

July - August 2022, Vol. 53 No. 4

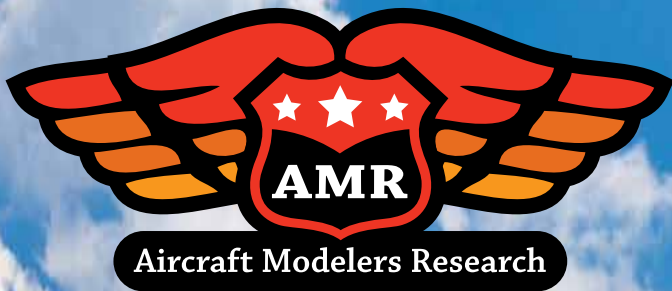
Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications





COMMANDER MAINTENANT
PRE-ORDER NOW



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



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

RC HELICOPTERS



DLE 55RA

**DLE ENGINES &
PARTS**



RC CARS/TRUCKS



GP 123 V2

**GREAT POWER
ENGINES + PARTS**



VISITEZ NOTRE SITE WEB /
VISIT OUR WEBSITE

WWW.AMR-RC.COM

1-855-747-2444

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

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



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

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

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

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

APRIL 26th
OPEN 10AM - 2PM
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) office@maac.ca - maac.ca

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

| | | |
|------------------------------------|----------------|----------------------------|
| President | Mike Anderson | president@maac.ca |
| Vice President | Cato Hansen | zd-m@maac.ca |
| Executive | John Deadman | zd-h@maac.ca |
| | Leslie Farkas | zd-l@maac.ca |
| | Grant Robinson | zd-k@maac.ca |
| Executive Director | Keith Morison | executive_director@maac.ca |
| Treasurer | Mike Anderson | treasurer@maac.ca |
| Bilingual Reception and Membership | Rivka Neal | office@maac.ca |

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

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

Atlantic (B)

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

British Columbia Interior / Yukon (C)

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

Southwest British Columbia (H)

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

Manitoba - Northwestern Ontario (D)

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

Middle Ontario (E)

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

Northern Ontario (F)

Redge Turgeon 96524
North Bay, ON
705-303-5125 zd-f@maac.ca

Ottawa Valley (G)

John Weekes 9358
Nepean ON
613-482-1193 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

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
davecummins9@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 Ellis 21034L
Cobourg, ON
905-342-2128
harryells@gmail.com

STANDING COMMITTEES

(Open to all members,
max 2 per zone)

ARCHIVES

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

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

FIRST PERSON VIEW

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

FLIGHT TRAINING

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

FLYING FIELDS

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

FREE FLIGHT INDOOR

Dmytro Silin 86654
343-777-1303
dmytro.silin@gmail.com

SAM / FREE FLIGHT

David Loveday 7073
Lachine, QC
514-634-6006
freeflightguys@yahoo.ca

MULTI-ROTOR

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

NOISE

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

PUBLIC RELATIONS

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

R/C COMBAT

Bruce Gillespie 75738
Toronto, ON
416-741-4385
peterredtail@yahoo.ca

R/C ELECTRIC AIRCRAFT

Nigel Chippendale 3778
613-747-9628
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

Philippe Dessureault 68233
Airdrie, AB
phil.dessoreault@gmail.com

R/C PRECISION AEROBATICS

Paul Brine 22685
Fergus, ON
519-787-5144
pbrine@wightman.ca

R/C PYLON

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

R/C SAILPLANE

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

R/C SCALE

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

R/C SCALE AEROBATICS

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

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi 26605L
250.682.9609
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



JULY - AUGUST 2022 - VOL. 53 NO 4

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---------------------------------------|----|
| Chronique du président | 4 |
| Chronique de l'éditeur | 7 |
| Alberta (A) | 8 |
| Atlantique (B) | 11 |
| C-B Intérieure et Yukon (C) | 12 |
| Sud ouest de Colombie-Britannique (H) | 14 |
| Manitoba Nord-ouest Ontario (D) | 16 |
| Milieu (E) | 18 |
| Québec (I) | 20 |
| Sud-est ontario (L) | 22 |
| Alf Hennessey... Continued | 26 |
| Our First Camping Event! | 28 |
| Embryo Models - Propellers | 31 |
| Peter Conquergood | 32 |
| 2022 F3D / F3E WorldS | 34 |
| TopGun EDF and Fun Fly | 38 |
| Spectre radio | 40 |
| Comité de la sécurité | 42 |
| Groupe Consultatif sur les prix | 44 |
| SAM/Free Flight Outdoor | 45 |
| Vol circulaire | 46 |
| Vol circulaire acrobatique | 48 |
| Vol libre intérieur | 51 |
| Maquettes électriques RC | 52 |
| Hydravions télécommandés | 54 |
| Jets | 56 |
| R/C Grand Modèle | 58 |
| Acrobatie de précision (voltage) | 60 |
| Course autour de pylônes | 62 |
| Copies volantes télécommandées | 64 |
| ACrobatie de Copies volantes | 66 |
| Magasins de passe-temps au Canada | 70 |
| Trading Post | 71 |
| Évènements à venir | 72 |

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---------------------------------------|----|
| President's Message | 5 |
| President's Message | 7 |
| Alberta (A) | 9 |
| Atlantic (b) | 11 |
| British Columbia Interior - Yukon (c) | 13 |
| South West British Columbia (H) | 15 |
| Manitoba North West Ontario (D) | 17 |
| Middle (E) | 19 |
| Quebec (I) | 21 |
| South-east Ontario (L) | 23 |
| Alf Hennessey... Continued | 26 |
| Our First Camping Event! | 28 |
| Embryo Models - Propellers | 31 |
| Peter Conquergood | 32 |
| 2022 F3D / F3E WorldS | 34 |
| TopGun EDF and Fun Fly | 38 |
| Radio Spectrum | 41 |
| Safety Advisory Group | 43 |
| Awards Advisory Group | 44 |
| SAM/free Flight Outdoor | 45 |
| Control Line | 47 |
| Control Line Precision Aerobatics | 49 |
| Indoor Free Flight | 51 |
| R/C Electric | 53 |
| RC Float Plane | 55 |
| R/C Jet | 57 |
| R/C Large Model | 59 |
| R/C Precision Aerobatics | 61 |
| R/C Pylon | 63 |
| R/C Scale | 65 |
| RC Scale Aerobatics | 67 |
| Hobbysshops Canada | 70 |
| Trading Post | 71 |
| Coming Events | 72 |



Denis Poulin brought his Stearman from Thunder Bay to enjoy the fun times at the Gimli Gathering, hosted by the Interlake Radio Control Model Club. Ray Grenkow photo.



Mike Anderson - 17752

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

UNE NOUVELLE ÈRE DÉBUTE

Au moment où vous lirez ces lignes, je m'attends à ce que le MAAC soit en train de travailler avec Association Concepts (ACI), une entreprise qui gère des associations. Ce nouveau partenariat marque un changement par rapport à la façon traditionnelle dont nous travaillions grâce à un mélange de leaders bénévoles et d'employés et employées « maison » à salaire. Pour pas énormément d'argent de plus, nous compterons sur une plus grande équipe de professionnels qui traiteront des champs de compétence comme la comptabilité, la gouvernance, les communications et plus encore.

Le sentier pointant vers ce changement a débuté en 2021 lorsque notre groupe consultatif sur les finances a commencé à songer à notre mode d'opération suivant le départ à la retraite de Linda Patrick qui, pensions-nous, était encore à quelques années de se produire. Nous avons perçu une occasion de faire équipe avec une entreprise de gestion d'association qui jouirait de personnel et d'experts s'y connaissant en divers secteurs afin de remplacer l'unique personne qui cumulait les rôles de secrétaire, de tenue de livres/comptabilité (à titre de trésorière) et de directrice générale *de facto*. Nous nous attendions à obtenir suffisamment de productivité et d'efficacité afin de contrer les coûts supplémentaires et d'améliorer l'expérience client de nos membres. Au moins un directeur (au sein du Conseil de direction) avait la même ligne de pensée. Plusieurs mois plus tard, fin 2021, Linda Patrick a annoncé sa retraite, si bien que la planification de la succession est devenue notre priorité.

En décembre 2021, le Conseil de direction a songé à la création d'un poste de direction générale par intérim : une personne pourrait assumer un rôle de leadership afin de faire fonctionner le bureau, de faciliter les réunions du Conseil de direction ainsi que d'assister le Comité exécutif qui, lui, a la responsabilité des opérations au quotidien. Rendu à la mi-février 2022, le Conseil a approuvé

la description de poste de la direction générale ainsi que l'embauche de Keith Morison afin de remplir ce rôle.

Le plan consistait aussi en l'étape d'explorer les possibilités de faire équipe avec une entreprise de gestion d'association qui saurait apporter une recommandation au Conseil de direction. Des demandes d'information ont été envoyées à 13 telles entreprises canadiennes, stipulant que le Conseil de direction recherchait des soumissions. À la mi-mai, le comité a eu recours à un processus impartial d'évaluation afin de réduire le groupe à seulement quatre telles entreprises, après quoi nous avons demandé des soumissions en vertu de l'étendue du travail à abattre. Au début juillet, le Comité *ad hoc* a présenté sa recommandation afin d'entreprendre les négociations avec Association Concepts, basée à Markham (au nord de Toronto). Après une rencontre face à face avec l'équipe d'ACI et plusieurs suivis, nous avons finalisé une entente nous permettant de travailler avec ACI.

