

# 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**



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

PILOT RC



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

PILOT RC



**EXTRA 330LX  
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 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  
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 Rosarie Place  
Newmarket ON  
L3Y 8S9

E.M.T. or PAYPAL also  
accepted at:  
AMAC\_swapmeet@yahoo.ca

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

*for more information contact:*

*Keith Morison  
403-510-5689*

*editor@ModelAviation.ca*



**"Join MAAC**

**Because You Want To"**

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

**"Joignez MAAC**

**Parce Que Vous Voulez"**

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

## Model Aeronautics Association of Canada

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

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

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

office@maac.ca - maac.ca

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

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

## BOARD OF DIRECTORS

### Alberta (A)

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

### Atlantic (B)

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

### British Columbia Interior / Yukon (C)

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

### Southwest British Columbia (H)

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

### Manitoba - Northwestern Ontario (D)

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

### Middle Ontario (E)

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

### Northern Ontario (F)

Redge Turgeon 96524  
North Bay, ON  
705-303-5125      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)

Fabien Gagne 87950  
Saint-Remi, QC  
450-454-3875      zd-j@maac.ca

### Saskatchewan (K)

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

### South East Ontario (L)

Leslie Farkas 21370  
Richmond Hill, ON  
905-886-6959      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

**FINANCE**  
Michael Anderson 17752  
Kemptville ON KoG 1jo  
613-299-3702  
mr.anderson.ca@icloud.com

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

**SAFETY**  
Dave Cummings 77015  
Burlington, ON  
905-335-6478  
davecumming59@gmail.com

**TRANSPORT CANADA**  
Mark Winstanley 24925  
rusty505050@gmail.com

**APPOINTMENTS  
(BOARD APPOINTED)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**FREE FLIGHT INDOOR**  
Dmytro 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  
416-741-4835  
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 1jo  
613-299-3702  
mr.anderson.ca@icloud.com

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

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

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

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

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

**RADIO SPECTRUM**  
Mark Betuzzi 26605L  
250.682.9609  
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



NOVEMBER-DECEMBER- VOL. 52 NO 6

## TABLE DES MATIÈRES

Rapport opérationnel du président	4
Aux membres du MAAC	6
Chronique de l'éditeur	7
Alberta (A)	8
Atlantique (B)	10
C-B Intérieure et Yukon (C)	12
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	14
Manitoba Nord-ouest Ontario (D)	18
Vallée de l'Outaouais (G)	21
Saint-Laurent (J)	22
Saskatchewan (K)	25
Québec (I)	26
Sud Est de l'Ontario (L)	28
Sud Ouest de l'Ontario (M)	30
Thunder Thrust	32
An Epic Maiden	34
ELECTRIC CLPA MODELS	38
The Howard DGA-5	42
Buying Used Helicopters	45
Inks Lake	50
Spectre radio	53
Vol circulaire	54
Vol circulaire acrobatique	58
SAM/Vol libre extérieur	60
Maquettes électriques RC	64
Hydravions	66
Vol intérieur RC	71
Course autour de pylônes	72
Planeur RC	74
Copies volantes RC	76
Magasins de passe-temps au Canada	79
Trading Post	80
Évènements à venir	81

## TABLE OF CONTENTS

The President's report	5
To the members of MAAC	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)	19
Ottawa Valley (G)	21
St. Lawrence (J)	23
Saskatchewan (K)	25
Quebec (I)	27
South-east Ontario (L)	29
South-west Ontario (M)	31
Thunder Thrust	32
An Epic Maiden	34
ELECTRIC CLPA MODELS	38
The Howard DGA-5	42
Buying Used Helicopters	45
Inks Lake	50
Radio Spectrum	53
Control Line	55
Control Line Precision Aerobatics	59
SAM / Free Flight	61
R/C Electric	65
R/C Float plane	67
R/C INDOOR	71
R/C Pylon	73
RC Sailplane	75
RC Scale	77
Hobbyshops Canada	79
Trading Post	80
Coming Events	81



Brad Baigent's Hangar 9 Electric Beaver looks stunning taxiing on the waters of Alouette Lake in B.C.

Le Beaver électrique de Brad Baigent a l'air sensationnel pendant qu'il se déplace sur l'eau du lac Alouette, en Colombie-Britannique.

Photo by Dale Toews

# RAPPORT OPÉRATIONNEL DU PRÉSIDENT



**Peter Schaffer - 44429**

Président

807.468.7507 | president@maac.ca

Je sais que presque tout le monde attend impatiemment le rapport annuel du président du MAAC. C'est difficile tant pour le rédacteur que pour le lecteur de contrôler l'anticipation et l'excitation quant au contenu.

Il ne fait aucun doute que mon style de rédaction tranche avec celui de mes prédécesseurs. Raison : les activités du conseil de direction sont consignées dans le procès-verbal des réunions – documents affichés au site web – peu après l'approbation dudit procès-verbal. Le conseil de direction se rencontre (virtuellement) le lundi soir tandis qu'auparavant, il n'y avait qu'une réunion annuelle.

L'organisme est dorénavant plus flexible, efficace et ponctuel pour sa prise de décisions. Annuellement, l'exécutif et le conseil de direction prennent environ 100 décisions plutôt importantes qui affectent notre regroupement. Maintenant que les procès-verbaux sont disponibles en ligne, il n'y a aucune raison de se pencher sur les décisions dans le cadre de cette chronique.

Ensuite, on peut citer l'exemple du travail de comité qui aboutit à des documents afférents à la sécurité. Le superbe travail qu'abattent le Groupe consultatif MAAC-Transports Canada ainsi que le Groupe consultatif du MAAC sur la sécurité est évident grâce aux documents créés.

Enfin, il y a ce que les gens tiennent pour acquis... le travail administratif qui se fait dans l'ombre et qui rendent possibles les diverses opérations du MAAC.

Au cours d'une vie, nous avons l'occasion de rencontrer et d'interagir avec un groupe disparate de personnes. Certains de ces contacts sont courts tandis que d'autres s'étendent sur plusieurs années.

Tout le monde développe son ensemble bien personnel d'aptitudes techniques et sociales.

On en apprend beaucoup des personnes avec qui on travaille ou on échange.

## GROSSE NOUVELLE

Linda Patrick, la secrétaire-trésorière des 43 dernières années, quittera le MAAC le 6 janvier 2022. Elle était la personne clé pour ce qui était de détenir ces deux fonctions au fil des années.

Ses aptitudes d'entregent, de même que ses aptitudes professionnelles sur le plan technique, sont uniques. Elle possède une mémoire d'éléphant en ce qui a trait à ce qui a mené aux décisions antérieures du conseil de direction et est très précise lorsqu'elle aide à créer le libellé des résolutions à approuver lors des réunions.

Elle est une excellente éditrice et a souvent maintenu à flot les anciens présidents. Elle m'a certainement rendu service en ce sens et je lui en serai éternellement reconnaissant.

Linda était très proactive sur le plan de la promotion et de l'utilisation de la nouvelle technologie et des programmes qui amélioreraient le service aux membres tout en réduisant les coûts d'opération. C'est sa connaissance du processus d'affaires du MAAC qui a fait en sorte que le programme de code informatique du MAAC ait pu créer les programmes automatisés en utilisation au site web. Quiconque œuvre à un poste administratif moderne connaît fort bien la valeur de tels outils numériques.

Linda a offert la continuité qui a allégé la transition de bénévoles au sein de notre organisme. Linda a été cruciale au moment de faire passer les décisions du conseil d'administration du stade de résolution à celui de la mise en œuvre. Le gros travail commence habituellement après l'ajournement d'une réunion.

Tout l'espace de cette revue serait monopolisé si l'on tentait de décrire

la chance qu'a eue notre organisme de compter sur le personnel qui travaillait au siège ainsi qu'au sein des comités. Les mots « merci » semblent si limités. Cependant, je n'arrive pas à en trouver de meilleurs.

## UN MONDE QUI ÉVOLUE

Si quelqu'un se mettait en devoir d'effectuer une recherche Google avec l'expression « living in a changing world » (vivre au sein d'un monde qui évolue) ou quelque chose du genre, elle ou elle obtiendrait environ 9 690 000 000 de résultat (et cela, en 0,67 seconde).

Selon moi, ce sujet représente bien plus qu'une mode et c'est ici pour rester. Les Boudhistes disent que chaque changement, c'est l'impermanence qui attend que se produise un autre changement.

Les rapports annuels font état des tendances de ce qui est arrivé/ce qui a changé; pourquoi c'est arrivé; et de ce que quelqu'un pourrait prédire dans l'avenir rapproché ou un peu plus lointain.

On pourrait argumenter du cadre du temps entre « rapproché » et « lointain ». Peut-être est-ce là une fonction de l'âge? La réalité, c'est que ce cadre de temps entre la réflexion sur l'avenir et la mise en œuvre du changement, voilà ce qui diminue constamment.

Ce que nous tentons de faire – à titre personnel ou au sein d'organismes – c'est de tenter de prédire la tendance de tel ou tel sujet; d'analyser comment ces sujets pourraient/vont nous affecter; et ensuite décider de quoi nous aurons besoin afin de vivre au sein de cette nouvelle réalité.

La pandémie n'a pas créé un monde de changements jamais vécus, elle l'a accéléré. Ce qui est en forte demande, ce sont des personnes qui peuvent naviguer au sein de l'incertitude, régler des problèmes et diriger les adaptations qui s'imposent. Voici pourquoi le MAAC doit se recentrer non pas sur le passé mais plutôt, se préparer pour l'avenir. Parce qu'à demeurer coincé dans le passé, nul avenir possible. ✨

# THE PRESIDENT'S REPORT ON THE 2021 OPERATING YEAR



**Peter Schaffer - 44429**

President

807.468.7507 | president@maac.ca

I know that most everyone eagerly awaits the MAAC President's Annual Report. It is difficult for both the writer and the reader to control one's anticipation and excitement for all the potential content that could be contained in the body of the document.

There is no doubt that my writing style is a departure from all my predecessors. One reason for this is that the activities of the Board of Directors (BOD) is recorded in the meeting minutes, which are posted on the website, shortly after the minutes are approved. The BOD now meets online most Monday nights, whereas in the past, there was only one annual BOD meeting.

The organization is now far more nimble, effective, and timely in its decision making. The Executive and the BOD make about 100 substantial decisions annually that affect our organization. With the minutes available on the website, there is no reason to review the decisions in this report.

Then, there is the committee work which leads to the safety documents, for example. The great work of the combined troop of the MAAC Transport Canada Advisory Group and the MAAC Safety Advisory Group is fully evident in the documents that they have created.

And then, there is what most people take for granted... all the unseen staff administration work that makes MAAC's operations possible.

During one's life, we have the opportunity to meet and interact with a diverse group of individuals. Some of those contacts are very short in duration terms, while others extend

over many years. Everyone develops their own unique set of technical and life skills.

There is much to be learned from the people we work with, or socially engage with.

## THE BIG NEWS

Linda Patrick, the MAAC Secretary-Treasurer's last day of work after 43 years of service, will be January 6th, 2022. Linda was most definitely the right person to hold both those positions over the years.

Her people skills, as well as her professional technical skills, are second to none. She has a fantastic memory of the details of the reasons for past Board decisions and is very precise in helping to create new wording for meeting motions.

She is a great editor and has kept many past presidents out of the swamp. She has most definitely done that for me, for which I am forever grateful.

Linda was very proactive in promoting the use of new technology and programs in order to improve service to the members and reduce operating costs. It was her knowledge of the MAAC business process that made it possible for the MAAC code writer to create the automated programs that run in the background on the website. Anyone who works in a modern advanced administration position, is fully aware of the value of such digital tools.

Linda provided the continuity that helped with the transition of volunteers into our organization. Linda has been key in moving Board decisions from motions to implementation. The really hard work usually happens after a meeting is adjourned.

All of the space in this magazine would be filled if one tried to fully describe how

fortunate our organization has been to have the great people we have had working in "the office" and on the committees. The words "Thank You" seem so inadequate. However, I cannot come up with any better ones.

## LIVING IN A CHANGING WORLD

If one Goggles "living in a changing world" or something similar, you will get about 9,690,000,000 results (in 0.67 seconds).

It appears to me, that this change topic is much more than a fad and that it is here to stay. The Buddhists say that every change is impermanence, waiting for another change.

Annual reports speak to trends of what has happened/changed, why it is happening and what one might predict to happen in the near and the farther out future.

The time frame of near and far is open to debate. Maybe it is a function of age. The thing is, that the timelines between thinking about the future and the actual implementation of the change, is constantly diminishing.

What we really are doing as individuals and organizations, is trying to predict what the trend is on various topics, analyze how they might/will affect us and then decide what we need to do in order to live in the new reality.

The pandemic didn't create a world of unprecedented change, it accelerated it. What really is in demand are folks that can navigate the uncertainty, solve problems and lead the necessary adaptations. This is why MAAC needs to continue shifting its focus from thinking about the past, to preparing for the future. There is no future in dwelling in the past. ✨



## 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>



## TO THE MEMBERS OF MAAC

To the Members of MAAC,  
I'm reasonably sure that the mighty MAAC rumour mill has already done its work and a great many of you have heard that I have advised the Board of Directors of my decision to retire effective January 6, 2022. It is not a decision that I made lightly. There have been some good times in my 43 years with MAAC and some not so good.

However, when it is all said and done, it has been my pleasure to work with and for the members of MAAC. I have met a lot of great people and a few that I count as

friends.

Through my job at MAAC, I have been able to visit every province of this wonderful country we live in, some more than once. I've also been able to visit with our American friends at AMA, both just after their move to Muncie and a second time after their new headquarters building was built.

I have also been to Europe partly due to MAAC when I attended a CIAM meeting in France and carried on afterwards on a bus tour... thanks to some good wins at Bingo;

mom loved to play.

Mom was my travelling buddy prior to her passing in 2018 and I took her with me to a couple of AGMs where we stayed after to see parts of the province we were in. She also went to Europe with me for that wonderful trip...

It is my hope that you all continue to enjoy your hobby. Keep well, and fly safely. As always, with respect, a final goodbye,

Linda Patrick,  
Your Secretary/Treasurer ✈

## AUX MEMBRES DU MAAC

Je suis persuadée que la grande rumeur a fait son chemin au sein du MAAC et que plusieurs d'entre vous avez entendu parler de l'avis que j'ai donné au conseil de direction quant à ma décision de prendre ma retraite, le 6 janvier 2022. Ce n'est certainement pas une décision que j'ai prise à la légère. En mes 43 années en poste au MAAC, j'ai vécu de bons moments et de moins bons moments.

Toutefois, en bout de ligne, il m'a fait plaisir de travailler avec et pour les membres du MAAC. J'ai rencontré des personnes fantastiques et, de ce nombre, j'en compte quelques-unes à titre d'amies.

Par le biais de mon poste au MAAC, j'ai été en mesure de visiter chaque province de ce merveilleux pays, parfois plus d'une fois. J'ai aussi rendu visite à nos amis américains de l'AMA, après le déménagement de cet organisme à Muncie et après la construction de leur nouveau bâtiment.

Je me suis aussi déplacée en Europe, en partie grâce au MAAC au moment où j'ai participé à une réunion du CIAM en France... périple que j'ai poursuivi en tournée par autocar... grâce à une cagnotte que j'avais remportée au Bingo; maman adorait jouer à ce jeu de hasard.

Maman était ma compagne de voyage –

avant son décès en 2018 – et je l'ai emmenée avec moi lors de quelques Assemblées générales annuelles... nous restions un peu plus longtemps afin d'admirer des régions de la province où nous nous trouvons. Elle m'a aussi accompagnée en Europe à l'occasion de ce merveilleux voyage...

J'espère que vous vous adonnerez encore longtemps à ce passe-temps. Portez-vous bien et pilotez en toute sécurité.

Comme toujours, respectueusement et cette fois, c'est un adieu,

Linda Patrick  
Votre secrétaire/trésorière ✈

### *Chronique de l'éditeur* suite de la page 7

environ trois jours.

Linda a été témoin de la croissance de l'Association et de sa transformation; du premier bureau dans un sous-sol, le personnel s'est ensuite installé dans un bureau loué... l'organisme a frôlé la faillite... et jusqu'à son état actuel... c'est-à-dire d'être propriétaire de son propre espace de bureau et de jouir de bonnes réserves en banque. Pour moi, il ne fait aucun doute que sa conviction de pouvoir faire ce qui valait mieux pour le MAAC a joué un énorme rôle dans le positionnement actuel du MAAC.

Bien sûr, depuis que je suis devenu éditeur de Model Aviation Canada il y a 22 ans, j'ai travaillé de près avec elle relativement à des problématiques d'édition et à d'autres projets. Son engagement envers l'Association n'a

jamais faibli.

Je me réjouis d'affirmer que Linda est l'une de plusieurs ami.e.s que je me suis fait par le biais de mon implication au sein du passe-temps. Bien du monde va s'ennuyer d'elle.

### LES TEMPS CHANGENT

Le départ de Linda est l'un des plus gros changements qu'ait eu à affronter l'Association. Mais c'est loin d'être le seul qui guette autant le MAAC que notre passe-temps.

Ce passe-temps est maintenant officiellement régi et – même si nous jouissons de notre exemption (de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) – bien des yeux nous scrutent quant à nos règlements, lignes directrices et comportement.

Même muni de notre propre modèle

de gouvernance, le MAAC accueille trois nouveaux directeurs de zone cette année et – compte tenu de notre récent statut et règlement sur la durée du mandat de ces élus, nous en accueillerons cinq nouveaux de plus, l'année prochaine. Chacun de ces changements amène son lot d'excitation sous la forme de nouvelles idées et perspectives... mais il faut admettre que la courbe d'apprentissage est raide quant au fonctionnement du conseil de direction et de l'organisme.

### L'AVENIR DE NOTRE PASSE-TEMPS

Mon objectif avec notre revue, c'est de partager les histoires sur ce que nos membres trouvent agréable au sein de notre passe-temps, de sorte à ce que nous puissions en inspirer d'autres à essayer de nouvelles choses ou de tout simplement

*suite à la page 62*



## EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Committee Chair

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

### END OF AN ERA

Since I heard the news that Linda Patrick was retiring from MAAC, I've had some time to think about what that means. She was hired on 43 years ago, which is the same amount of time I've been a member.

Linda has been the face, or voice, of MAAC to many members and has provided context, history, and perspective to countless Zone Directors, executive committees, and Boards of Directors. Over those years, she will have seen three generations of a single family being MAAC members to share the hobby.

I first met Linda in the spring of 1990 or 91 -- she could tell you for sure -- when I attended my first AGM as a Zone Director. Even then, she was already a wealth of information and context as the Board tackled the important matters at hand. In those days, the Board only met once a year... but in meetings that lasted the better part of three days.

She has seen the Association grow and change from being run out of basements, to renting offices, to flirting with bankruptcy, to where we are today... owning our own office and holding significant reserves. I have no doubt that her dedication to doing what she felt was right for MAAC is a large part of why the Association is so well positioned today.

Of course, in the 22 years I've been publishing Model Aviation Canada Magazine, I've worked closely with her on



An editor's keyboard... / Le clavier d'un éditeur de revue...

magazine issues and other projects. Her commitment to the Association was always clear and unwaivering.

I'm glad to say that she is one of many friends I have made through my involvement in the hobby. She will be missed by all.

### CHANGING TIMES

Linda's departure from the Association will be one of the biggest changes it has ever faced. But it is hardly the only change MAAC, or the hobby is facing now.

Our pastime is now officially regulated, and even with our exemption, we are facing closer scrutiny of our rules, guidelines and behaviours.

Even on our own governance level, MAAC welcomes three new Zone Directors this year and, due to the recent term-limit by-law, we'll see five more new Directors next year. Each of these changes comes with the excitement of new ideas and fresh perspectives but is balanced by the steep learning curve of how the Board, and

Association, functions.

### THE FUTURE OF THE HOBBY

My goal with the magazine is to share stories about what people find fun in the hobby so we can hopefully inspire others to try new things or just get out and enjoy themselves.

Our last issue seemed to have done a good job of that. I've heard a lot of positive feedback lately, and even of a few people being inspired to build a new airplane over the winter. More engagement means more joy, means a better future for MAAC.

So, my challenge for you is to keep coming up with stories for the magazine that share your passion and inspire others to find their own joy in the hobby.

I often hear potential contributors say they aren't writers, so they don't want to submit anything. Well, that's why magazines have editors. If you think every article in Model Aviation Canada Mag runs as it is submitted... oh how I wish that were true. ✈

## CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5698 | Editor@ModelAviation.ca

### LA FIN D'UNE ÉPOQUE

Depuis que j'ai entendu la nouvelle voulant que Linda Patrick prend sa retraite du MAAC, j'ai eu le temps de songer à ce que cela signifie. Cette dernière a été embauchée il y a 43 ans... ce qui correspond

à la durée de mon adhésion.

Linda a incarné le visage et la voix du MAAC auprès de plusieurs membres et a offert le contexte, l'historique et un sens de la perspective à quantité de directeurs de zone, de comités exécutifs et de conseils de direction qui se sont succédés. Au fil des années, elle a vu défiler trois générations d'une même famille à titre de membres qui s'adonnent à notre passe-temps.

J'ai rencontré Linda pour la première

fois en 1990 ou 1991 – elle vous dirait assurément quand – lorsque j'ai participé à ma première Assemblée générale annuelle (AGA) en ma qualité de directeur de zone. Même à cette époque, elle était déjà une mine d'information et de mise en contexte au moment même où le conseil de direction voyait aux choses importantes. Le conseil se réunissait alors une seule fois par année... et ces réunions s'étiraient sur

*suite à la page 6*

## ALBERTA (A)



Rocky Barnstormers R/C Club Perry Pond Float Fly, Aug 14, 2021. / Float Fly du Rocky Barnstormers R/C Club, le 14 août 2021.

Photo by Will Vohs



### Roger Ganley - 6426

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

### EXEMPTION DE LA PARTIE IX (DU RAC)

Le Groupe consultatif de Transports Canada ainsi que le Groupe consultatif sur la sécurité du MAAC continue de parler à Transports Canada afin de s'assurer que nous puissions tous continuer de faire voler nos maquettes sous l'égide de l'exemption de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC). Si vous n'êtes pas membres du MAAC, avant de pouvoir faire évoluer vos maquettes, vous seriez obligés d'écrire l'examen de Transports Canada pour les Systèmes aériens télépilotés (SATP ou en anglais, RPAS). Il a fallu plus d'une décennie pour qu'une poignée de membres du MAAC réussisse à travailler avec les responsables de Transports Canada afin d'aboutir à la présente entente qu'on connaît comme étant l'exemption de la Partie IX.

### LES ÈVÈNEMENTS DE L'ÉTÉ

J'étais chanceux de pouvoir me déplacer à plusieurs rassemblements, au cours de l'été dernier. Je suis toujours émerveillé d'observer comment sont disposés les terrains de vol.

Certains clubs comptent une clubhouse et une remise de rangement, cette dernière destinée à l'équipement



Jonathan Vogt and his A-10 Warthog at the Red Deer Prop Busters RC Club flying field Sept 25, 2021. / Jonathan Vogt et son A-10 Warthog au terrain du Red Deer Prop Busters RC Club, le 25 septembre 2021.

Photo by Roger Ganley

d'entretien. Certains clubs ne jouissent d'aucun bâtiment et ses membres doivent transporter l'équipement de tonte de pelouse.

Certains clubs ont aménagé une aire de stationnement pour les véhicules récréatifs (VR) et ont ajouté un terrain de jeux pour les enfants des membres. Certains clubs sont situés juste en bordure d'une autoroute tandis que d'autres se trouvent

à quelques kilomètres des principales voies publiques.

Quelle que soit sa configuration, chaque club organise les lieux comme le veulent ses membres. Chacun des terrains que j'ai visités pendant l'été 2021 respectait le Code de sécurité du MAAC. Voilà une autre raison pour laquelle cette zone n'a pas logé une seule réclamation (d'incident et d'accident) cette saison! ✈

# ALBERTA (A)



Derek Leavitt's Twin Otter and Brian Irwin's Single Otter at Rocky Barnstormers R/C Club Perry Pond Float Fly, Aug 14, 2021. / Le Twin Otter de Derek Leavitt et l'Otter monomoteur de Brian Irwin, lors du rassemblement Float Fly du Rocky Barnstormers R/C Club à Perry Pond, le 14 août 2021.

Photo by Will Vohs



**Roger Ganley - 6426**

Zone Director

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

## CARS PART IX EXEMPTION

Both the Transport Canada Advisory Group and the Safety Advisory Group of MAAC continue to have talks with Transport Canada to ensure that we can all continue to fly under the (Canada Aviation Regulations) Part IX Exemption. If you are not a member of MAAC, then, in order for you to enjoy flying your model aircraft, you would have to write Transport Canada's RPAS pilot exam. It has taken over a decade for just a handful of MAAC members to work in conjunction with the folks at Transport Canada to come up with the current-day agreement better known as the Part IX Exemption.

## SUMMER 2021 FLYING EVENTS IN THE ALBERTA ZONE

I was fortunate to be able to travel to many flying events, this past summer. It never fails to amaze me when I see the many different flying field layouts.



Red Deer Prop Busters RC Club flying field Sept 25, 2021. / Le terrain de vol du Red Deer Prop Busters RC Club, le 25 septembre 2021.

Photo by Roger Ganley

Some clubs have both a clubhouse and a storage shed for the field maintenance equipment. Some clubs have no buildings at all and members have to transport the grass cutting equipment to and from their respective flying sites.

Some have a parking area for RVs with an added playground area for the club members children. Some flying fields are

located right off a highway while others locations may be located a few kilometres from the nearest main road.

Whatever the configuration, each club sets up its flying site the way members want it to be. Each and every flying field I visited this past summer adhered to the MAAC Safety Code. This is another reason this Zone enjoyed a claim-free flying season! ✈

## ATLANTIQUE (B)



**Cato Hansen - 61451 L**

Directeur de zone  
zd-b@maac.ca

J'ai pensé effectuer un retour dans le passé – d'exactly dix ans – parce que eh oui, nous célébrons le dixième anniversaire de notre Bulletin ce mois-ci, en novembre 2021.

J'ai inséré un lien vers tous les Bulletins préservés au site web de l'ASRCM, pour votre divertissement : <http://www.asrcm.ns.ca>. Merci à notre éditeur actuel, Al Eastman. J'ai créé le Bulletin et j'ai publié le premier numéro en novembre 2011.

Voici le lien : [https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2011-11\\_Newsletter.pdf](https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2011-11_Newsletter.pdf).

Et voici mon intro, qui lançait ce premier numéro :

*« À tous les membres de la ZONE B, voici votre Bulletin, un petit quelque chose (un outil) qui tentera d'informer les clubs au sein de la zone. Ce n'est pas quelque chose qui est voué à remplacer nos nouvelles de zone à l'intérieur de la revue Model Aviation Canada, mais c'est autre chose qui nous informera, plus près de chez nous.*

*« Vous y trouverez un petit quelque chose de la part de notre directeur de zone et avec un peu de chance, quelque chose de la part de nos assistants directeurs de zone ainsi que du matériel de quiconque veut contribuer. Nous tenterons d'afficher les événements (parrainés et planifiés) à jour à chaque moi et nous préparerons les documents afin de l'envoyer au premier du mois. L'objectif : nous offrir un outil rapide afin de savoir ce qui se passe au*



*sein de la zone.*

*« Nous tenterons aussi de publier des dessins en format PDF afin que vous puissiez les télécharger et peut-être de vous convaincre de construire quelque chose. Vous trouverez de quoi en maquettes électriques, à propulsion par élastique, des planeurs, des copies volantes (scale) ou tout ce que vous aimeriez y voir; faites-le nous savoir et nous verrons ce que nous pouvons faire. Vous apercevrez aussi des liens web intéressants. »*

On avance jusqu'à 2015, au moment où j'ai dû traiter d'une problématique familiale et que je ne pouvais plus continuer. J'ai sauté quelques numéros mais Al Eastman

a accepté de prendre la relève et de poursuivre notre Bulletin. Il est encore à l'œuvre, au numéro 115!

Voici le lien vers le numéro de novembre 2021 : [https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2021-11\\_Newsletter.pdf](https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2021-11_Newsletter.pdf).

Je vous laisse avec un lien à télécharger pour une machine de découpe de mousse (publiée dans RC Soaring Digest) et que présente Curtis Suter : <https://docplayer.net/155644842-An-automated-foam-core-cutter.html>.

J'espère que votre famille et vous passerez un Joyeux Noël et une Bonne année. ✨

## The Balsa Dust FACTORY

Canada's Control Line Connection

Located on the Lacombe Regional Airport  
Lacombe, Alberta

Check us out on Facebook @  
The Balsa Dust Factory.

Mail order and in store options  
call or text Jon at 403-896-7175.



**New, used, vintage, and consignment sales**  
Kits, lines, handles, dopes, fuels, etc., in stock.

Engines by Brodak, Cox, Fox, K&B, McCoy, Enya, and more!  
A Range of Products from Sig, Brodak, VPMA, RSM, Cox, and more!

# ATLANTIC (B)



**Cato Hansen - 61451 L**

Zone Director

zd-b@maac.ca

I thought I would go back in History, back exactly ten years, yes, we the Atlantic Zone is celebrating our 10th anniversary for our Newsletter this month of November 2021.

I have attached a link to all the Newsletters from ASRCM's website for you all to enjoy, <http://www.asrcm.ns.ca>, thanks to our current editor Al Eastman. The Newsletter was started by me with the first issue published in November 2011.

Here is the link, [https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2011-11\\_Newsletter.pdf](https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2011-11_Newsletter.pdf).

And here is my first introduction taken from that first issue.

*"To all members in the ZONE B, this is your newsletter, just a little something to try to get our entire clubs in the zone another tool for everybody to keep abreast of what is going on in our zone. This is by all mean not something to replace our zone news in our official Model Aviation Canada magazine, but something else that we all can have somewhat closer to home.*

*"We will have a little something from our Zone Director, hopefully something from our Assistant Zone Directors, and something from whoever feels he/she has something to contribute. We will try to have all events up to date (Sanctioned and planned) every month and it will be ready and sent out at about the first of every month. The purpose is to better give us all a quicker tool to see what is going on in our zone.*

*"We will also try to post some drawings in PDF format for you to download and to maybe encourage you to build something. There will be some for electric, rubber, glider, scale or whatever*

*you like to have; just let us know and we'll see what we can do. Some interesting web links will also appear".*

Fast forward to 2015 when I had some unfortunate family issue and could no longer continue, and we missed out on a few issues, but Al Eastman agreed to step up and take over the job of continuing our Newsletter. He is still at it with issue No.115! here is the link to the November

2021 issue, [https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2021-11\\_Newsletter.pdf](https://www.asrcm.ns.ca/newsletters/2021-11_Newsletter.pdf).

I'm going to leave you with a link to download of a foam cutter published in the RC Soaring Digest and presented by Curtis Suter, <https://docplayer.net/155644842-An-automated-foam-core-cutter.html>.

