PAGE



Club Napierville's Robert Lefebvre with his 84-inch DC-3, in military livery, powered by a Saito 56; his 1/4 scale Cub also with military livery, powered by Quadra 42 c.c. gas engine; and a Curare pattern competition plane powered by an O.S. .60 glow motor. / Robert Lefebvre (du Club de Napierville) et son DC-3 (envergure de 84 pouces et mû par un Saito 56) en livrée militaire; son Cub à l'échelle 1/4, aussi en livrée militaire (mû par un Quadra de 42 c.c.); et son Curare, un avion de voltige (mû par un O.S. .60).

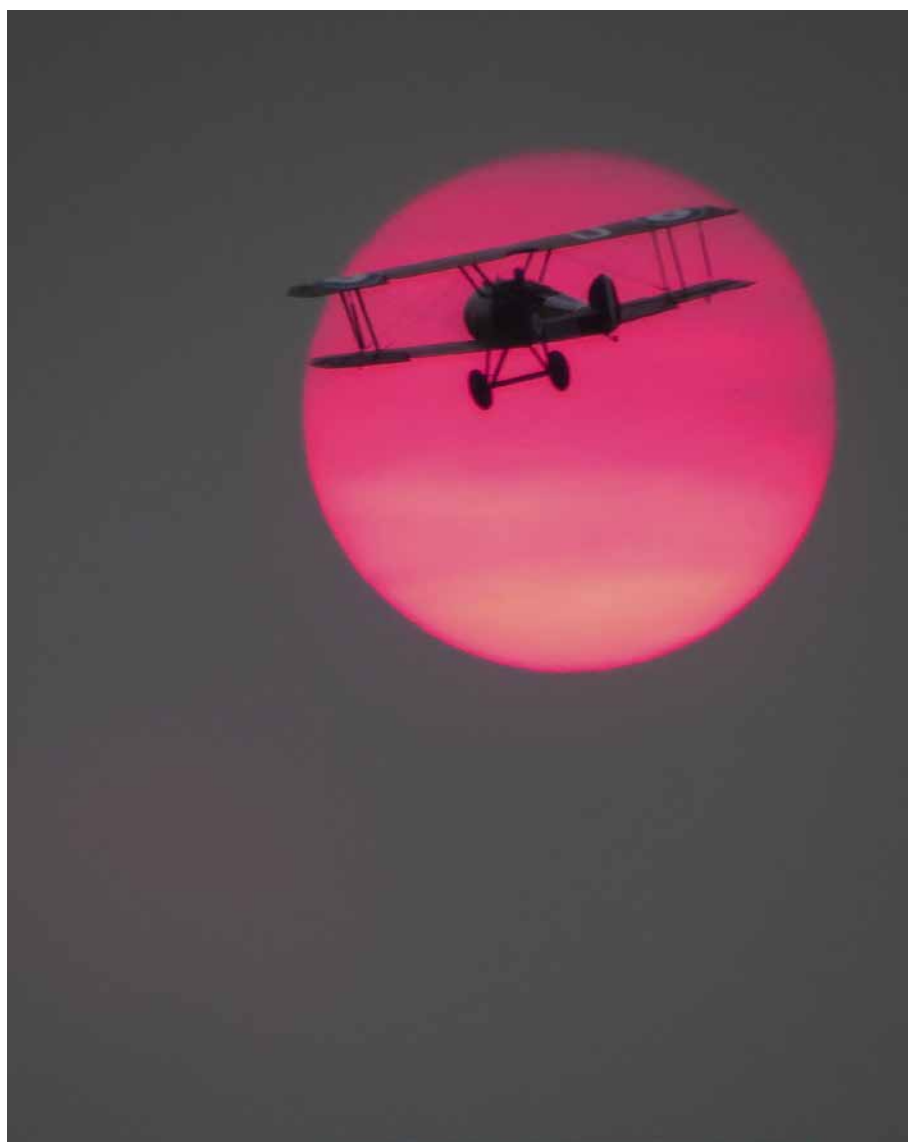


Andrew Merkel puts his E-Flite Beast through its paces at the Northern Ontario Zone Fun Fly. / Andrew Merkel exécute une sensationnelle routine à l'aide de son Beast (d'E-Flite) lors du Northern Ontario Zone Fun Fly.
Photo by Cameron Sanders



The morning sun lights up the framework of the Fresh fuselage as it sits on the plans waiting for the next step in its construction. / Le Soleil matinal illumine le treillis du fuselage du Fresh posé sur les plans, en attente d'une prochaine étape de construction.