Voici *quelques-uns* des changements positifs auxquels nous nous attendons grâce à ce partenariat avec Aviation Concepts :

- ACI s'occupera au quotidien de la tenue de livres et de la comptabilité tandis qu'elle planifie la transition vers un système plus efficace de comptabilité et de faire rapport, à compter du 1^{er} janvier 2023.
- Sous la gouverne d'ACI, nous nous attendons à organiser des réunions mensuelles beaucoup plus efficaces du Conseil de direction.
- ACI nous aidera à examiner nos documents de gouvernance et d'y retirer les situations de conflit, de chevauchement et de dédoublement afin de produire quelque chose de plus concis, qu'on comprend plus aisément et qui suscite moins de débats.
- ACI créera et mettra en œuvre un plan opérationnel grâce à notre rétroaction. Considérez le plan opérationnel comme étant une liste d'actions à entreprendre et qui note qui seront les personnes assignées, les cibles à atteindre ainsi que les dates de fin de ces projets afin de nous maintenir à jour et de prioriser notre travail.
- ACI travaillera aussi avec nous afin de

créer et de mettre en œuvre une trousse normalisée de renseignements d'entrée (*onboarding*) qui inclura des séances de formation pour les directeurs qui entrent en fonction.

- ACI apportera son expertise afin de faciliter la mise à jour (déjà en retard) de notre Plan stratégique.
- ACI dirigera le Conseil de direction jusqu'à la planification de l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) de 2023 afin que nous tenions la route, pour ainsi dire.

Depuis de nombreux mois, Keith (Morison) et moi-même avons travaillé environ 80 heures par semaine (notre temps combiné) afin de traiter des problématiques opérationnelles et afin d'appuyer nos directeurs, groupes consultatifs, comités et membres. Malgré tout ce travail abattu, nous ne sommes pas rendus où nous le souhaiterions et il nous semble que nous devons quotidiennement jongler avec toutes sortes de priorités. Nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour nous asseoir et songer très longuement à une stratégie et à la direction à viser pour l'avenir. Cette charge de travail indique qu'il n'est pas raisonnable ou soutenable de tenter de tout faire avec nos ressources actuelles. Cette solution d'ACI ajoutera plus d'une douzaine de personnes ressources sur qui nous pouvons nous fier, et ce, à coût raisonnable.

J'espère que ceci vous donne – vous, les membres de l'organisme – suffisamment d'information sur le besoin de cette solution ainsi que sur le processus exhaustif que nous avons suivi afin de nous rendre jusqu'ici. Je m'attends à ce que d'ici environ six mois, vous constaterez que c'était la bonne étape à franchir au bon moment.

Finalement, je dois remercier les membres du comité *ad hoc* de recherche d'entreprise qui ont offert plusieurs heures afin de nous amener jusqu'à ce point-ci : Roly Worsfold (directeur, zone C), Fabien Gagné (directeur, zone J), John Deadman (directeur, zone H) et Keith Morison (IED) en sa qualité de leader du comité et de gestionnaire de projet. Merci de votre travail acharné et de votre dévouement envers ce travail à mener à bien. ✨

PRESIDENT'S MESSAGE



Mike Anderson- 17752

President

613-299-3702 | president@maac.ca

A NEW ERA BEGINS

By the time you read this, I expect that MAAC will be working with Association Concepts (ACI), a company that manages associations. This new partnership marks a change from the traditional way we've worked, with a mix of volunteer leaders and in-house paid employees. For not much more cost, we will have a much larger team of professionals that cover domains like accounting, governance, communications and more.

The path to this change started in 2021 when our Finance Advisory Group began to think about how we should operate after Linda Patrick's retirement, which at that time, we were thinking, was a few years away. We saw an opportunity to partner with an association management company, with multiple personnel and experts in different domains, to replace the single person performing roles as Secretary, Bookkeeper/Accountant (as Treasurer) and *de facto* Executive Director. We expected to gain enough productivity and efficiency to offset additional costs and improve the member experience. At least one Director was already thinking along these lines. Months later, in late 2021, Linda Patrick announced her retirement, and our succession planning became a top priority.

In December 2021, the Board of Directors considered the creation of an interim Executive Director who would take a leadership role in the operation of the office, facilitate board meetings and otherwise assist the Executive Committee who has responsibility for day-to-day

operations. By mid-February 2022, the board approved an Executive Director job description and the hiring of Keith Morison to fill the position.

As part of the plan to explore the possibilities of partnering with an association management company, in mid-February, the Board approved the creation of an *ad-hoc* committee to search for an association management company (AMC) that would bring a recommendation to the Board. Requests for information went out to thirteen Canadian AMCs, asking if they would be interested in bidding. By mid-May, the committee employed an impartial evaluation process to reduce the list to four AMCs, who were then sent requests for a quotation on the scope of work. In early July, the *ad-hoc* committee presented its recommendation to begin negotiations with Association Concepts, based in Markham, Ontario. After an initial in-person meeting with the ACI team and several follow-ups, we finalized an agreement to partner with ACI.

Some of the positive changes we expect from our partnership with Association Concepts are:

- ACI will take over the day-to-day bookkeeping and accounting while planning to transition to a much more efficient accounting and reporting system by January 1, 2023.
- Under ACI's guidance, we expect to move to monthly, more efficient Board meetings.
- ACI will help us review our governance documents and remove conflicts, overlaps and duplications to produce something more concise, quickly understood and less debatable.
- ACI will develop and implement an Operational Plan with our input. Think of the Operational Plan as an actions list

with assignees, targets and completion dates to keep us on track and prioritize our work.

- ACI will work with us to develop and implement a standardized onboarding information package that includes training sessions for incoming Directors.
- ACI will bring their expertise to facilitate a much overdue update to our Strategic Plan.
- ACI will lead the Board through the 2023 AGM planning to keep us on track.

For the last several months, Keith and I have worked roughly 80 hours a week combined, dealing with various operational issues and supporting our Directors, advisory groups, committees and members. After all this work, we are still not caught up to where we want to be, and we seem to juggle priorities daily. There hasn't been any significant time to sit back and deeply think about our strategy and direction for the future. This workload indicates that trying to do everything we want is not sustainable with our current resources. The ACI solution will add more than a dozen new resources we can lean on for a reasonable cost.

I hope this has given you, the Association members, enough information about the need for this solution and the comprehensive process we followed to get to this point. I expect that in the next six months or so, you will see that it was the right move at the right time.

Finally, I must thank the *ad-hoc* AMC search committee members who contributed many work hours to bring us to this point: Roly Worsfold (ZD-C), Fabien Gagné (ZD-J), John Deadman (ZD-H) and Keith Morison (IED) as committee leader and project manager. Thanks for your hard work and dedication to the task. ✈️



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>





EDITOR'S COLUMN

Keith Morison - 24909L

Editor

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

As I've mentioned before, I started in this hobby by building models from kits, using balsa, lite-ply, wood glue, and epoxy. That is still always an option, and to get models that are truly 'your own', that is often the route taken.

But the proliferation of 'foamies' is a clear path forward in our hobby, with the variety of airplanes available out there being simply staggering. Sadly, these ready-to-fly models are often looked on with some sort of judgement, which is mostly undeserved.

LOWER BARRIER TO ENTRY

The good, and bad, part of foamies is that you can go to the local hobbyshop, throw down some cash, and be in the air in a matter of minutes. Good, because you get some sense of immediate gratification, bad because you lose that sense of connection with something you created.

Nonetheless, getting people into the air

quickly can be a good thing too. My first glider was built over a winter, and when spring came, it was off to the local field for an inspection by the local experts, and back home to fix some significant problems found in the pre-flight inspection. It was disheartening, but fixes were made, and I eventually got into the air.

Foamies, on the other hand, allow beginners to get proven airframes up and running quickly and to work their way up the learning curve quickly.

EXPANDING HORIZONS

I recently picked up a bind-n-fly foam aerobatic biplane. I simply don't have the time to build but wanted to get out flying more. I also have always wanted a biplane, and this seemed like a good option. One evening, as I flew around, the thought struck me that foamies have a whole other purpose... learning a new 'type.'

I had flown gliders, mostly, over the years and had flown a couple of glow-powered fixed wing models, as well. Last year, I picked up an all wood Ultra Stick with electric power, and that was easy to fly,

and kind of fun... but still, not what I was looking for.

The biplane was definitely something new. On 4s batteries, it was quick, had great vertical, and could do 3D... I'm told. At high rates, it rolled in the blink of an eye, and at just over a one-metre wingspan... it was small and easy to transport.

It was my first model with stabilization. I set it up so I could try it without stabilization, with stabilizations. Call it cheating if you will, but stabilization made flying the model a dream. It allowed me to focus on the 'general' learning curve and not be distracted by every little bump or wobble. Without it, flying the biplane was more than a handful.

I also learned a lot about flying a new type of airplane. Biplanes slow down fast when you chop the throttle... or do a snap roll... and lots more.

Building is still a big part of the hobby, and an aspect that is getting more and more interest in fact. But, it seems to me that getting stick time on a warbird, biplane, glider, floatplane, or whatever before you commit to a build is a smart thing to do. ✈

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur

403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

Je l'ai mentionné auparavant : je me suis lancé dans ce passe-temps en construisant des maquettes depuis des kits, à l'aide de balsa, de lite-ply, de colle à bois et d'époxy. Ça demeure toujours une option, surtout si vous voulez faire prendre la voie des airs à quelque chose qui soit « le vôtre ».

Mais force est d'admettre que la prolifération des *foamies*, c'est la voie de l'avenir de notre passe-temps, notamment en raison de la variété de maquettes disponibles sur le marché. C'est triste mais les maquettes prêtes à voler sont souvent examinées « de haut »... et cette attitude négative n'est à peu près pas méritée.

FACILITER LES DÉBUTS

Les bons – et les mauvais – côtés des *foamies*, c'est que vous n'avez qu'à vous

rendre à un magasin de passe-temps, déposer vos billets de banque et lancer votre acquisition en l'air en l'espace de quelques minutes de préparatoin. Tant mieux, parce que vous serez immédiatement récompensé; tant pis, parce que vous perdez alors ce sens de « connexion » avec une maquette que vous auriez autrement créée.