I hope you and your family will have a Merry Christmas and a Happy New Year. ✈

**MAAC'S ZONE B NEWSLETTER**

Issue no. 115      Takeoff is optional  
But landing is mandatory      November 2021

**INSIDE THIS ISSUE**

Check the video at left for a surprise

Wings of Wellington Octoberfest

USS Saratoga begins her final voyage with one last fixed wing carrier take off.

Modelers honor longtime flyer Les Beazley

Atlantic Zone annual meeting

And a lot more

<https://www.youtube.com/watch?v=qyk-Em8lpjA>

# COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



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

Je vous transmets mes meilleurs vœux de Noël et du Nouvel an... et toutes sortes de belles choses en 2022. Souhaitons que la pandémie de COVID-19 se sera un peu résorbée, au point où nous puissions reprendre certains événements.

## LE CLUB KITIMAT/TERRACE

Veillez souhaiter la bienvenue à un nouveau club, les Kitimat/Terrace RC Flyers qui évoluera depuis la piste de Kitimat (CBW2). Ses membres sont en train de finaliser les négociations avec le District de Kitimat. Le District de Kitimat est très heureux d'accueillir de nouveau des modélistes et a bien hâte de voir reprendre des activités.

Nos membres dans cette région sont aussi bien heureux de la tournure des événements et plusieurs pourraient s'y inscrire. La majeure partie de l'activité et de l'intérêt a été généré par le biais d'une page Facebook.

## VALEMOUNT

Un nouveau terrain de vol a été créé à Valemount. Pour l'instant, le terrain de vol est un satellite des High Country Flyers de Kamloops. On espère que les modélistes se manifesteront en nombre suffisant pour créer un club. Le District de Valemount fait la promotion des lieux. Vous trouverez des détails au HCF-Club-Fields ([highcountryflyers.org](http://highcountryflyers.org)).

## 2021 EN RÉTROSPECTIVE

L'été a été tranquille en raison de la COVID-19 et de la situation des incendies de forêt, ce qui fait qu'on ne pouvait se déplacer facilement. Quelques événements ont cependant eu lieu.

- Le Larry Christensen Memorial Fun Fly était l'affaire des VERNON R/C AEROMODELLERS.
- Le Shuswap Lake Fall Classic Float Fly était l'affaire des SHUSWAP LAKE AERO MODELERS. La participation était meilleure que l'année précédente; plus de 60 pilotes se sont inscrits.
- La Kamloops Model Airplane Society a organisé un spectacle aérien pour aînés...



MAAC – Zone-C Annual Zone Meeting. / L'Assemblée annuelle de la zone C du MAAC.



Draco... the model presents nicely. / Draco... belle maquette.

belle implication communautaire! hosted

- Le West Kootenay Model Club Float Fly a été présenté en septembre; celui-ci est en passe de devenir un incontournable.
- Les High Country Flyers de Kamloops ont présenté leur rassemblement de fin d'été en octobre.

## ASSEMBLÉE DE ZONE

Notre Assemblée annuelle de la zone C a eu lieu et Cowboy Rowland a été acclamé à titre de directeur adjoint de la zone, prenant ainsi la relève de Todd Davies. Cowboy est président du Osoyoos Model Aviation RC Club. Veillez appuyer Cowboy parce qu'il apporte beaucoup d'énergie et d'expérience.

Merci Todd d'avoir rempli ce rôle au

cours des dernières années et de demeurer au poste de d'assistant-directeur de zone.

## PROMOTION DU PASSE-TEMPS

Nous devons faire la promotion de notre passe-temps et la FAI a imaginé quelques bonnes idées là-dessus grâce à son Rookie Project. Consultez le lien à cet effet : <https://www.fai.org/rookieproject>.

Le site web du projet inclut même un manuel à l'intention des superviseurs de sorte à ce que vous n'avez pas à inventer l'activité. Ce serait chouette de voir des membres du MAAC fournir des instructeurs auprès de groupes de jeunes qui voudraient organiser ce genre d'activité. ✈

# BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



Valemount Flying Site – Deputy Zone Director Cowboy Rowland at the controls. / Le terrain de vol de Valemount. L'assistant-directeur de zone Cowboy Rowland est aux commandes.



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

All the best for the Christmas season and a Happy New Year... all the best for 2022. Let's hope the COVID-19 situation will have eased to where we can hold our events with some sense of normality.

## KITIMAT/TERRACE CLUB

Please welcome a new club, the Kitimat/Terrace RC Flyers, who will be flying off the Kitimat airstrip (CBW2) and are in the midst of completing negotiations with the district of Kitimat. The District is very pleased to have the aero-modelers back and is anxious to see activity at the site again.

Our members in the area are also pleased with the initiative, along with many interested potential modellers. Most of the activity/interest has been generated through a Facebook page.

## VALEMOUNT

There is also a new flying site in Valemount, B.C. For now, the flying site is a satellite of the High Country Flyers in Kamloops. The hope is that there will be enough flyers to form a club there. The District of Valemount is promoting the site. Link to site details - HCF-Club-Fields ([highcountryflyers.org](http://highcountryflyers.org)).



Shuswap Fall Float Fly – The Shuswap Lake Aero-Modellers who make it happen. / Le Float-fly de Shuswap – voici les Shuswap Lake Aero-Modellers qui rendent possible ce rassemblement.

## 2021 IN REVIEW

It was a quiet summer with COVID-19 and wildfire conditions resulting in travelling restrictions and limitations. But a few events managed to still happen.

- The Larry Christensen Memorial Fun Fly was hosted by the Vernon R/C Aeromodellers.
- The Shuswap Lake Fall Classic Float Fly hosted by the Shuswap Lake Aero Modelers had attendance up from last year, with over 60 flyers registered.
- The Kamloops Model Airplane Society hosted a Seniors Air Show... great community involvement.
- The West Kootenay Model Club Float

Fly was held in September; this is becoming one of the 'go-to' Float Flies.

- The High Country Flyers in Kamloops held their End of Summer event in October. Zone Meeting

Our Zone-C Annual Zone meeting was held and Cowboy Rowland was acclaimed to the Deputy Zone Director position, taking over from Todd Davies. He is President of the OSOYOS MODEL AVIATION RC CLUB. Please support Cowboy as he brings a lot of positive energy and experience to the position.

Thank you Todd for filling the role for the last few years and for staying on as

*continued on page 84*

# SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



This Flex Innovations RV8 flew surprisingly well on floats. / Le RV8 (de Flex Innovations) a étonnamment bien volé, monté sur des flotteurs.

photo by Ron Kennedy



## John Deadman - 26518

Directeur de zone

604-354-2736

zd-h@maac.ca

Bonjour tout le monde. J'espère que vous vous portez bien. Quelques événements ont été présentés au sein de la zone cette année et voici un compte rendu de Paul Dries. Un Float-fly a été présenté le 3 octobre 2021.

## FLOAT-FLY COMMÉMORATIF DAN JUDE

par Paul Dries

« S'il existe véritablement un dieu de la météo, il a été généreux à l'endroit de notre événement. C'est toujours un défi de planifier une date d'évènement automnal en Colombie-Britannique parce que les journées peuvent passer de 10 degrés Celsius sous la pluie à 20 degrés et du soleil en très peu de temps.

« Lorsque nous avons finalement bloqué la date en prévision de cet événement, les prédictions météo à long terme s'annonçaient bonnes mais le temps s'est détérioré à mesure que cette journée approchait. À 24 heures de l'évènement, nous avons décidé : 'On l'organise!' et nous avons fait marche avant. Tôt le dimanche matin, nous avons eu droit de la pluie fine qui s'est arrêtée; l'eau était comme un miroir et les nuages ont créé tout un panorama pour effectuer nos vols. En fin

de journée, nous avions droit à du soleil et à 18 degrés Celsius mais un vent léger a agité la surface de l'eau.

« Tout le monde aimer parler de la météo mais allons hop! Passons à la portion des vols. Nous avons disposé les lieux afin de pouvoir faire voler nos maquettes. Une grande variété d'appareils était en montre, de petits foamies comme le Tundra monté sur flotteurs à un Cub à l'échelle 1/4 mû par un Saito FG57T à essence. Il était intéressant de constater que les moteurs à nitro (glow) effectuent un retour – dans mon cas, tout a commencé lorsque des amis voulaient refaire voler leurs maquettes SPAD de combat aérien. D'autres apprécient la simplicité et les temps de vol que procurent ces moteurs conventionnels d'aéromodélisme. Cette renaissance est peut-être aussi redevable à la difficulté de se procurer des batteries LiPo, depuis quelques années.

« Des représentants d'au moins six clubs étaient de la partie, à ce que je sache. Nos deux pilotes ayant franchi une grande distance pour se joindre à nous étaient Steve Lyne (du Victoria RCMS) et Nathan Uskoski (Squamish RC Flyers). Les autres clubs représentés étaient les Spektrum Flyers, les Mission Wings, les Ridge Flyers, tandis que le WCRCAF était le club-hôte.

« Malheureusement, je n'ai pas obtenu le nombre de pilotes présents; toutefois, je devine qu'il y en avait entre 20 et 25. D'autres

membres du MAAC se sont présentés afin d'agir à titre d'observateurs.

« Nous avons effectué plusieurs vols entre 8 h et 14 h avec souvent trois ou quatre maquettes en l'air. Nous avons déploré quelques incidents – l'un lorsqu'un V1200 sur flotteurs agissait drôlement au décollage et a fini sa course sous l'eau. L'autre incident est survenu lorsqu'un appareil de formation munis de flotteurs de conception artisanale a violemment décroché à son deuxième décollage. L'angle des flotteurs était erroné et l'avion continuait sa course à la surface. Le pilote a appliqué trop de profondeur pour le faire monter.

« Le Club WCRCAF organise annuellement deux rassemblements Float-flies au lac Alouette – l'un au printemps vers le mois de mai et l'autre en automne, habituellement en octobre. Consultez le site MAAC.ca et Facebook pour tout avis à paraître sur les prochains événements. L'organisme provincial BC Parks nous autorise à utiliser la plage sans frais, si bien que le Club en profite... gratuitement! »

## RENOUVELLEMENT

Je vous rappelle en vitesse de vérifier la date d'expiration de votre adhésion et de la renouveler, le cas échéant. Aussi vérifiez et confirmez les renseignements de votre compte du MAAC. ✈



## SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



Walter Zarecki's Rascal flew very well on floats – ESC is reversing type which makes for some interesting maneuvering off the beach – the photo really highlights the beautiful scenery created by the clouds, mountains and glassy water. / Le Rascal de Walter Zarecki a bien volé sur flotteurs -- le contrôleur de vitesse est inversable, ce qui rend les manoeuvres très intéressantes pour quitter la plage -- la photo met en vedette le magnifique panorama des nuages, des montagnes et de l'eau très calme. photo by Ron Kennedy



### John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

Hello, all. I hope everyone is doing well, There have been few events in the zone this year, and here is a report on one from Paul Dries. A Float Fly was held on Oct 3rd, 2021.

### DAN JUDE MEMORIAL FLOAT FLY

by Paul Dries

*"If there truly is a weather god, he was shining on us for this event. It's always a challenge scheduling a date for a fall event in British Columbia as the days swing from 10 degrees Celsius and rain downpours to 20 degrees and sun without much warning.*

*"When we finally booked the date for the event, the long-term forecast looked great but deteriorated over the days leading up to the event. So 24hrs before, we said "lets do it" and went ahead. Early Sunday morning came and some light drizzle was present but quickly stopped and left us with glassy water and clouds that created a beautiful backdrop to fly against. By the end of the day, we had sun and*

*18 degrees but our glassy smooth water was disrupted by some light winds.*

*"Everybody likes to talk about the weather but let's get on with the flying part. We set up the site and got on with the flying. A large variety of planes showed up, from small foamies like a Tundra on floats to ¼ Scale Cub with Satio FG57T gas. Interestingly, we're seeing glow making a comeback – in my case, it started with some friends who wanted to revive our SPAD combat planes to some others who like the flight time and simplicity. It might also be due to the last couple years, whereby it's been hard to source LiPo batteries.*

*"We had representation from at least six clubs that I know of. Our two "long distance" pilots were Steve Lyne from the Victoria RCMS and Nathan Uskoski from the Squamish RC Flyers. Other clubs included the Spektrum Flyers, Mission Wings, North Vancouver RC Flying Club, Ridge Flyers, along with WCRCAF as the host club.*

*"Sadly, I did not get an official count of the pilots; however, my guess is we had around 20-25 plus a number of MAAC members who came out to assist as spotters.*

*"We managed to get lots of flying in*

*between 8 a.m. and 2 p.m., with much of the time, we had three or four aircraft in the air. We had a couple of mishaps – one with a V1200 that was converted to floats – it went squirrely on take-off and ended up going in. Another was a trainer converted to some homemade floats with the step set up all wrong and snapped in on its second take-off. The floats wouldn't come unstuck so the pilot just yanked it off with too much elevator.*

*"The WCRCAF organizes two Float Flies annually at Alouette Lake – one in the spring usually early May and the other in the fall, usually in early October. Keep an eye on MAAC.ca and Facebook for notifications on the events. BC Parks is gracious enough to allow us the use of the beach without charge so the club passes on the benefit and the event is free!"*

### RENEWAL TIME

Just a quick reminder to check your membership expiry date and renew if needed. Also, please check and confirm that your MAAC account is up to date and that it has all the current information. ✨



*Brad Baigent's Hangar 9 12s Electric Beaver ready for another flight / Le Beaver électrique (un produit de Hangar 9) de Brad Baigent, mû par batterie 12S, est prêt pour une autre envolée.*



*Helmut Kihlzl – a glow diehard and still flying at 90! / Helmut Kihlzl – un passionné des moteurs traditionnels et qui fait encore voler ses maquettes à l'âge de 90 ans!  
Photo by Michael Poser*

*Paul Dries in the catch boat rescuing a couple of downed airplanes in the water. / Paul Dries récupère quelques hydravions à l'aide du bateau.*





his V1200 flown (sorta) by Dale Toews had a flight time of about 3 seconds. / Ce V1200 qu'a piloté Dale Toews a volé pendant environ 3 secondes.

photo by Alfred Shum



Mike Poser hovers his E-Flite Cub. / Mike Poser fait du surplace avec son Cub (d'E-Flite)  
Photo by Dale Toews.



Paul Dries' Balsa USA 1/4 Scale Cub with Saito FG57T for power. / Le Piper Cub à l'échelle 1/4 (de Balsa USA) de Paul Dries, mû par un Saito FG57T.  
Photo by Ron Kennedy



Paul Dries's O.S. 55-powered Northstar taxis out. / Le Northstar (mû par un O.S. 55) de Paul Dries se déplace vers la piste.  
Photo by Dale Toews



Scott Thomas' Hangar 9 Cub touches down on the water. / Le Cub (de Hangar 9) de Scott Thomas amerrit.



Randy Hepner - 73393

Directeur de zone  
zd-d@maac.ca

## L'ART DE PORTER PLUSIEURS CHAPEAUX

Avant de m'emporter dans une prose poétique... avez-vous lu le numéro de septembre-octobre de Model Aviation Canada? WOW – ce numéro au complet pourrait avoir établi un nouveau jalon pour le nombre d'articles de construction. Mon préféré : celui sur le Tutor (page 42) et bien sûr, les photos des gros appareils en page 74! N'oublions pas non plus l'article sur le planeur en page 47 (m'a rappelé l'éditeur) – c'est sensationnel!

De retour aux affaires de la zone D. Merci à tous ceux qui m'ont appuyé dans ma quête à la réélection. C'est la cinquième fois que j'ai dû élaborer une campagne plutôt que d'avoir été élu par acclamation (j'ai accompli cela aussi cinq fois) – l'élection, c'est un bon exercice démocratique et l'occasion d'en venir au nœud des problématiques – ce que nous avons accompli.

Je veux offrir quelques éclaircissements sur les fonctions du poste que je viens de remporter. Chapeau! Je vous présente mon confident numéro un – le gars que vous avez élu et qui sera au service du MAAC au complet – le directeur Randall Hepner.

Hein?

La plupart des membres ne comprennent pas la structure du MAAC – le MAAC n'est pas une version géante d'un club et le premier devoir de loyauté du directeur de zone, ce n'est pas à l'endroit de la zone qui l'a élu.

Ah ouais?

Le MAAC, l'organisme que vous, membre ou club qui avez décidé d'en faire partie, est une entité juridique; il s'agit d'un organisme sans but lucratif dont les activités sont régies par la Loi canadienne sur les organismes à but non lucratif – un document officiel carrément ennuyant.

Lorsque vous éliez un directeur de zone, vous m'éliez (pour prendre mon exemple) afin que je siège à titre de directeur de la Corporation du MAAC. D'après la Loi nommée plus haut, la charte du MAAC ainsi que la structure de ses statuts et règlements, le conseil de direction forme



*have been working on "my" Tutor for about 4 years. Rick Trigatti's story in the last issue has inspired me to maybe finish this winter! Maybe. / Je travaille sur "mon" Tutor depuis environ quatre ans. Le reportage sur celui de Rick Trigatti dans le plus récent numéro de la revue m'a inspiré à terminer le mien, peut-être cet hiver. Peut-être.*

l'entité que vous – les membres – chargez de faire rouler le MAAC. (Le MAAC n'est pas dirigé par les « directeurs de zone » -- il existe une différence.)

Le rôle du membre est d'établir des lignes directrices et même des limites en soumettant des recommandations et des résolutions lors des Assemblées annuelles de zone aux fins de considération et d'adoption lors de l'Assemblée générale annuelle (AGA). Voilà comment fonctionne le MAAC... ou comment il est censé fonctionner.

Hors du processus formel des assemblées de zone et de l'AGA, les membres et les clubs jouissent d'un « pipeline » direct vers les décideurs du MAAC – le conseil de direction – par le biais de leur directeur de zone – mais il y a un hic, et celui-ci est délicat.

Bien qu'un directeur provienne d'une zone « administrative » et qu'il devrait être au courant des problématiques au sein de cette zone, il ne représente pas spécifiquement les membres ou même leurs problèmes lorsqu'il participe aux réunions du conseil de direction du MAAC.

La principale tâche du directeur au sein du conseil de direction, c'est de protéger le MAAC – l'organisme. Les directeurs doivent adopter une vue d'ensemble du MAAC et la majorité des prises de décision

requiert au moins 50 % + 1 des membres du conseil de direction afin de régler toute problématique. Cela est voulu et empêche ainsi des groupes d'intérêt particulier/ des personnes d'exercer une influence ou un contrôle non voulu. Ce processus est aussi conçu de sorte à ce que la majorité s'accorde sur les problématiques à régler.

Les directeurs sont aussi juridiquement liés à appuyer sans réserve toutes les décisions antérieures et dûment discutées du conseil de direction – même si les membres de leur zone respective s'y opposent. Ultimement, si un directeur trouve qu'une décision du conseil de direction est tellement erronée qu'il ne peut l'appuyer, on s'attend à ce qu'il démissionne de cette entité. Les directeurs rebelles qui demeurent au sein du conseil de direction, ce n'est pas bon pour le MAAC parce que cet organisme doit agir comme une seule entité, une seule équipe – pas comme 13 personnes qui font à leur tête.

Ce devoir envers l'organisme avant même la zone s'étend même jusqu'à nécessiter des directeurs de zone qu'ils ne cèdent pas à l'insistance de membres plus vocaux ou à des groupes d'intérêt au sein de leur zone ou de toute autre zone – peu importe à quel point ces personnes se font entendre ou qu'elles utilisent des tactiques

*suite à la page 84*



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

## HOW TO WEAR MULTIPLE HATS

Before I wax poetic in this article... did you read the September-October issue of Model Aviation Canada? WOW – that entire issue may have set a new standard for build stories. My favourite is the Tutor story on page 42, and of course, the large model pics on page 74! Not to mention the glider article on page 47 (our Editor reminds me) – great stuff!

Back to Zone D, many thanks for all those who supported me in my re-election quest. This is the fifth time in my life where I had to mount an election campaign as opposed to being acclaimed (I did that five times too) – elections are a good exercise in actual democracy and an opportunity to get to the heart of issues – which we did, somewhat.

So now onto some clarifications on what the position I just won really entails.

Hats - I want to introduce you all to my #1 “boss hat” – the guy you elected to serve all of MAAC – Director Randall Hepner.

What?

Most members don't really understand MAAC structure – MAAC is not a bigger version of a club, and a Zone Director's first job/loyalty is not to the Zone that elected him.

Huh?

MAAC, the organization that you, the member or Club freely joined, is a legal entity; a not-for-profit Corporation and is governed by the Canada Not-for-profit Corporations Act – serious boring legal document.

When you elect a Zone Director, you elect me to sit as a Director of the MAAC Corporation. By the Act, MAAC constitution, and by-law structure, the Board of Directors is the entity you, the members, entrust to run MAAC. (MAAC is not run by “Zone Directors” – there is a difference).

The member's role in this is setting guidelines and even limits by submitting Recommendations or Resolutions at their Annual Zone meetings for consideration and passing at the Annual General Meeting. That is how MAAC works.... or is supposed to work.



*MAAC is many things to many people. This winter some of my builds will be going back to where I started – C/L and FF. First up was this. / Le MAAC représente bien des choses pour beaucoup de personnes. Cet hiver, quelques-uns de mes projets seront concentrés sur mes intérêts initiaux -- le vol circulaire et le vol libre. Mon premier, celui-ci.*

Outside the formal AZM/AGM process, members and clubs do have a direct pipeline to the MAAC decision makers -- the Board as a whole -- via their Zone Director – but there is a catch, which is more than a bit tricky.

While a Director comes from an ‘administrative’ Zone and should be aware of the member issues within that zone, he does not specifically represent those members/issues when participating as a Director at Board meetings.

A Director's primary job on the Board of Directors is to protect MAAC – the organization. Directors take a big picture view of MAAC and most decision making requires at least 50%+1 of the Board to agree on any issue. This is by design and prevents special interests/individuals from having unfair influence or control. It is designed so that issues are agreed upon by the majority.

Directors are also legally bound to fully support all prior and properly made Board decisions – even if their Zone members opposes it. Ultimately, if a Director finds a Board decision so onerous he can't support it, then the expectation is he resign from the Board. Rogue Directors remaining on a Board is not good for MAAC because MAAC needs to be one organization, one team – not 13 individuals doing their own thing.

The duty to the organization first, before the Zone, even goes so far as to require Directors to intentionally not succumb to the more vocal individuals or special interest groups in their zone or other zones – no matter how vocal or unfortunate their tactics.

For example, if a small and vocal group in Zone D started a national e-mail campaign to try to induce Directors to take a position that is contrary to a properly made Board decision or that would be damaging to MAAC, the Board would be bound to refuse that.

These small groups might try to counter that the Directors are being undemocratic because they are not listening – BUT they would be wrong. The founding members of MAAC very intentionally and democratically choose our organizational model to prevent exactly that type of pressure/bullying tactics from small groups or individuals – key to that is the Directors' responsibility to protect the organization first and foremost.

So, a good Director will, from time to time, have to explain in an honest manner, why any singular idea or issue was decided by the Board for the good of MAAC. A ‘bad’ Director will try to hide from that responsibility, perhaps so he can be viewed as popular.

Perhaps this is because members can

*continued on page 84*



### *Get Protected And Save!*

Aon and The Model Aeronautics Association of Canada have partnered to offer all members great savings on discounted home and auto insurance coverage.

And as an added feature, you'll receive Model Aircraft coverage with your residential insurance policy on premises and in transit to and from flying sites (not while being flown.)

For a no obligation quote in minutes

Visit [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca)

or call 1.800.448.2539 and speak with an Aon broker  
Office hours: Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

#### Why Aon for your home and auto insurance?

- Group purchasing power
- Model aircraft coverage included with residential policies
- Convenient payment options - no service fees
- Claims advocacy
- Coverage options for all of your insurance needs
- And more...

At Aon, it's our goal to ensure you receive the proper protection to fit your lifestyle. As a broker, we offer more products and make insurance easy. Most importantly, getting an insurance quote with Aon is simple, convenient and only takes a few minutes.

#### Model Aircraft coverage:

- Covered under Residential Insurance policy on premises and in transit to and from flight sites (not while being flown)
- Subject to \$1,000 deductible
- Model aircraft under the Transport Canada guidelines of a model aircraft (weight limit of 35kg and use for recreational purposes only), limit of coverage is subject to the contents limit on the policy
- Peril required to be insured for coverage to apply to model aircraft. ie. If earthquake coverage is not on your policy, your model aircraft isn't covered if there is an earthquake loss

Visit [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) for your quote.  
It may save you hundreds!

### *Soyez Protégé Et Économisez!*

Aon et la Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) ont établi un partenariat pour permettre à tous les membres de réaliser d'excellentes économies grâce à une couverture d'assurance habitation et automobile collective à taux réduits.

De plus, vous recevrez une couverture pour les modèles aéronautiques en vertu de votre police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol).

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes  
consultez le site [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca)

ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.  
Heures de bureau : de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

#### Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

- Pouvoir d'achat de groupe
- Couverture pour les modèles aéronautiques incluse dans les polices d'assurance habitation
- Options de paiement pratiques – pas de frais de service
- Représentations relatives aux réclamations
- Options de couverture pour tous vos besoins en assurance
- Et plus encore...

Chez Aon, notre objectif est de nous assurer que vous bénéficiez d'une protection qui correspond à votre mode de vie. À titre de courtier, nous offrons plus de produits et simplifions la souscription d'assurance. Et surtout, obtenir une soumission d'assurance auprès d'Aon est simple, pratique et ne prend que quelques minutes.

#### Couverture pour les modèles aéronautiques :

- Couverture en vertu de la police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol)
- Sous réserve d'une franchise de 1 000 \$
- Modèle aéronautique selon les lignes directrices de Transport Canada relatives à un modèle réduit d'aéronef (limite de poids de 35 kg et utilisation à des fins de loisirs uniquement), limite de protection assujettie à la limite applicable au contenu indiquée dans la police
- Nécessité d'assurer le risque matériel pour que la couverture s'applique au modèle aéronautique

Par exemple, si votre police ne couvre pas les tremblements de terre, votre modèle aéronautique ne sera pas couvert en cas de perte à la suite d'un tremblement de terre.

Visitez le site [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) pour obtenir une soumission.  
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

## OTTAWA VALLEY (G)



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

### THE SUBJECT

The Zone G Annual Zone Meeting (AZM) was a completely online 'event' this year and I really hope we are done with virtual AZMs. The main event was the election of a Deputy Zone Director for a two-year term and I'm very happy to say that Jeff Nidd agreed to stand for the position and was elected by acclamation.

I appointed Jeff as Deputy ZD when I vacated that position in 2020 when I was elected as ZD. We have a great working relationship and I look forward to the future.

I asked Jeff to share his model aviation background with us and he sent this along:

"I started in the R/C hobby by racing both electric and nitro cars in the 1980s. I was able to race in both Canada and the U.S. with great success for over 20 years.

"After racing, I had an opportunity to reconnect with my dad and his passion for aviation. While our flying together didn't last too long, it fueled my interest again.

"I originally joined the Dunrobin R/C Club where obtained my wings from Al Joy. Later, I moved to the Ottawa Remote Control Club in Nepean. While at the ORCC, I have held the positions of Field Manager, Vice President, and now serve as the President.

"I enjoy travelling to as many clubs as possible to share a laugh and perform some



*Deputy Zone Director Jeff Nidd / Jeff Nidd, assistant directeur de zone.*

flights with new friends. I look forward to serving you as the Deputy Zone Director."

### RECOMMENDATIONS

The other major business was the consideration of two recommendations, both of which were approved by the Zone G members. The first recommended

that MAAC establish an online discussion forum out of general public visibility and exclusively for MAAC members. The second recommended that MAAC consider alterations to the member discipline procedures both in the Bylaws and the Policy manual. ✈

## VALLÉE DE L'OUTAOUAIS (G)



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

### LE SUJET

L'Assemblée annuelle de la zone G était une affaire entièrement en ligne cette année et j'espère vraiment que nous en aurons fini de cette formule. L'évènement principal, c'était l'élection d'un assistant directeur de zone pour un mandat de deux ans et je suis très heureux de vous rapporter que Jeff Nid a consenti à occuper

ce poste et qu'il a été élu par acclamation.

J'ai nommé Jeff à ce poste lorsque je l'ai moi-même quitté en 2020 (au moment d'être élu directeur de zone). Nous jouissons d'un très bon rapport de travail et j'ai bien hâte de voir ce que nous pourrons accomplir à l'avenir.

J'ai demandé à Jeff de partager son historique d'aéromodélisme et voici ce qu'il m'a transmis :

« Je me suis lancé en maquettes télécommandées d'abord en participant à des courses de voitures – nitro et électriques – au cours des années 1980.

J'ai été concurrent tant au Canada qu'aux États-Unis et j'ai remporté passablement de succès pendant 20 ans.

« Après cet univers de la course, j'ai 'reconnecté' avec mon père, pour ainsi dire, et avec sa propre passion pour l'aviation. Même si nos séances de vol conjointes n'ont pas duré longtemps, cela a relancé mon intérêt.

« À l'origine, je me suis joint au Dunrobin R/C Club, où j'ai obtenu mes 'ailes' de pilotage grâce à Al Joy. Plus tard, je me suis inscrit au Ottawa Remote Control

*suite à la page 84*

# SAINT-LAURENT (J)



**Fabien Gagné - 87950**

Directeur de zone  
450-454-3875 | zd-j@maac.ca

Bonjour à tous les membres et particulièrement à ceux de la zone Saint-Laurent. Merci de la confiance que vous m'accordez.

J'ai débuté l'aéromodélisme en vol libre alors que j'étais enfant, puis j'ai fait un retour beaucoup plus tard vers les planeurs de compétition.

J'ai fait des études en systèmes ordinés puis en gestion des systèmes agricoles. J'ai pratiqué en ingénierie logicielle pendant 15 ans mais suis maintenant en affaires, agriculteur à temps plein, et chercheur à temps partiel. J'ai été administrateur au sein de neuf autres organisations sans but lucratif provinciales et nationales, dont deux comme administrateur fondateur. Au fil des ans, j'ai vu d'extraordinaires exemples de leadership et d'intégrité qui m'ont marqués.

Mon prédécesseur, Steve Woloz, n'est pas parti. En fait, j'ai accepté ce défi à condition qu'il continue de s'occuper des affaires internes de la zone. De votre point de vue, vous aurez l'impression qu'il est encore directeur de zone. Visite des clubs, homologation des terrains, activités promotionnelles, tout cela Steve sait tellement bien faire, il sera encore là pour vous. Il sera lui-même appuyé par la belle équipe de collaborateurs que vous connaissez déjà.

De mon côté, je jouerai un rôle plus centré sur les activités au conseil de direction. Je souhaite améliorer la gouvernance de l'organisme et cela nécessitera certainement toute mon attention. J'espère que nous aurons un organisme en plus grande santé.

C'est dans ce contexte que je m'engage à relever le défi d'administrateur du MAAC.