Photo by Keith Morison



Dawn Patrol at the IRCMC flying field at Gimli Manitoba. Ken Kalnyuk flies his Hangar 9 Sopwith Camel into the red morning sun. Forest fire smoke in the area had dimmed the sun enough he was able to fly directly into the sun. / La Patrouille de l'aube au terrain de l'IRCMC de Gimli (Manitoba). Ken Kalnyuk pilote son Sopwith Camel (de Hangar 9) vers le Soleil rouge matinal. La fumée d'un incendie de forêt dans la région avait suffisamment filtré les rayons du Soleil qu'il a pu faire voler son appareil dans cette direction.

Photo by Marc Sharpe

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



Carbon-Z Cessna 150T

- 2.1m Wingspan
- Upgraded with Smart electronics and updated with improved capability plus flexibility to fly from a wider variety of surfaces



Wingspan: 83.66in • Length: 61.81in • Weight: 125oz
EFL12775 — PNP Version
EFL12750 — BNF Basic Version

FUTURE MODELS NEW AT GREAT HOBBIES

- 38" foam ARF aircraft for 15e brushless motor systems.
- Choose from Edge & Slick models in multiple trim schemes



FUMEDG540T02A — EDGE 540T Scheme 02A
FUMSLK54001B — Slick 540 Scheme 01B
FUMSLK54004A — Slick 540 Scheme 04A
FUMSLK54004B — Slick 540 Scheme 04B



Savage Bobber

- Balsawood construction
- Very Lightweight
- Capable of very slow flight
- Suitable for 1300mah 2s lipo



Wingspan: 39in • Length: 28in • Weight: 600g
SPMR20110 — iX20SE Special Edition 20-Ch



Cetus FPV Racing Set

- The best choice for FPV beginners to explore the FPV world and bring their family and friends into the hobby.
- Includes goggles, transmitter, drone, flight battery and charger!



BTA00313881 — Cetus FPV Racing Whoop Kit FrSky D8



MXS 1100mm PNP V2

- Easy to assemble, only needs glue for wing tip Vortex generators
- New hollow wing design for reduced weight and rigidity



Wingspan: 43.3in • Length: 43.8in • Motor: 3541-1230Kv
ROH021P — MXS 1100mm PNP V2 Green



The FrSky Tandem X20 Series is a dual-band telemetry radio system, its development has drawn on valuable feedback making it the most advanced system yet!

Tandem X20



FRS030101 — Tandem X20 series

Tandem X20S



Avian Brushless Motors



The combination of superior performance, high reliability and user-friendly features makes the Spektrum Avian Brushless Motors an excellent choice for your next aircraft project. Plus, the wide selection means there's Avian Brushless motor that's ideal for whatever the application, including brushed-to-brushless upgrades as well as combustion-to-electric conversions. Equip your airplane with an Avian motor to compliment your Smart Technology equipped models!

SPMXAM4630 — Avian 3545-1250kV EF1 Race
SPMXAM4715 — Avian 4260-480kV
SPMXAM4725 — Avian 4260-800kV
SPMXAM4740 — Avian 5055-500kV
SPMXAM4745 — Avian 5055-650kV
SPMXAM4770 — Avian 5065-450kV
SPMXAM4800 — Avian 8075-230kV

CREALITY NEW 3D PRINTERS HAVE ARRIVED!



CR-10 Smart



CR-30 PrintMill

Plus popular models back in stock!



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference.** See web site for details.



FREE SHIPPING PROGRAM*

SEE WEB FOR DETAILS

*Canadian addresses only, minimum order required. Oversize & Insurance fees are extra, some restrictions apply.

1-800-839-3262

www.greathobbies.com

Ordering by phone & Technical Assistance Hours

10AM to 8pm Monday to Friday
 10AM to 5PM Saturday
 (Atlantic Time)

COME VISIT!

We have five store locations to serve you!



Stratford, PE
 17 Glen Stewart
 ph 902 569 3262

Oshawa, ON
 991 Taunton Rd.
 ph 365-442-0232

Mississauga, ON
 2865 Argentia Road
 ph 905 824 8228

Ottawa, ON
 540C West Hunt Club
 ph 613 244 2701

Edmonton, AB
 5144 - 7 5th Street
 ph 780 466 3388