Néanmoins, faire en sorte que les amateurs peuvent rapidement faire voler leur machine, c'est aussi une bonne chose. Mon premier planeur m'a pris un hiver entier à construire et lorsque le printemps est revenu, je l'ai apporté au terrain de vol local où des experts l'ont examiné de fond en comble; je suis retourné à la maison afin de corriger des problèmes qu'ils ont décelés lors de cette inspection. J'avais le moral à terre mais j'ai procédé aux corrections et éventuellement, j'ai pu faire voler l'appareil.

D'autre part, les *foamies* permettent aux débutants de rapidement faire voler des cellules (*airframes*) éprouvées et de

pouvoir ainsi franchir plus rapidement la proverbiale courbe d'apprentissage.

ÉLARGIR LES HORIZONS

Récemment, je me suis procuré un biplan acrobatique en mousse que je n'ai qu'à appairer (bind 'n' fly). Je n'ai tout simplement pas le temps de construire, mais je voulais avoir davantage l'occasion de faire voler quelque chose. Aussi, j'ai toujours voulu un biplan et ceci semblait être une bonne option. Un soir, alors que je lui faisais décrire quelques circuits, j'ai eu la nette impression que les *foamies* ont une autre mission... nous faire apprendre ce qu'est le pilotage d'un nouveau type d'appareil.

J'ai surtout piloté des planeurs au fil des années et j'avais piloté quelques maquettes à moteur conventionnel (nitro) à voilure fixe. L'année dernière, j'ai recueilli un vieux Ultra Stick de bois mais électrique et il était facile et agréable à piloter... cependant, ce

suite à la page 19

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Directeur de zone

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

PLAISIR ESTIVAL

Maintenant que la pandémie se trouve dans notre rétroviseur, les rassemblements sont présentés un peu partout au sein de la zone A.

Peu importe si votre club n'en organise pas un; sortez et faites voler quelque chose. Profitez-en pendant que vous le pouvez parce que la saison prendra fin avec l'arrivée du froid et de cette substance blanche.

VOL SPORTIF ET VOL DE COMPÉTITION

Vous êtes-vous déjà rendu à un Fun-fly auquel tous les participants s'amusaient en faisant voler leur appareil respectif, point final?

Tout ce qui est en jeu, c'est leur fierté. Ensuite, l'année suivante, le même groupe décide d'organiser un Fun-fly au cours duquel des trophées bon marché seront décernés. Je trouve toujours cela intrigant lorsqu'un pilote risqué sa bien-aimée maquette lors d'un atterrissage de précision. Bien sûr, ses collègues de club savent que cette personne est un pilote doué mais la résultante, c'est que l'atterrissage combine un écrasement contrôlé avec une simple arrivée.

L'ASSURANCE ET L'EXEMPTION DE LA PARTIE IX

Jadis, les deux inquiétudes qui prévalaient chez les modélistes membres du MAAC, c'était leur protection d'assurance et la sauvegarde des fréquences radio. Avec l'avènement de la technologie 2.4 MHz, le contrôle des fréquences est devenu caduque. En remplacement, on retrouve l'exemption à la Partie IX (du *Règlement de l'aviation canadien*, le RAC). Nous sommes chanceux d'entretenir de bons rapports avec Transports Canada et Nav Canada. Personne au sein d'un club ne veut devenir le « cas d'espèce » en matière d'accident majeur.

Vous connaissez le genre... un accident



Top Gun winners, VOH F/F, L to R: Will Vohs (host), Chad Carr (2nd), Steven Bondar (1st), Brad Lake (3rd). / Les gagnants Top Gun au Fun-fly de Valley of Hope. De g. à dr. : Will Vohs (hôte de la rencontre), Chad Carr (deuxième place), Steven Bondar (première place), Brad Lake (troisième place).



Jets Over Bremner, ERCS (Edmonton) June 24-26. / Jets Over Bremner du Club ERCS (Edmonton), du 24 au 26 juin.

qui peut devenir la manchette lors d'un bulletin de nouvelles. Si vous êtes témoin de quelque chose et que vous croyez que la situation n'est pas sécuritaire, ne soyez pas gêné et discutez-en. Si vous êtes effectivement gêné, parlez de ce que vous avez vu à un collègue de club. Si vous songez à quelque chose et que cela ne vous semble pas sécuritaire, n'allez pas de l'avant avec cette idée. En d'autres mots, « en cas de doute, ne le faites pas ». Cela n'en vaut



Frequency pin made by Joe Beekman, VOH (Valley of Hope) Fun Fly, June 13-19. / Les épingles de fréquence qu'a fabriquées Joe Beekman, lors du Fun-fly VOH (Valley of Hope), du 13 au 19 juin.

pas la peine. L'unique pensée d'avoir à remplir de la papperasse administrative, cela devrait vous faire changer d'idée. ✨

ALBERTA (A)



Roger Ganley - 6426

Zone Director

780.986.9230 | zd-a@maac.ca

SUMMER FUN

Now that the pandemic is in the rearview mirror, flying events are taking place throughout Zone "A".

It matters not if your club isn't hosting an event; just get out and fly. Enjoy it while you can because it will end in what will seem like a heartbeat when the cold and all that white stuff arrives.

FUN FLYING VERSUS COMPETITION

Have you ever been to a Fun Fly when all the participants have fun flying and nothing more, nothing less?

All that is at stake is their pride. Then a year later, the same group decides to have a Fun Fly with some cheap trophies thrown in for prizes. I find it intriguing when a pilot will risk his pride and joy just to land on a specific spot. Of course, his fellow club members know he's a skilled pilot, but the result is a combination of a controlled crash and an arrival.

INSURANCE AND PART IX

It used to be that the two most essential concerns in MAAC were insurance and the protection of radio frequencies. With the arrival of 2.4 MHz radio equipment, frequency became a moot point. It's been replaced by the Part IX exemption (from the CARs). We are fortunate to have a very good relationship with Transport Canada and Nav Canada. No club wants to be the "test case" if a serious accident occurs.

You know, the type of accident that becomes the lead report in a newscast. If you see something that you believe to be unsafe, don't be too shy to discuss it. If you are shy, share what you witnessed with a fellow club member. If you are considering the idea of doing something unsafe, don't do it. In other words, "When in doubt, don't." It's not worth it. Just the thought of the dreaded paperwork should cause you to think twice. ✈



Airshow 43, Alberta's Littlest Airport, Bawlf July 1-3. Hosted by Camrose Modelers Association. / Airshow (édition 43) à l'Alberta's Littlest Airport à Bawlf, du 1er au 3 juillet. La Camrose Modelers Association en était l'hôte. Reg Blackwell photo.



Don Reitsma, on the left, and his Staudacher, with Will Vohs assisting, VOH F/F. Photo by Roger Ganley; / Fun-fly de Valley of Hope. Don Reitsma (à g.) et son Staudacher; Will Vohs lui donne un coup de main; Le rassemblement



Get Protected And Save!

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

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

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

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

Why Aon for your home and auto insurance?

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

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

Model Aircraft coverage:

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

Visit www.maac.aon.ca for your quote.
It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

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

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

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes
consultez le site www.maac.aon.ca

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

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

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

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

Couverture pour les modèles aéronautiques :

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

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

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.
Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

ATLANTIC (B)

Cato Hansen - 61451L

Zone Director
zd-b@maac.ca

Hi to you all, and I apologize for missing the last magazine report; well, we all have a life outside of MAAC, and some more support from you, the member, would make my job much easier. Submitting a little report like Colin's and a picture or two in full resolution would be great. Many thanks for considering my request.

Here is a follow-up on Colin Bells' new apprentice helper Finn; you might remember him towing Colin's jet out on the flight line with his truck, so here are Colin's own words:

"Today, Finn had a half-day at school and wanted to go flying after class. As we enjoyed the sun and warm weather, I had a minute to reflect on his accomplishments by playing with model airplanes. It amazes me how smart kids are, and I'm glad he's enjoying something that exploits it. Over the winter, with some guidance, he built this airplane using his own hands from a box of wood. He's learned to interpret blueprints, mix resin, pre-prep and lay fibreglass, smear, and sand wood filler, install and remove hardware, plumb a fuel system, and solder wires (burn my fingers!). Through all of this, he gained more patience... I know I did too.



"I wasn't sure how much value he placed in the hours of work he'd put in until he let his papa/grandfather fly it. He was immediately nervous, asked what would happen if he crashed it, and then cautiously allowed papa to try after we told him it would be O.K.

"Kids are super bright if you give them the opportunity to use their brains. It's a reminder of what we can all accomplish if we use our time and effort appropriately. I'm super proud of this guy and hope he maintains an interest in this type of thing! This hobby is great for learning." ✈

ATLANTIQUE (B)

Cato Hansen - 61451L

Zone Director
zd-b@maac.ca

Bonjour à vous tous. Je m'excuse d'avoir sauté la dernière chronique dans cette revue; eh bien nous avons tous une vie hors du MAAC... et si j'avais davantage d'appui de vous, les membres, mon travail en serait facilité. Soumettre un petit rapport comme celui de Colin et une photo ou deux (en haute résolution), ce serait fantastique. Merci de considérer ma requête.

Voici un suivi sur l'apprenti de Colin Bell, Finn; vous vous souviendrez peut-être de lui alors qu'il remorquait le jet de Colin à l'aide de son petit camion. Cette fois, Colin nous raconte en ses propres mots :

« Aujourd'hui, Finn n'avait qu'une

demi-journée à l'école et voulait faire voler quelque chose après la classe. Pendant que nous profitions du soleil et du temps clément, j'ai songé à ses réalisations avec les maquettes d'avion. Je suis toujours ébloui de l'intelligence des enfants et je suis heureux qu'il se plaît à faire quelque chose qui exploite la sienne. L'hiver dernier – avec un peu d'aide – il a construit sa maquette de ses propres mains depuis une boîte qui contenait du bois. Il a appris à interpréter les plans, à mélanger de la résine, à préparer et à étendre de la fibre de verre, à étendre et poncer (sabler) du mastic à bois, à installer et à retirer de la quincaillerie, à installer un système d'alimentation en carburant et à souder des fils (c'est-à-dire brûler mes doigts!). Chemin faisant, il a acquis davantage de patience... ça a été mon cas

aussi.