## DÉFIS DE GOUVERNANCE

C'est un secret de Polichinelle, la situation au conseil de direction est extrêmement tendue depuis quelques années : les rôles et responsabilités ne sont pas compris de la même façon par chacun; des directeurs sont rarement capables de placer des sujets à l'ordre du jour; des informations sont souvent classées

confidentielles, alors que cela devrait être un cas rare; un administrateur a fait l'objet d'une longue procédure disciplinaire basée sur des accusations, qui à mon avis, n'étaient pas fondées; et le directeur du Comité de la charte (constitution) a démissionné.

Je perçois aussi une lacune de gouvernance lorsque le conseil ne consulte pas ses membres, ni même les président de comités (les diverses disciplines), avant de mettre en application des changements qui affectent tous ses membres.

Ainsi, à mon avis, la gouvernance de notre Association est présentement bien mal en point. Il y a toutefois des solutions.

## GESTION ORGANISATIONNELLE

Historiquement, l'administration du MAAC et ses administrateurs ne sont pas formés et accompagnés dans leurs tâches et responsabilités par un professionnel. À mon avis, c'est la cause fondamentale des problèmes chroniques.

Il existe de nombreuses sociétés de gestion spécialisées dans la gestion d'organismes sans but lucratif qui aident des entités comme le MAAC dans leurs opérations quotidiennes et leur gouvernance. Il est pratique courante parmi les OSBL d'utiliser une entreprise comme celle-ci, vu la complexité des obligations d'un administrateur et la nature d'avoir des bénévoles élus dans ces rôles. Celles-ci offrent une multitude de services, comme la comptabilité, structure organisationnelle, la gestion de membres et de communauté, conseils juridiques, l'identification des besoins et la formation des administrateurs, tenue de procès-verbal, gestion des assemblées, communications, gestion de la technologie, programmeurs, etc.

De plus, ces compagnies offrent ces services performants à tarif avantageux parce que leur main-d'œuvre spécialisée est partagée auprès de divers clients.

Voilà, à mon avis, la première étape vers une meilleure gouvernance et une saine gestion de notre Association : se doter de ce service.

## VOTE AUX ASSEMBLÉES GÉNÉRALES

En votre absence à l'AGA, et si vous n'avez ni voté par anticipation ni explicitement assigné votre vote par

procuration à un mandataire, l'article 9.e de nos Règlements généraux remet votre droit de vote à votre directeur de zone sans votre autorisation explicite. Cette pratique signifie que le sort des résolutions est effectivement contrôlé par une poignée d'individus. J'estime que ce genre de gouvernance est incompatible avec une démocratie et n'est pas conforme à la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif.

Bien que je conçoive que cette pratique était bien intentionnée, je crois que les membres constatent que cet article n'est plus approprié. Je crois également que les membres doivent s'attendre du conseil qu'il abolisse l'article 9.e de nos Règlements administratifs dans les plus brefs délais, puis qu'ils soumettent les Règlements modifiés pour ratification par les membres à l'AGA.

## UNE VOIX POUR EXPRIMER LA DISSIDENCE

Après formalités et sujet à un certain cadre, la Loi canadienne sur les OBNL permet à tout membre d'obtenir la liste des membres afin de communiquer avec eux sur des sujets qui seront débattus aux assemblées des membres ou sur tout enjeu relatif aux affaires de l'Association.

Récemment, un groupe de membres cherchait à envoyer un message à l'ensemble des membres qui critiquait un virage que s'apprêtait à prendre l'Association. Une demande des informations de contact nécessaires a été accueillie -- si je comprends bien -- avec résistance. Dans ce cas, les adresses courriel des membres n'ont pas été fournies, ce qui rendait la communication à 10 000 membres impraticable et coûteuse.

Bien que la Loi sur les OBNL ne l'oblige pas, il est de pratique courante au sein d'associations comme la nôtre de fournir l'adresse courriel, en plus de l'adresse postale (physique). C'est par courriel, méthode la plus économique, que le MAAC communique elle-même avec ses membres. À mon avis, la même économie, rapidité et commodité devraient être disponibles pour ceux qui ont une opinion dissidente.

Cette lacune de pouvoir exprimer efficacement une opinion dissidente est un autre obstacle à la bonne gouvernance de

*suite à la page 23*



# ST. LAWRENCE (J)



**Fabien Gagné - 87950**

Zone Director

450-454-3875 | zd-j@maac.ca

Hello to all members and particularly to those from the Saint-Laurence zone. Thank you for placing your trust in me.

I started free-flight aeromodelling as a child, then came back much later to competitive sailplanes.

I studied Computer Systems and then Agricultural Systems Management. I practised software engineering for 15 years but am now in business as a full-time grape grower, and part-time researcher.

I have been a director in nine other provincial and national non-profit organizations, including two as a founding director. Over the years, I have seen extraordinary examples of leadership and integrity that have stood out for me.

My predecessor, Steve Woloz, has not left the leadership team. In fact, I accepted this challenge on the condition that he continues to take care of the internal affairs of the zone.

From your point of view, you will have the impression that he is still the zone director. Visiting clubs, sanctioning of flying fields, promotional activities, all of this Steve knows how to do very well, he will still be there for you. He will be supported by the great team of collaborators that you already know.

For my part, I will play a more active role on the Board of Directors. I want to improve the governance of the organization and this will certainly garner my full attention. I hope we will have a healthier association as a result.

It is in this context that I undertook the challenge of becoming a MAAC director.

## GOVERNANCE CHALLENGES

It's an open secret that the situation

*Saint-Laurent (J) suite de la page 22*

l'Association et c'est quelque chose, je pense, que nous devons voir à faciliter.

Merci

Donc merci encore de votre confiance et n'hésitez pas à communiquer avec Steve Woloz ou moi-même. ✨

on the Board has been extremely tense for the past few years. The interpersonal communications are a challenge, to say the least: roles and responsibilities are understood differently by different people; directors face challenges getting topics on the meeting agenda; we often have information being classified as confidential, when this should be a rare case; a director endured a lengthy disciplinary hearing based on accusations I don't believe had merit; and our Chair of the Constitution Advisory Committee has resigned.

I also see an issue with healthy governance where the Board does not consult the members, or even the various Committee chairs, before implementing changes that affect all members.

Thus, the governance of our association is currently in bad shape, in my opinion. However, there are solutions.

## ORGANIZATIONAL MANAGEMENT

Historically, MAAC's administration and directors have not been trained and supported in their tasks and responsibilities by a professional. In my opinion, this is the root cause of the chronic issues.

There are many not-for-profit management companies which help organizations like MAAC with their day-to-day operations and overall governance. It is a common practice among NFPs to use a company like this, given the complexity of a director's obligations and the nature of having elected volunteers in these roles. These offer a multitude of services, including accounting, organizational management, membership and community management, legal advice, identification of needs and training of directors, record keeping, meeting management, communications, technology management, programmers, etc.

In addition, these companies offer efficient services at advantageous rates because their specialized workforce is shared with various customers.

In my opinion, the first step towards better governance and sound management of our Association, is to equip ourselves with this service.

## VOTE AT GENERAL MEETINGS

In your absence at the AGM, and if you have neither voted in advance nor actively

assigned your vote to a proxy, article 9.e of our By-Laws gives your right to vote to your zone director without your explicit authorization. This practice means the fate of resolutions is effectively controlled by just a handful of individuals. I feel this type of governance is incompatible with democracy and not in conformance with the Canada Not-for-Profit Corporations Act.

While I understand the intent behind this practice was well intentioned, I think the membership can see that this provision is no longer appropriate. I also believe the members should expect the Board to remove 9.e from the by-laws at its earliest ability, and then bring that action to the AGM for member ratification.

## A VOICE TO EXPRESS DISSENT

After formalities and subject to a certain framework, the Canada NFP Act allows any member to obtain the address list of members in order to communicate with them on subjects to be voted on at member assemblies or any issue relating to the affairs of the Association.

Recently, a group of members were looking to send a message to the entire membership, this message being critical of the direction the Association was heading in. A request for the necessary contact information was met -- as I understand it -- with resistance. In this case, e-mail addresses were not provided, which made communication to its 10,000 members impractical and expensive.

Although not specified in the Canada NFP Act, it is common practice in associations like ours to provide the e-mail address as well as the mailing address of members. MAAC itself communicates with its members by e-mail, the most economical method. In my opinion, the same economy, speed and convenience should be available to those with a dissenting view.

The lack of being able to express a dissenting opinion effectively is another obstacle to the good governance of the Association and is something I think we need to easily facilitate.

## THANK YOU

So thank you again for your trust and feel free to contact Steve Woloz or myself if you have any questions or concerns. ✨



## SASKATCHEWAN (K)



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

Season's greeting to all.

On the weekend of September 25th and 26th, the Yorkton R/C Fliers held their first Fun Fly as a club. Beautiful weather, beautiful planes, and lots of flying was had! Their event went off without any problems and they are already making plans for next year. Congrats, guys!

With the elections this fall, there are

some new faces to the MAAC Board. On behalf of all of Zone K, I wish to welcome them all.

The Saskatchewan Zone K AZM went well, despite my nerves. There were no resolutions or recommendations put forth. Gary McGillivray was nominated and elected as the official Deputy ZD. Unfortunately, due to an e-mail snafu, leadership applications didn't make it in on time, but I will make sure that they are in place for the 2022 AZM.

I was also able to provide some insight to those who attended as to upcoming

changes that will be happening in the MAAC rules and policies and the reasons why.

I am hoping in the New Year to try and cover these changes and explain them to you all a little more in depth and in simple terms, in my columns.

Lastly, our very own Linda Patrick has decided to retire in the New Year after 43 years with the organization. Zone K will miss her contributions and expertise and wishes her all the best in her retirement. ✈

## SASKATCHEWAN (K)



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

Je vous offre mes meilleurs vœux du temps des fêtes.

Pendant la fin de semaine des 25 et 26 septembre, les Yorkton R/C Fliers ont organisé leur premier Fun-fly à titre de club. La météo était superbe, les maquettes tout autant et e nombreux vols ont été

exécutés! Cet évènement s'est déroulé sans problème et les organisateurs planifient déjà le prochain rendez-vous en 2022. Félicitations, les gars!

Au lendemain de l'élection cet automne, de nouveaux visages se trouvent au sein du conseil de direction du MAAC. Au nom de la zone K, bienvenue à ces nouveaux venus.

L'Assemblée annuelle de la zone K (Saskatchewan) s'est bien déroulée, malgré mes propres nerfs. Aucune résolution ou recommandations n'a été mise de l'avant

pour approbation par les membres. Gary McGillivray est devenu candidat et a obtenu le poste d'assistant directeur de zone. Malheureusement, compte tenu d'une erreur de courriel, les formulaires de demande au titre de Leader ne se sont pas rendus à temps mais je m'assurerai que les membres puissent se prononcer à la réunion de 2022.

J'ai aussi offert mon point de vue aux participants quant à des changements qui

*suite à la page 31*



**Jean Paul Le Guilcher - 17859**

Directeur de zone

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

Bonjour à tous et toutes!

Dans cette chronique, je vous fais rapport sur notre assemblée générale annuelle de zone 2020 qui fut virtuelle en raison de la pandémie (difficulté de déplacement et de location de salle). Sur les 479 envois électroniques, 108 ont voté. J'ai été reconduit au poste de directeur de zone par acclamation. Merci de votre confiance.

La réunion 2021 a eu lieu le 3 octobre dernier au complexe de soccer Honco de Lévis. Un retour en présentiel avec 10 participants présents et 31 par procuration et qui en fit une assemblée légale.

Lors de cette assemblée, Michel Martin fut reconduit au poste d'adjoint au directeur...merci Michel!

La composition de la direction de la zone « I » Québec est la suivante. Directeur : Jean-Paul Le Guilcher; adjoint : Michel Martin; assistants : Martin Lefebvre, Dale Patry, Gaétan Guillemette, Denis Simard et un nouveau, Marc Coulombe du club Les Ailes de l'aigle de Montmagny. Merci à tous.

## RAPPORT DE ZONE

Je veux faire un retour sur l'année 2020, année difficile avec le début de la pandémie qui a occasionné l'annulation de bien des Fun-flies. La réunion annuelle de zone en présentiel fut annulée en raison des exigences sanitaires, qui réduisaient le nombre de participants dans une salle ainsi que la restriction des déplacements entre régions.

L'assemblée de zone fut sous forme virtuelle avec une participation de 108 membres...Je fus réélu par acclamation pour un mandat de deux ans.

Merci !

Maintenant 2021, autre année tranquille au début. La pandémie se tasse un peu... quelques Fun-flies locaux. Je me suis rendu à Québec (club Air Modéliste Québec) pour la remise d'un certificat de membre Leader à Bernard Chamberland.

L'autre activité fut celle de Saint-Prime au Saguenay-Lac Saint-Jean. J'ai eu le plaisir de remettre des Ailes de pilote au jeune Gabriel Lapointe (âgé de 12 ans).



André Trudel

Deux belles journées et toujours un plaisir pour un directeur de zone de participer à de tels événements.

Maintenant pour 2022...

A) Vous pouvez recommencer à inscrire vos activités au calendrier afin qu'elles soient sanctionnées et publiées au site web du MAAC.

B) SVP pensez à produire un petit rapport (avec photos et description) suite à vos activités. Je pourrai ensuite les inclure dans notre chronique de Model Aviation Canada, qui est aussi la vôtre.

C) Le club Les Ailes de l'aigle de Montmagny-l'Islet organise un Fun-fly pour souligner le 350e anniversaire de la localité, soit les 10-11-12 juin 2022. Pensez à coordonner vos dates pour ne pas avoir deux Fun-flies la même fin de semaine.

D) Un dernier point mais non le moindre, 2022 sera ma dernière année à titre de directeur de la zone. Cela fait suite à l'assemblée générale du MAAC, tenue au mois d'avril 2021, où il avait été proposé et accepté qu'un directeur ne soit pas en poste pour plus de trois mandats de suite. Les mises en candidature sont donc ouvertes. Seule exigence : être parfaitement bilingue.

Ensuite, un article sur André Trudel (4601L) du Club CARC de Trois-Rivières, une personne que j'ai adoré rencontrer et avec qui discuter. Le genre de personne qui te fait apprécier le plaisir et la camaraderie de ce passe-temps.

Merci André!!

## ANDRÉ TRUDEL MAAC 4601L UN RICHE PARCOURS

par Léon Trépanier MAAC 12505  
CARC Trois-Rivières

« André a débuté dans l'aéromodélisme à la fin des années 1950 avec le vol circulaire, le vol libre, le vol intérieur. Dans les années 1960 il est devenu membre du MAAC et a participé à plusieurs concours canadiens. Il a ensuite débuté dans le vol télécommandé. Il est le cofondateur en 1972 du Club Avion Radio Contrôle Trois-Rivières. Il en a occupé le poste de président et directeur à plusieurs reprises. En 1973, il a créé le journal L'ENVOL, journal du club local qui sera expédié mensuellement aux membres du club durant plusieurs années. À partir de 1975 il organise une exposition annuelle de modèles réduits, d'abord pour les membres du club; l'exposition prendra une envergure provinciale.

« En 1976-77, il est directeur de la Zone Québec. Il a aussi contribué à la revue du MAAC avec plusieurs articles en français.

« André n'est pas qu'un bon organisateur, c'est un artiste. Il a été président fondateur du Club de photo de la Mauricie et s'adonne à la peinture. Il a participé à plusieurs symposiums de peinture au Québec.

« André a pris sa retraite en 1992 après 35 ans à l'emploi du journal local Le Nouvelliste, ce qui lui a donné davantage de temps pour ses passe-temps.

« En 2002 il organise un Fun-fly pour hydravions. L'Aéro-Flottes a pris de l'ampleur

suite à la page 30

## QUEBEC (I)



Une photo de groupe des pilotes au Fun-fly de Saint-Prime. / A group photo of the pilots at the Saint-Prime Fun-Fly.



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

Hello everyone.

In this column, I would like to report on our 2020 Annual Zone Meeting which was presented in a virtual format, given the pandemic (transportation and room rental difficulties). On the 479 e-mails, 108 members voted. I was unanimously confirmed as Zone Director. Thanks for your confidence.

The 2021 meeting was held last October 3rd at the Hondo soccer complex in Lévis. This ushered a return to an in-person meeting; 10 members were present and 31 had supplied a proxy vote, making the meeting fully legal.

It was during this meeting that Michel Martin was reconfirmed in his capacity as Deputy ZD... Thank you, Michel!

The Québec Zone (I) will have the following team: Jean-Paul Le Guilcher (ZD); Michel Martin (deputy); Martin Lefebvre, Dale Patry, Gaétan Guillemette, Denis Simard and a newbie, Marc Coulombe (from Les Ailes de l'aigle de Montmagny) as assistants. Thanks to all.

### ZONE REPORT

I would like to touch on 2020, which was a difficult year (with the onset of the pandemic), which resulted in the cancellation of many Fun Flies. The AZM (in person) was cancelled because of sanitary concerns which effectively were reducing the number of participants in any given room, as well as causing transportation issues.

The zone meeting went virtual with 108

members participating... I was reelected by unanimous consent for a two-year mandate.

Thank you!

2021 started off slowly. The pandemic was slowly easing off... a few local Fun Flies were organized. I made it to Québec City (Club Air Modéliste de Québec) to hand over his Leader certificate to Bernard Chamberland.

The other activity was the one in Saint-Prime (Saguenay Lac-Saint-Jean region). It was my pleasure to hand over his set of wings to young Gabriel Lapointe (12 years old). I spent two nice days... it's always nice for a Zone Director to take part in such events.

Let's now move to 2022...

You may start registering your events on MAAC's website calendar for them to appear.

Please give a thought to prepare a little report (with photos) following your events. I will then include in my Model Aviation Canada column... which is also yours.

The Club Les Ailes de l'aigle de Montmagny-l'Islet will be organizing a Fun Fly to celebrate the 350th anniversary of that municipality, on June 10-11-12th, 2022. Please remember to coordinate your event dates so as to not hold a conflicting Fun Fly on the same weekend.

One last point: 2022 will be my last year as a Zone Director. During the April 2021 MAAC AGM, it was proposed (and carried) that a Director be allowed to serve three consecutive terms and no more. We'll be accepting nominations. The only requirement is that the person be fully bilingual.

And now, on to an article about André Trudel (MAAC 4601L) from Club CARC in Trois-Rivières. It was a real pleasure meeting

him and having a good discussion. He is the kind of person which makes you appreciate the fun and the camaraderie which this hobby offers.

Thank you, André!

### ANDRÉ TRUDEL MAAC 4601L QUITE THE ROAD TRAVELLED!

by Léon Trépanier (MAAC 12505)  
CARC Trois-Rivières

*"André started off in aeromodeling in the late 1950s with control line, free flight and indoor flying. During the 1960s, he became a MAAC member and participated in many Canadian competitions. He then started in radio control flight. He was co-founder of the Club Avion Radio Contrôle Trois-Rivières in 1972. He filled in as President or as Director numerous times. In 1973, he created L'ENVOI, which was the local club newsletter which was sent on a monthly basis to club members for many years. As of 1975, he organized an annual model exhibition, first for the club members; this exhibition went provincial, later on.*

*"In 1976-77, André became the Québec Zone Director. He also contributed French-language articles to Model Aviation Canada.*

*"André is not only a good organizer... he is an artist. He was the founding President of the Club de photo de la Mauricie and regularly turns to painting. He participated in numerous painting symposiums within Québec.*

*"André retired in 1992 after a 35-year career at the local newspaper Le Nouvelliste. From that point on, he could indulge in his hobbies.*

*"In 2002, he organized a Float Fly. Aéro-Flotte grew in size and became a staple get-together for a good number of pilots from Québec and Ontario; it was held on the first weekend in June and it forged on until 2017.*

*continued on page 30*

# SUD EST DE L'ONTARIO (L)



**Leslie Farkas - 21370**  
Directeur de zone  
905-886-6959 | zd-l@maac.ca

## VOTRE NOUVEAU DIRECTEUR DE ZONE

À titre de nouveau directeur de zone, j'aimerais me présenter au sein de la communauté de modélistes du Sud-est ontarien.

Je suis membre du MAAC depuis 1979, au moment où je me suis joint au Toronto Freeflight Group, après avoir tiré ma révérence du hockey professionnel. C'était la deuxième fois que je m'impliquais au sein de l'univers des maquettes d'avion. Au cours des 43 dernières années, j'ai représenté le Canada à dix reprises lors de championnats mondiaux à titre de concurrent en F1A et de gérant d'équipe.

À l'heure actuelle, je suis président de notre Club et, grâce à l'appui de nos membres, je suis responsable de l'organisation et de la bonne marche des Coupe mondiales canadiennes pour les modélistes américains et européens, de même que d'être l'hôte de concours locaux.

Je suis honoré de devenir le nouveau directeur de zone et j'ai bien hâte de représenter les intérêts de tous les membres.

Comme je suis impliqué au sein d'organismes sportifs depuis l'âge de 12 ans, l'un de mes premiers objectifs, c'est d'établir un programme jeunesse. Je ne recule jamais devant les défis et, gardant en tête l'avenir de notre sport, j'ai déjà approché la ministre canadienne du Sport,



Paul McMillan hovering his Twisted Hobbies Klik at a Humber Valley Flyers indoor event. / Paul McMillan fait du surplace avec son Klik (de Twisted Hobbies) lors d'un rassemblement de vol intérieur des Humber Valley Flyers.

l'Honorable Kirsty Duncan. Notre délégué au CIAM, Harry Ells, m'appuie et nous avons aussi rencontré Sports Canada.

Je veux remercier certains clubs et membres qui ont déjà communiqué avec moi et je tenterai d'aider de toutes les façons possibles nos modélistes et nos concurrents internationaux, afin que tout le monde poursuive son histoire d'amour avec l'aéromodélisme.

## COUPE CANADA 2021

Après avoir mené un combat collectif contre la COVID-19 au cours des 18 derniers mois, nous avons finalement été en mesure de présenter le concours de la Coupe Canada 2021 (vol libre).

La météo du samedi était décevante parce que de forts vents soufflaient, particulièrement après la première ronde. Ceci signifiait que la compétition a été retardée jusqu'au dimanche après-midi.

Grâce à Ladia, nous avons effectué les préparatifs de notre barbecue traditionnel et nous avons tous apprécié ce moment social pour le reste de l'après-midi, samedi.

À la conclusion du concours de la Coupe Huron le dimanche, nous avons entrepris la deuxième ronde, et ce, accompagnés d'une météo aussi superbe que compliquée. Nous avons réussi à compléter les cinq rondes. Ces conditions ont influencé les résultats.

En F1A, seul Jama a réalisé un pointage

*suite à la page 31*



The winners of F1C. From left: Richard Grulinski (third) Rostislav Pecherskiy (first) Yury Shvedenkov (second) / Les gagnants en F1C. De g. à dr. : Richard Grulinski (troisième place) Rostislav Pecherskiy (première place) et Yury Shvedenkov (deuxième place).



The winners of F1A. From left: Chris Lenartowicz (second) Jama Danier (first) Peter Allnut (third) / Les gagnants en F1A. De g. à dr. : Chris Lenartowicz (deuxième place) Jama Danier (première place) et Peter Allnut (troisième place).

# SOUTH-EAST ONTARIO (L)



**Leslie Farkas - 21370**

Zone Director

905-886-6959 | zd-l@maac.ca

## YOUR NEW ZD

As the new Zone Director, I would like to introduce myself to the South-East Ontario modeling community.

I have been a MAAC member since 1979 when I joined the Toronto Freeflight Group after stepping away from professional ice hockey. It was my second time to get involved with aircraft modelling. During the past 43 years, I have represented Canada ten times at World Championships as a F1A competitor and team manager.

Presently, I am the Club President and with the support of our members, responsible to organize and run the Canadian World Cups for U.S. and European sportsmen as well as hosting local contests.

Now, I consider myself honoured to become the new Zone Director and am looking forward to represent the interests of all our members.

Being involved in sport organizations from the early age of twelve, one of my first objectives is to establish a youth program.



*Dave Woon, Colin Wilkinson, Rob Reale and Dave Foster of the Keswick Model Club. / Dave Woon, Colin Wilkinson, Rob Reale et Dave Foster, du Keswick Model Club.*

I do not shy away from challenges and with the future of our sport in mind, I already approached the Canadian Minister of Sport, the Honourable Kirsty Duncan. With the support of our CIAM delegate Harry Ells, we also met with Sports Canada.

I would like to thank some of the clubs and members who already contacted me and will try to assist any way I can to help our hobbyists, and international competitors alike, to enjoy our love of model aviation.

## 2021 CANADA CUP

After battling with COVID-19 for more than a year and a half, finally, we were able to host our 2021 Canada Cup free flight contest.

The Saturday weather was disappointing, with strong winds and after the first round. This meant the competition had to be delayed until Sunday afternoon.

Thanks to Ladia, preparations were made to have our traditional BBQ and we all enjoyed socializing for the rest of Saturday afternoon.

Following the Huron Cup contest on Sunday, we continued with the second round and in outstanding but very tricky weather conditions. We managed to complete the total of five rounds. The challenging conditions clearly showed on the results.

In F1A, only Jama had a full score and won the competition. Chris, who missed the first round on Saturday, demonstrated his strong flying skills with a chain of maxes and finished second.

In F1C, Rost finished first, followed by Yury, and then Richard.

In F1B, Alex, Bernard, and Ladia had full scores. In the fly-off round, which was held at 7:30 in the evening, the grand master Alex secured first place with a great flight, followed by Bernard, and then Ladia.

I would like to thank all the competitors who participated and hopefully, next year will allow more of our friends to join us for our World Cups. ✨

### CANADA CUP 2021

F1A	1	2	3	4	5	TOTAL	Place
Jama Danier	180	180	180	180	180	900	1
Chris Lenartovicz	0	180	180	180	180	720	2
Peter Allnut	140	0	165	180	180	665	3
Leslie Farkas	0	180	0	180	180	540	4
Vidas Nikolajavas	23	180	180	81	0	464	5

F1B	1	2	3	4	5	F/O	TOTAL	Place
Alex Andriukov	180	180	180	180	180	400	1300	1
Bernard Guest	180	180	180	180	180	360	1260	2
Ladislav Horak	180	180	180	180	180	326	1226	3
Tony Mathews	180	180	180	180	170		890	4
Patrik MacKenzie	180	180	106	180	180		826	5
Aram Schlosberg	132	N/F	N/F	N/F	N/F		132	6

F1C	1	2	3	4	5	TOTAL	Place
Rost Pecherskiy	180	180	180	170	180	890	1
Yury Shvedenkov	180	180	158	180	180	878	2
Richard Grulinski	0	180	180	165	0	525	3

# SUD OUEST DE L'ONTARIO (M)



**Frank Klenk - 32001L**

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

Peter Doupnik, notre assistant directeur de zone, est l'auteur de la chronique de ce mois. Il rédige bien mieux que moi.

## LA MEILLEURE ZONE?

par Peter Doupnik

« Je jette un regard sur l'année 2021 et je me sens chanceux de vivre au sein de la zone Sud-ouest. Cette année, c'était chouette de pouvoir organiser deux ralliements de jets et de me présenter à un nouvel évènement, à l'aéroport de Centralia. Ce dernier était limité à quelques pilotes afin de montrer aux propriétaires ce que nous faisons. D'après ce que j'ai compris, cela pourrait prendre de l'ampleur à l'avenir.

« Le B&B Centralia Jet Club est situé à l'aéroport de Centralia. Il s'agit des mêmes installations qui nous ont servi lors des Épreuves canadiennes (les NATS) du MAAC, il y a longtemps.

« Au printemps, quelques-uns d'entre nous avons convergé vers le terrain des Forest Lakeside Flyers afin de lancer l'année. Il s'agit de l'un des meilleurs terrains de pelouse au sein de la zone et on y retrouve un bien beau groupe de membres.

« J'aimerais bien voir d'autres évènements effectuer un retour, l'année prochaine. Je me

suis vraiment ennuyé du Fun-fly de la zone à Goderich et du Swap Meet (vente-échange) de London. »

## AREA 51

Un nouveau commerce de passe-temps vient d'apparaître dans notre coin et le concept est novateur. Nous laissons au propriétaire Earl Hopkins le soin de se présenter :

« Area 51 Hobbies m'appartient et je l'exploite. Je suis Earl Hopkins. Je suis situé près de Hanover. Je possède une remorque de magasin de passe-temps mobile; je me suis doté d'un bon inventaire et j'aimerais bien recevoir une invitation afin de me présenter à votre club lors des Fly-Ins et des journées familiales, si bien que je déplacerai mon magasin vers votre évènement.

« Aussi, je serai ouvert tout au long de l'hiver alors que je garderai ma remorque à domicile. Si vous voulez que je me présente à votre évènement, vous pouvez m'appeler au 519.986.1689 OU encore, envoyez-moi un courriel au Area51hobbies@outlook.com et nous pourrons procéder aux arrangements.

« Je vous offre d'autres détails biographiques. Je me suis lancé en aéromodélisme au cours des années 1970 et 1980 en construisant de petites maquettes à propulsion élastique et éventuellement, j'ai assemblé deux maquettes télécommandées au cours des

années 1990... Je les ai fait écraser, toutes deux. Je me suis ensuite concentré sur ma carrière et à élever une famille. Quelque 13 000 heures plus tard – j'étais pilote de ligne – j'ai effectué un retour à mes racines et suis devenu agriculteur. J'ai aussi repris le vol télécommandé et, mince de mince, le milieu a beaucoup évolué.

« L'absence de magasins de passe-temps dans la région m'a laissé songeur et je me suis rendu compte que les magasins de 'briques et de mortier', pour reprendre l'expression, n'étaient pas soutenables. Si bien que l'idée du magasin mobile est née.

« Area 51 Hobbies est maintenant ouvert! Je garde en stock une bonne sélection de produits, de batteries LiPo, kits d'avion, moteurs conventionnels, électriques au servos et chargeurs, en plus de posséder des stations de soudure. J'offre même une variété de cerfs-volants et autres objets pour les enfants... Et je demande toujours aux gens ce qu'ils et elles voudraient voir au magasin! »

Merci de cette présentation, Earl. Le vieux proverbe anglophone me revient en tête : « La nécessité est la mère de l'invention. »

Passez un bon temps des fêtes, de la part de Frank, Peter, Bryan, Bill, etc... Espérons que 2022 sera une bonne année pour nous tous! ✨

## Quebec (I)

from page 27

“Space and storing constraints – namely for fuel – in his new household made him move on to electric models. He finds expression in building and shows up at the field on a weekly basis with new models.

“André is now 89 years young and he is probably the most consistent visitor to the flying field. Whenever the weather is clear, he will show up and perform a few flights in order to try out a new – or improved – model. And believe me, his thumbs are still quite nimble. On numerous occasions, he has told me: “Aeromodelling is more than a hobby... it's a therapy.” Maybe this is what keeps him young and in shape.