« Je n'étais pas certain à quel point il accordait de la valeur sur les heures qu'il avait passées à son projet... jusqu'à ce qu'il laisse son père et son grand-père piloter son avion. Immédiatement, était nerveux et a demandé ce qui se passerait s'il le faisait s'écraser et par la suite et avec beaucoup de précaution, il a autorisé papa à le piloter et nous lui avons dit que tout irait bien.

« Les enfants sont très allumés si vous leur offrez l'occasion d'utiliser leur cerveau. Cela nous rappelle ce que nous pouvons accomplir si nous utilisons notre temps et des efforts comme il faut. Je suis très fier de ce petit bonhomme et j'espère qu'il maintiendra son intérêt pour ce genre de loisir! Ce passe-temps se prête tellement bien à l'apprentissage. » ✈

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



Grindrod Shuswap Float Fly . / Le Float-fly de Grindrod, à Shuswap.- Les Isted photo



Roly Worsfold - 50286 L

Directeur de zone

250.374.4405 | zd-c@maac.ca

J'espère que tout le monde prévoit se rendre à des rassemblements dans leur région respective et, chemin faisant, donner un coup de main. Plusieurs rassemblements prévus ont été mis en pause « COVID-19 », ces dernières deux années.

La saison de vol bat son plein. Une excellente façon de faire la promotion de notre passe-temps, c'est d'inviter quelqu'un au terrain avec soi et de leur montrer de quoi il s'agit. Cette promotion de notre passion par le biais d'un évènement de club, c'est très important au sein de la communauté. C'est là où se trouve nos nouveaux membres. Les cotisations provenant de l'adhésion demeurent l'unique source de revenus du MAAC. L'arrivée de nouveaux membres, ça maintiendra le financement.

Des rassemblements dignes de mention depuis mon dernier compte-rendu : Spring Fun Fly - Prince George Aeromodelers, Spring Warm up - Princeton R/C Jet Fliers, Spring Fun Fly - Kamloops Model Airplane Society, 108 Open House Day -- 100 Mile Model Flyers, Aero-Tow - St. Anne's RC Air Force, Fun Fly de la fête des pères - Osoyoos Model Aviation Club RC, la compétition IMAC de Creston Valley - la journée "planeurs" du Creston Valley RC Club -- Kamloops Model Airplane Society, Invitational Lake Country Boys and Girls Club R/C Demonstration - Kelowna Ogopogo Radio Controllers, ainsi que le Fun-fly estival de la zone C du MAAC - High Country Flyers.

Vous verrez ici des photos prises au Float-fly printanier de Shuswap Lake de la Grindrod Air Force, le concours de voltige des High Country Flyers ainsi que le Float-fly printanier du West



Hawk and Jack Lake's (Grindrod Air Force) RC airplane West Kootenay Model Club Spring Float Fly . / Le Float-fly printanier du West Kootenay Model Club au lac de Hawk et Jack (Grindrod Air Force) - Craig Ekstrand photo.

Kootenay Model Club.

Veillez me faire parvenir des photos et comptes-rendus d'évènements.

Je vous souhaite une belle fin de saison de vol... en toute sécurité. ✈

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



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

I hope everyone plans to attend your area events and help with club events. Many planned events have been put on “COVID-19 Hold” over the last couple of years.

Flying season is well underway, and an excellent way to promote the hobby is to invite someone to come along to the field and introduce them to it. Promoting the hobby to the community through your club event is very important. That is where our new members are. Membership dues are essentially MAAC’s only source of funding. New members will maintain our revenue funding.

Some notable club events since the last report are: Spring Fun Fly - Prince George Aeromodelers, Spring Warm up - Princeton R/C Jet Fliers, Spring Fun Fly – Kamloops Model Airplane Society, 108 Open House Day -- 100 Mile Model Flyers, Aero-Tow – St. Annes RC Air Force, Father’s Day Fun Fly – Osoyoos Model Aviation Club RC, Creston Valley IMAC competition – Creston Valley RC Club, Glider Day -- Kamloops Model Airplane Society, Invitational Lake Country Boys and Girls Club R/C Demonstration – Kelowna Ogopogo Radio Controllers, and the MAAC -- Zone-C Summer Fun Fly – High Country Flyers.

Attached are some photos from the Grindrod Air Force Shuswap Lake Spring Float fly, Kamloops High Country Flyers Pattern Event and the West Kootenay Model Club Spring Float Fly.

Please send along any photos and reports for events.

I wish you the best for a safe flying season. ✈



Kamloops High Country Flyers Pattern Event June 2022. / Le rassemblement de volage des Kamloops High Country Flyers, en juin 2022. - Ron Kennedy photo



Grindrod Shuswap Float Fly / Le Float-fly de Grindrod, à Shuswap. – Les Isted photo



SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



Premier évènement / First Event: kneeling left to right Larry Lewin and Kelly Crozier. Standing left to right Nigel Tarvin, Greg Davis, Denis Cousineau, and Paul Bedford.



Troisième évènement / Third Event: Don Gallant, Valdy Chrobok, John Deadman, Paul Bedford, Rob McFayden, Adrian Neville, Glen Wilson, Walther Zarecki, name withheld, Bruce Caird, Will Kraan.



John Deadman - 26518

Directeur de zone
604-354-2736

zd-h@maac.ca

Bonjour tout le monde,

Ces derniers mois, j'ai demandé des renseignements au sujet d'évènements de sorte à les ajouter au sein des évènements à venir au sein de la zone H. Cette fois, j'ai reçu deux articles au sujet du même rassemblement de la part de deux participants. J'ai pensé que je pourrais vous offrir les deux; crédit photo à Paul Bedford (MAAC 13527).

CONTROL LINE IN THE VALLEY, PARTIE 1

par Larry Lewin MAAC 10275

Le 3 juillet 2022 était une journée fantastique. C'était aussi une mauvaise journée.

« Il s'agissait du rassemblement 'annuel' NS with BS (No Shorts with Black Sox, littéralement traduit par 'Pas de pantalons courts et de bas noirs'). Le temps était pluvieux et le nombre d'inscriptions s'en est ressenti.

« Compte tenu des circonstances que tout le monde connaît dorénavant, Paul ne pouvait agir à titre d'hôte de ce rassemblement de fanatiques de combat depuis 2019. Cela faisait TROP longtemps que nous nous étions réunis et nous devions rattraper le temps perdu. Cela a amputé notre temps de vol. La pluie n'a pas aidé davantage. Le temps pluvieux représente un moment durant lequel les maquettes électriques sont clairement désavantagées.

« Greg D. est arrivé en provenance de la vallée de l'Okanagan; Kelly C. et Nigel T. sont arrivés de Chilliwack; Denis C. est arrivé de Vancouver; Paul B. et Douglas F. sont arrivés de Maple Ridge tandis que moi-même arrivais d'Abbotsford. Eh bien, c'était en territoire du Club Mission Wings et il n'y avait pas de résident de Mission présent. Peut-être devait-on s'y attendre; ce club abrite



Deuxième évènement / Second Event: Barb and Larry Bell

principalement des adeptes du vol télécommandé. Mais 'petit train va loin'.

« Douglas a procédé à son tout premier vol de maquette de vol circulaire avec l'aide de Greg grâce à l'une des maquettes D-Bats de Kelly. Ce n'était ni un franc succès ni une catastrophe : Douglas a parfois piloté par lui-même et, comme Greg l'a fait remarquer, il a tout de même exécuté du vol inversé. La courbe d'apprentissage est très raide, surtout avec un D-Bat qui exhibe un comportement nerveux.

« Greg et Kelly ont piloté lors de quelques matchs de D-Bat; Nigel a piloté son Werewolf antique de combat; Denis a piloté un D-Bat et Paul, son Barnstormer. Greg et Kelly ont tous deux piloté des maquettes émanant de l'époque des VooDoos tandis que Kelly a effectué quelques vols à l'aide de son appareil moderne – et

suite à la page 24

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

Hello all!

Over the last months, I have asked for information on events so they could be added to the happenings of Zone H. This time, I received two articles about the same event from two of the participants, So I thought I would add both; picture credits to Paul Bedford (MAAC#13527).

CONTROL LINE IN THE VALLEY, PART 1

by Larry Lewin MAAC 10275

"July 03, 2022 was a great day. It was also a bad day.

"It was Paul Bedford's "Annual" NS with BS Event (No Shorts with Black Sox). This year was very wet, with minimal entries.

"Due to circumstances the world knows about, Paul could not host this gathering of combat nuts since 2019. It has been TOO long since we have been together, so we had lots of catching up to do. This severely cut into the flying time. The rain didn't help either. Wet weather is one situation where electric-powered planes are disadvantaged.

"Greg D. came from the Okanagan, Kelly C. and Nigel T. from Chilliwack Denis C. from Vancouver, Paul B. and Douglas F. from Maple Ridge, and myself from Abbotsford. Hmm, Mission Wings and no Mission residents. Perhaps that is to be expected; it is, after all, primarily an R/C club. But we are making inroads.

"Douglas flew his first control line flight with Greg's help on one of Kelly's D-Bats. Not a sweeping success nor an abject failure: he did fly some on his own, and as Greg pointed out, he did do some inverted flights. The learning curve, especially with a twitchy D-Bat, is very steep.

"Greg and Kelly flew a couple of D-Bat matches, Nigel flew his vintage combat Werewolf, Denis flew a D-Bat and Paul, his Barnstormer. Greg and Kelly both flew VooDoo-era planes, and Kelly flew a few flights with his modern fast combat plane. Please excuse the expression, but crap that was fast!

"I showed off my latest P-40, and Nigel was gracious enough to tell me about a better way of welding the Monokote



On July 24, 2022, Deputy Zone director Peter Murphy (left) presented Michinobu Akimoto 67170L with his Leader Award from MAAC. A well-deserved award for Michinobu. Presented at his home club's Victoria Radio Control Modelers Field. / Le 24 juillet 2022, l'assistant directeur de zone Peter Murphy (à g.) a présenté son prix de Leader à Michinobu Akimoto (MAAC 67170L) au terrain des Victoria Radio Control Modelers. Michinobu le mérite amplement.



together. I have some experimenting to do.

"As I said, it has been TOO LONG since seeing these wonderful people.

Thank you, Paul, for all the work you put into this event. Thank you to all the others who came."

CONTROL LINE IN THE VALLEY, PART 2

by Paul Bedford MAAC 13527

"No Shorts with

Black Sox' is a fun name my wife created for the event.

Fliers come dressed in all shapes and colours. But she has noticed that some fliers have no fashion sense. These are the pilots who are wearing shorts and black socks. So, I've called the Fun Fly the NS with BS. I used to give out pairs of cheap white socks, but K-mart has gone, and taken the socks

continued on page 24

MANITOBA NORD-OUEST ONTARIO (D)



Richard Nuefeld fait évoluer sa maquette à travers la fumée. / Richard Nuefeld flying through smoke.



Randy Hepner - 73393

Directeur de zone
zd-d@maac.ca

C'est la saison du modélisme et des séances de vol! Il semble bien que cet été ait davantage ressemblé aux anciennes saisons avec sa part d'activité, de Fun-flies des SATP (systèmes aériens télépilotés) et concours bon enfant. J'essaie de me déplacer à chaque évènement au sein de la zone mais des engagements ont parfois préséance – la famille, d'abord.

Nous avons entamé l'été en tentant d'organiser un rassemblement qui rappelle Gimli mais le mauvais temps a tout annulé. Ce printemps et en début d'été, la pluie a trop sollicité le système de drainage autour du lac Winnipeg. Nous pourrions avoir essayé le vol d'hydravion avec l'eau environnante mais nous n'aurions pu stationner nos véhicules ou aménager une aire des puits. Bizarre de printemps.

VISITES

Je me suis rendu au Fun-fly de Winkler – quelles belles installations et quelle bande de types sympathiques – le déplacement d'une journée en vaudra la peine l'année



Des membres à l'établi. De g. à dr. : Harry Ketterer, Dan Fyfe, Jerome Bobby, Mike Kelso, Dennis Poulin.

/ Members working at the building table, left to right: Harry Ketterer, Dan Fyfe, Jerome Bobby, Mike Kelso, Dennis Poulin.

prochaine. INDICE! INDICE!

Le Fun-fly du Winnipeg Radio Control Club (WRCC) s'est déroulé immédiatement après celui de Winkler. Celui-ci constitue une tradition des « tournées » de rassemblements et les membres ont une fois de plus relevé le défi. La participation était excellente, tout comme la météo. Il y avait du nouveau, cette année : une démonstration de vol circulaire... une bonne idée pour de tels lieux où

évoluent normalement des SATP. Je me trouvais au sein de la foule; j'ai observé la démonstration et j'ai écouté ce que disaient les personnes autour de moi. Cela faisait du bien d'entendre les histoires de ces modélistes qui avaient souvent fait leurs débuts grâce au vol circulaire. D'autres spectateurs demandaient comment se lancer au sein de cette discipline. Un rappel que tout terrain désigné et reconnu du

suite à la page 25

MANITOBA NORTH WEST ONTARIO (D)



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

It's modelling/flying season! This summer looks more like the modelling seasons of the past with lots of activity in the zone, mainly in the form of RPAS Fun Flys and some low-key competitions. I am trying to make it out to every event in the zone, but other commitments occasionally supersede – family first.

We started the summer trying for a smallish Gimli event but got washed out. The rain this spring and early summer was utterly overwhelming for the drainage system around Lake Winnipeg. We literally could have done some float flying but had nowhere to park, pits, etc. Crazy spring.

VISITS

I did go to the Winkler Fun Fly – what a nice set-up they have and a great bunch of friendly members -- absolutely worth a day trip next year. HINT! HINT!

The Winnipeg Radio Control Club (WRCC) Fun Fly was right after the Winkler one. The WRCC Fun Fly has been a staple on the “tour” for many years and met this year's expectations, too. Turnout was excellent, as was the weather. This year's unique addition was a mid-day demonstration of control line flying, an excellent idea at any traditional RPAS site fun-fly. I sat back in the crowd, watched the demo, and listened to what folks were saying. It was good to hear so many experienced RC modellers recount their start with control line and other spectators who questioned how to get started in control line. Recall that any MAAC site can host any of the varied MAAC activities – provided all rules and exemption requirements are met.

Next was the annual August Gimli gathering at the Interlake Radio Control Modelling Club (IRCMC) site near Gimli. For those who don't know, this is advertised as a three-day Fun Fly but, in fact, is up to a week-long camp-n-fly event open to all disciplines of MAAC. The weather mostly cooperated, and the turnout was regular pre-COVID large. Despite some unexpected, unplanned rapid de-construction events, everyone had a good



Gimli flying site under water. / Le terrain de Gimli est encore inondé

time. On the Fun Fly Saturday, they hosted two VIPs from NAV CANADA who wanted to see a MAAC event in person. I had complete confidence that Zone D members would demonstrate how MAAC is every bit the safe and responsible RPAS operation we need to be in a regulated aviation safety environment. Good job all; they enjoyed the day, the flight demonstrations, and your hospitality.

UPCOMING STOPS

The next stop will be Diamond Aces R/C Club (DARC) Fun Fly in Steinbach and Rugby Lake Float Fly. I've never flown from the DARC site and am looking forward to going there.

I wanted to go to Brandon's Wheat City Aeromodellers event, but it's on the same day as Winkler (coin toss choice) – I think we need a better system to coordinate event dates to avoid overlap. I've been to Rugby Lake once before, and it is worth the drive – a beautiful site with good fishing (when not flying), but space is limited; good idea to plan ahead.

THEMES

One common theme I've seen this summer, apart from a return to quasi-normal, is groups of people having fun. Fun is many things to different people, but a universal giveaway is smiling and laughing – seen lots of that so far.



One moment stands out from Gimli – watching five members flying RC combat with inexpensive foamboard planes they built that day and having a blast. 50-60ish going on 14 again...priceless!

The other theme I have written about and probably will again – is “MAAC rules say...”

If you are confused about the MAAC rules or requirements, please e-mail or call me. Your fellow members on the Safety Advisory Group are hard at work revising the Safety Code with the number one goal to be short and simple! Until then, it's more fun when everyone knows the rules as written, as it helps to avoid conflict.

ANNUAL ZONE MEETING

This fall, our AZM will be held on October 16 at the Royal Aviation Museum of Western Canada by the Winnipeg airport. Space is limited to 80 members, so please do not bring family or friends to

continued on page 24

MILIEU (E)



Roy Rymer - 61172L

Directeur de zone

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

Le MAAC, les membres et nos activités de par le pays, c'est quelque chose de vraiment chouette dont nous pouvons faire partie. S'impliquer à titre de directeur de zone et devenir l'un des engrenages du mouvement c'est très bien même si ce n'est pas toujours facile; en fait, c'est souvent difficile. Bien que cette tâche exige de nombreux sacrifices, on y ressent tout de même des moments qui justifient amplement l'effort qu'on y met.

Récemment, j'ai eu l'occasion de présenter des prix de reconnaissance du MAAC à trois véritables dynamos de notre passe-temps. Ces gars-là ont consacré d'innombrables heures au MAAC et aux membres, si bien que nous devrions reconnaître leur implication et les encourager à continuer!

PRIX DU LEADER

Les récipiendaires sont des leaders au sein de leur zone et peut-être même à l'échelle nationale. Ils peuvent avoir passé beaucoup de temps à bricoler, à agir au sein de l'exécutif de leur club ou avoir servi à titre de directeurs. Ces mêmes personnes sont souvent impliquées dans l'organisation d'événements et au sein de mouvements de compétition.

Félicitations à Dave Cumming et à Paul Brine. C'était un honneur et un plaisir de leur décerner leur certificat de membre Leader.

TEMPLE (PANTHEON) DE LA RENOMMÉE

Depuis d'innombrables années, nos nommés au Temple de la renommée ont contribué à la mission du MAAC. Leur implication au sein de notre passe-temps a fait progresser autant l'organisme que l'aéromodélisme ainsi que les nouveaux venus qu'ils ont aidés. Ils sont une inspiration depuis des décennies et ont provoqué de l'excitation au sein de l'aéromodélisme.

Félicitations à Tom Bateman. J'espère que vous nous décernerez encore longtemps nos « ailes » de pilotage et que vous continuerez de nous livrer vos



Tom Bateman (dr.) reçoit son certificat du Temple de la renommée des mains de Roy Rymer. / Tom Bateman (right) receiving his Hall of Fame Award from Roy Rymer.



Dave Cummings (dr.) reçoit son certificat de membre Leader des mains de Roy Rymer. / Dave Cummings (right) receiving his Leader Member Award from Roy Rymer.

histoires de modélisme. C'est un honneur de vous connaître et de vous avoir présenté votre prix au Temple!

En terminant, je suis triste de ne pouvoir présenter de prix à d'autres personnes à

l'avenir puisque c'est mon dernier mandat à titre de directeur de zone. Toutefois, je suis reconnaissant d'avoir pu le faire et de compter ces récipiendaires à titre d'amis! ✨

MIDDLE (E)



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

MAAC, the members, and all our activities across this country are such a wonderful thing to be a part of. Getting involved as ZD, being a cog in the machine of something so wonderful, is not always easy; it's often quite difficult. Although being a ZD is fraught with many sacrifices, it has some wonderful and rewarding moments that make it all sink in and so very worth it.

Recently, I had the opportunity of presenting MAAC awards to three dynamos in our hobby. These guys spend hours of their time for the benefit of MAAC and its members such that we all should take notice and encourage them onwards!