“A MAAC member since the 1960s, André has never quit this hobby. He is a good pilot, a good builder, a good organizer. Thank you for contributing to our club's vitality.” ✨

## Québec (I)

suite de la page 26

et est devenu le rendez-vous de nombreux pilotes du Québec et de l'Ontario la première fin de semaine de juin et cela, jusqu'en 2017.

« Les contraintes d'espace et d'entreposage d'essence de son nouveau logement l'amènent vers les maquettes électriques. Il exprime ses talents de constructeur et arrive chaque semaine au terrain de vol avec de nouveaux modèles.

« André a aujourd'hui 89 ans et il est probablement le membre le plus assidu au terrain de vol. Il y est chaque jour de beau temps pour quelques vols afin d'essayer un nouveau modèle ou un modèle amélioré. Et croyez-moi, il a encore de très bons pouces. Il m'a répété plusieurs fois « l'aéromodélisme est plus qu'un hobby c'est une thérapie ». Et c'est peut-être cela qui le garde si jeune et en forme.

« Membre du MAAC depuis les années 1960, André n'a jamais cessé de pratiquer ce hobby. Bon pilote, bon constructeur, bon organisateur, merci pour ta contribution à la vitalité de notre club.» ✨



## SOUTH-WEST ONTARIO (M)



**Frank Klenk - 32001L**

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

Peter Doupnik, our Deputy Zone Director, is the writer for this month's article. He's a far better writer than I.

### THE GREATEST ZONE?

by Peter Doupnik

*"Reflecting back on 2021, I feel lucky to live in the South-West Zone. This year, it was nice to hold two jet rallies and attend a new jet event at Centralia Airport. This event was limited to a few pilots to showcase to the owners what we are all about. It is my understanding that this may grow into something larger in the future.*

*"The B&B Centralia Jet Club is located at the Centralia Airport. This is the same site that we used to compete at for the MAAC Nationals, a long time ago.*

*"In the spring, a few of us gathered at the Forest Lakeside Flyers field to kick off the year. This is one of the best grass fields in the zone and a bunch of friendly folks are there.*

*"I would really like to see other events make a return, next year. I really missed the zone Fun Fly at Goderich and the Swap Meet in London."*

### AREA 51

There is a new hobby shop in our area with a new idea. Allow the owner Earl Hopkins to introduce himself.

"Area 51 Hobbies is owned and operated by myself, Earl Hopkins. I am located



near Hanover. I have a mobile hobby shop trailer that is well stocked I would love to be invited to your club during Fly-Ins and family days and I will bring my shop to your event.

"Also, I will be open through the winter with the trailer at home. If you'd like me to attend your event, you can call me at 519-986-1689 OR send me an e-mail at Area51hobbies@outlook.com and we will make arrangements.

"A bit of background about myself. I started in the 70s and 80s building small balsa elastic-powered aircraft and eventually, a couple of remote controlled aircraft in the 90s... I crashed both. I then focused on my career and raising a family. Some 13,000 hours later, as an airline transport pilot, I got back to my roots as a

farmer. I'm also back flying RC planes and boy, has it changed.

"The lack of hobby shops in the area made me think, and I realized brick and mortar stores were not sustainable, so the mobile hobby shop was born.

"Area 51 Hobbies is now open! I carry a good selection of stock ranging from LiPos, aircraft kits, gas engines, electrical, servos to chargers, and soldering stations. I even have a variety of kites and things for the kids... and I'm always asking people what they would like to see in the shop!"

Thanks for the introduction, Earl. The proverb rings true "Necessity is the mother of invention".

Happy holidays to all of you from Frank, Peter, Bryan, Bill, etc... Let's hope that 2022 will be good to all of us! ✈

### Sud Est de l'Ontario (L)

*suite de la page 28*

complet, ce qui lui a permis de remporter le concours. Chris, qui a manqué la première ronde du samedi, a affiché ses aptitudes en réalisant une série de maxes pour terminer deuxième.

En FiC, Rost a terminé premier, suivi de Yury et de Richard.

En FiB, Alex, Bernard et Ladia ont réalisé des pointages complets. Lors de la ronde de départage (le fly-off), disputée à 19 h 30, le grand maître Alex a ravi la première place à l'aide d'un magnifique vol; Bernard et Ladia suivaient au classement.

Je remercie tous les concurrents qui ont participé et avec un peu de chance, davantage de nos amis pourront se joindre à nous afin de disputer les coupes mondiales, l'année prochaine. ✈

### Saskatchewan (K)

*suite de la page 25*

s'en viennent ainsi que ce qui se passe quant aux règlements et politiques du MAAC et j'en ai expliqué les raisons.

Au cours du Nouvel an, j'espère pouvoir traiter de ces changements dans le cadre de mes chroniques afin de pouvoir les expliquer.

Enfin, notre propre Linda Patrick a décidé de prendre sa retraite après le Nouvel an, après une carrière de 43 ans au sein du MAAC. La zone K va s'ennuyer de ses contributions et de son expertise et nous lui souhaitons une retraite aussi dorée qu'en santé. ✈

# Thunder Thrust

Chatham, ON  
Photos by Ken Park





# An Epic Maiden



Mike Poser shows off his Twister at a local field.

Photo by Michael Chen

By Mike Poser

Have you ever been crazily obsessed with a new airplane? I have. Meet Twister, a Euro-built three-metre slope glider, molded from carbon composite. I think they named it Twister because of how fast your head has to spin to keep up with it.

After its sheer size, what is most striking about this soaring beauty is its immaculately clean design. All elements support the designer's mission to minimize drag. IDS control linkages are internal. The finish is mirror smooth. The elegant lines stream the air. From its first high speed pass over my home field in North Vancouver (NVRFC), I was in love.

Twister has an electric motor for launching from flat fields. After testing and trimming in North Vancouver,

Twister begged to be unleashed where it can soar - in the big outdoors on the side of a mountain.

My favourite slope beckoned for the maiden alpine flight - a five-hour drive from Vancouver - but well worth the trek. I gathered my flying and camping gear, crammed it all into my trusted Jeep Cherokee and headed out to experience my dream flight adventure.

I arrive at the spectacular site, located five thousand feet above the Similkameen river valley, in the interior mountains of B.C. Sunny skies and a fifteen-mph wind straight on to the hill make perfect

conditions for the maiden. I watch the hawks effortlessly gain altitude, so slope and thermal lift are abundant.

Like many alpine slopes, the landing here is tricky - it is the side of a mountain, after all. There is only a small ridge plateau to set down on before you fly back out into the lift zone. It has been several months since my last sloping session, so I practice first with my Phoenix, a two-metre foam beater I use for probing out lift. I complete a few

landings to make sure I still have it wired.

It is late afternoon by the time I am finally ready to maiden the Twister. Wind and weather are perfect. I know the Twister will fly faster and with more agility than any sloper I have ever flown. A few last-minute control checks to calm my nerves and I am ready to launch. I stand alone on the mountain - just me and my big red and white glider.

Suddenly I hear a ruckus in the air behind me. An immense flock of migrating cranes arrives, whooping and screeching some six hundred feet above the launch site. They work the mountain lift to gain altitude, swirling around in the sky like a tornado. The sun glints off their light-colored bellies. It is a spectacle.

"I'll never again have such a big audience," I chuckle to myself. This is the moment. I launch.

Twister climbs straight out as if gravity did not exist. I reach two



Twister uses an Integrated Drive System (IDS) in wing to eliminate the drag of external control horns.

Photo by Mike Poser



Mike Poser checks out the lift with his Phoenix foamie.

Photo by Michael Sander

hundred feet above the slope, level out and begin to trade altitude for speed. Twister builds momentum in big descending circuits.

Slope soaring is all about energy. The magic is in converting the power of the wind into exhilarating silent flight. In strong lift virtually anything will fly on the slope, but flying a molded composite glider is an experience like no other. The speed, sound and precise handling is like the difference between driving an Oldsmobile and a Ferrari.

Twister banks sixty degrees, almost knife edge. She whistles through consecutive figure eight turns, easily over eighty mph. Energy retention is superb. She carves over the alpine terrain with the precision of a ski racer. I am lost in the thrill.

"Signal strength eighty percent!" My transmitter's synthesized voice warning, rudely breaks Twister's spell on me. The model has built-in telemetry that monitors key flight parameters. Telemetry is new to me and I am startled by the unexpected warning. I have already thoroughly range tested the radio so I continue flying. I don't want this joy ride to end!

I tighten the circuits to keep the plane closer to me— just in case. The glider builds more speed. I break out of the circuit into a graceful axial roll without losing any energy. There is so little drag on this airframe.

"Signal strength seventy percent!" the Spektrum transmitter warns me. I have been flying ten minutes now with no sign of a control glitch. These warnings are starting to get to me.

A few more laps. "Signal strength sixty-five percent!" Twister could stay up all day in this never-ending lift, but I decide to investigate and risk an early landing.

The trick to landing here is to descend into the gully behind the main slope, work off the speed and then skim up the hill and land at the crest. It usually takes a few go-rounds to get it just right. Too fast and you overshoot and fly back out into the lift. Too slow and

you risk stalling below the crest and slamming into the steep part of the slope. Unfriendly rocks there would make this a tragic mistake.

I bring Twister around behind me, drop flaps and aim toward the landing area. I discover that the big flaps, which slowed the plane to a virtual crawl in North Van, have much less effect here in these strong alpine conditions. So I wash off more speed and go around, lower this time. Even with full flaps deployed, Twister refuses to come down. The thin wings are so slippery. This glider just wants to fly!

Twister descends deep into the gully, climbs up the back and slows at last. One more turn, just this side of a stand of trees and then head back up the slope to land. Just like I did with the smaller glider...no need to worry...lots of space between the glider and the trees.

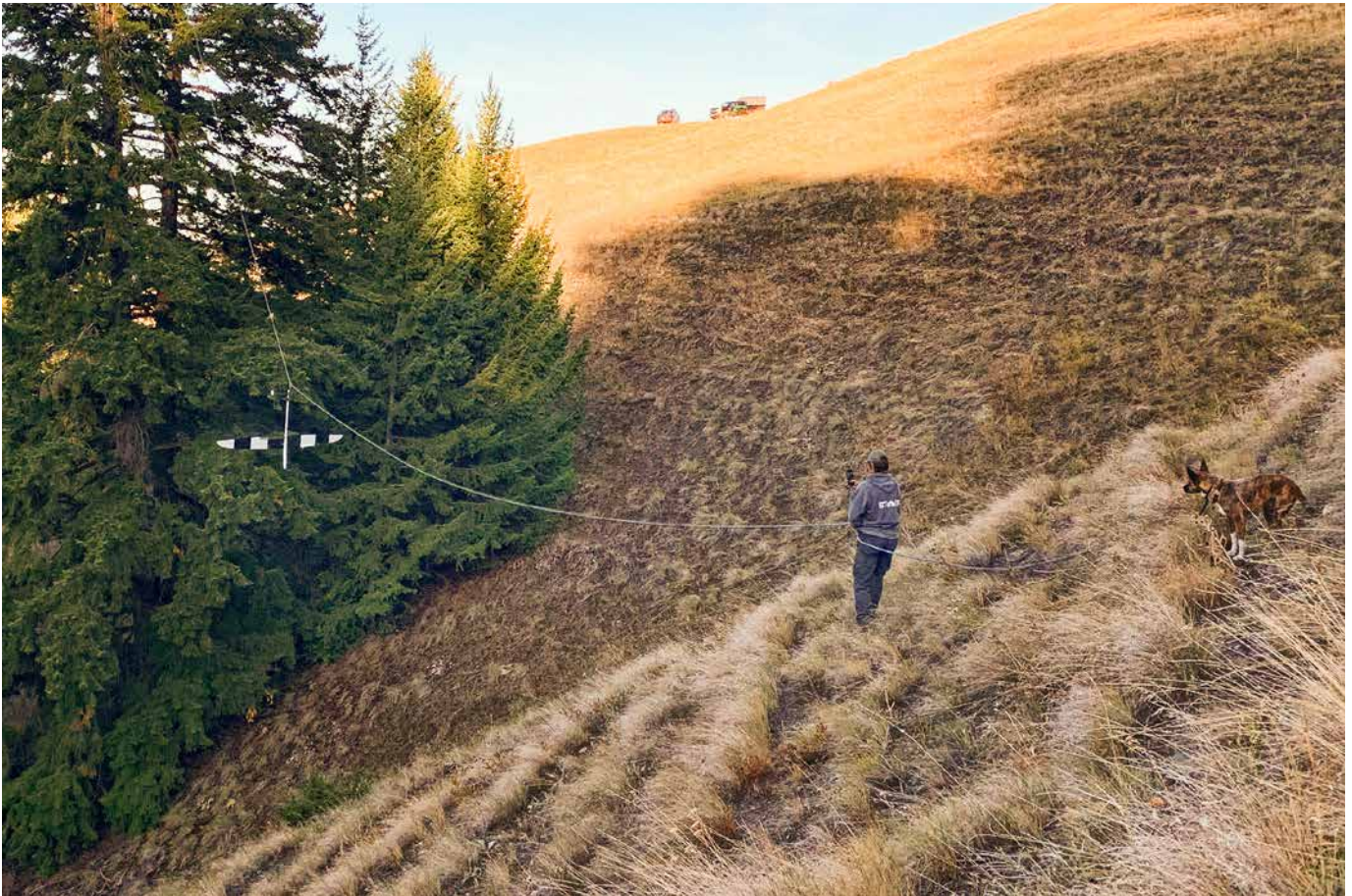
Whack! Twister clips the tip of the tallest pine, some hundred feet up. The glider spins ninety degrees and dives into the tree. The top of the pine shakes. The gully echoes with the sound of cracking branches. I am stunned; utterly in disbelief in what I have just done.

It was pure pilot error on my part. And a hard lesson. After flying the smaller plane, I simply hadn't compensated enough for distance with this massive glider!

After I stop cursing, despair sets in. There I am, alone on a mountain. My cherished Twister is impossibly out of reach. No way can I climb that tree. What to do?

Twister was my first electric high performance moldie. It had taken months to build as Covid delayed the arrival of critical components. I invested countless hours of research into proper set-up techniques. I fitted it with top-of-the-line gear. I couldn't just leave it there to be blown down someday and be found in pieces by a hiker.

As the light starts to fade my despair gives way to resolve.



The Twister being carefully removed from its landing spot with the use of a zip line.

Photo by Mike Poser

Twister's story cannot end here. I must retrieve this plane intact... somehow.

Paragliding is popular in this area so my first thought is to call Search and Rescue (SAR). Surely the local SAR folks have dealt with paraglider tree rescues and can refer me to a specialist. I have one bar of cell reception. I hold my breath that the call will go through. It does. The SAR technician is somewhat amused by my request but unable to refer me to anyone. He suggests I call an area arborist.

I attempt an internet search for local arborists. But the data signal up here is fickle. It drifts in and out like the thermals. I wait for my iPhone screen to load.

I dial several tree specialists. No response. It is now past business hours and getting dark. I worry that the glider may blow down in the night. Ripping itself apart as it crashes through the branches.

As a last resort, I send out a text instead. "Retrieval from large tree needed. Can you help?"

I am deliberately sketchy on the details so as not to scare off a potential rescuer.

Within minutes I get a response from Scott. "Cat?" he asks.

"Glider?" I respond.

I text him my general location and a picture of

the tree with the glider barely visible at the top.

"Dude," he responds, "I am \$200/hour. Driving up from Penticton. Gotta rearrange other jobs."

Yikes.

"How confident are you that you can reach the plane and safely lower it down to me?" I ask.

"Confident!"

We negotiate on the price and quickly reach a deal. Scott will arrive at 7am in the morning.

Mercifully, the wind calms. The glider appears to be settled in its perch for the night. I feel hopeful.

By now it is dark. I find a flat spot close to the tree to park the Cherokee. I crawl into the back and bunk down for the night. In the darkness, I do not realize I have parked my red metal monster over a badger hole. The poor little guy must be as stunned as I was when that giant pine stole my glider.

I awake to the sounds of scraping metal as the badger works to dislodge my vehicle. I move the Cherokee and after a well-deserved scolding by the badger we part as friends.

Scott arrives right on time. He is accompanied by assistant Austin and canine pal Daisy. Scott has a big smile, an engaging Kiwi accent, and a can-do attitude. His confidence is contagious. My



Sorry about that Mr. Badger

Photo by Mike Poser



Scott (holding Twister), Austin and Daisy to the rescue!

Photo by Mike Poser

hope goes up a notch.

We get to the base of the tower. The tree is still holding my glider hostage. I explain to Scott how to remove the wings and provide him with a wing bag to lower them down through the branches. I am still imagining that the damage to the airframe is minor.

“How big is this glider?” he asks.

“Three metres,” I answer.

Scott’s eyes glaze over. He looks up at the skinny treetop. I can see he is struggling with the thought of disassembling a ten-foot plane on a treetop eighty-five feet high.

“What if we set up a zip line?” Scott suggests, “Austin can walk the line out, away from the tree. I’ll tie the glider on to a sling and slide it down to you.”

“Brilliant!” I say, “Let’s do that.”

Fully equipped with ropes and climbing gear, mountain man Scott makes his way to the treetop; pruning and cutting obstructing branches as he goes. He gently climbs the last portion so as not to shake the tree and have the plane fall out before he gets a grip on it.

“It looks pretty beat up,” he calls down, “Must have hit hard. One wing is badly chewed.”

Sigh! The thin carbon wing skins provide great stiffness but crack like eggshells on impact.

One more branch and Scott reaches the plane. It is wedged firmly into the treetop. He carefully pulls it free and attaches a sling. He clips it fully assembled to the zip line and releases it.

Twister, freed at last, finishes the remaining eighty-five feet of its landing, tethered. It arrives into Austin’s waiting hands. Maiden flight complete!

I settle up with Scott and he offers me a discount to help pay for



Ugly, but definitely repairable...

Photo by Mike Poser

the repairs. He is genuinely sorry to see the damage. His empathy touches me. Wow! I thank Scott and Austin heartily.

The fuselage and tail emerged unscathed from the ordeal, thanks to Scott’s careful handling. Both wings suffered severe leading edge damage on impact.

It is possible to repair molded wings, but they never look or fly the same. I plan to order a new set of wings from the importer, Soaring USA.

Some might say that launching a delicate glider off the side of a mountain is a fool’s errand. If the trees don’t get you the rocks will. But for me, nothing brings as much joy as a great day on the slope.

Twister will fly again! ✈️

# ELECTRIC CLPA MODELS



John McFayden, left, and Konstantin Bajakine with their StarLight models.

By Konstantin Bajakine and John McFayden

What's new in competitive Control Line Precision Aerobatics?

Electric power systems, light-weight composite construction materials, molded flight surfaces, simple take-apart hardware, light-weight carbon propellers, active flight systems that boost power where required.

Featured in this article is an all-composite model from Novosibirsk Siberia. The design represents a new era of technology and construction techniques that were developed over four years. The model is constructed in the engineering workshop of Vasily Astrakharchik.

For several seasons Konstantin Bajakine has been successfully competing locally and internationally with a progression of very high-performance composite models. The latest in the line is an electric in-line model named Starlight.

StarLight is a light-weight all-composite low-drag high efficiency model designed to facilitate the use of smaller motors. The model is fully designed using 3D software. Every mold, rib, former and structural support is designed to exact dimension and cut using extremely accurate milling machines.

Advanced aerospace structural epoxies lightened through the use of hollow micro spheres are used throughout the construction

process to yield high strength joints at low weight.

The flying surfaces and fuselage are a sandwich of fiberglass, foam, fiberglass laid into machined molds. The molding of each skin is done under vacuum to yield the thinnest lightest shell. So thin that the shells cannot be removed from the mold and assembled. Rather the ribs or formers or structural supports are glued into place on one shell and after curing the opposite shell is glued in place by mating the molds together. Only then can a perfectly built wing, fuselage or tail component be released from the mold. The machined molds are extremely smooth so the outer skin of the shell comes out not requiring any sanding. In fact, the basecoat of white primer is applied during the molding process.

The ribs, formers and structural supports are machined to a tolerance within 0.05 mm. The fit of these parts matches the shell contour so perfectly (within 0.4 mm) that very little of the lightened epoxy is required to thoroughly and permanently seal the joints. Epoxy is weight and the goal is to use the least amount of adhesive possible.

One feature of the fiberglass/foam composite shells is that they are waterproof and do not get heavy from rain and do not warp like balsa wood does. The flying surfaces remain true.

The components of StarLight are engineered to be replaceable without in most cases having the model returned to Vasily's





*Wing skins with ribs in place.*

workshop. The wings are easily removed using four threaded nuts. Damage a wing panel, then just order a new one and attach it when it arrives.

StarLight features a wingspan just a touch over 61 inches, flap-hinge line to stab-hinge line of 18.5 inches, fuselage length of 46 inches and a flying weight with battery of 62 ounces. The wing is based on a Wortmann style airfoil.

My StarLight is powered by a BadAss 3515 710Kv motor and Konstantin is using a BadAss 2820 910Kv motor. We both use Thunder Power PRO-Lite RX 5-cell 2800 MAH battery packs. Other features are an Igor active system, Jetti ESC, and a narrow flat-back 3 blade carbon propeller. StarLight is a top-load design and the battery is easily installed using a carbon battery tray that hooks to a carbon tube with a threaded holding nut locking the tray and battery in place.

The flaps and elevators are recessed into trailing edges so no additional sealing of hinge lines is required. The controls are buttery smooth.

The bellcrank is custom built using carbon fibre and high strength epoxy cured under heat and pressure with a machined steel bearing insert.

The flying characteristics of StarLight are exceptional. The model tracks perfectly and locks to level flight beautifully following sharp corners. Rounds are smooth and predictable. StarLight possesses an uncanny ability to rapidly correct its flight path if disturbed by wake turbulence. Both the BadAss 3515 and 2820 with the PRO-Lite RX 5 cell battery provide plenty of power to haul StarLight through the pattern. Vertical maneuvers are strong with no issues providing excellent line tension throughout. Landings are very elegant as the



*Assembled wings.*



*Take-apart system alignment.*



Application of mold release.



Alignment jig for flying surfaces.

model glides effortlessly to the ground.

Airflow through the included spinner and supplementary air inlets does an excellent job of keeping the motor, batteries, ESC and timer cool even through those mid 30C humid days.

StarLight comes safely packed in a handsome, lockable and rugged custom built travel case. Each component is held securely in place using carved foam supports.

StarLight is a dream to fly. The model is built rigid, straight, light and the paint finish is excellent. Every asset a top notch CLPA model needs to possess.

On a personal note, I very much enjoy flying an electric powered model. Controlled power in all the right places, much improved speed control, less noise, repeatability, no over-runs, and no oil on the plane. I thought perhaps I would miss the sound of the IC engine that I had been accustomed to for the last 50 years or so but... I did not. I now hear Igor's active system boosting the power just where it is needed!

For pure nostalgia a Nobler and Fox .35 will fly a good pattern on a nice day but Control Line Precision Aerobatic models today can be built with very high-performance electric propulsion systems and light weight composite materials that dramatically improve flight repeatability and capability in a wider range of wind conditions. ✈



Bellcrank



Spinner and Carbon Fibre Prop.



# The Howard DGA-5



By Jean Tardiff

I built this Howard DGA-5 "Ike" from Model Airplane News plans. The model has a wing Span of 56' and a fuse length of 45'. It is powered by a Scorpion electric motor S-4025-12 with 14 X 10 prop, and 6-S-500 LiPo. The all up weight comes to 9.2 Lbs. I build the 'Ike' from basic conventional balsa and plywood covered with Natural Solartex and three coats of Nitrate dope and a final coat of Satin Touch Krylon.

The model is of an air racer built by Ben Howard in 1932 for the Cleveland National Air Races.







# BUYING USED HELICOPTERS



Out of all the machines pictured here (Blade MSR, 130x, MCPX) only the TREX 150 (monster canopies), still would have all the replacement parts available today.

By Mike Szabo

Buying a used machine vs a new one can be beneficial on numerous fronts. There are however quite a few pitfalls, things that you need to consider and ultimately try to avoid if you can.

I think all of us at one point in time have crossed an online listing from someone selling off a helicopter they no longer need and you think you've come across the deal of the century. Now come the questions you inevitably ask yourself, Do I? Don't I? and is it worth it?

There are several things to consider when looking into the purchase of something that has already been taken "off the shelf" and the fun and excitement of cutting the cellophane has been had by another.

The approach I have taken at each step here, is that you are entirely new to each of the stages. Meaning, this will be your first helicopter, or your first time buying a 450 sized heli. This article isn't really aimed at someone who has been in the hobby for years.

## NEVER SAY NEVER

Let's get something out of the way early here. Any posting that states "never crashed" you should read as "crashed but repaired to like new".

I've crashed almost every bird I own (barring one) and if I posted "never crashed" while selling one, you wouldn't know unless I told you. When I look to purchase used, I'm much more confident buying from someone that tells me, yeah I drove it in a couple of times, here's what I've replaced, let me take it up for you and you judge for yourself, versus the "never crashed".

In either case, if it flies well, and everything works, it doesn't matter at all, as the price I pay would be the same. As far as I'm concerned, 'never crashed' in and of itself holds zero value.

## MOVING UP

So let's get started. I believe the biggest steps - and the ones

that require the most attention - are what I refer to as "the move up's". This is where the hobbyist is moving up in levels of model complexity/flight capability and not necessarily just in size.

These moves are the transitions from fixed pitch to CCPM in the micro-sized helis, or from a RTF/BNF type bird to a 450 size, where a kit build would start to come into play. Lastly, the move from 450 (or smaller) to larger 500 plus sized machines where the things you need to consider in your purchase may differ from just the model in and of itself. The focus actually may start to weigh heavier on some of the individual components that are a part of the machine, in addition to what else may be included with the overall purchase.



Syma S107 Coaxial helicopter and a Blade 70s fixed pitch

The first "move up" from a fixed pitch or coaxial helicopter to a Cyclic/collective pitch mixing (CCPM) helicopter is already a big step. This presents not only the initial hurdle of getting a CCPM helicopter in full control, it will more than likely also require the addition (or purchase) of a fully functional transmitter. Let's also not forget of course the start of the associated programming involved.

The move up here is the logical next step. Attempting to limit the costs tied to that first move, by purchasing a used machine, can be a very wise choice however only if done properly. Being equipped with some basic knowledge of what you're looking for, what you need to look at, and when to walk away or even just buy something brand new can help.

I would like to make a note here that there is truly a 50/50 split on the advice that is provided at this specific level/move-up as some

will suggest that, one should move directly to a bigger machine (700 size) for the greater stability that is inherently provided by them vs say moving through the various sizes. I won't be getting into that debate here but rather simply leave it at purchasers' choice because all the advice for each of the arguments is valid in its own right.

I will simply move linearly through the levels/sizes for simplicity's sake. Moving from a fixed pitch to CCPM eg; Blade 70 s or 120 s to a Nano S2, MCPX BL2 (in the blade horizon hobby family) or even slightly more power say in something along the line of the Align Trex 150 range and so on. If one chooses a different path or wishes to jump ahead, the information from each of the sections would still be valid and can be applied as necessary.

### FIRST THINGS FIRST:

In so far as the first CCPM machine, I would avoid any discontinued models as the replacement parts will become increasingly hard to find.

I would love to believe if you took your time, watched YouTube videos till your eyes bled, practiced on a simulator and read everything there is to read that you would never crash. We fly helicopters, it will happen and if the parts are not available your first CCPM machine is about 10 minutes from being stalled, perhaps indefinitely and therefore whatever money was spent would be lost. So check to make sure the model is still current or that at the very least all replacement parts are available or look for another machine.



Blade Nano S2 CCPM micro helicopter and Spektrum DX8 G2

### FAMILIAR WITH THIS STAGE?

Ok so you've found a newer model and the parts are available, and you're going to look at the machine. But, how do you know what you're getting? Is it in good shape, bad shape, does it have any problems? Well, regardless of the stage you're at, it is rare the owner of the bird will allow you to fly it.

What I will ALWAYS ask, is for the owner to pick the machine up into a hover for me, and just rock it slowly on the aileron and then elevator axis, and then do a slow left /right rudder movement (slow movements being key here). This whole process would take no more than 30 seconds at the most.

Now you don't need to know how to fly these machines at all to recognize that it has bound to the transmitter, control surfaces are all functional and that the board works. You should have also been able to see if during its time in the air it was smooth, or was it trying to shake itself apart like a wet dog.'

Did it shudder at all? Did it do anything strange or erratic during any of the movements? None of these things are necessarily the

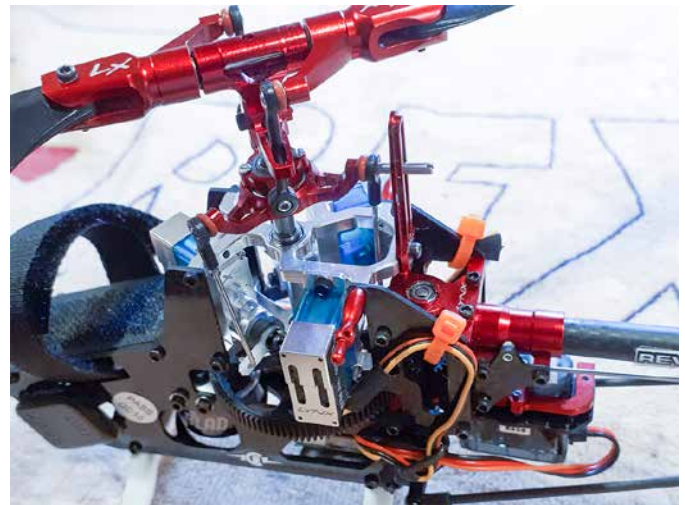
end of the world if you are familiar with this particular stage and model level, be it a micro or other because you can understand what you are seeing and how to potentially address it if ultimately purchased.

If you are new to the stage, and things didn't look smooth, then unless you have access to help from someone knowledgeable to troubleshoot those problems, I would advise you to walk away.

The hobby is meant to be fun. So, when moving up in the early stages it makes sense to make sure the skill of flying is all that is required of you and should be your sole focus. The ability to have full confidence and faith that the machine is working properly is a huge asset.

Don't worry, you will get your chance to learn how to fix them! You shouldn't begin your time in the hobby regretting your first purchase and turning excitement into frustration right away.

The price difference between new and used at this stage is not normally overly large. So considering new here may be a good second option if nothing is to be found to your liking or you don't have the confidence in what you've seen.



Any upgrades the model has are simply a bonus throw-in but should not affect the purchase price.

### THE NEXT STEP

So you've mastered your basic flight and orientations on your first CCPM helicopter and are ready to move on to something in the mid-size 380-450 size. This section of the hobby holds probably the largest number of used machines for sale.

The reason there are so many models available at this level, in my opinion, is because this represents the fulcrum stage of the hobby. It will either see individuals being comfortable in this range and staying there. If so, they would be just be selling to get the latest and greatest or changing models. Or, they may have given up on the hobby altogether and are looking to recoup a little of the money spent. Lastly, there are the folks that are looking to move up once again. Regardless, this makes for a large ongoing selection which if you're looking to purchase used, is a good thing.