LEADER-MEMBER AWARD

The folks receiving this award are leaders in their zone, perhaps even nationally. They may have spent many of their years in modelling, as club executives, served as MAAC directors, and they're often heavily involved with running events and participating in competitive modelling.

Congratulations to Dave Cummings and Paul Brine. It was my honour and pleasure presenting you with your Leader Member certificates.

HALL OF FAME

For many modelling years, our Hall of Famers have contributed to the MAAC mission. Their involvement in the



Paul Brine (right) receiving his Leader Member Award from Roy Rymer. / Paul Brine (dr.) reçoit son certificat de membre Leader des mains de Roy Rymer.

hobby has advanced both MAAC/model aeronautics and any of the many new members they graced with humble helping hands. They are true guiding inspirations who have for decades fostered awe and excitement for the sport of aeromodelling.

Congratulations to Tom Bateman. Long may you continue to grant us our wings and inspire us with your vast oral library of

RC and modeling stories. It is my honour to know you and present your Hall of Fame award!

In closing, I am saddened that I will not have the opportunity to present awards to great folks in the future, as this is my final term as ZD. However, I'm also so thankful for the chance to have done it and continue having these guys as friends! ✨

Chronique de l'éditeur

suite de la page 7

n'était pas ce que je cherchais.

Le biplan, c'est assurément quelque chose de nouveau. Grâce à sa batterie 4S, il était rapide, pouvait grimper à la verticale et effectuer de l'acrobatie 3D... d'après ce qu'on me dit. Avec les débattements configurés à « high rate », il pouvait effectuer un tonneau en un clignement des yeux et comme il ne possède qu'une envergure dépassant à peine un mètre... il s'est avéré petit et facile à transporter.

C'était ma première maquette munie du système de stabilisation. Je l'ai configurée de sorte à la piloter avec – ou sans – stabilisation. Vous pouvez appeler ça de la tricherie, mais ce procédé automatisé a fait en sorte que c'est un amour d'appareil à piloter. Ainsi, j'ai pu me concentrer sur la courbe

d'apprentissage escomptée sans être trop déconcentré par le moindre incident de turbulence. Sans cette technologie, c'était tout un projet de piloter ce biplan convenablement.

J'ai beaucoup appris de ces séances de pilotage d'un nouveau type d'aéronef. Les biplans ralentissent très rapidement lorsque vous diminuez les gaz... ou que vous exécutez un tonneau rapide... et bien plus encore.

La construction demeure une grande composante de notre passe-temps et il semble qu'elle vit une période de regain d'intérêt. Mais il me semble que la chose intelligente à faire, c'est d'accroître votre temps de pilotage sur un coucou de guerre (warbird), biplan, planeur, hydravion ou autre chose avant de vous engager résolument à construire. ✨

QUÉBEC (1)



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

Bonjour tous!

La saison est déjà bien avancée mais j'ai pu aller rencontrer certain d'entre vous.

Premier arrêt, le Club Aéromodélisme Saguenay, à l'occasion de sa compétition IMAC du circuit québécois. J'y ai retrouvé des concurrents de la Beauce, de Québec, de Sept-Îles et d'ailleurs! Une organisation bien rodée. Toujours un plaisir d'y assister.

S'en est suivi ensuite une première visite au Club Avion Modèle Granby. Superbe site dans le centre industriel! Une fin de semaine réussie avec un CA dynamique et accueillant. Merci à Marie-Reine Daudelin Malczewski, Jacques Langlois et Sylvain Léonard pour vos confidences et autres!

Dernière visite, mais non la moindre, la journée (remorquage de) planeurs du Club Air Modéliste (Saint-Étienne-de-Lauzon) organisée de main de maître par Marc Alain. Une découverte pour moi!

Mais la cerise sur la sundae fut la remise d'un certificat d'un membre Leader à Denis Faucher, secrétaire du Club. Une reconnaissance bien méritée de la part de tes amis.

Sur ce, je vous quitte et vous invite à la réunion annuelle de la zone 1 Québec, le 15 octobre 2022 au complexe Honco du secteur Charny à Lévis, de 9 h à midi.

Bien important, il y aura l'élection d'un nouveau directeur de zone, mon mandat étant fini! Bienvenue à tous! ✈



Left: Rencontre amical/ A friendly get-together. À dr. : Avion Tracteur / The towplane). Les pilotes et leurs avions au Club Avion Modèle Granby. / Pilots and planes at Club Avion Modèle Granby
Prochaine page/Next page: Au Club Air Modéliste, des planeurs et la réunion des pilotes. Compétition 'last down'. / "Last Down" competition.

QUEBEC (I)



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

Hello, all!

This season is almost through but I was able to go out to meet some of you.

First stop: the Club Aéromodélisme Saguenay for its IMAC competition (Québec portion). I met contestants from the Beauce, Québec City, Sept-Îles regions and elsewhere! It was a well-run event and it's always a pleasure to attend.

Next was my first visit to Club Avion Modèle Granby. It's a superb site in an industrial centre! It was a tremendous weekend and I was shown around by an enthusiastic and welcoming executive. Merci to Marie-Reine Daudelin Malczewski, Jacques Langlois and Sylvain Léonard for the shared secrets and other tales!

The last visit – a very worthwhile one – was the sailplane (aerotow) day at Club Air Modéliste (in Saint-Étienne-de-Lauzon), which was expertly organized by Marc Alain. It was quite the discovery for me!

The icing on the cake was to be able to hand Club secretary Denis Faucher his Leader certificate. It's a deserving recognition on behalf of your friends, Denis.

I will end by inviting you to the Zone I (Québec) Annual Zone Meeting on October 15th, 2022 at the Honco complex in Lévis (Charny borough), from 9 a.m. to noon.

This is important as there will be an election for a new Zone Director as my mandate is done! Welcome, everybody! ✈



Jean-Paul Le Guilcher (centre) remet son certificat de membre Leader du MAAC à Denis Faucher (à dr.). À gauche, le président du Club Air Modéliste, Stéphane Corriveau. / Jean-Paul Le Guilcher (centre) hands the MAAC Leader certificate to Denis Faucher (right). To the left, Club Air Modéliste President Stéphane Corriveau.

SUD-EST ONTARIO (L)



Leslie Farkas - 21370

Directeur de zone

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

RAPPORT : LES US NATIONALS DE 2022

Des membres du MAAC ont remporté du succès lors de l'épreuve US Nationals de Muncie (Indiana), cette année. Jama Danier a remporté la palme en F1A (planeurs) avec un chrono de 5 minutes 42 secondes, devançant le gagnant de l'année dernière, Jim Parker qui, lui, a réalisé un chrono de 5 minutes 5 secondes.

Pat MacKenzie a remporté la victoire en deux épreuves. Il a remporté le trophée Mulhivill (le plus ancien des épreuves de vol libre). Sa maquette antique comportait un fuselage de bâtonnets. On le félicite pour son effort de construction et, qui plus est, pour les prouesses en vol.

Les aptitudes de modéliste de Pat et son sens de la compétition étaient évidents lorsqu'il a réalisé un vol max (catégorie F1B) en compagnie d'Alex Andriukov. Les résultats sont les suivants :

- 1 - P. MacKenzie - A. Andriukov 960 secondes
- 3 - Greg Simon 919 secondes
- 4 - Evan Simon 822 secondes
- 5 - Aram Schlosberg 802 secondes
- 6 - Ross Jahnke 505 secondes
- 7 - Paul Crowley 198 secondes

LA CANADA CUP

Le Toronto Free Flight Group a disputé sa coupe Canada (Canada Cup) à la gazonnière de Tottenham, le 13 août 2022. Les prévisions météo étaient encourageantes et la brise légère s'est manifestée tout au long de la journée, ce qui n'a pas du tout déçu les concurrents.

Les conditions étaient si bonnes que l'organisateur a décidé d'augmenter la durée des vols à quatre minutes lors des trois premières rondes. Les quatre autres rondes ont été disputées à l'aide de temps max de trois minutes. En dépit des conditions



L'un des premiers signes de notre avenir en aéromodélisme./ One of the first signs of our aeromodeling future.

favorables, après sept rondes de catégorie F1A (planeurs), une seule personne avait réalisé un pointage complet. Nul besoin d'organiser une épreuve d'élimination fly-off.

suite à la page 25



The F1A winners (missing Vidas Nikolajavas) with Yury Shvedenkov the F1C Winner



F1B Winners

SOUTH-EAST ONTARIO (L)



Leslie Farkas - 21370
Zone Director
905-886-6959 | zd-l@maac.ca

2022 US NATIONALS REPORT

Canadian MAAC members were victorious at this year at the US Nationals in Muncie, Indiana. Jama Danier won the F1A glider category with 5 min 42 sec, defeating last year's winner Jim Parker who had 5 min 05 seconds.

Pat MacKenzie was victorious in two events. He won the Mulvihill trophy which is the longest running and oldest in Free Flight. His model was a vintage built-up trussed stick fuselage. He gets kudos for building it, let alone the excellent flying.

Pat's all-around modeling abilities and competitiveness showed by maxing out in F1B with Alex Andriukov, The results are as follows.

- 1 - P. MacKenzie - A. Andriukov 960 sec.
- 3 - Greg Simon 919 sec
- 4 - Evan Simon 822 sec
- 5 - Aram Schlosberg 802 sec
- 6 - Ross Jahnke 505 Sec
- 7 - Paul Crowley 198 sec.

CANADA CUP

The Toronto Free Flight Group held the 2022 Canada Cup at its Tottenham sod farm on August 13th. The weather forecast was promising, and the all-day light breeze did not disappoint the competitors.

The conditions were so good that the organizer decided to increase the duration of flights to four minutes for the first three rounds. The remaining four rounds were flown with three minutes maximums. Despite the good conditions, after the completion of seven rounds in the glider F1A category, only one person had a full score. No fly-off was needed.

In the gas power F1C category, only Yury Shvedenkov participated. Our World Champion and silver medalist from the past demonstrated his outstanding form and nearly had a full score.

In the Wakefield F1B category, five competitors had the maximum scores and had to battle for winning the competition. The decision was made that the fly-off



Jama Danier with his F1A gliders. / Jama Danier et ses planeurs de F1A.



Pat MacKenzie with the Mulvihill Trophy. / Pat MacKenzie et son trophée Mulvihill.

would be held at seven o'clock with the least thermal activity for the models. Everybody left the field for some socializing and the traditional Hungarian goulash with barbecue, which was served at Ladislav Horak's place, about ten minutes away.

After a pleasant three hours, everybody returned to the field for the F1B fly-off. Following the preparation and winding of the models, five flyers released their planes with the hope of winning the competition. It was a remarkably close battle for all

involved which showed in the registered times.

The winner was with 378 seconds (over six minutes) and only six to eight seconds separated the second, third and fourth place competitors.

I would like to thank all the competitors for their participation, sportsmanship and am looking forward to see everybody next year. ✈

rapide – de combat. Excusez l'expression, mais bon Dieu qu'il était rapide!

« J'ai exhibé mon plus récent P-40 et Nigel a eu la bonté de me montrer comment thermosouder du recouvrement Monokote. Je devrai procéder à quelques essais.

« Comme je l'ai mentionné, cela faisait TROP LONGTEMPS que j'avais vu ces magnifiques personnes. Merci Paul d'avoir accompli du travail afin de préparer cet événement. Merci à tout le monde qui s'est déplacé. »

CONTROL LINE IN THE VALLEY, PARTIE 2

par Paul Bedford MAAC 13527

« 'No Shorts with Black Sox', c'est un nom rigolo que ma femme a créé afin d'identifier l'événement. Les pilotes arrivent en portant toutes sortes de vêtements de toutes sortes de couleurs. Mais elle a certainement remarqué qu'ils n'ont aucune notion de la mode. Ce sont ceux-là mêmes qui portent des pantalons courts et des bas noirs. Si bien que j'ai appelé notre rassemblement Fun-fly le NS with BS. Anciennement, je distribuais des paires de bas blanc bon marché de chez K-mart mais maintenant que cette chaîne n'existe plus, je n'ai plus accès à ces bas.

« Le dimanche 3 juillet, la Mission Wings Model Society a organisé un Fun-fly pour maquettes de vol circulaire pour la première fois depuis deux ans. La météo n'était pas idéale. Il n'y avait pas de vent mais il pleuvait sporadiquement tout au long de la journée. Cela n'a pas ralenti les pilotes d'appareils de combat ou l'unique pilote sportif. Au total, sept pilotes – dont l'un qui n'a pu faire évoluer sa maquette électrique – ont répondu 'présent'. Voyez-vous, l'eau et les moteurs électriques ne font pas bon ménage. Les vols de combat ont commencé avec des pilotes et leur appareil respectif mû par le vénérable Fox. Ces derniers ont gagné en bravoure et le combat a levé de terre. Bien des expressions admiratives – et des rires – ont fusé.

« Une seule collision aérienne s'est produite. Nous avons entendu un gros BOUM et ensuite, tout a été calme. Tout le monde présent a levé la tête; deux avions de combat étaient imbriqués l'un dans l'autre et descendaient en spirale. Les deux appareils avaient besoin d'un rapiéçage des ailes.

« J'ai placé une petite boîte de dons sur la table de pique-nique pendant la pause du dîner. J'avais inscrit sur le couvercle 'Croix-Rouge canadienne' et le mot UKRAINE. J'ai expliqué que j'effectuais une collecte pour les réfugiés de ce pays et que j'entendais remettre 100 \$ à ladite Croix-Rouge. La réaction a été fantastique. Tout le monde qui était présent a versé un don.

« Merci à Greg Davis (MAAC 3899), Kelly Crosier (MAAC 3427), Denis Cousineau (MAAC 2922), Nigel Tarvin (MAAC 6949), Larry Lewin (MAAC 10275) de même qu'à Douglas F.»

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE ZONE

L'Assemblée générale de la zone H est prévue pour le 17 septembre, une fois de plus au terrain de vol des PDQ Flyers à Parksville (C.-B.). Si tout va bien, des votes électroniques – libres ou par procuration – seront disponibles au tableau de bord de votre compte du MAAC, de la même façon que vous pouviez voter lors de l'Assemblée générale annuelle.

L'été est finalement arrivé et les rassemblements locaux sont présentés. Je me rendrais à divers clubs au cours de la belle saison et j'espère pouvoir vous y saluer. ✨

with them.

“On Sunday, July 3, the Mission Wings Model Society held a control line Fun Fly for the first time in two years. The weather was not ideal. No wind but rain showers off and on all day. This did not stop the combat flyers or the only sports flier. A total of seven pilots, of whom one did not fly as his craft was electric. Water and electric don't mix very well. Combat started with individual pilots and Fox combat glow engines. Then pilots got brave, and combat began in earnest. There were many oohs and ahhs and much laughter.

“Only one mid-air disaster occurred. There was a loud BANG, and it suddenly got quiet. Everyone looked skyward; two combat planes were locked together and gently spiraling downward. Both planes needed wings patched.

“I placed a small donation box on the lunch table during lunch break. On the lid of said box, I had written CDN RED CROSS and the word UKRAINE. I explained that I was collecting for the refugees from Ukraine and wanted to give \$100 to the Red Cross. The response was fantastic. Everyone present donated.

“My thanks go to Greg Davis (MAAC 3899), Kelly Crosier (MAAC 3427), Denis Cousineau (MAAC 2922), Nigel Tarvin (MAAC 6949), Larry Lewin (MAAC 10275) as well as Douglas F.”

ANNUAL ZONE MEETING

The Annual General Meeting for Zone H is being held on September 17th, once again at the PDQ flyers Field in Parksville, BC. If all goes well, electronic proxies, both open and closed, will be available on your MAAC account dashboard the same way they were for the AGM.

The summer has finally arrived, and local events are happening. I will be travelling to different clubs over the summer, so I hope to say hello to you then. ✨

the meeting. I chose this site for various reasons but mostly because I think our members should enjoy this exceptionally nice venue. Included in the room booking is access to the museum exhibits. For now, parking is at members' cost – I will keep working on that.

The AZM is your voice, your chance to shape MAAC with resolutions or “recommendations.” Please attend either in person or virtually, or by proxy. It's your association.

To close, when you read this, the season will be winding up. It seems 2022 is the beginning of a return to normal, and I hope it keeps going that way. Next up is building season. ✨

MAAC peut offrir de telles activités, en autant que les exigences (en matière de sécurité) soient respectées.

Ensuite, il y avait le rassemblement annuel de Gimli en août au terrain de l'Interlake Radio Control Modelling Club (IRMC), près de Gimli. Pour ceux qui ne le savent pas, il s'agit d'un Fun-fly de trois jours mais, en fait, c'est un rassemblement de camping et de séances de vol qui accommode toutes les disciplines de modélisme du MAAC. En gros, la météo a coopéré et la participation correspondait aux rassemblements d'avant la COVID-19. Malgré des circonstances non planifiées, tout le monde s'est amusé. Pendant le samedi, deux personnalités de marque – des représentants de NAV CANADA – étaient sur place afin d'observer le déroulement d'un tel évènement en personne. J'avais parfaitement confiance en le savoir-faire – et la démonstration de prudence et de responsabilité – des membres de la zone D. Nous devons agir ainsi en cet environnement passablement réglementé. Beau travail, tout le monde; ces deux personnes ont aimé leur journée, les démonstrations de vol et votre hospitalité.

PROCHAINS ARRÊTS

Le prochain arrêt était au Fun-fly du Diamond Aces R/C Club (DARC) de Steinbach (Manitoba) et au Float-fly de Rugby Lake. Je n'ai jamais piloté une maquette depuis le terrain du DARC et j'ai hâte d'y aller.

Je voulais aller au rassemblement des Wheat City Aeromodellers de Brandon (toujours au Manitoba) mais celui-ci se déroulait à la même date que celui de Winkler (j'ai tiré à pile ou face). Je crois que nous aurons besoin d'un meilleur système afin de coordonner les dates d'évènements. Je m'étais rendu à Rugby Lake une fois auparavant et cela vaut la peine de s'y rendre : c'est un endroit magnifique avec de la bonne pêche (lorsqu'on ne pilote pas), mais l'espace est restreint. C'est une bonne idée de planifier à l'avance.

THÈMES

Le thème commun que j'ai constaté cet été – hormis le retour à des opérations quasi-normales – c'est que les groupes de personnes s'amusaient. Ce plaisir veut dire toutes sortes

de choses différentes selon à qui on s'adresse mais la preuve évidente, c'est lorsqu'on voit des sourires et qu'on entend des rires autour de soi – j'en ai vu beaucoup, jusqu'à maintenant.

Je me souviens d'un moment précis à Gimli – j'ai regardé cinq membres se livrer à du combat de maquettes télécommandées à l'aide d'appareils peu dispendieux qu'ils avaient confectionnés la journée même et ils s'amusaient ferme. C'était des cinquantenaires et plus... qui retournaient à leurs 14 ans... La scène n'avait pas de prix!

L'autre thème – et j'ai écrit là-dessus précédemment et ce n'est pas fini – c'est de répéter « Les règlements du MAAC stipulent que... »

Si les règlements ou exigences du MAAC vous laissent pantois, veuillez m'écrire un courriel ou m'appeler. Vos collègues membres du Comité consultatif sur la sécurité travaillent ferme afin de réviser le Code de sécurité, le but avoué étant de le raccourcir et de le simplifier! D'ici là, c'est bien plus agréable de faire voler ses maquettes alors que tout le monde connaît les règlements et cela évite les conflits.