Some important points of note need to be raised here. This stage is the start of the kit building size and doing your homework at this point can save you time and money by making wise choices.

Firstly, I would strongly suggest the downloading and reviewing of the manuals for any of the models you are considering. This





Substantial size difference from the micro to a 450 (pictured with a 450 tail grip assembly)

material will contain a lot of information that could be pertinent to your upcoming purchase, such as included hardware, available parts, upgrades, setup information, and generally a list of any tools required to work on the machines. It will also give you a good overview of how the model itself is put together.

Brands like Align sold kits with all of the electronic components included (servos, ESC, FBL and Motor) and also provided compatibility with a wide range of standard radios. The benefit to those kits was that the manual gave you directions and set up instructions that were relatively clear for all, thus removing the burden of choosing individual components that may not fit properly or have other issues.



Buying another similar used model, even if not flying, can be a great place to find parts by "frankensteining" them to serve your flyer. These can generally be had for pennies on the dollar when available.

If you are not familiar with the component selection process this would be a good choice as it provides you with a standardized replacement part stream for the entire machine, end to end, straight from the manufacturer (or even by purchasing another similar used machine, flying or not). As you get used to the respective components you can then start to swap things out if you feel the need to upgrade or just to try something else.

What is crucial when buying used at this stage is looking for a machine that is already compatible with the brand of radio you own eg: Spektrum, Futaba, JR etc. This is done to eliminate any unnecessary additional costs. If I buy a used Trex 450l at 400\$ CAD all in, but then need to swap out the FBL for a new one that

will now work with my radio (eg; Beastx AR7210bx) at 295\$ CAD it would negate any savings had from buying used. So, if it doesn't work with your radio, then wait and look for another model that does.

This would similarly be the case for models like the SAB (Fireball and Mini Comet) that also came in all-up packages, minus the FBL (flybarless units), so if compatible with your radio would additionally be a great option.

Larger SAB models like the Goblin 380 and up, provided tables in their manuals that spoke to specific components that worked well in that model's configuration. That type of valuable manual information would allow you to compare what has been

CONFUGURATION				
Motor	ESC	Motor Pulley	RPM Max	Pitch
Quantum 2820-880	CC Lite 75	23	3250	± 12,5
	Koby 70 YGE 60	21	3250	
Scorpion HK 3014-900	CC Lite 75	23	3300	± 12,5
	Koby 70 YGE 60	21	3300	
XNOVA 2820-890	CC Lite 75	24	3400	± 12,5
	Koby 70 YGE 60	22	3400	
Scorpion HK 3020-1000	CC Lite 75	22T - 23T	3400 - 3550	± 12,5
	Koby 70 - YGE 60	19T - 20T	3400 - 3550	
	CC Lite 100	22T - 23T	3550 - 3700	
	Koby 90 - YGE 90	20T - 21T	3550 - 3700	
KDE 500XF 925-G3	CC Lite 75	23T - 24T	3400 - 3550	± 12,5
	Koby 70 - YGE 60	21T - 22T	3400 - 3550	
Kontronik Pyro 380-9	CC Lite 100	24T - 25T	3550 - 3700	± 12,5
	XNOVA 3215-930	Koby 90 - YGE 90	22T - 23T	

Goblin 380 set up component configuration table

mounted on the actual model versus the manufacturer's suggested components. You would then be aware if things may potentially not be up to the job (Eg: ESC being used has an Amp rating that is below suggested).

Understand that other options and model selections are far larger than what I've provided here. I have pointed to just a few models as examples due to their availability of replacement parts for the entire machine. The benefit here is, even if you got a machine with components that were handpicked by the seller, you could still go directly to the model manufacturers supplied parts as possible replacements if ever needed, which is why I suggest going that route at this stage.

I will repeat the requirement for a demonstration hover test if possible, even though you may be a little more comfortable with the basic heli setup. This size of heli is more involved and it will provide you with the confidence of a solid starting point.

When examining the model, here are a few quick checks you should go through. You should move all servos at the horns themselves and feel for any notchiness or binding that may indicate stripped or worn servo gears. Turn the head slowly for a few complete rotations and see if there is any binding in the gear train or if you hear any clicking noises which can indicate missing teeth in a main or torque tube gears. The head should spin easily and have very little resistance at all.

Lastly, I would remove at least one blade, insert a hex driver into

the bolt securing the blade grip (this is where your manual would have helped you to know the proper driver size) and turn the driver several times. If there is any visible wobble in the other grip it would indicate a bend spindle shaft.

I would again avoid anything that appears to be off at this stage unless you are comfortable with and understand the cost of replacing or fixing what you've found as potential faults.

### DON'T TRUST THE BUILD:

You have the manual, use it. The 380-450 kit stage is a wonderful and informative one that will not only help you to grow in the hobby but will teach you a lot of aspects that you may not have been exposed to in the earlier stages. For one the model you are purchasing at this point has been built either by the seller or someone else. Unless you know the individual personally, I would not trust the build at all.

When I purchase a used machine of this size or larger I will spend the time required to disassemble it and check the build and the



You have the manual, use it, pull it apart and rebuild

components individually and then reassemble it. The benefit here is your ultimate knowledge of the machine you're about to fly and possibly uncovering some issues that could have cost you down the road if not noticed.

I have found things like frayed servo and ESC wires due to unprotected tie wrapped connections or rubbing up against carbon fibre frames, worn-out bearings, head assemblies with thrust bearing installed backwards, poorly soldered bullet connectors and, of course, the obvious loose bolts and fittings. The little additional time spent here is not only enjoyable but also instructive and preventive due diligence in its nature. It is, without a doubt, time very well spent.

### ONE MORE TO GO:

Let's face it, this last grouping of helicopters will never be given away no matter what. So, if you're looking to purchase a model of the 500 size or larger, in my opinion, you probably know what you are looking at to begin with. If you don't, that's fine, but then you should try to seek the assistance of someone that does and bring them along when purchasing. These models, even at the 450 size, are no longer toys and walking into purchase a machine of this size, effectively blind, would never be a wise decision from my point of

view.

From an inspection standpoint, I would apply everything from the previous 380/450 phase in terms of doing a physical once over. Tear down and rebuild if bought, and once again, if a quick flying field hover is possible, do it. You can even ask for a dated, recent video of it flying.

The one huge differentiating factor at this last stage is the included mounted components. The original purchase price variance could have been quite substantial from one model to another depending on the components that were used. The final used selling price, however, may end up being very similar. The servos, ESC, FBL and batteries that may be coming with the machine can add up very quickly. So if you're looking at a model or several, compare and look up the components included if you are not familiar with them.

For example, a seller that is providing 4 good 5000 Mah 45C Pulse packs in great condition with a model that has been mounted with mid-range components, may be of better overall value to you than one with high-end components and no batteries for the same price, depending on what you have and the performance you need out of the model.

So do not get too hung up on things that may not hold value to you, within your flight parameters, because the ability to change things up later is always possible if you feel the need.

### WHAT IS A GOOD PRICE?

What price should you be paying for it? Generally speaking, a good used machine can reasonably sell for 50-70% of new value. This, of course, is dependent on the condition of the machine and what else is being thrown in the mix.

Note here though, whatever is being thrown in is, in essence, a giveaway. These items should be looked at as simply icing on the cake representing only a nominal dollar increase to the total sale price at most. In my example below, although I believe the travel bag and spares to be a wonderful addition. If I offered not to take them, I could not expect to see a price drop of more than only a few dollars at most. So, with that in mind, just take them. If you don't need the items, then give them away and pay it forward. Alternatively, you can repost and sell them yourself. In doing so, you will more than likely further reduce your total cost outlay as a result

Here's an example:

The list price for this 450L machine alone today is approx. 650\$ CAD (taxes and shipping incl) I've quickly located a used one at a good price, appears to be in great condition and stated that it's set up to run with Spektrum. This comes with a travel bag, some spares, and two batteries (representing roughly a 200\$ retail total thrown in). What's not to love?



Ads listing:

Align Trex Dominator 450L - \$425

Align Trex Dominator 450L 6s remote control helicopter. Spektrum. Comes with several spare parts and a carrying bag. Rarely flown; impeccable condition never crashed. I have 2 batteries but I do not guarantee the condition of these as they have been in storage for 1 year.



The size difference between a 500 size vs micro.

**PAY IT FORWARD:**

This hobby has brought so much to me over the years I cannot even start to put it into words.

In that time, I have sold numerous helis, radios, chargers, and have given away countless items. I try to pay it forward whenever I can and I would like to think I'm not alone in that space. Remember, it's not always about the money folks, so if you're able, allow someone else the pleasure of flight and this hobby of ours and price things to sell quickly.

Like myself, if you see someone new to the game, young or budget-conscious, give them the unannounced deal when they get there and simply cut the price, just because.

You'll get more out of that gesture than you think. They will remember the act and leaves them with the message to also pay it forward one day if and when they can.

Hopefully, you will have picked up a thought or a tidbit of information that has been useful and that you will be able to use in your next potential purchase. So have fun and move up. ✨



Sold at 50% model face value, with spares including motor, servos, servo gears set, several mainframes, canopies, blades and non-flying donor machine.



Story and Photos by Mark Betuzzi 26605L

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

Following the fire, our local Kamloops Model Airplane Society executive in consultation with our flying field landlord, and the manager of Tolko Industries made an incredibly good decision. It was decided for everyone's safety that all flying activities at the field would be suspended till the extreme fire danger subsided.

Kamloops and a good portion of Western North America had only received 30% of the normal rainfall during April and May of this year. Our flying field borders a large area of trees, shrubs, and grasses. The area is very dry and we as a club did not want to be responsible for starting an uncontrolled fire. Fire resources at this time in July are stretched thin and the decision to suspend flying, was appreciated by Tolko Industries.

Also at the time, the decision was made to stop R.C. flying, Kamloops was enduring a torrid heat wave with daytime temperatures hitting 47 degrees Celsius, 117 Degrees Fahrenheit. The area set all time daytime temperatures; global warming is upon us!

During the closure of our main flying field, the members of KMAS were able to float fly at INKS Lake. This lake is only 20 minutes from Kamloops. ✨



*Rob Dover's Protégé.*



*A typical float model, the Carbon Cub*



# Inks Lake

Mark S. Bennett



*An e-flite Timber provides some excitement on the water.*



E-Flite Cessna 150



Carbon Cub – swan dive or death spiral?



Cessna and Carbon Cub traffic jam.



Don Biggs, enjoying his R.C. Boat

Photo by Mark Betuzzi

## RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair

250.682.9609 | mebetuzzi@shaw.ca

### SPKTRUM'S PATENTED SAFE® TECHNOLOGY

SAFE technology is an advanced flight assistance system that gives pilots the ability to fly without the worry of crashing due to common mistakes such as orientation loss or over-control. Built upon the successful Spektrum AS3X system, models with SAFE technology have multiple flight modes with progressive flight envelope limitations as well as self-leveling and flight stabilization. By simply changing the position of a switch on the transmitter, a pilot can choose any flight mode for results that promote confidence and flight proficiency at a comfortable and often faster rate.

Self-leveling, heading-hold and bank-

limit flight mode capabilities of SAFE technology reduce the chance of crashing and allow a pilot to get comfortable with an airplane. No other electronic system compares in options or ease of use. When a pilot becomes proficient enough to turn the SAFE flight modes off, turning it back on again is always a simple solution.

An important difference between SAFE and AS3X technology equipped receivers is that an AS3X-only receiver can be tuned by the user and suitable in nearly any model. A SAFE receiver is a complex system custom-made for the aircraft. A SAFE receiver is not intended to be taken from one model and put in another.

Several of the beginner planes sold by Horizon Hobbies have three flight modes, including Beginner, Intermediate and Experienced. In Beginner mode, pitch and roll angles are limited, controls released, and the model returns to level flight, there is some mixing of rudder with ailerons. In

the Intermediate flight mode, pitch and roll angles are expanded. With the Experienced mode, roll and pitch angles are not limited, and SAFE is off. AS3X is operational in all three flight modes.

With the training program the Kamloops Model Airplane Society uses, we were faced with the dilemma as to when do we, as flight trainers, turn the SAFE option off? If SAFE is shut off, and the plane is out of control or orientation is lost, will the R.C. pilot be able to get the plane back to flying straight and level without relying on SAFE?

As R.C. flight instructors, we want to ensure the student will get the proper feel for the aircraft. We allow students to take their flight exam with SAFE on, but encourage all members to try flying without SAFE. If an RC pilot feels more comfortable using SAFE all the time and they are having fun, I don't want to stop their enjoyment of the wonderful hobby of R.C. model flying.



## SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.682.9609 | mebetuzzi@shaw.ca

### LA TECHNOLOGIE SAFE® BREVETÉE DE SPEKTRUM

La technologie SAFE est un système avancé d'assistance au pilotage de maquettes qui permet aux pilotes de faire évoluer leur maquette sans se soucier de s'écraser en raison d'erreurs très communes comme la perte d'orientation ou l'énerverment aux manettes. Technologie élaborée à partir du système Spektrum AS3X qui a remporté beaucoup de succès, les maquettes dotées de la technologie SAFE disposent de plusieurs modes de vol qui comptent des limites progressives de même que d'une autostabilisation. Un pilote peut choisir n'importe quel mode de vol tout bonnement en déplaçant la position d'un commutateur sur l'émetteur. Résultat : une bonne dose de confiance et d'efficacité au pilotage, et ce, à une cadence aussi confortable que rapide pour le pilote en question.

Les facultés d'autostabilisation, de

maintien du cap et de limitation d'angle d'inclinaison de cette technologie SAFE réduisent les probabilités d'écrasement et permettent au pilote de se sentir plus à l'aise. Aucun autre système électronique ne s'y compare par rapport aux options et à la facilité d'opération. Lorsqu'un pilote devienne suffisamment habile pour désactiver les modes de pilotage SAFE, il peut toujours les réactiver en cas de pépin.

Il existe une différence importante entre les récepteurs SAFE et ceux de technologie AS3X : un récepteur uniquement AS3X peut être ajusté par son utilisateur et convient à presque n'importe quelle maquette. Un récepteur SAFE est un système complexe qui a été personnalisé pour l'aéronef réduit. Un récepteur de technologie SAFE n'est pas destiné à changer de maquette.

Plusieurs des maquettes que vend Horizon Hobbies disposent de trois modes de vol : débutant, intermédiaire et expérimenté. En mode débutant, les angles de tangage et de roulis sont limités lorsqu'on lâche les manettes; la maquette retourne à son assiette en palier et il y a un mixage des gouvernes de direction et de profondeur. En mode intermédiaire,

ces angles de tangage et de roulis sont augmentés. En mode expérimenté, les angles de tangage et de roulis ne sont pas limités et la technologie SAFE se trouve à « off ». L'AS3X fonctionne dans les trois modes de vol.

En mettant en œuvre le programme de formation au pilotage à la Kamloops Model Airplane Society, nous nous butions à un dilemme : à quel moment (nous, les instructeurs) devons-nous désactiver la technologie SAFE? Si celle-ci est à « off », que l'avion n'est plus contrôlable ou que son pilote est désorienté, ce dernier parviendrait-il à ramener l'appareil en vol en palier sans se fier à la technologie SAFE?

En notre qualité d'instructeurs de pilotage de maquettes télécommandées, nous voulons nous assurer que l'élève-pilote maîtrisera son appareil. Nous autorisons ces élèves à entreprendre leur examen en vol en mode SAFE activé, mais nous les encourageons à tenter de piloter sans cette sécurité. Si un pilote de maquette se sent davantage à l'aise en mode SAFE continué et qu'il a du plaisir à la faire évoluer, je ne voudrais pas le priver de ce moment. Beau passe-temps que ce pilotage. ✨

Paul Gibeault

8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Bonjour tout le monde!

## ÇA ROULE CHEZ LES STETSON FLYERS!

Peter Wakefield nous livre un compte rendu d'activité de vol circulaire au terrain du Club Stetson Flyers à Ottawa. Le groupe a fière allure!

Peter nous raconte :

« Nous avons passé un superbe été de vol circulaire au terrain des Stetson Flyers d'Ottawa. En plus de nos activités régulières, nous avons contribué au nombre de vols dans le cadre du marathon Ringmaster Fly-a-Thon et nous avons réussi à ramener quelques modélistes dans le giron du vol circulaire. Nous songeons même à organiser un Fun-fly de vol circulaire, l'automne prochain. »

Merci Peter et j'ai hâte d'entendre parler de votre groupe enthousiaste une fois de plus, la saison prochaine.

## ANCIEN CLUB EBOAT

Les retrouvailles de l'Edmonton Birds Of A Tether dont j'avais parlé dans ma dernière chronique ont été annulées en raison de la COVID-19 en Alberta. C'était une sage décision puisque l'Alberta constitue le « point chaud » du Canada pour la pandémie.

## RINGMASTER FLY-A-THON ANNUEL

L'évènement mondial en est à sa 14<sup>e</sup> édition et est l'invention de John Crally (aux États-Unis), au nom de la Brotherhood of the Ring (traduction : confrérie du cercle). John était d'avis que c'était un bel hommage à offrir au concepteur du Ringmaster, Matt Kania. Le Ringmaster a été décliné en plusieurs versions et en plusieurs dimensions.

Les intéressés n'avaient qu'à accomplir un vol au cours de la fin de semaine identifiée et ainsi, votre nom était inscrit aux annales... FACILE! Tous les résultats de par le globe étaient envoyés électroniquement à John afin qu'il compile les données.

En 2021, les statistiques sont les suivantes, ce qui a établi un nouveau



Ponoka 2021 Ringmaster Fly-A-Thon entries: Top: L-R, standing: Bruce Wagar, Jordin Wagar (Ponoka) & Jon From (Lacombe). Bottom row, kneeling: Rory Rust (Ponoka), Bob Whitley (Edmonton) & Paul Gibeault (Leduc). / Les pilotes inscrits au Ponoka Ringmaster Fly-A-Thon de 2021. De g. à dr., debout : Bruce Wagar, Jordin Wagar (Ponoka) et Jon From (de Lacombe). Rangée du bas, dans le même ordre : Rory Rust (Ponoka), Bob Whitley (Edmonton) et Paul Gibeault (Leduc).

record : 8 327 vols inscrits par 524 pilotes. Cela a magnifiquement coiffé le total (5 558 vols, 545 pilotes).

Les pays participants étaient : le Canada, les États-Unis d'Amérique, l'Argentine, l'Italie, le Japon, la Corée du Sud, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, les Philippines, la Roumanie, la Serbie, l'Afrique du Sud, la Suède et Taiwan.

La participation canadienne – d'ouest en est – était la suivante :

Richmond, C.-B. (Vancouver Gas Model Club) 8 vols

Salmon Arm, C.-B. (Mission Wings R/C Club) 7 vols

Ponoka, Alberta (Ponoka R/C Flyers) 56 vols

Prince Albert, Saskatchewan (Prince Albert R/C Club) 6 vols

Winnipeg, Manitoba, Perfect Circle C/L Club) 8 vols

Burlington et Dresden, Ontario (Balsa Beavers & Beanfield Flyers) 126 vols

Ottawa, Ontario (Stetson Flyers) 66 vols.

Bravo, tout le monde! La prochaine fois, envoyez-moi vos photos de groupe de sorte à ce que je puisse inclure tout le monde au sein de ma chronique. (\* Remarque : ces photos doivent être d'une dimension de 1 gigaoctet ou davantage pour que la

résolution convienne à une impression dans les pages de Model Aviation Canada.)

## UNE BONNE RESSOURCE

Dernièrement, j'ai reçu plusieurs requêtes sur l'art de convertir des moteurs de maquettes télécommandées au vol circulaire. Cela implique surtout de retirer le carburateur et de le remplacer par un venturi et assemblage de pointe qui conviennent. Je fais affaire avec Bob Brooks (aux États-Unis) depuis déjà un bon moment et il offre un excellent service. Même s'il possède un magasin virtuel sur eBay, je préfère faire directement affaire avec lui. On peut communiquer avec lui à The Control Line Store, au shtterman@aol.com ou vous trouverez sa boutique virtuelle (sur eBay) sous le vocable Shtterman.

Il tient en inventaire plusieurs pièces et moteurs O.S., Enya, Fox, SuperTigre et K&B-Veco. Il a aussi en stock des réservoirs de carburant, des bougies et des accessoires de vol circulaire. Si vous avez des moteurs qui ne sont plus en production, il se pourrait que Bob ait ce dont vous avez besoin dans son inventaire de pièces neuves/usagées New Old Stock.

*suite à la page 56*



# CONTROL LINE

**Paul Gibeault**

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

**8478L CD**

Greetings everyone!

## STETSON FLIERS GOING STRONG

Peter Wakefield reports on some strong C/L activity happening at the Stetson Fliers field in Ottawa. Good-looking group there!

Peter says:

*"We had a great summer for CL flying at the Stetson Flyers in Ottawa. In addition to our regular flying activities, we contributed to the flight tally for the Ringmaster Fly-a-Thon and also attracted a few more modellers back to CL flying. We're even considering a CL Fun Fly for next fall"*

Thank you Peter and I look forward to hearing more from your enthusiastic group next season.

## EBOAT

The Edmonton Birds Of A Tether reunion event posted in my last column was cancelled due to COVID-19 concerns during the Alberta lockdown. A wise but unfortunate choice, given Alberta is the current COVID-19 hotspot in all of Canada.

## 2021 14TH ANNUAL WORLDWIDE RINGMASTER FLY-A-THON

Going into its 14th year, this event is the brainchild of John Cralley, from the U.S.A., for The Brotherhood of the Ring. John thought this would be a great tribute to the Ringmaster designer, Matt Kania. There are many versions of the Ringmaster and in many sizes.

All one has to do is put up a flight on the specified weekend and your name goes down into the record book...EASY! All results worldwide are e-mailed to John for final tallying.

2021 total numbers and new record: 8,327 flights by 524 pilots. This beat out last year's record of 5,558 flts by 545 pilots.

Participating countries were: Canada, USA, Argentina, Italy, Japan, Korea, the Netherlands, New Zealand, the Philippines, Romania, Serbia, South Africa, Sweden, and Taiwan.

Canadian participation, from west to east:



*This is Jon Fromm, owner of The Balsa Dust Factory in Lacombe, AB holding my O.S. 25LA-powered Ringmaster S-1A with Inboard clunk tank. / Voici Jon From, de The Balsa Factory (à Lacombe, Alberta), qui tient son Ringmaster S-1A mû par un O.S. 25LA dont il a placé le réservoir sur le flanc "intérieure*



*Stetson Fliers. From left, de g.: Peter Wakefield, Mark Winstanley, Charlie Colwell, Wayne Karperien and Brian Pépin.*

*Photo by Maurice Edkins*

Richmond, B.C. (Vancouver Gas Model Club) 8 flights

Salmon Arm, B.C. (Mission Wings R/C Club) 7 flights

Ponoka, AB (Ponoka R/C Flyers) 56 flights

Prince Albert, Saskatchewan (Prince Albert R/C Club) 6 flights

Winnipeg, Manitoba, Perfect Circle C/L Club) 8 flights.

Burlington & Dresden, Ontario (Balsa Beavers & Beanfield Flyers) 126 flights

Ottawa, Ontario (Stetson Flyers) 66 flights.

Well done, everyone! Next time, send me your group photos so I can include everyone in my report. (\*Note: Photos need to be 1

Mb or greater in resolution for printing into the Model Aviation Canada.)

## A GREAT CONTROL LINE RESOURCE

Lately, I've received quite a few requests to convert R/C motors to C/L use. This mostly entails removing the carburetor and replacing it with a suitable venturi & needle valve assembly (NVA). I've dealt with Bob Brooks in the U.S.A. for a long time and he gives excellent service. Although Bob has an eBay store presence, I prefer to deal with him directly. Bob can be contacted at The Control Line Store: shtterman@aol.com or you can find his eBay store under the dealer name Shtterman.

*continued on page 57*

## COMMENT EFFECTUER DE LA PLOMBERIE DE CLUNK

Si on se sert d'un plongeur (clunk) à l'intérieur d'un réservoir, c'est parce que le bras de levier du nez de la maquette (nose moment) est trop court afin d'y installer un réservoir de 4 onces. Souvent, un réservoir fabriqué sur mesure – ou ventilé sur mesure – doit être fabriqué afin d'offrir le dégagement nécessaire entre le réservoir et le moteur. Conséquemment, vous obtiendrez un peu plus de marge de manœuvre en installant le réservoir dans l'espace intérieur dégagé.

Plusieurs requêtes portaient sur la façon dont j'ai installé mes réservoirs à plongeur intégré. Ce n'est pas la seule façon de procéder, mais cela fonctionne pour moi.

Je lime un endroit plat sur le plongeur et sur la canalisation de carburant. J'ai fabriqué un support tout simple en corde de piano afin de tenir l'assemblage dans un étau, le temps que je les soude. Ce que je pourrais préciser, c'est de positionner ledit plongeur (clunk) à entre 1/16 et 1/8 de pouce de la paroi du réservoir. Il m'est arrivé de constater que le tuyau de silicone se soit déformé et que le plongeur ait ainsi touché la paroi arrière du réservoir, ce qui bloquait momentanément le débit de carburant et que le moteur « rotait » pendant certaines étapes du rodage moteur. Si vous augmentez l'espace, vous éliminerez cette possibilité.

## DES NOUVELLES DE L'AMA

Voici des nouvelles de l'AMA à l'intention des Canadiens qui pilotent des maquettes aux États-Unis : le président de l'AMA, Rich Hanson, a confirmé que si des Canadiens veulent faire évoluer des maquettes au terrain d'un club reconnu de l'AMA (et j'imagine que cela comprend le terrain de l'association, à Muncie, en Indiana), nos compatriotes devront exhiber une adhésion de membre affilié de l'AMA. Cela entre en vigueur le 1er janvier 2022.

Si certains d'entre vous ont l'intention de piloter une maquette aux États-Unis l'année prochaine, vous serez prévenus : inscrivez-vous à l'avance afin d'éviter les problèmes, une fois à un concours.

## DES NOUVELLES DU BUREAU

J'ai siégé à la réunion du bureau de direction en novembre. C'est alors que notre secrétaire-trésorière Linda Patrick – depuis 43 ans – a remis sa démission, en vigueur le 6 janvier 2022. Si vous voulez des



*This is how the fuel feed & uniflow vent lines will be placed into the plastic tank.\*Note: A plywood mounting bracket is silicone-glued to the opposite side of the tank which allows me to screw the tank in place onto the fuselage with 2 wood screws. / Voici comment les canalisations d'aération (alimentation de carburant et uniflow) seront placées dans le réservoir de plastique. \*Remarque : Je colle à la silicone un support de contreplaqué de l'autre côté du réservoir, ce qui me permet de visser le réservoir au fuselage à l'aide de deux vis à bois.*



*This is my scrap music wire "holding jig" that allows me to solder the uniflow tube precisely onto the tank clunk without grief. / Voici mon support (façonné à l'aide de corde de piano) qui me permet de souder la canalisation uniflow sur le plongeur (clunk) sans problème.*

renseignements sur le bureau du MAAC, vous devez communiquer avec votre directeur de zone.

J'en profite pour remercier Linda personnellement pour toutes ses années de service et je lui souhaite une retraite aussi longue qu'heureuse.

## J'AIMERAIS ENTENDRE PARLER DE VOUS

Votre président de comité apprécie beaucoup vos appels, des courriels et

surtout des photos de vos activités. Cela facilite mon travail de beaucoup!

Je vous souhaite Joyeux Noël – en toute sécurité – et une Bonne année... meilleure que ce que nous avons vécu dernièrement.

Laissez-moi savoir ce que vous a apporté le père Noël en matière de futurs projets de construction! ✨

### Control Line

from page 55

He carries lots of O.S., Enya, Fox, SuperTigre, and K&B - Veco parts and motors. He also has C/L tanks, plugs, and C/L accessories. So, for many of those out-of-production motors that we use, Bob may well have what you need in terms of New Old Stock (NOS) parts.

### HOW TO PLUMB AN INBOARD CLUNK TANK

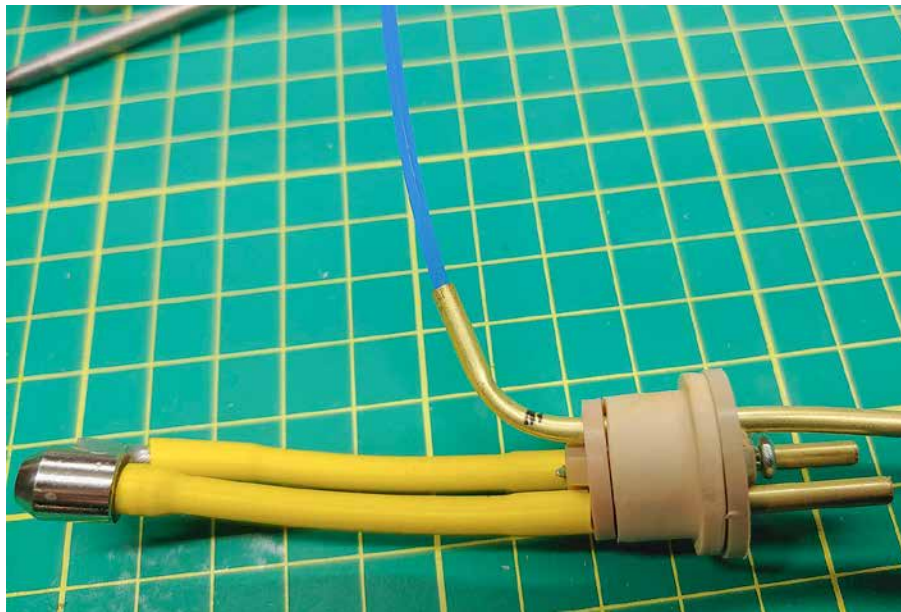
The reason to use an inboard clunk tank is because many C/L designs have too short a nose moment to easily get in a 4 oz. tank. Often, a custom-made or custom-vented tank needs to be made to provide adequate clearance between the tank and the engine. Therefore, mounting the tank on the clear inboard side allows for a great deal more room.

I've had a lot of enquiries about how I set up my uniflow inboard Clunk Tanks. This is not the only way, but it works well for me.

I file a flat on both the clunk and on the attached fuel pipe. I made a simple music wire jig to precisely hold them together in a vice while I am soldering them together. About the only thing of note really is that the clunk must be at least 1/16 to preferably 1/8" from the end of the tank wall. I've had the silicone tubing grow or stretch a bit causing the clunk to actually touch the back wall of the tank causing momentary blockage of the fuel flow and engine 'burps' during some parts of the engine run. More clearance eliminates this.

### AMA NEWS

News from the AMA to Canadians flying in the USA: AMA President Rich Hanson has confirmed that for Canadians to fly at any AMA Club site (and I assume that includes



*The top tube is the overflow, being bent to shape with "Weed Eater" nylon cord to prevent the soft annealed tubing from kinking. The cord pulls out easily after the final bend is completed. / La canalisation du dessus sert au trop-plein (overflow) et a été courbée à l'aide du filin de nylon qui sert aux outils Weed Eater, sorte à empêcher le tube de se plier et de casser. On retire aisément ce filin après avoir convenablement courbé l'assemblage.*

the AMA's field at Muncie), they must now have an affiliate AMA membership. This effective January 1st, 2022.

So any of you planning to fly in the USA next year should take heed and sign up early to prevent problems at the contest.

### MAAC OFFICE NEWS

From the November Board of Directors meeting that I sat in on, our 43-year long standing Secretary Treasurer Linda Patrick has tendered her resignation effective January 6th, 2022. Should you want any further information about the MAAC office going forward, please contact your local zone director.

I would like to take a moment to personally thank Linda for her longstanding service and wish her a long and happy retirement.

### I LOVE HEARING FROM YOU

Your Chairman sure appreciates your calls, e-mails and especially photos of what you fellows have been up to. It sure makes my job easier!

Here's wishing you all a safe and Merry Christmas and a better New Year.

Do let me know what Santa has brought you for building projects! ✨

## The Balsa Dust FACTORY

Canada's Control Line Connection

Located on the Lacombe Regional Airport  
Lacombe, Alberta

Check us out on Facebook @  
The Balsa Dust Factory.

Mail order and in store options  
call or text Jon at 403-896-7175.



New, used, vintage, and consignment sales  
Kits, lines, handles, dopes, fuels, etc., in stock.

Engines by Brodak, Cox, Fox, K&B, McCoy, Enya, and more!  
A Range of Products from Sig, Brodak, VPMA, RSM, Cox, and more!

# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

La chronique, cette fois, portera sur une maquette de construction artisanale, le '92 Cardinal (un design de Windy Urtnowski) qu'a assemblée Len Bourel dans son atelier-usine de Dresden (Ontario). Len est un très grand amateur des designs de Windy et en a construits et fait voler plusieurs.

## '92 CARDINAL

par Len Bourel

« Depuis que j'ai commencé à piloter des maquettes de vol circulaire et que j'ai entrepris d'apprendre le vol acrobatique, j'ai toujours aimé celles de plus grande dimension. Au début des années 1980, l'un de mes designs préférés, c'était le Sweeper, de Windy Urtnowski. Ce dernier aimait aussi les grosses maquettes.

« L'un de ses premiers designs – et l'un de mes préférés – c'est le Cardinal. Puisque j'en ai construit quelques-uns maintenant, le plus récent est le mieux exécuté.

« Winfred (Windy) Urtnowski a conçu et construit le Cardinal en 1992. Cette maquette-ci est une réplique de l'originale. Le '92 Cardinal possède une envergure de 61,5 pouces et une surface alaire d'environ 680 pouces. L'envergure de la gouverne de profondeur, elle, est de 32 pouces – impressionnant – et le fuselage a une longueur de 50 pouces.

« Le '92 Cardinal original de Windy était mû par un Super Tigre 51 avec chambre d'expansion (tuned pipe) et plus tard, par un Super Tigre 60, cette fois sans chambre d'expansion. À cette époque, ces moteurs étaient sensationnels pour l'acrobatie mais aujourd'hui, nous jouissons d'autres options.

« Je vais motoriser ma maquette à l'aide d'un Kaz Minato 77 à échappement arrière (avec silencieux). Ce moteur est étonnamment puissant et dispose de beaucoup de couple. Il fait tourner une hélice Top Flite Super M – à l'ancienne – de 13-6 à environ 8 300 tours/minute.

« Ce moteur possède une caractéristique de break de 4-2-4 et propulse la maquette avec beaucoup de vigueur. Cet avion pèse 70,5 onces (avant le carburant) et flotte comme un papillon à l'arrêt du moteur. Il



est très léger, malgré ses dimensions.

« Le recouvrement des ailes et de l'empennage a été réalisé à l'aide d'Ultracote (de Hangar 9) et les détails ont été ajoutés grâce à une feuille de Monokote. J'ai peint le fuselage à l'aide de Tremclad en aérosol.

« J'ai l'intention de piloter cet appareil en compétition en 2022. Les premiers vols de réglage indiquaient que cet avion est probablement mon meilleur jusqu'à maintenant. Il vole en douceur et répond très bien aux commandes. Les nouveaux réglages m'excitent aussi en ce qui concerne les filins qui seront autorisés à compter de l'année prochaine.

« J'utilise présentement des filins Spectra qui s'avèrent plus légers, requièrent moins d'entretien et qui sont plus faciles à manier



que les filins d'acier inoxydable. Pour cette maquette, je procéderai à des essais avec ces filins Spectra afin d'en vérifier le rendement. Avec un peu d'espoir, nous aurons droit à une saison de vol un peu plus régulière l'année prochaine. »

Merci Len d'avoir préparé cet article. Finalement, à tous les lecteurs, je leur dis de se sentir bien à l'aise de soumettre du matériel en prévision des prochaines chroniques de vol circulaire acrobatique. ✪

# CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month's column features a scratch-built Windy Urtnowski '92 Cardinal from the Len Bourel stunt-factory in Dresden, Ontario. Len is an avid fan of Windy's designs and has built and successfully flown a few of them.

## '92 CARDINAL.

by Len Bourel

*"Ever since I started to fly and learned control line precision aerobatics, I have really liked the larger stunters. Back in the early 1980s, one of my favorite designs was Windy Urtnowski's Sweeper. Windy also loved big airplanes.*

*"Another of his early designs, and one of my favorite airplanes, is the Cardinal. Having built a number of them now, my latest one is by far my best effort.*

*"The original was designed and built by Winfred (Windy) Urtonowski in 1992. This model is a replica of that airplane. The '92 Cardinal features a wingspan of 61 ½ inches and a wing area of approximately 680 square inches. The tail span is an impressive 32 inches, and the fuselage is 50 inches long.*

*"Windy's original '92 Cardinal was powered by a Super Tigre 51 engine on a pipe and then later by a Super Tigre 60 with no pipe. In those days, they were great motors for stunt, but today much better power options are available.*

*"I am powering my model with a Kaz Minato 77 rear exhaust engine with a muffler. This engine has gobs of power and lots of torque. It spins a 13-6 older style Top Flite Super M prop at approximately 8300 rpm.*

*"This engine has a great 4-2-4 break and pulls the model around with great authority. This plane weighs 70.5 ounces without fuel and floats like a butterfly when the engine stops. It is very light for its size.*

*"The covering on the wings and tails is Hangar 9 Ultracote with Monokote trim sheet for the details. The fuselage is painted with Tremclad spray paint.*

*"I plan to fly this model in competition in 2022. Early trim flights have indicated that this airplane is probably my best to date. The model is smooth and responsive. I am also excited about the new rules that have come*



about regarding the type of lines that will be allowed to use for control line flying, starting next year.

*"I am now in the process of flying my planes on Spectra lines which are much lighter, lower maintenance, and easier to deal with than stainless steel lines. For this model, I am going to test-fly on Spectra and see what the*

performance difference is. Hopefully, we can get back to a more regular flying season next year."

Thank you Len for preparing this article on your '92 Cardinal. Finally, to all our readers, please feel free to submit material for future CLPA columns. ✈

# SAM/VOL LIBRE EXTÉRIEUR

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

## LA SÉCURITÉ DES MAQUETTES DE VOL LIBRE EXTÉRIEUR

par Roy E. Smith, Richard L. Barlow and David Loveday (membres du Comité de vol libre)

Récemment, nous avons lu un énoncé qui suggérait que les maquettes de vol libre ne sont pas sécuritaires et qu'on ne devrait peut-être même pas les autoriser à voler. Cette déclaration illustre à quel point il y a beaucoup de travail de sensibilisation à faire quant à ce que représente cette discipline. Il est tout aussi clair que nous devons mieux définir le rapport entre la sécurité et le risque.

La sécurité d'une personne et les risques auxquels elle s'expose, c'est une relation inverse. Pour augmenter la sécurité, on doit diminuer le risque. Une sécurité dite « absolue » implique un risque « zéro »... ce qui est impossible. (Albert) Einstein l'a bien illustré en déclarant : « Un navire se trouve toujours en sécurité amarré au port, mais ce n'est pas la raison pour laquelle il a été construit. »

Le risque proprement dit se découpe en deux aspects. En premier lieu, il y a probabilité que survienne un événement adverse; en deuxième lieu, on se bute à la conséquence de cet événement. On ne placera pas une clôture de garde autour d'un rosier même si, en y plongeant la main, on risque de se blesser. En revanche, nous installons une quelconque pièce de garde sur une déchiqueteuse de bois puisque si nous y plongeons la main, les conséquences seraient autrement plus sérieuses.

Concentrons-nous sur le risque que présente – sur des aéronefs transportant des passagers – l'opération de maquettes de vol libre. La raison : la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC ou CARs en anglais) et son Exemption nous touchant, vise à assurer la sécurité des autres aéronefs. On doit noter que les maquettes de vol libre ne sont pas des Systèmes aériens télépilotes (ou RPAS, dans la terminologie anglophone) et que, historiquement, Transports Canada a reconnu que le risque associé à l'opération de maquettes de vol libre n'est peut-être pas de « zéro » mais plutôt minuscule.

Il devrait être limpide dans l'esprit des intéressés qu'étant donné la diversité des disciplines se trouvant sous le parapluie du MAAC, les différences intrinsèques entre les divers types de maquette créent des profils de risque et des inquiétudes en matière de sécurité entièrement différents. Les règles qui régissent un type de maquette peuvent être mal avisées, voire contre-productives pour un autre type.

Les maquettes de vol libre offrent une activité de loisir populaire avant même la création du MAAC et ses modélistes ont mis au point des pratiques sécuritaires depuis presque un siècle.

La définition même d'une maquette de vol libre, c'est qu'elle ne soit aucunement téléguidée depuis le sol. Certaines personnes pourraient s'imaginer qu'un vol imprévisible en résulte mais cette affirmation est très loin de la réalité.

Histoire d'effectuer des vols couronnés de succès, l'adepte de maquettes de vol libre doit accomplir une gamme de tâches. Premièrement, le design de la maquette doit posséder une stabilité inhérente – en d'autres mots, lorsque sa trajectoire est contremandée par les conditions atmosphériques, l'avion reprendra son vol en palier par lui-même. Ensuite, la maquette doit être ajustée de sorte à ce qu'elle grimpe rapidement lors de l'étape initiale du vol pour ensuite effectuer sa transition en vol plané stable. Finalement, cette maquette doit planer en décrivant des cercles, et ce, pour trois raisons – afin de demeurer dans la ligne de vision du chronométrateur; afin de demeurer à l'intérieur d'un thermique de sorte à prolonger la durée de son vol; et pouvoir demeurer le plus près possible de la ligne de vol afin d'être aisément récupérée en prévision du prochain vol.

Mais avant qu'une quelconque maquette soit transportée à un terrain de vol, les modélistes doivent s'assurer que la leur est bien réglée (ajustée) de sorte à ce qu'elle vole de façon prévisible. Ces ajustements s'accomplissent par le biais d'une série de vols courts afin de déterminer ce qu'il faut faire pour la faire voler correctement. Seulement alors son constructeur pourra-t-il l'apporter à la ligne de vol pour effectuer une tentative. Non seulement est-ce là de bonnes pratiques sécuritaires... mais les règlements de notre discipline l'exigent.

De strictes limitations sont aussi imposées

quant à la façon par laquelle l'avion de vol libre atteint son altitude. Par exemple, les maquettes mues par moteur à combustion interne voient ce temps moteur limité – dans la plupart des catégories – à entre quatre et neuf secondes. Pour les maquettes à propulsion élastique, des restrictions sont imposées en matière du poids du caoutchouc dans chacune des catégories; pour les planeurs lancés à la remorque par une ligne, la longueur de celle-ci est habituellement limitée à 50 mètres.

La durée maximale du vol, elle, est établie de sorte à ce qu'elle soit difficile à atteindre si la maquette ne se retrouve pas dans un thermique lors de son vol. Au-dessus de la plupart des terrains, cela équivaut à un temps de vol d'entre deux et trois minutes. Ainsi, le facteur de meilleure performance, c'est que le modéliste doit choisir son moment du lancement de sorte à ce que son appareil se retrouve dans un thermique en fin d'étape de grimper.

Selon les règlements de vol libre, les maquettes sont lancées contre le vent depuis une ligne de vol établie le plus loin possible en amont du vent et en maintenant une bonne distance en aval (sous le vent) des obstacles et des spectateurs. C'est parfaitement sécuritaire en ce que les maquettes de vol libre ne sont jamais lancées à l'horizontale – elles le sont en angle prononcé vers le haut de sorte à grimper le plus haut et le plus rapidement possible.

Une fois cette étape de grimper accomplie – habituellement jusqu'à 150 mètres – la maquette passera à celle du vol plané, une trajectoire de vol en rond tout en dérivant au gré du vent. Il est vrai que pendant qu'une maquette vole dans un thermique, son constructeur ne contrôle aucunement son possible gain d'altitude ou – jusqu'à un certain point – la direction dans laquelle volera l'appareil. En des conditions de vent léger ou variable, la maquette pourrait dériver minimalement ou un peu plus, vers des obstacles ou des spectateurs. En de telles conditions, tout le monde sur le terrain est au courant que des avions miniatures évoluent là-haut.

Nous voici rendus à la dernière portion du vol. Si le modéliste a bien exécuté sa stratégie et que la maquette s'est retrouvée dans un thermique de sorte à atteindre son chrono, une minuterie embarquée fera soulever le plan stabilisateur. La maquette cessera

# SAM / FREE FLIGHT

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

## THE SAFETY OF OUTDOOR FREE FLIGHT MODEL AIRCRAFT

by Free Flight Committee members Roy E. Smith, Richard L. Barlow and David Loveday

We've recently read a statement suggesting that Free Flight models are not safe and maybe shouldn't be allowed to fly at all. That statement illustrates that there is much to be done to improve the awareness of what Free Flight is all about. It is also clear that we need to define more clearly the relationship between safety and risk.

One's safety and the risks they face have an inverse relationship. To increase safety, you need to decrease risk. Absolute safety implies zero risk... which is an impossibility. Einstein said it well: "A ship is always safe at the shore, but that is not what it is built for."

Risk itself may also be broken into two aspects. First, there is the probability of an adverse event; second is the consequence of that adverse event. We do not put a guard fence around a rose bush even though plunging one's hand into it has a high risk of causing injury. We do put guard fences on a wood chipper, however, as plunging one's hand into that can have much more serious consequences.

We shall concern ourselves primarily with the risk presented to human-carrying aircraft by the operation of Free Flight models. The reason for that is Part IX of the CARs, and our Exemption from it, is concerned primarily with the safety of other aircraft. It is notable that Free Flight models are not RPAS and Transport Canada have historically recognized the risk from Free Flight model aircraft, though not zero, as miniscule.

It should be clear that with the diversity of disciplines under MAAC's umbrella, the inherent differences between the various model types create totally different risk profiles and safety concerns. The rules of operation for one type of model can be quite inappropriate, even counter-productive, for another.

Free Flight models have provided a popular recreational activity since long

before MAAC was created and Free Flight modellers have developed safe practices over the best part of a century.

The very definition of a Free Flight model aircraft is that there shall be no remote control of the model from the ground. Some might assume that results in a totally unpredictable flight, but nothing could be further from the truth.

In order to enjoy successful flights, the Free Flight enthusiast must accomplish a number of things. Firstly, the design of the model itself must have inherent stability – in other words, when upset by changing air conditions, it will automatically right itself and continue on in stable flight. Then, the model must be adjusted so that it will climb



rapidly in the initial phase of flight and then transition into a stable glide. Finally, the model must glide in circles, for three reasons – in order to stay within sight of the timekeeper, in order to remain within a thermal to extend the duration of the flight, and in order to stay as close as possible to the flight line so it can be easily retrieved for another flight.

But, before any model is brought to the field with the intent of making sustained flights, modellers must ensure that they are properly trimmed so that they will reliably fly in a predictable manner. Trimming is done through a series of short flights to

determine whether adjustments need to be made. Only once the model consistently flies safely will it be brought to the flight line for a full flight attempt. That is not only good, safe, practice, it is written into our discipline rules.

There are also strict limitations imposed on the means by which the Free Flight model attains its initial height. For those powered by internal combustion engines, for instance, the engine run is limited -- for most classes -- to between four and nine seconds. For rubber-powered models, there are restrictions on the weight of rubber for each class; for gliders that are hauled aloft by a towline, there is a maximum length of line, usually 50 metres.

The maximum length of the flight is set so that it is extremely difficult to achieve if the model is not flying within a thermal. For most fields, this is between two and three minutes. Thus, a major factor in achieving peak performance is that the flier must choose the moment for launch so that the model will find itself in a thermal at the end of its climb phase.

Under Free Flight rules, the models are launched into the wind from a flight line that is set up at the furthest practical point upwind, while still a certain distance downwind of obstacles and spectators. The models are launched from that flight line into the wind, thus generally towards the obstacles and spectators. That is perfectly safe because Free Flight model aircraft are never launched horizontally – they are always launched in a steeply upward orientation, so that they will gain as much height as possible, as quickly as possible, in the climbing phase of the flight.

Once the climb is complete, at typically around 150 metres, the model will transition into the glide phase, which is a circling pattern that will drift downwind. Admittedly, if a model is flying within a thermal, the flier has no control over the height that it will achieve or, to some degree, the direction in which the model will drift. In light or variable wind conditions, there may be no drift or the drift might change and be towards the obstacles and spectators. In such conditions, everyone present on the field is well aware of the fact that models might be flying overhead.

Now, we come to the final part of the

presque tout mouvement vers l'avant et redescendra lentement et en toute sécurité parce que ses ailes agiront comme un parachute.

La plupart des maquettes de vol libre sont façonnées à partir de bâtonnets de balsa et sont recouvertes de papier de riz, une structure qui ne pèse que quelques onces. Les maquettes de vol libre les plus lourdes ne pèsent pas plus de 40 onces. On en trouve d'ailleurs très peu et structurellement, celles-ci demeurent fragiles et sont juste assez robustes pour encaisser les contraintes de vol. Les règlements autorisent des maquettes plus lourdes mais on en retrouve très peu, sur le terrain.

Certaines maquettes sont fabriquées à l'aide de fibre de carbone mais elles demeurent tout de même fragiles. Le rapport robustesse-poids de ces matières composites est supérieur aux maquettes conventionnelles de balsa et de papier de riz mais elles constituent une menace à peine plus élevée. Peu importe les matériaux de construction, ces maquettes volent à entre 20 et 30 km/h pendant leur vol plané.

Ainsi donc, quel est le risque pour les avions à l'échelle réelle? C'est là le but du RAC.

Le plus grand risque de collision avec des appareils à l'échelle réelle provient des oiseaux. En fait, un groupe d'oies a envoyé un avion de ligne jusque dans la rivière Hudson à New York. À ce que nous sachions, aucune collision n'a été répertoriée dans les annales entre une maquette de vol libre et un avion transportant un ou des passagers... où que ce soit dans le monde.

Et pourquoi?

Au Canada, la population d'une seule espèce d'oiseau – la bernache – est d'environ 5 millions. Disons que celles-ci volent pendant environ 1 heure par jour, que ce soit à la recherche de nourriture ou lors de leur expédition migratoire. Cela signifierait que les bernaches représentent 1,825 milliards d'heures de temps dans l'espace aérien, par année. Si on ajoute d'autres espèces de grands oiseaux, il serait raisonnable d'estimer que ces bêtes atteignent environ 8 milliards d'heures de vol.

Par ailleurs, il y a peut-être 200 membres du MAAC qui font voler des maquettes de vol libre pour un total, disons, de 60 vols par année, ou 2,5 heures. Ceci pourrait vouloir dire que ces mêmes membres du MAAC font évoluer des appareils de vol libre pendant un total de 500 heures par année.

D'après ces suppositions, on pourrait raisonnablement conclure que les chances

qu'un oiseau heurte un aéronef à l'échelle réelle sont 16 millions de fois plus grandes que si une maquette de vol libre était en cause. Des collisions avec de gros oiseaux, ça arrive, quoique c'est relativement rare.

Les aéronefs légers passent beaucoup de temps dans l'espace aérien où de malheureuses rencontres avec des oiseaux sont possibles et, franchement, toute collision avec un animal ailé de la taille d'une bernache, c'est du sérieux.

Le moment au cours duquel ces collisions peuvent survenir, c'est lors du décollage et de l'atterrissage des aéronefs, et ce, près du sol. Les oiseaux n'ont pas encore appris à éviter les secteurs environnants des aéroports et c'est à ces endroits que les collisions peuvent survenir. D'autre part, les modélistes, eux, sont soumis à des règlements lorsqu'ils font évoluer leur création près des aéroports et les adeptes du vol libre utilisent des terrains de vol qui se trouvent loin des aérodromes actifs.

Disons que trois fois plus de collisions avec des oiseaux surviennent près des aéroports qu'en tout autre lieu. Cela signifie que les probabilités qu'une collision avec une maquette de vol libre sont réduites par un facteur de quatre – à 64 millions de fois moins probable qu'une collision avec un gros oiseau.

Lorsque nous considérons à quel point nos maquettes sont de construction fragile, il est facile de déduire qu'une rencontre entre une telle maquette et un aéronef à l'échelle réelle se soldera par la destruction (voire la désintégration) de la maquette. À l'opposé, un gros oiseau demeurera une masse compacte de chair et d'os, ce qui causera bien plus de dommages.

Là n'est pas dire que les maquettes de vol libre devraient être lancées sans égard à la sécurité. Cela illustre tout simplement que nos règlements traditionnels – conçus par des modélistes expérimentés et connaissant – ainsi que la nature des maquettes impliquées ont très bien convenu jusqu'à maintenant à ce vol de notre passe-temps et que cela perdurera.

Ces dernières années, plusieurs modifications ont été apportées aux caractéristiques de vol et au risque associés à plusieurs catégories de disciplines réunies sous le parapluie du MAAC. Un examen régulier des sujets d'inquiétude et de l'atténuation de risque, voilà ce qui importe et notre passe-temps a été passablement proactif quant à des ajustements à apporter, au besoin. Bien peu de modifications ont été apportées relativement à une problématique de sécurité au sein de notre discipline du vol libre.

Le paragraphe d'introduction des exigences du document de sécurité MSD-3 (récemment révisé) stipule que « Ce document établit les exigences essentielles du Code de sécurité du MAAC qui s'appliquent à tous les volets reconnus de l'aéromodélisme – les Systèmes aériens télépilotés (SATP ou RPAS en anglais), le vol libre, le vol circulaire, l'astromodélisme et les maquettes de surface. Chaque catégorie est régie par des règlements de sécurité que contiennent des documents séparés du Code de sécurité. » (traduction libérale)

Toutefois, notre examen suggère que, des 25 points énumérés, seuls 16 d'entre eux ont rapport à toutes les catégories du MAAC. Les autres neuf points devraient apparaître à l'intérieur des documents de sécurité des catégories spécifiques.

Ceci appuie l'idée que la formulation de règlements généraux en matière de sécurité ne peut résulter que d'une consultation entière et ouverte auprès d'un ensemble complet d'experts qui représentent chacune des catégories grâce aux comités qui représentent l'une ou l'autre des disciplines.



#### *Chronique de l'éditeur* suite de la page 6

sortir dehors et s'amuser avec leurs maquettes.

Notre plus récent numéro semble justement avoir visé dans le mille. J'ai reçu de bons commentaires dernièrement et des lecteurs m'ont confié que les reportages les avaient convaincus de construire quelque chose au cours de l'hiver. Plus on s'implique, plus on en retire du plaisir, ce qui assure un meilleur avenir pour le MAAC.

Ainsi donc, le défi que je vous lance, c'est de continuer de m'offrir des reportages pour la revue, des comptes rendus qui transmettent votre passion et qui inspirent d'autres collègues à ressentir du plaisir en s'adonnant à notre passe-temps.

J'entends souvent dire, de la bouche de collaborateurs potentiels, qu'ils ne sont guère des rédacteurs, si bien qu'ils ne veulent pas soumettre quoi que ce soit. Eh bien, voilà précisément pourquoi les revues possèdent leur éditeur. Si vous pensez que chaque article soumis à Model Aviation Canada est publié tel que reçu... ah, j'aimerais tant que ce soit le cas. ✨



flight. If the flier has successfully found a thermal and the model has achieved the required flight time, an onboard timer will trigger the tailplane to tip sharply upwards. The model stops most forward motion and will descend slowly, and safely, with the wings acting as a parachute.

Most FF models are balsa stick and tissue structures, weighing only a few ounces. The very biggest in regular use weigh no more than around 40 ounces. There are very few of those and they are still structurally fragile, being just strong enough to withstand the flight loads. The rules do allow for greater weights, but these are never encountered in practice.

Some models are made from very thin carbon fibre but they are still fragile. The strength-to-weight ratio of composites is higher than the stick-and-tissue, but the threat they pose is not significantly higher. Regardless of construction, all of these models fly at speeds in the range of 20 – 30 kph during the glide phase.

So, what is the risk to manned aircraft? That, after all, is the primary purpose of the CARs.

The greatest collision risk posed to full-size aircraft is from birds. In fact, one flock of geese famously put a passenger jet into the Hudson River. As far as we can determine, there has never been a recorded case of a collision between a Free Flight model aircraft and a man-carrying aircraft anywhere in the world.

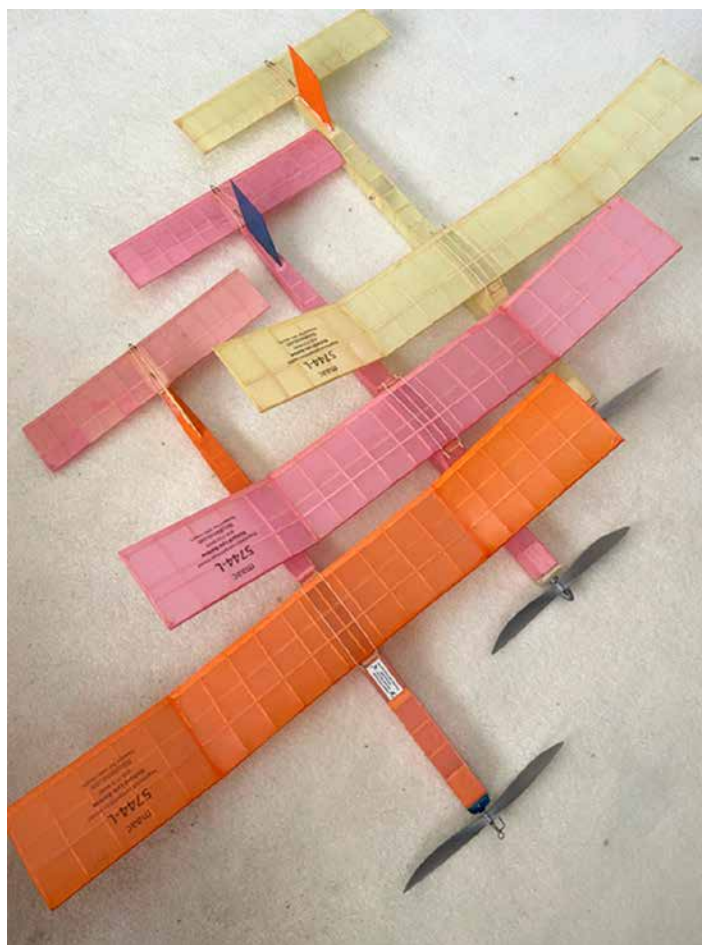
Why is that?

The population in Canada of just one species, the Canada Goose, is about 5 million. Let us assume that they fly an average of 1 hour per day, for both foraging and migratory flight. This would mean that just Canada Geese represent about 1.825 billion airborne hours per year. By adding in the other large bird species, we deem it reasonable to estimate that there would be approximately 8 billion airborne hours.

On the other hand, there are perhaps 200 MAAC members who regularly fly Free Flight, who will probably have Free Flight models in the air for a total of about 60 flights a year, or 2.5 hrs. That gives a total

of 500 hrs of free flight operation by MAAC members in any given year.

From the above, one might reasonably conclude that the chance of a large bird strike with an aircraft is 16 million times greater than the chance of a strike with a



stray Free Flight model aircraft. Large bird strikes do occur, relatively rarely.

Light aircraft spend much of their flight time in the airspace where encounters with birds are possible and, frankly, an encounter with something the size of a Canada Goose is likely to be quite serious.

The most likely point in their flight for these collisions is the take-off and landing phases, when they are closest to the ground. Birds have not yet learned to avoid the areas around airports, where the largest number of collisions with aircraft are likely to occur. Model flyers, on the other hand, are heavily regulated when operating near airports and Free flight enthusiasts use flying fields that are far away from any active aerodromes

Let us assume that three times as many bird strikes occur close to airports as occur

in other locations. This means that the chance of a FF model aircraft strike is reduced by a factor of four – to 64 million times less likely than a large bird strike.

When we consider the relatively fragile construction of our models, we can

also see that an encounter between a model aircraft and a full-size aircraft will almost certainly result in the model's disintegration. A large bird, on the other hand, will probably remain a compact mass of meat and bone that will create considerably more damage.

None of this is to say that Free Flight models should be flown without regard to safety. What it does show is that our traditional rules, developed by experienced and knowledgeable fliers, and the very nature of the models involved have served this aspect of the hobby well and will continue to do so.

In recent years there have been significant changes to the flight characteristics and risks for many categories under the MAAC umbrella. Regular review of safety concerns and risk mitigation are important and the hobby has generally been pro-active in making the adjustments as are needed. Very little has changed in Free Flight that affects safety issues.

The opening paragraph of the recently revised MSD-3 Safety Document says "This

document establishes the core MAAC Safety Code requirements applicable to all MAAC recognized modelling categories – RPAS, Free Flight, Control Line, Space Modelling and Surface Models. Each category of modelling has specific safety code rules contained in separate safety code documents."

However, our review suggests that, of the 25 items listed, only 16 pertain to all MAAC categories. The other nine items should appear in the safety documents for the specific categories.

This underlines the idea that the formulation of overall safety rules can only come from full and open consultation with the complete set of experts representing every category through the discipline committees. ✈

# MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

## LA NOUVELLE GÉNÉRATION DE SPEKTRUM

La nouvelle maquette Turbo Timber Evolution (un produit d'E-Flite) dont j'ai parlé la dernière fois incarne la plus récente génération de récepteur Spektrum et s'avère compatible avec leur batterie Smart, contrôleur de vitesse et système de télémétrie.

Entre-temps, la nouvelle série NX des émetteurs Spektrum a remplacé presque tous les émetteurs DX existants. Ces dernières années, nous avons assisté au renouvellement presque complet de cette technologie au sein de cette gamme de maquettes et d'équipement.

Facteur qui a accéléré ce changement : la fin de la production des puces Cypress qui constituaient le cœur des émetteurs Spektrum depuis le DX6 original, en 2005. Ces dispositifs avaient atteint leur fin de vie il y a plusieurs années et ont été éventuellement abandonnés.

Spektrum a déjà lancé un nouveau design basé sur de nouvelles puces de chez Texas Instruments. Résultat : de nouveaux récepteurs qui améliorent de beaucoup la portée (range) disponible. Par exemple, un collègue a récemment mis à l'essai un récepteur de base à six voies – l'AR620 – à l'aide d'un émetteur DX8. En mode « range test », ce collègue a mesuré plus de 300 mètres, ce qui correspond à dix fois plus loin que la norme Spektrum de 30 mètres, au moment de procéder à un teste de portée prévol. À plein régime, cela signifie que votre maquette pourrait se trouver à environ 10 km en l'air! Tous les récepteurs Spektrum que nous avons vus affichaient une telle portée radio.

Sur le plan des récepteurs stabilisés, les récepteurs de six voies principalement utilisés à bord des maquettes en mode Bind 'n Fly (appairage) du distributeur Horizon Hobbies, ce sont les AR631 et AR637... qui remplacent l'AR636 qui n'est plus offert. L'AR631 qui est utilisé à bord de maquettes plus simples que le T-28 Trojan, est muni d'une unique antenne externe et offrir une télémétrie « fly-by » lorsqu'il est appairé au contrôleur de vitesse Smart, maintenant de



Mustafa Alemdag of the Stetson Flyers in Ottawa with his E-Flite Cessna 150 2.1m ready for its maiden flight. All went well! / Mustafa Alemdag, des Stetson Flyers d'Ottawa, avec son Cessna 150 (d'E-Flite) d'une envergure de 2,1 mètres, prêt pour le vol inaugural. Tout est bien allé!

Photo by Nigel Chippindale

série. Une telle télémétrie peut être captée jusqu'à 200 ou 300 mètres, si bien que vous pouvez vérifier l'état de la batterie et d'autres données pendant une passe.

Le récepteur AR637TA est utilisé à bord de maquettes BNF plus évoluées, y compris le Turbo Timber Evolution. Il est doté de doubles antennes externes et peut partager des données comme le voltage de la batterie, le courant ainsi que la température du contrôleur de vitesse à peu près partout à l'intérieur de la ligne de vision ordinaire.

Lorsqu'ils sont inclus dans un combiné avion-équipement BNF, les deux récepteurs sont offerts entièrement programmés à l'aide de la technologie SAFE Select et l'AS3X est configuré selon la maquette précise. Mais si vous achetez la maquette sous forme Plug 'n Play (PNP) et que vous achetez l'un de ces récepteurs séparément, vous devrez le programmer vous-même... J'en traite plus bas.

Notez que le récepteur AR637T (pas le

TA) que vous achetez au magasin de passe-temps vous est offert sans programmation, mais vous retrouverez un boni en la forme d'un capteur barométrique embarqué qui vous donnera tant l'altitude que votre vitesse verticale.

Les récepteurs préprogrammés sont verrouillés mais vous pouvez les désactiver grâce à un nouveau micrologiciel (firmware) de chez Spektrum. On peut alors les placer en mode « forward programming »... la façon de Spektrum de décrire une programmation effectuée depuis l'émetteur. Vous pouvez procéder ainsi avec n'importe quel émetteur de génération 2 (ou plus récent), en autant que son micrologiciel soit à jour.

Alors, par exemple, vous pouvez utiliser un émetteur DX6 ou DX8G2, mais pas les plus anciens DX6i, DX7 ou DX8. Cette fonction « forward programming » est bien plus simple que l'ancienne méthode par câble des plus anciens récepteurs AR636.

*suite à la page 83*



Another big electric model, the old E-Flight Carbon Cub 2.1m, flown by your columnist, also at the Stetson field. / Une autre grosse maquette électrique, le Carbon Cub (un vieux design d'E-Flight, envergure de 2,1 mètres) qu'a piloté votre chroniqueur, aussi au terrain des Stetson Flyers. Photo by Nigel Chippindale

**Nigel Chippindale - 3778L**  
Committee Chair  
613.747.9628 | nchippin@gmail.com

## THE NEW GENERATION OF SPEKTRUM TECHNOLOGY

The new E-Flite Turbo Timber Evolution that I talked about last time embodies the latest generation of Spektrum receiver and is compatible with their Smart battery, speed control, and telemetry systems.

Meanwhile, the new Spektrum NX series of transmitters has replaced nearly all of the existing DX radios. We have, in the past couple of years, seen an almost complete turnover in the technology used by this most popular line of RC models and equipment.

One factor that drove the change was the discontinuation of the Cypress chips that had been at the heart of Spektrum radios since the original DX6 in 2005. These reached their end of life several years ago and were eventually discontinued.

Spektrum had already launched a complete redesign based on chips from Texas Instruments. The result was new receivers which offer much improved range. For example, a colleague recently tested a basic six-channel, the AR620, with a DX8e transmitter. In Range Test mode, he measured over 300 metres, ten times

the Spektrum standard of 30 metres for a pre-flight range test. At full power, it should correspond to around ten kilometres in the air! All of the new Spektrum receivers we have seen exhibit similar outstanding range.

On the stabilized receiver front, the main six-channel receivers used in Horizon BNF (Bind 'n' Fly) planes to replace the discontinued AR636 are the AR631 and AR637. The AR631, used in simpler models like the Trojan T-28, has a single external antenna and provides so-called "fly-by" telemetry when paired with the now standard Smart ESC. Such telemetry can be received up to 200-300 metres, so you can check the battery and other data during a fly-by.

The AR637TA is used in the more advanced BNF models, including the Turbo Timber Evolution. It has dual external antennas and can share data such as battery voltage, current and ESC temperature pretty much anywhere within normal visual flight range.

When they are part of a BNF package, both receivers come fully programmed with SAFE Select and AS3X set up for the specific model, but if you purchase a PNP (Plug 'n' Play) version of the model and buy one of these receivers separately, you will have to program it yourself... more on this in a moment.

Note that the AR637T (not TA) that

you can buy off the shelf comes without programming, but it does offer a bonus in the form of a built-in barometric sensor that can tell you both altitude and vertical speed.

The pre-programmed receivers are locked but they can be unlocked with new firmware from Spektrum. They are then ready to use 'Forward Programming', which is Spektrum's way of saying programming from the transmitter. This can be done with any generation 2 or later Spektrum computer transmitter, provided it has up-to-date firmware.

So, for example, a DX6 or DX8G2 can be used, but not the older DX6i, DX7 or DX8. Forward programming is much easier than programming the older AR636 by cable. Note that there is no way to program these receivers using a computer link.

I've mentioned other new Spektrum technology before, and in a future column, I'll discuss my experiences with it in detail. I'll just say for now that for me, it has all worked as advertised. I've found the Smart battery and charging system very fast and convenient and the automatic discharge of batteries an improvement over remembering to do it myself.

The telemetry provided via a Smart battery and Smart ESC is helpful and fun to use. Whether the extra costs of the new features are worth it, though, is a matter for you to decide. ✈



An O.S. powered Northstar owned by Paul Dries of Vancouver. / Un Northstar (motorisé par un O.S.) appartenant à Paul Dries, de Vancouver.

## Peter Graham | 80605

Chef de Comité

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

Dans cette chronique, nous lirons un compte rendu de Dick Parks et de Mark Betuzzi au sujet du rassemblement Fall Classic Float Fly de la Colombie-Britannique. Merci de nous l'avoir soumis, Mark!

## LE FALL CLASSIC DES SHUSWAP LAKE AERO MODELERS

par Dick Parkes (MAAC 74642)= photos de Mark Betuzzi (MAAC 26605L)

Malgré un début de quatrième vague de la COVID-19, le rassemblement Shuswap Lake Aero Modelers Fall Classic (2021) s'est déroulé sans accroc. Le directeur de concours Dennis Miller et son équipe de bénévoles fonctionnaient comme une machine bien huilée; l'inscription, la vente de billets de tirage, du tirage 50/50, l'attribution des prix aux pilotes ainsi que l'utilisation du bateau de récupération, tout s'est bien déroulé. Le lieu du rassemblement, c'était le lieu de villégiature Sandy Point Resort (bras sud du lac Shuswap). En tout, 62 pilotes se sont inscrits au cours des six jours de l'activité et plus de 200 maquettes ont pris la voie des airs sous un ciel surtout ensoleillé. Par le passé, le Fall Classic attirait plus de 100 participants mais la pandémie a empêché nos invités américains de venir, en plus de limiter le nombre de pilotes en provenance d'autres coins de la Colombie-Britannique

et de l'Alberta.

L'origine du Fall Classic s'est un peu perdue dans le temps mais on la retrace à la fin des années 1980 lorsqu'a été présenté le Ogoogo Fly-In (avec sept pilotes) à la Crystal Waters Resort sur le lac Kalamalka (près de Vernon). L'évènement a ensuite été déplacé à Crystal Sands (sur le lac Mara) pendant une année et à la Green Timbers Resort pendant deux ans. L'année d'ensuite, le rassemblement a été déplacé à la Copper Island Resort (sur le lac Shuswap) pendant une année et ensuite, de l'autre côté du lac à Pine Grove pendant quelques éditions... et finalement, à la Sandy Point Resort (sur Salmon Arm, lac Shuswap)... le nom Fall Classic a été adopté et la tradition se poursuit, depuis.

Ce rassemblement plaît aux pilotes de tous les hydravions (voilure fixe) et on retrouve sur la plage un peu de tout, des foamies presque prêts à voler (les ARF) aux imposantes cpies volantes de fabrication artisanale, comme le Maule et le bateau volant quadrimoteur Short Empire de Steve Bondar. De retour au campement, nous avons jeté un coup d'œil admiratif au Canadair CL 215 partiellement assemblé de Ted Russell. C'est un monstre qu'il a conçu lui-même et qu'il a construit pour Steve et Glenn Bondar. Cet avion possède une envergure de 12 pieds et est mû par deux Saito tricylindres de 33 c.c. (à essence). Cette maquette pourra prélever de l'eau depuis la surface et larguer cette cargaison. Ted Russell (MAAC 13970L) est membre des Shuswap Lake

Aero Modelers et a conçu et construit des douzaines d'hydravions – plusieurs volaient pendant ce rassemblement – mais il perd progressivement la vue et malheureusement, il s'agira de sa dernière création.

Les Shuswap Lake Aero Modelers remercient la Sandy Point Resort de leur avoir permis une fois de plus d'utiliser les installations. Merci aussi aux commanditaires majeurs : Hobby Wholesale (Edmonton) et Interior Crafts and Hobbies (Kamloops). Inscrivez les dates à votre calendrier, du 6 au 11 septembre 2022, en prévision de ce rassemblement au lac Shuswap. ✨

### R/C Float plane

from page 67

and dump it in flight. Ted Russell (MAAC #13970L) is a charter member of the Shuswap Lake Aero Modelers and has designed and built dozens of floatplanes, many flying in this event, but he is unfortunately losing his sight and sadly, this will be his final creation.

The Shuswap Lake Aero Modelers wish to thank Sandy Point Resort for once again allowing us to use its excellent facilities for the event and to our major sponsors, Hobby Wholesale in Edmonton and Interior Crafts and Hobbies in Kamloops. Mark your calendars for September 6 – 11, 2022 for another great float flying event on Shuswap Lake. ✨

## R/C FLOAT PLANE



Steve Bondar's Short Empire Flying Boat, designed by Ted Russell. / L'hydravion à coque Short Empire (un design de Ted Russell) de Steve Bondar.

### Peter Graham | 80605

Committee Chair

905-937-5577 | pgraham7@cogeco.ca

In this issue, we'll have a look at a report from Dick Parkes and Mark Betuzzi about the Fall Classic Float Fly in British Columbia. Thanks for sending this in, Mark!

### SHUSWAP LAKE AERO MODELERS 2021 FALL CLASSIC

by Dick Parkes, 74642

photos by Mark Betuzzi, 26605L

Despite a resurging fourth wave of COVID-19, the Shuswap Lake Aero Modelers 2021 Fall Classic went off without a hitch. Contest Director Dennis Miller had his team of volunteers running like a well-oiled machine handling registration, selling raffle and 50/50 tickets, awarding pilots' prizes and operating the rescue boat. Located at the Sandy Point Resort on the southern arm of Shuswap Lake, a total of 62 pilots registered during the six-day event, with over 200 floatplanes flying in mostly sunny skies. In previous years, the Fall Classic has attracted over a hundred participants, but the virus prevented any of our usual American guests from attending as well as limiting numbers from more distant areas of B.C. and Alberta.

The origin of the Fall Classic is somewhat murky but goes back to the late 80s when



Even unfinished, Ted Russell's CL-215 drew a crowd of admirers. / Même s'il n'est pas terminé, le CL-215 de Ted Russell a attiré une foule d'admirateurs.

the Ogoopogo Fly-In, with seven pilots, was staged at Crystal Waters Resort on Kalamalka Lake, near Vernon. It then moved to Crystal Sands on Mara Lake for one year and two years at Green Timbers Resort. The next year, the event relocated to Copper Island Resort on Shuswap Lake for one year, then across the Lake to Pine Grove for a couple of sessions and then finally over to Sandy Point Resort on the Salmon Arm of Shuswap Lake, becoming the Fall Classic, where it has continued ever since.

The Fall Classic caters to all fixed-wing

floatplanes and the beach was occupied with everything from small foamy ARFs to Giant Scale scratch-built models such as Steve Bondar's Maule and four-engine Short Empire flying boat. Back at the campground, we were treated to a sneak preview of Ted Russell's partially completed monster Canadair CL-215 water bomber which he designed and built for Steve and Glenn Bondar. This plane has a 12-foot wingspan, is powered by twin Saito three-cylinder 33 c.c. gas engines and will have the capability to scoop water from the lake

*continued on page 66*



*Clockwise from Above:  
 The Beach area at Sandy Point.  
 Osprey enjoying his lunch of a Sucker fish  
 Some of the planes lined up on the beach at Sandy Point.  
 An E-Flite Air Tractor pushes through the water.*

*Dans le sens des aiguilles d'une montre, depuis le haut :  
 L'aire de la plage à Sandy Point.  
 Un balbuzard déguste un poisson meunier.  
 Quelques-unes des maquettes sur la plage à Sandy Point.  
 Un Air Tractor (d'E-Flite) se déplace à la surface de l'eau.*





Mark Betuzzi's electric powered Hangar 9 J-3 Cub. / Le J-3 Cub (de Hangar 9) électrique de Mark Betuzzi.



The Bradco Air Otter, designed by Ted Russell / Le Bradco Air Otter, qu'a conçu Ted Russell.



Steve Bondar with his impressive Short Empire Flying Boat. / Steve Bondar et son impressionnant hydravion à coque Short Empire.



Len Steg of Kelowna with his turbine-powered Beaver. / Len Steg (de Kelowna) et son Beaver à turbine.



A 30% Valiant looks perfect on the water. / Ce Valiant à l'échelle 30 % a une allure parfaite sur l'eau.



Gabriel Chagnon's Klik at the WIMAC first indoor flying since March 2020. It is a very popular indoor plane. / Le Klik de Gabriel Chagnon à la première soirée de vol intérieur du WIMAC depuis mars 2020. C'est un avion de vol intérieur très populaire.



Above, left / en haut à gauche:

The Victory as Walter Gerbhart's is a high-end indoor plane available ready to fly.

Le Victory comme celui de Walter Gerbhart est un avion de vol intérieur de haut niveau disponible prêt à voler.

Above/ en haut:

The Klik could perform well in the Sportsman class as Brian Board's in Cobourg (Ontario).

Le Klik peut très bien faire dans la catégorie Sportsman comme celui de Brian Board au concours de Cobourg (Ontario).

Left / à gauche :

Pat MacKenzie's plane and a few others on the waiting line to practice before the Cobourg contest. L'avion de Pat MacKenzie et quelques autres en ligne pour les vols d'entraînement avant le concours de Cobourg.



## R/C INDOOR

Jason Uberig - 32586

Président

519.472.7305 | jason@uberig.ca

### FLYING INDOOR AGAIN, AT LAST

by Xavier Mouraux

Most of us have not flown indoor for a year and half. Luckily, outdoor flying hasn't been as badly affected but it feels good to be back indoors.

In the Montreal area, indoor flying has restarted in early November in Saint-Hyacinthe, Granby, Montreal-West and Sainte-Julie. It will soon start in a few more venues. There are obviously health rules to follow like wearing a mask, keeping some distance and often a proof of vaccination.

The Clik from RC Factory is very popular in all places I visited. It is a great plane that flies slow enough to give time for the pilot to react. I also fly mine outdoor, even on windy days. The EPP material makes it very

resistant if a mishap happens, so it lasts a long time and it's easy to fix with regular CA. It is available in some Canadian hobby shops or online.

My competition planes have been sitting in boxes since the last Cobourg (Ontario) contest in February 2020. In preparation for the fall 2021 contest, I checked the planes and I cycled my batteries to be sure they were still usable. Fortunately, they all looked good so the next thing was to fly them.

The contest was held at the Cobourg Community Centre on October 30. The pilots were anxious to start practice at 9 a.m. before the contest start at 1 p.m. Practice was welcome as it was the first indoor flying everyone had done in a long time.

Some 10 pilots flew 6 rounds in the afternoon. By 6 p.m., the results were posted and we were on our way home. The next contest is in the same place on March 12th.

Come visit to see the full range of aerobatic indoor planes from the very popular EPP Clik flown in the Sportsman class, to the handmade carbon and mylar planes flown in the FAI class. The Sportsman has basic manoeuvres like loop, knife edge and roll. You may want to give it a go for fun.

It would give you a challenge and a goal when you fly indoor. The full sequence is available on the F3P Canada website.

Charging for indoor

There is not always access to electric outlet at indoor venues so charging could be an issue. I have been using old 3S5000 or 4S5000 LiPos as a power source for my charger when charging small 2S and 3S up to 500mAh. It's easy to transport in a small case or bag with the other indoor equipment and it's lighter than a power supply. ✈

## VOL INTÉRIEUR RC

Jason Uberig - 32586

Président

519.472.7305 | jason@uberig.ca

### VOLER À NOUVEAU À L'INTÉRIEUR, ENFIN

par Xavier Mouraux

La plupart d'entre nous n'avons pas volé à l'intérieur depuis un an et demi. Heureusement, le vol en extérieur n'a pas été aussi gravement affecté, mais ça fait du bien d'être de retour à l'intérieur.

Dans la région de Montréal, les vols intérieurs ont repris début novembre à Saint-Hyacinthe, Granby, Montréal-Ouest et Sainte-Julie. Il commencera bientôt dans quelques autres endroits. Il y a évidemment des règles sanitaires à respecter comme le port du masque, le maintien d'une certaine distance et souvent une preuve de vaccination.

Le Clik de RC Factory est très populaire dans tous les endroits que j'ai visités. C'est un super avion qui vole assez lentement pour laisser le temps au pilote de réagir. Je

pilote aussi le mien dehors, même dans le vent. Le matériau EPP le rend très résistant en cas d'incident, il dure donc longtemps et il est facile à réparer avec de la CA (cyanoacrylate) ordinaire. Il est disponible dans certains magasins canadiens ou en ligne.

Mes avions de compétition sont restés confinés dans leur boîte depuis le concours à Cobourg (Ontario), en février 2020. En vue du concours de l'automne 2021, j'ai vérifié les avions et j'ai fait cycliser mes batteries pour m'assurer qu'elles étaient encore utilisables. Heureusement, elles avaient toutes l'air bien et ont donné de bonnes mesures, donc la prochaine chose était de les utiliser en vol. Le concours a eu lieu au Centre communautaire de Cobourg le 30 octobre. Les pilotes étaient impatients de commencer les vols d'entraînement à partir de 9 h, avant le début du concours à 13 h. Les pratiques étaient bienvenues car c'était le premier vol en salle depuis longtemps pour tout le monde. Quelque 10 pilotes ont effectué 6 vols en après-midi. À 18 heures, les résultats avaient été publiés

et nous étions sur le chemin du retour. Le prochain concours est au même endroit le 12 mars. Venez découvrir les avions de voltige intérieure, du très populaire Clik utilisé en classe Sportsman, aux avions fabriqués à la main en carbone et en mylar en classe FAI. La classe Sportsman a des manoeuvres de base comme la boucle (loop), le vol tranche (knife edge) et le tonneau (roll). Vous voudrez peut-être essayer pour le plaisir. Cela vous donnerait un défi et un objectif à atteindre lorsque vous pilotez à l'intérieur. La séquence complète est disponible sur le site Web de F3P Canada.

Charger les batteries de vol intérieur

Il n'y a pas toujours des prises de courant disponibles aux endroits de vol intérieur. Depuis plusieurs années, je branche mon chargeur sur des vieilles LiPo 3S5000 ou 4S5000 pour charger des petites 2S ou 3S jusqu'à 500 mAh. C'est facile à transporter avec le reste de l'équipement et c'est moins lourd qu'un transformateur. ✈

# COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Bonjour, amateurs de course. Une fois de plus, c'est le temps de mettre en vedette certains concours canadiens de courses autour de pylônes pour maquettes télécommandées. Corey Paine a soumis ce rapport depuis l'Ontario.

## COURSE DE EF-1 À ORANGEVILLE

par Cory Paine

« Eh bien... nous avons finalement réussi à organiser une course autour de pylônes en Ontario!

« Nous disputons nos courses à un petit terrain situé à environ 20 minutes à l'ouest d'Orangeville. C'est un beau terrain muni de deux pistes de pelouse qu'entretiennent le Club et notre hôte, Ken Fluney. La météo était parfaite : une petite brise soufflait dans le sens de la piste et on ne trouvait pas un seul nuage dans le ciel.

« Nous avons vu arriver les adversaires habituels pour une journée entière de course. C'est une bien belle bande de gars qui placent toujours la bonne humeur et les rires devant la course... jusqu'à ce que le drapeau de départ soit abaissé... C'est alors du sérieux!

« Nous avons chacun disputé quatre rondes et tous nos coucous sont revenus au bercail... Exception faite de quelques hélices cassées et d'un avion qui a tenté de décoller dans les fèves, il n'y a pas eu de massacre! Dans l'univers de la course autour de pylônes, c'est ce qu'on qualifie de bonne journée.

« J'étais excité de piloter mon nouvel appareil d'EF-1, le RickeyRat. Il s'agit d'un nouveau design de Dan Kane. Il est offert en kit et je l'ai construit avec un plaisir évident, l'hiver dernier. Il est agile... un vrai petit vaisseau spatial, mais je n'ai pu disputer qu'une seule ronde parce que la casserole d'hélice (le spinner) s'est détachée pendant mes circuits de refroidissement. On l'a retrouvée plus tard en journée (merci, papa!) mais entre-temps, j'ai disputé les autres rondes à l'aide de

mon Toni, toujours aussi fiable!

« Nous apprécions beaucoup le travail qu'investit Ken à entretenir la course en Ontario. J'aide lorsque je peux mais je lève mon chapeau à l'endroit de cet hôte qui organise les courses. Y aura-t-il des trophées l'année prochaine? Je crois que je peux songer à quelque chose...

« Si quelqu'un voulait tenter sa chance à la course, n'hésitez pas à communiquer avec nous. On nous retrouve sur rccanada ou auprès du MAAC. Nous vous aiderons en cours de route.

Résultats	points/ meilleur chrono
Cory Paine	16 - 1:09
Mike Baker	15 - 1:20
Dave Ford	14 - 1:22
Ken Fluney	13 - 1:25
Glen Nikolaiko	13 - 1:29
Rick Paine	12 - 1:24
Frank van Beurden	11 - 1:45

« Merci à nos bénévoles Robert, Bob, Greg et Tammie. Nous ne pourrions organiser de la course sans votre aide... alors merci de notre part. »

Merci beaucoup, Corey. On dirait que la participation a été bonne et que tout le monde s'est amusé. Votre RickeyRat est rapide!

## HUB CITY

Le 21 août 2021, le Saskatoon Hub City R/C Club a été l'hôte de sa fin de semaine annuelle de course. L'épreuve de Q500, le samedi, a été le théâtre de compétition acharnée et certaines courses ont été chaudement disputées. J'ai remporté la première place avec un chrono – le meilleur du concours – de 1:02 :84. La deuxième place a été décernée à Doug Houston tandis que Kevin Umbach (d'Edmonton) a ravi la troisième place.

Félicitations à tout le monde et merci beaucoup aux bénévoles qui se sont occupés du parcours tout au long de la journée.

Malheureusement, le concours de Q40 du dimanche a été annulé en raison de la pluie. Plusieurs pilotes avaient tellement

hâte de livrer combat mais les dieux de la météo ont dit non!

Merci à Jeff Martin pour sa direction du concours. Vous trouverez d'autres détails de course au site web de la CPPRA au ccppra.org.

Je souhaite un heureux 50e anniversaire au Club Hub City R/C Flyers. Cinquante ans, c'est fabuleux... Wow!

## LA FIN D'UNE ÈRE

Je viens d'apprendre que notre chère secrétaire/trésorière Linda Patrick tirera sa révérence au début janvier 2022.

Linda a été un véritable « roc » pour le MAAC. Elle était toujours disponible pour répondre aux questions que j'avais, peu importe les problématiques présentées. La communauté des adeptes de course autour de pylônes et moi-même allons nous ennuyer de toi, Linda.

Nous vous transmettons un « merci » sincère pour tout ce que vous fait pour l'aéromodélisme au Canada au cours des 43 dernières années. Passez une belle retraite, restez en sécurité et en santé et préservez votre bonne humeur. Pendant ces années de retraite, vous devriez essayer un merveilleux passe-temps... comme la course autour de pylônes. Nous aimerions beaucoup vous voir sur le parcours, en train de battre de vitesse les jeunes punks devenus des vieux grincheux au fil des années!

## À LA PROCHAINE

C'est tout pour la chronique. Je quitterai bientôt pour Pheonix (Arizona) afin de passer les mois d'hiver au chaud dans le désert. Plusieurs courses m'y attendent, d'ailleurs.

Passez un temps des fêtes en toute sécurité, tout le monde. Joyeux Noël et j'espère que le père Noël vous apportera plusieurs jouets pour la course. Gardez les morceaux de charbon pour les besoins des pilotes de jets. Ces derniers peuvent les transformer en fumée! ✈

## Roy Andrassy - 10064-L

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Hello race fans. Once again, it's that time to highlight some Canadian Pylon contests. Corey Paine from Ontario submitted this report.

### ORANGEVILLE EF-1 PYLON RACE

by Cory Paine

"Well... we finally got together for a pylon race in Ontario!

"We race at a small field located about 20 minutes west of Orangeville. Great field with two grass runways maintained by the club and our host, Ken Fluney. The weather was perfect: a slight breeze down the runway and not a cloud in the sky.

"We had the usual combatants show up for a great day of racing. It's a great mix of guys that put humour and laughs ahead of racing...well, until the flag drops, then it's serious racing!

"We flew four rounds each and all the birds came home safe and sound... aside from a couple of broken props, and one plane that tried to take off in the beans, there was zero carnage! That's a good day in the pylon world.

"I was excited to race my new EF-1, the RickeyRat. It's a new design from Dan Kane. It comes as a kit and was a fun build, last winter. It grooves and is a little rocket ship, but I only flew one heat as my spinner blew off on my cool-down circuits. It was found later that day (thanks Pa!) but I raced the rest of my heats with my ole' reliable Toni!

"All in all, we appreciate the work that Ken puts in to keep racing alive in Ontario.

I help where I can but a tip of the hat to our host for putting it on. Maybe trophies next year?! I think I can come up with something...

"If anyone is interested in trying pylon racing, don't hesitate to contact us. We can be found on rccanada or maac. We will mentor and guide wherever we can.

Results	points/	fast time
---------	---------	-----------

Cory Paine	16	- 1:09
------------	----	--------

Mike Baker	15	- 1:20
------------	----	--------

Dave Ford	14	- 1:22
-----------	----	--------

Ken Fluney	13	- 1:25
------------	----	--------

Glen Nikolaiko	13	- 1:29
----------------	----	--------

Rick Paine	12	- 1:24
------------	----	--------

Frank van Beurden	11	- 1:45
-------------------	----	--------

"Thanks to our volunteers Robert, Bob, Greg and Tammie. We can't race without some help, so a big thank you from all of us."

Thanks very much Corey. Looks like a great turnout and loads of fun. Your Rickey Rat is fast!!!

### HUB CITY

On August 21, 2021, the Saskatoon Hub City R/C Club hosted its annual Pylon weekend. The Q500 event on Saturday saw some great competitive racing with many close heats being flown. First place went to myself with a contest fast time of 1:02:84. Second place was awarded to Doug Houston and third place was taken by Kevin Umbach from Edmonton.

Congratulations to all and thank you very much to the volunteers who manned the racecourse throughout the day.

Unfortunately, the planned Q40 contest for Sunday was rained out. So many pilots were looking forward to having a great day of competition, but the pylon weather Gods said no!!

Thanks Jeff Martin for being the contest director for the event. More race details in the CPPRA website: cppra.org.

I wish to extend a happy 50th anniversary to the Hub City R/C Flyers. This club has been in existence for 50 fabulous years... Wow!!!

### END OF AN ERA

I just found out a few days ago that our own Linda Patrick will be stepping down from her secretary/treasurer position at MAAC in early January 2022.

Linda has been an absolute "rock" for MAAC. She was always available to answer any questions I had regarding multiple issues. The pylon community and I will certainly miss you, Linda.

We wish to extend a very heartfelt "Thank You" for all you have done for modelling in Canada over the past 43 years of service. Have a wonderful retirement, be safe, stay healthy and happy. During your retirement years, you should take up a wonderful hobby like Pylon racing. We would love to see you on the racecourse, beating all the young punks who turned into old farts over the years!

### TILL NEXT TIME

That's it for this column. I will be leaving for Phoenix, Arizona shortly to enjoy the winter months in a warm desert climate. Many pylon laps will be waiting for me down there.

Safe holidays to everyone. Merry Christmas and I hope Santa brings you lots of pylon toys for Christmas. Save the lumps of coal for the Jet flyers. They can turn the coal into smoke! ✨

# PLANEUR RC

**Fabien Gagné - 87950**

Chef de Comité

450-454-3875 | Fabien.Gagne@gmail.com

## ÉQUIPE CANADA F3K EN 2022

L'inscription des pilotes en prévision des Épreuves d'équipe demeure ouverte jusqu'au 16 janvier 2022. Au moment de clore initialement, le Comité n'avait reçu la proposition que d'un hôte potentiel.

Lien d'inscription :

<http://tiny.cc/f3k2022>

Registre des pilotes :

<http://tiny.cc/whois-F3K2022>

Lieu des épreuves : près d'Abbotsford (Colombie-Britannique)

Si plus de trois pilotes s'inscrivent au sein de l'une ou l'autre des catégories (junior ou sénior), il y aura Épreuve d'équipe en ce lieu. Nous communiquerons par courriel directement avec les pilotes inscrits.

## AVIS DE SÉLECTION D'ÉQUIPE CHAMPIONNAT MONDIAL F5J 2023

Attention à tous les pilotes de F5J.

Voici une invitation à exprimer votre intérêt à représenter le Canada lors du prochain Championnat mondial de F5J en Bulgarie, en août 2023. L'appui financier du MAAC sera limité, si bien que l'on s'attend à ce que les personnes intéressées assument la majeure partie de leurs dépenses et qu'ils disposent d'un nombre suffisant de maquettes afin de livrer combat lors d'un évènement mondial.

Si plus de trois inscriptions s'avèrent au sein d'une catégorie (sénior ou junior), les Épreuves d'équipe sélectionneront les meilleurs candidats selon les résultats émanant d'une compétition de deux jours. Si les inscriptions sont au nombre de trois ou moins, l'équipe sera formée de ces candidats, sans qu'ils n'aient à livrer combat lors d'Épreuves d'équipe.

Veillez vous inscrire seulement si vous êtes certain de vous rendre aux Épreuves d'équipe et que vous songez sérieusement à participer au Championnat mondial. Exceptionnellement, si plus de trois concurrents s'inscrivent et uniquement si les conditions de pandémie rendent impossible de disputer les Épreuves d'équipe, le Comité se réserve le droit d'annuler l'évènement et de désigner les pilotes qui constitueront l'équipe depuis la liste de pilotes inscrits.

Advenant le cas où moins de trois pilotes s'inscrivent au sein d'une catégorie, le Comité se réserve aussi le droit de se tourner vers nos membres afin de pourvoir les places.

Inscriptions : elles sont ouvertes entre maintenant et le 21 mai 2022 à 23 h 30, heure de l'Est

Lien d'inscription : <http://tiny.cc/f5j2023>

Liste des pilotes : <http://tiny.cc/whois-F5J2023>

Lieu : La date et le lieu du concours seront choisis grâce à un processus de demande de soumissions. Le Comité annoncera la proposition gagnante

d'Épreuves d'équipe le 4 mars 2022 et publiera les détails dans le numéro d'avril de Model Aviation Canada.

Date : à déterminer

Règlements et détails : Tous les pointages et les pénalités seront calculés conformément aux règlements de la FAI. Les résultats du concours détermineront la sélection de l'équipe canadienne, les première, deuxième et troisième places établissant l'équipe tandis que le détenteur de la quatrième place sera désigné comme étant le pilote désigné de remplacement (de rechange). Par consensus, les pilotes détermineront qui agira à titre de gérant d'équipe.

## DEMANDE DE PROPOSITION

Par la présente, le Comité de planeurs réclame des demandes de proposition de la part des clubs qui voudraient devenir l'hôte des Épreuves de sélection de l'équipe canadienne de F5J pour l'année 2023.

Votre soumission devrait être envoyée d'ici le 26 février 2022 à 23 h 30 (heure de l'Est). Le Comité annoncera la soumission gagnante d'ici le 4 mars 2022, information qui sera publiée dans le numéro d'avril de la revue Model Aviation Canada.

Les exigences de cette demande de proposition se trouvent sur la page web du Comité des planeurs du MAAC.

Veillez transmettre votre trousse de soumission ou toute question au Comité des planeurs – par courriel – à Fabien.

Gagne@gmail.com. ✨

# FOR SALE

For more information please contact  
[drgavinbach@gmail.com](mailto:drgavinbach@gmail.com)



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

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

It can be yours for \$12,000.

About 9 feet long, weighing 38 pounds, powered by 2 Bob Violett Models EV2.

Want to see it fly? Go to: [https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK\\_1oAnw](https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw)

# RC SAILPLANE

**Fabien Gagné - 87950**

Committee Chair

450-454-3875 | Fabien.Gagne@gmail.com

## UPDATE ON TEAM CANADA F3K 2022

The pilot registrations for the team trial are still open until January 16th, 2022. By the closing time, the Committee received one proposal to host the Team Trials.

Register link:

<http://tiny.cc/f3k2022>

Pilots roster:

<http://tiny.cc/whois-F3K2022>

Venue: near Abbotsford, British Columbia

Should we have more than three pilots in any class, Junior or Senior, the Team Trial will be hosted at this venue. The registered pilots will be contacted directly by e-mail.

## NOTICE OF TEAM SELECTION

### 2023 FAI - F5J WORLD CHAMPIONSHIP

Attention to all F5j pilots.

This is an invitation to express your interest in representing Canada at the next F5j World Championship in Bulgaria in August 2023. 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 event.

If there are more than three registrations in a class (Senior or Junior), the Team Trial competition documented herein 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 going to the Team Trial and seriously considering going the WC. 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 who will form the team from the list of registered pilots.

In case 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 May 21, 2022, 23:30 Eastern time

Register link: <http://tiny.cc/f5j2023>

Pilots roster: <http://tiny.cc/whois-F5J2023>

Venue: The contest's date and location will be chosen in a Request for Proposal process. The Committee will announce the selected TS proposal on March 4th, 2022 and will be published in the April edition of the magazine.

Date: To be announced

Rules and 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 first through third constituting the team, and the fourth as the designated alternate pilot. The Team Manager will be named by consensus of the pilots



themselves.

## REQUEST FOR PROPOSAL FOR HOLDING THE F5J TEAM SELECTION

The Sailplane Committee hereby requests proposals from interested clubs for hosting the F5j Team Selection Trial for the Team Canada F5j 2023.

Your proposal should be sent by February 26th, 2022, 23:30 Eastern time. The Committee will announce the winning bid by March 4th, 2022 and it will be published in the April 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](mailto: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.

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

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

SGS 1-26E  
SGS 2-32  
SGS 2-33A  
SGS 1-36 ...

momartin@swbell.net - Current Catalog  
[www.etsy.com/shop/NewPrairieWoodworks](http://www.etsy.com/shop/NewPrairieWoodworks)  
We offer Club, mail order, quantity discounts.

**TMRC** Since 2004

PROJECTS FOR BEGINNER, INTERMEDIATE TO ADVANCED

## COPIES VOLANTES RC

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Bonjour, amateurs de copies volantes! Nous sommes au début novembre ici en Alberta et on ne trouve pas le moindre flocon de neige; le temps frais nous a permis de prolonger la saison de vol! Je suis persuadé que dame Nature se rattrapera avec beaucoup de neige et un mercure particulièrement bas, plus tard. J'ai toujours aimé faire voler des appareils, l'automne. Le temps est plus frais... et AUCUN moustique! Les moteurs semblent mieux tourner et l'air est plus calme.

J'ai commencé à façonner ma verrière (mon canopy) pour le Bf 109G6 à l'échelle 1/4 (un produit de Meister). Le cadre extérieur est fabriqué à l'aide d'un moule de fibre de verre que j'ai prélevé du canopy de plastique clair et que j'ai ensuite découpé à l'outil Dremel afin de le munir des ouvertures requises. Je renforcerai la fibre de verre à l'aide de bandelettes de fibre de carbone.

J'ai aussi reçu l'ensemble de graphiques de chez Callie Graphics. Cette trousse comprend tout ce qu'il me faut pour reproduire l'appareil personnel de Gerhard Barkhorn, en août 1943 au sein de la JG52 à Kharkov (Ukraine).

Mon Hurricane (de Vailly) ressemble de plus en plus à cet appareil, maintenant que j'ai recouvert la gouverne de direction et les lisses du fuselage. J'ai utilisé du Solartex blanc et j'appliquerai de la fibre de verre aux sections recouvertes de feuilles de balsa. Mon intention, c'est de reproduire les sections d'aluminium (trappes d'inspection et autres caractéristiques).

Je retire mon chapeau d'adepte des copies volantes pour un moment afin de parler des personnes qui rendent possibles le MAAC et les clubs affiliés. Toutes ces personnes – exception faite de quelques-unes qui sont salariées du MAAC – sont



des bénévoles, y compris moi-même. Nous avons pris le temps d'améliorer le MAAC, votre club, mon club et ce passe-temps. Prenez le temps de devenir bénévole : davantage de personnes que vous pensez

sauront l'apprécier!

Restez en sécurité et passez un très beau Noël! J'ai hâte de vous voir en 2022! ✈

## RC SCALE



### Scott Crosby - 23964

Committee Chair

780-220-1195 | crosby.scott@rocketmail.com

Hello Scale fans! It's early November here in Alberta and not a sniff of snow and mild temperatures have allowed us an extended flying season! I'm sure Mother Nature will make up for her tardiness with lots of snow and well below freezing temps. I've always liked flying in the fall. Cooler temps and NO mosquitoes! The engines seem to run better, and the air is a lot smoother.

I have started the canopy on the Meister Scale ¼ scale Bf109G6. The outer frame is made from a fibreglass mold taken of the clear plastic canopy and then cut with a Dremel tool to give the various opening and sections. I will reinforce the fibreglass with thin strips of carbon fibre.

I also received the graphic package from Callie Graphics. The package contains everything to duplicate Gerhard Barkhorn's G6 from August 1943, JG52 Kharkov, Ukraine.

My Vailly Hurricane is looking more and more like a Hurricane now that I have covered the vertical fin and open stringer sections of the fuselage. I used white Solartex and will be fiber glassing the sheeted sections. Plan is to replicate the aluminum sections with all the inspection hatches etc.

I'm going to take my scale 'hat' off for a second and talk about the people who make MAAC and model aviation clubs possible. All these people, excluding a few at MAAC that are salaried employees, are volunteers, including myself. We have all taken the time to make MAAC, your club, my club, and this hobby a better place. Take the time and volunteer, it will be appreciated by more people than you know!

Stay safe and have a happy Christmas! I look forward to seeing you in 2022! ✨



**Morison COMMUNICATIONS**

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

Keith Morison  
403.282.0837 b  
403.510.5680 m  
Keith@Morison.ca



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

# Model Aviation CANADA

*Our 'footer' ads bring more visibility!*

*Advertise in*

# *Model Aviation Canada*

*Get your message out to 11,000+ members!*

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

## ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*for more information contact:*

*Keith Morison  
403-510-5689*

*editor@ModelAviation.ca*





**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



Futaba | Stinger Engines  
Flex Innovatinons  
XOAR | Align  
Falcon Propellers | iSDT  
Redwing RC | SIG  
Du-Bro | Sullivan

More Brands Coming Soon

Online Order | Local Pick-up by Appointment  
AirfieldHobbies.ca | Kitchener, ON  
Adam@AirfieldHobbies.ca

**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

**AJ HOBBIES (SINCE 1995)**  
200 Edgeley Blvd. Unit 28  
Concord, Ontario, 905.305.1479www.  
ajhobby.com or www.HobbyProsDepot.co

**FLITE CRAFT MODEL CO.**  
1595 Victoria St N.  
Kitchener, ON 519-742-7141  
flitecraft@flitecraft.com

**GREAT HOBBIES**  
17 Glen Stewart Drive  
Stratford, PE 902 569 3262  
991 Taunton Road East  
Oshawa ON 365-442-02325144 - 75 Street  
Edmonton, AB 780.466.3388  
140 Trainyards Drive  
Ottawa, ON 613.244.2701  
3035 Argentia Road, Unit 3  
Mississauga, ON 905.824.8228  
greathobbies.com 800.839.3262



Specializing in Synergy and Mikado helicopters and Parts  
Synergy Helis & full parts support, Mikado Helis & full parts support  
V Control radios & accessories, Evolution Rush Heli parts, JR radios  
Savox servos, Spartan Western Robotics, Castle Creations, Hobbywing  
Rail Blades, Rotor Tech Blades, VTX Blades, I Charger, PRC  
Lots more in store.  
www.thehelihangar.ca or email thehelihangar@gmail.com  
Fox Creek, Alberta 780-622-7253

**HOBBY WHOLESALE**  
6136 Gateway Blvd. NW  
Edmonton AB 877-363-3648  
hobbywholesale.com



Central Ontario's Radio Control Hobby Source

Radio Controlled  
model aircraft, helicopters,  
cars, boats, plastics, rockets,  
die cast, kites and railroad

12 Commerce Park Drive, Barrie, ON  
1-705-725-9965 1-705-725-6289  
Phone Fax  
1-800-799-2484  
Toll Free Order Line

**idealhobbies.com**

**MODEL LAND LTD**

Specializing in Radio Control  
• Planes • Boats • Cars • Helicopters  
Large stock of rockets and static models

**3409A 26 Ave SW - Calgary AB - T3E 0N3**  
Phone: 403 249-1661 - Fax: 403 246-1260  
Website: www.modelland.com  
Email: info@modelland.com

PM Hobbycraft  
2020J 32 Ave. NE.  
Calgary, AB 403-291-2733  
PMHobbycraft.ca 877-764-6229

**ZURICH**  
EXTREME GLARE SUNGLASSES



[www.ajsalesandservice.ca](http://www.ajsalesandservice.ca)  
Email: sales@ajsalesandservice.ca  
Ph: 905-567-6096



**Join Because You Want To!**

Over 11,000 Members | Over 800 Events | Nearly 400 Clubs  
Transport Canada and Industry Canada Representation

New Members  
Join us here:  
<https://secure.maac.ca/members/en/join.php>

Existing Members  
Renew here:  
<https://secure.maac.ca/members/en/msg=renew>



**Check out MAACproducts at:**  
<https://www.maac.ca/en/store.php>

# TRADING POST

SUBMIT TRADING POST ADS TO:

10 RANCH GLEN DRIVE NW, CALGARY, AB T3G 1E3 OR TRADINGPOST@MODELAVIATION.CA

Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1 Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

**WANTED:** Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. *Jet Legend* Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. 905.632.4479 cchomos@hotmail.com

**FOR SALE:** Custom Decals and Roundels for all scale Modelers. Lettering. Numbers and Art for all models. Call: 807-598-0564 or email: gwensgraphics@gmail.com (11/18)

**WANTED:** Engines, and tether or push cars for private collection. Anything from the 1970's and earlier, glow, diesel, ignition, engine parts, boxes, displays etc. Especially looking to buy the Canadian built Ajax, Canuck, Banshee, Drimmie, Fitzpatrick, Hurricane, Merlin, Monarch, Queen Bee, Ram and Cox engines. Send list to Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario 519-550-7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

**FOR SALE:** Estate services offered. Will inventory all your items, sell items for you or buy outright. Call or write for details. Protect your valuables and know what they are worth. Plan ahead. Contact Frank Klenk, Tillsonburg, Ontario. 519.550.7955. flyanextra@gmail.com (01/13)

**FOR SALE:** Unionville DHC-2 Beaver new in box. With floats. 72 inch wingspan. \$300. Earl 519 986 1689. (11/21)

**FOR SALE:** Large gillows p-38 lightning, pt-17 steerman, Miss America 84" Beehive

RC, Flare Pupeteer 72" , Wright Brothers 72" tethered 1899 glider, Delleire 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 kenkalynuk@gmail.com

**WANTED:** .72, .82, or .91 four stroke 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, approx 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:** New Balsa USA 80" Spad kit \$400.

**Gary Allen 88: Fokker DVII Kit \$400. Proctor 87" Curtiss Jenny Kit \$325.**

**1/3 scale Kenner Sportster.** DGA Model Kit, 110" span, covered in Solartex, Turnigy TR55 gas engine, Ready to fly, just needs batteries and receiver. Pictures on request \$1500 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

**JANUARY 01, 2022 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 | Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Rocky Barnstormers Polar Fun FLY Jan 1, 2022 at Main Field 1 km south of Rocky on Hwy 11., turn rt. onto TWP RD 392, travel 0.8 km and turn rt. into flying site. Heated club house, coffee and cookies/cake provided. Proof of valid MAAC membership required. MAAC rules apply. Contact Peter 403-846-7522 | 2022-01

### ATLANTIC - B

**AUGUST 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 à l'Aéroport d'Edmundston. Un rendez-vous pour modélistes et pilotes d'avions, jets et hélicoptères. Le 27 & 28 Août seront journées ouvert au publique. Cantine, hangar pour la nuit (avec électricité). Camping sur le terrain (sans service). Camping Provincial et motels a moins de 10km. L'aéroport est situé a la frontière Nouveau-Brunswick / Québec, sur l'autoroute 2. A surveillez pour les nouvelles sorties de l'autoroute. Pour plus d'information, visiter notre site web [www.lesaillesdumadawaska.com](http://www.lesaillesdumadawaska.com) ou contacter Paul Belzile 506-740-0565, courriel: [paulbelzile70@gmail.com](mailto:paulbelzile70@gmail.com) ou Roland Levesque, cell 506-740-2330, maison 506-739-8237. Couriel: [rolandl@outlook.com](mailto: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.lesaillesdumadawaska.com](http://www.lesaillesdumadawaska.com), or contact Paul Belzile, 506-740-0565, email: [paulbelzile70@gmail.com](mailto:paulbelzile70@gmail.com), or Roland Levesque, Cell 506-740-2330 or Home 506-739-8237. Email: [rolandl@outlook.com](mailto:rolandl@outlook.com). | 2022-392 |

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



Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years





















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

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





news, events, contests -  Join Us

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un évènement aura lieu tel que prévu en vérifiant le site Web du club-hôte ou en communiquant avec l'organisateur. Lorsque vous prendrez part à l'évènement, veuillez observer tous les protocoles de distanciation physique et personnelle. Profitez de notre passe-temps tout en vous protégeant et en protégeant les autres

### BRITISH COLUMBIA - C

NO LISTINGS

### MANITOBA - D

NO LISTINGS

### MIDDLE - E

NO LISTINGS

### NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

### OTTAWA VALLEY - G

NO LISTINGS

### BC COASTAL - H

NO LISTINGS

### QUEBEC - I

DECEMBER 05, 2021 - SUNDAY | Indoor Flying | 1 | Day | Vol intérieur | CLUB AIR MODELISTE | POLYVALENTE DE

L'ANCIENNE-LORETTE | Vol intérieur à la Polyvalente de L'Ancienne-Lorette ,1801 rue Notre-Dame, le 5 décembre 2021 de 13H00 à 16H00. Voir les informations sur le site web du Club Air Modéliste. Au plaisir de vous voir! | 2021-1543 | <http://www.clubairmodeliste.com>

### ST LAWRENCE - J

NO LISTINGS

### SASKATCHEAWN - K

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 |

AUGUST 28, 2022 - SUNDAY | Air Show/ Demo | 1 | Day | Air Show | HUB CITY R/C CLUB | Richardt Field | The Hub City Radio

Control Club will host an Airshow on Sunday, August 28th at Richardt Field. The AIR SHOW will be open to the public. The gates will open at 10am. The AIR SHOW will run from 1pm to 3pm Spectator Admission: \$5/person or \$10/ carload Food Concession on site. Come out for lunch! -Airplane displays -Flying demos of planes, rockets, helicopters and more -Hilarious specialty r/c flying Acts | 2022-397 | <http://www.hcrcc.org>

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 | Days | fun fly | YORKTON RC FLYERS | Yorkton RC Flyers | facebook page | 2022-394 |

### SOUTH EAST - L

MARCH 12, 2022 - SATURDAY | Competition | 1 | Day | 5th Annual NEA F3P Contest and 2023 F3P Team Trials | NORTHUMBERLAND ELECTRIC AVIATORS | COBOURG COMMUNITY CENTRE | Currently, you must show proof of being FULLY VACINATED along with photo ID to enter the building, plus adhere to current COVID restrictions The 5th Annual NEA F3P and F3P Team Trials contest will be held at the Cobourg Community Center on Saturday March 12, 2021. The registration fee is Open \$40.00, Junior \$20.00. Practice will start at 9 am, contest from noon to 6 pm. All 3 MAAC classes will be flown, Intermediate , Advanced AA-23and FAI AP-23. A sportsman class will be offered flying the Intermediate schedule with the following requirements Min weight 100 grams, with one propeller. We are aiming at 6 rounds for everyone. For information on F3P and schedules please refer to <http://xavier>.

# FOR SALE

For more information please contact  
[drgavinbach@gmail.com](mailto:drgavinbach@gmail.com)



1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.  
Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.  
It can be yours for \$12,000.  
About 9 feet long, weighing 38 pounds, powered by 2 Bob Violett Models EV2.  
Want to see it fly? Go to: [https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK\\_1oAnw](https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw)



## SOUTH WEST - M

**AUGUST 18, 2022 - THURSDAY** | Air Show/ Demo | 4 | Days | SW Zone Camp & Fly | SKY HARBOUR MODELERS | Goderich Municipal Airport | Annual SW Zone Camp & Fly hosted by Sky Harbour Modelers. A fun filled event of camaraderie and flying for all. All Jets, Props, EDF and Helicopters welcome. Cost \$35 for four days, \$25 for two, \$20 for one. Noon show Saturday & Sunday. Kids Candy Drop. One hour Pit Walk through Saturday. Food vendor Saturday and Sunday. 3000 foot paved runway. Overnight Hangar storage available. Dry Camping available on site. Clubhouse with full cooking facilities & BBQs available for pilots. Bring your family and friends for a fun filled annual flying event. Updates will be announced in the future. | 2022-395 | <http://facebook.com/skyharbourrc>

### Maquettes électriques RC suite de la page 82

Notez que vous ne réussirez pas à programmer ces récepteurs par un quelconque lien informatique.

J'ai mentionné auparavant d'autre technologie Spektrum et dans une prochaine chronique, je partagerai mon expérience personnelle avec vous. Je dirai tout simplement que pour moi, le tout a fonctionné comme le soulignait la promotion. Je trouve que la batterie Smart et que le système de recharge sont très rapides et pratiques; la décharge automatique des batteries constitue une amélioration par rapport à ce rappel que je devais m'imposer de le faire moi-même.

La télémétrie offerte par le biais de la batterie Smart et le contrôleur de vitesse Smart, voilà qui est pratique et amusant d'utilisation. Quant à savoir si le coût supplémentaire de ces nouvelles caractéristiques en vaut la peine, ce sera à vous de décider. ✈



### Get Protected And Save!

Aon and The Model Aeronautics Association of Canada have partnered to offer all members great savings on discounted home and auto insurance coverage.

And as an added feature, you'll receive Model Aircraft coverage with your residential insurance policy on premises and in transit to and from flying sites (not while being flown.)

For a no obligation quote in minutes

Visit [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) or call 1.800.448.2539

and speak with an Aon broker  
Office hours:

Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

- Group purchasing power
- Model aircraft coverage included with residential policies
- Convenient payment options - no service fees
- Claims advocacy
- Coverage options for all of your insurance needs
- And more...

At Aon, it's our goal to ensure you receive the proper protection to fit your lifestyle. As a broker, we offer more products and make insurance easy. Most importantly, getting an insurance quote with Aon is simple, convenient and only takes a few minutes.

Model Aircraft coverage:

- Covered under Residential Insurance policy on premises and in transit to and from flight sites (not while being flown)
- Subject to \$1,000 deductible
- Model aircraft under the Transport Canada guidelines of a model aircraft (weight limit of 35kg and use for recreational purposes only), limit of coverage is subject to the contents limit on the policy
- Peril required to be insured for coverage to apply to model aircraft. ie. If earthquake coverage is not on your policy, your model aircraft isn't covered if there is an earthquake loss

Visit [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) for your quote. It may save you hundreds!

### Soyez Protégé Et Économisez!

Aon et la Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) ont établi un partenariat pour permettre à tous les membres de réaliser d'excellentes économies grâce à une couverture d'assurance habitation et automobile collective à taux réduits.

De plus, vous recevrez une couverture pour les modèles aéronautiques en vertu de votre police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol).

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) ou appelez le 1 800 448-2539 pour parler à un courtier Aon.

Heures de bureau :  
de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

- Pouvoir d'achat de groupe
- Couverture pour les modèles aéronautiques incluse dans les polices d'assurance habitation
- Options de paiement pratiques – pas de frais de service
- Représentations relatives aux réclamations
- Options de couverture pour tous vos besoins en assurance
- Et plus encore...

Chez Aon, notre objectif est de nous assurer que vous bénéficiez d'une protection qui correspond à votre mode de vie. À titre de courtier, nous offrons plus de produits et simplifions la souscription d'assurance. Et surtout, obtenir une soumission d'assurance auprès d'Aon est simple, pratique et ne prend que quelques minutes.

Couverture pour les modèles aéronautiques :

- Couverture en vertu de la police d'assurance habitation lorsqu'ils sont au domicile ou en transit à destination ou en provenance de sites de vol (mais non lorsqu'ils sont en vol)
  - Sous réserve d'une franchise de 1 000 \$
  - Modèle aéronautique selon les lignes directrices de Transport Canada relatives à un modèle réduit d'aéronef (limite de poids de 35 kg et utilisation à des fins de loisirs uniquement), limite de protection assujettie à la limite applicable au contenu indiquée dans la police
  - Nécessité d'assurer le risque matériel pour que la couverture s'applique au modèle aéronautique
- Par exemple, si votre police ne couvre pas les tremblements de terre, votre modèle aéronautique ne sera pas couvert en cas de perte à la suite d'un tremblement de terre.

Visitez le site [www.maac.aon.ca](http://www.maac.aon.ca) pour obtenir une soumission.

Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

Club, à Nepean. Pendant cette époque, j'ai occupé les fonctions de gérant de terrain, de vice-président et maintenant, de président.

« J'aime me déplacer à autant de clubs que possible afin d'échanger avec de nouveaux amis et de procéder à quelques vols. J'espère pouvoir vous servir en ma qualité d'assistant directeur de zone. »

### RECOMMANDATIONS

L'autre gros sujet à traiter, c'était d'examiner deux recommandations qu'ont approuvées les membres de la zone G. La première recommandait que le MAAC crée un forum de discussion pour membres seulement (donc, inaccessible aux non membres). La deuxième recommandait que le MAAC examine des modifications aux procédures de discipline, tant au sein des statuts et règlements que dans le Manuel des politiques. ✈

déloyales.

Par exemple, si un petit groupe très bruyant au sein de la zone D lançait une campagne de courriels afin de chercher à convaincre les directeurs d'adopter une position qui serait contraire à une décision qu'a prise en toute connaissance de cause le conseil de direction ou qui porterait atteinte au MAAC, le conseil de direction se devrait de refuser cela.

Ces petits groupes pourraient essayer de contre-attaquer en arguant que les directeurs sont antidémocratiques parce qu'ils « n'écoutent pas » -- MAIS ces groupes auraient tort. Les fondateurs du MAAC ont délibérément et démocratiquement choisi ce modèle organisationnel afin de précisément prévenir ce type de pression de la part de petits groupes ou de personnes – la clé, c'est la responsabilité des directeurs de protéger, en premier lieu, l'organisme.

Si bien qu'un directeur, parfois, devra expliquer en toute honnêteté pourquoi le conseil de direction a adopté une idée ou réglé une problématique pour le bien du MAAC. Un « mauvais » directeur tentera de se défilier de cette responsabilité, peut-être parce qu'il veut obtenir de la popularité.

Peut-être aussi parce que les membres peuvent soutirer son titre à un directeur s'ils sont insatisfaits de son comportement et si les deux tiers de la zone est d'accord... ce sera une chronique pour une autre fois, peut-être.

### ÉCOUTER LES RÉUNIONS

À titre de rappel, les membres peuvent écouter les délibérations des réunions du conseil d'administration, ce que je vous encourage de faire afin de constater quels directeurs appuient quelles problématiques. Écoutez les commentaires et l'issue des votes. Le conseil de direction au complet est redevable aux membres quant à leur emploi du pouvoir que nous leur confions. J'ai envoyé des avis de réunion du conseil de direction et les ordres du jour afin de viser des communications plus transparentes et je continuerai de le faire, à moins que les membres préfèrent ne pas savoir.

J'ai entendu plusieurs problématiques à l'Assemblée de la zone D et le conseil de direction tentera de progresser sur plusieurs fronts. Par exemple, nous planchons sur un Code de conduite de portée élargie qui, nous l'espérons, permettra à certaines personnes de recevoir une révélation – les magouilles du passé n'ont plus leur place au sein d'une entité régie par le gouvernement du Canada... alors que plusieurs regards se portent sur nous.

C'est une nouvelle ère pour le MAAC, les amis – il est grand temps de regarder en avant et de restaurer le côté plaisir au sein du MAAC. ✈

remove Directors if they feel strongly enough and two-thirds of the zone agrees... an article for another day perhaps.

### AUDITING MEETINGS

As a reminder, members are allowed to listen in to any open Board meetings, and I strongly encourage every member to do so and see which Directors are supporting which issues. Listen to the commentary and the votes taken. The entire Board is responsible to all of the members in how they exercise the incredible power they are entrusted with. I have been sending out Board meeting notices and general agendas for more transparent communications and will continue to do so unless member prefers to not know.

I heard many issues at the Zone D AZM and the Board will be trying to move the ball forward on many related fronts. For example, we are crafting an all-encompassing Code of Conduct that will hopefully allow some folks to see the light – antics of yesteryear have no place in a modern federally regulated safety-sensitive industry with many eyes watching.

It's a new day for MAAC folks -- time to move on and make MAAC fun again. ✈

Assistant Zone Director.

### PROMOTING THE HOBBY

We need to promote our hobby, and the FAI have some interesting ideas in their 'Rookie Project.' Check out this link at <https://www.fai.org/rookieproject>.

The project website even includes a manual for supervisors, so you don't have to invent the activity on your own. It would be great to see MAAC members provide support with instructors for any organized community youth groups which would want to put on this sort of activity. ✈



Aircraft Modelers Research

COMMANDER MAINTENANT  
PRE-ORDER NOW



PITTS  
CHALLENGER  
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER

PILOT RC



LASER 35%  
CARBON  
PRÉ-COMMANDE | PRE-ORDER

PILOT RC



EXTRA 330LX  
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

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

## DANCING WINGS HOBBY



It's building season! We're restocked on many Dancing Wings Hobby balsa kits. From start to finish, we have the hardware, tools and accessories that will get you in the air this spring! Visit the web site for more great RC Model aircraft kits in balsa and foam construction!



J3 Cub 1200mm



F1156 Fly Wing 1600mm



J3 Cub Laser 1800mm



Cute Girl 1150mm

## VOLANTEX RC

When a faster build is in order, Volantex RC has you covered! From trainers to giant 2.4m wingspan glider, these quality value priced ARF RC aircraft are the perfect choice! Find even more from Volantex at greathobbies.com



Trainstar Ascent 1.4m



PhoenixV2 2M



Phoenix 2.4M



ASW28 2.6M



Ranger 1.6M



Ranger 2M



Ranger 2.4M

### HANGAR 9

- Expertly constructed with lightweight, laser-cut balsa and plywood
- Plug-N-Play Completion Level



P-47 Thunderbolt PNP

Wingspan: 56.5in • Wing Area: 545sq in • Length: 43in  
HAN3380 — P-47 Thunderbolt PNP

### E-flite

- A modified version of the popular Habu STS that offers nearly unlimited vertical performance, more speed and even more aerobatic capability



Habu SS 70mm EDF

Wingspan: 40.5in • Length: 45in • Weight: 2.45lbs  
EFL0975 — Habu SS 70mm EDF PNP  
EFL0950 — Habu SS 70mm EDF BNF Basic

### Minimum RC

MICRO RC AIRCRAFT



Foam micro RC kits ideal for indoor flight



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