ASSEMBLÉE DE LA ZONE

Cet automne, notre Assemblée annuelle de la zone se déroulera le 16 octobre au Royal Aviation Museum of Western Canada, situé non loin de l'aéroport de Winnipeg. L'espace est limité à 80 personnes alors de grâce, n'amenez pas des membres de votre famille ou des amis. J'ai choisi cet emplacement pour diverses raisons mais surtout parce que je pensais que nos membres apprécieraient les lieux. Inclus : l'accès aux artefacts du musée. Pour l'instant, les membres devront défrayer le coût du stationnement – mais j'y travaille toujours.

C'est lors de cette réunion que vous pouvez vous faire entendre; vous pouvez façonner le MAAC à l'aide de résolutions ou de « recommandations ». Veuillez y participer en personne ou en virtuel ou encore, par vote de procuration. C'est votre association...

Enfin, au moment où vous lirez ceci, la saison s'achèvera. Il semble que 2022 est le début d'un retour à la normale et j'espère que le ton est donné. Viendra ensuite la saison des nouveaux projets de construction. ✈

En FiC (motorisation à carburant), seul Yury Shvedenkov a participé. Notre champion mondial et médaillé d'argent de jadis a montré qu'il est encore « en forme » et il a presque réalisé un pointage complet.

En Wakefield FiB, cinq concurrents ont obtenu un pointage complet et ont dû livrer combat. Décision : l'épreuve d'élimination *fly-off* serait disputée à 19 heures, lorsque l'activité thermique aurait diminué. Tout le monde a quitté le terrain de vol et s'est retrouvé chez Ladislav Horak – à dix minutes de là – afin de déguster un traditionnel *goulash* hongrois et barbecue.

Après avoir discuté et mangé pendant trois heures, tout

le monde est retourné au terrain en prévision de l'épreuve d'élimination de FiB. Après avoir préparé et remonté le moteur élastique des maquettes, cinq modélistes ont lancé leur appareil en espérant remporter la palme. La lutte a été étonnamment serrée et cela était évident en consultant les temps de vol.

Le gagnant a réussi à faire tenir son appareil en l'air pendant 378 secondes (plus de six minutes) et seules six à huit secondes séparaient les deuxième, troisième et quatrième places. Je remercie tous les concurrents de leur participation, de leur esprit sportif et j'ai hâte de revoir tout le monde, l'année prochaine. ✈

Alf Hennessey... Continued



Some of Alf's current collection

Editor's note: This story was originally intended to run in the last issue of Model Aviation Canada.

By Pat Hennessey 88286

This is a short story about my Late Father's cousin Alf Hennessey.

Alf has been heavily involved in the hobby for over 30 years and celebrated his 90th birthday last year. Alf is the kind of guy that, as soon as you meet him seems as if you have known him for years as your best friend.

Alf is a resident of Charlottetown PEI. Several rooms in his house are primarily occupied by model planes he has built. He estimates that number to be well over 100 planes over the years.

Many of his models are scratch built from plans but many are created by his hand after only seeing a photograph of a plane he finds interesting. Dimensions would be determined by measuring an object in the picture of known dimensions such as a wheel or person standing nearby and then scaling dimensions to the rest of the plane. From there Alf would draw his own construction plans!

As a retired Architect creating his own engineering drawings comes naturally.

Alf just turned 91 in October of this year and although he has told me several times that he is working on his last plane he is still building more. As much as Alf loves flying his models he loves creating and building them just as much. Alf is in the process of converting many of his planes from fuel to electric.

On Canada Day 2018 two of Alf's planes were on display at Ottawa's Aviation museum. The Catalina now has engines and it and both models have been successfully flown.

Alf is truly an inspiration and continues to be actively involved in our hobby.



Alf loves to experiment with other modes of achieving lift.



Alf of course always has another project ready to go.



Alf's Giant scale Lysander and Catalina on Display at Ottawa's Aviation Museum. Canada Day 2018



Alf's giant scale Valmet. A training aircraft commissioned by the Finnish Air force in the 1980's. Alf modified the leading edge on the wings for extra lift and installed pneumatic retractable landing gear. This is truly a work of art.

Still His own Test Pilot at 91!



Our First Camping Event!



by Jamie Zieman

Finally! After going through a first-time application for any camping event in Deseronto, approval was granted in the fall of 2019 for a June 2020 event; we were ready for 2022!

PRE-EVENT

The application was quite challenging since camping in town was banned, and the town council had to devise a solution to allow us this event. Presentations and consultations ensued. The emergency plan had to be drafted, Ontario Provincial Police (OPP) and Alcohol and Gaming Commission of Ontario (AGCO) concurrence were required, and finally, the new application was approved when conditions were satisfied, but COVID struck in the Spring of 2020.

Earlier this year, the core members of our small club met to discuss holding the event in 2022. After two years of lockdowns for events like ours, we discussed what needed to be done to ensure a great event; unsure of the future regarding lockdowns, we pressed ahead.

Club member Rene came up with a great organizational plan once he had agreement from the executives of our club, Walter, Wilf and Merrill, and what a job they did!

Walter was the Event Coordinator; Wilf, Safety Officer and *Merrill being from Newfoundland (and group comic/leader in Vulture's Row) lead, "rescue operations," i.e., Captain of our slightly leaky 12 aluminum boat for downed or stranded aircraft recovery. He was also on the hook for the placement of fluorescent buoys defining the southern limit of our landing area and warning boaters. I must say Merrill fulfilled his duties, as noted later!

As President, I was responsible for BBQing and dealing with



issues that required authority, including a book containing various documentation for the application approval. The application, beyond approval from Town Council, required OPP concurrence for the event given the emergency plan and needed AGCO to rule on beverage consumption for onsite camping.

We also had information sheets for campers regarding local emergency numbers and services (restaurants, grocery store, and LCBO), all within walking distance.

The plan was in place, and everything was covered for the weekend camping event on Deseronto's beautiful waterfront site.

As the event coordinator, Walter was essential for the site setup on Friday. Signs were posted, barrier tape in place, and he set up his



camper for the weekend. Bob's Toilets from Shannonville delivered our outdoor toilet since we are on public land, and it was one of the cleanest portables I've ever seen. Everyone appreciated its convenience and cleanliness of it.

THE MORNING OF EVENT

Saturday morning was beautiful for the weather and our venue on the Bay of Quinte. Where else can you camp for free right on the water while flying RC aircraft off the same water? Pictures don't lie!

Wilf led the pilot and safety brief outlining our participation and flying/camping rules and the consequences of not following them. We had no issues since our club and visitors are a great group of fun-loving flyers, and spouses enjoy catching some rays on the waterfront with moderating breezes. That is one of the reasons our pilots and friends keep coming back. It truly is a fun event!

LET THE FLYING BEGIN!

As the pictures show, we have a variety of aircraft on floats or flying hulls/boats that were beautiful to see in the air over the

Deseronto waterfront, whether electric, glow or gas-powered. I spoke with each registered pilot; they love this site, the flying, the people and how relaxed the atmosphere is without compromising safety.

Merrill, as Captain, ensured that rescues of downed or turtled aircraft were done expeditiously and safely. This leads to the next issue of weather, wind, and waves.

All the pilots were amazing! We fly in a semi-protected cove that affords us the luxury of taking off or landing at our discretion. EXCEPT for SE or S winds which blow waves into our active zone. We had those for most of Saturday, with the wind shifting westerly during the event. Also, being on open water with miles of unobstructed winds, we have a definite pattern: winds light in the morning, building over the afternoon and dying out in the evening when mosquitoes rule! The odd gust during the day required quick reactions, whether shifting to cross or downwind take-offs or landing. Throw into the mix those waves that don't always align with winds.

continued on page 30



Another factor is that we are on the north shore of the Bay of Quinte, and the shoreline has a row of huge trees. Winds from the east through north to the west are a source of turbulence coming over the treetops or, conversely, a zone of no wind. Both conditions have caused some increases in heartbeats when encountering turbulence or the realization that you are going into the trees since the wind influence is gone below the treetops. It really is fun, folks, and for the most part, flying is great with up to five aircraft in a small pattern! Of course, our giant-scale pilots have miles of open water and great opportunities for scale-like photos against an impressive background.

THE BBQ

Our BBQ was modest but enjoyed by all, but the people at our events make this so special. We are in our fifth year as a relatively small but unique club since we are on town-owned land. We only need a rental shed for boating equipment that members can use at any time and incidentals for running the club, like supplies for BBQ. So we don't need much, but we really want to share our experience with MAAC members in 2023 as I will apply to the Town Council for permanent approval of this annual camping and float flying event.

Residents came out, including their children, after hearing our aircraft or seeing them during their town strolls (Deseronto is that small). We are always happy to show off our aircraft and answer questions. Sunday morning had our core group of 5 members flying. Still, over 15 spectators, including the OPP, loved watching the aircraft dancing in the skies over Deseronto's waterfront, skimming across the water or the inevitable crashes!

We have to give a massive shoutout to Great Hobbies for donating six gift cards for a total of \$250 and Leading Edge Hobbies, a major hobby store fixture in Kingston, for decades. A draw awarded the gift cards for the registered pilots, a separate lottery for the \$50 and \$100 gift cards and one card for the pilot with the "most crashes in the day." Thank goodness he was the captain of the rescue boat!

THE AREA

Folks, we had so much fun, and I can't stress that you will never get a free camping site on the water in the Bay of Quinte/Prince Edward County area, plus get to fly your RC aircraft over this beautiful venue. We are adjacent to the Tyendinaga Mohawk Territory, which has a blend of Indigenous arts/crafts, discounted gas, and various services. Prince Edward County, right across the Skyway Bridge, is renowned for its beaches on the south side (Outlet Provincial Park), multiple breweries/wineries/distilleries and unique land features, including Lake on the Mountain (yes, you drive up a major inclined road to reach), and the Glenora Ferry for a new free experience if you have never been on a ferry where you can get out of the vehicle and walk around. Deseronto is a historic site that was once an industrial giant with diverse enterprises surrounding our flying site.

Another note in Deseronto history, the Deseronto Royal Flying Club, was formed to recognize the two aerodromes, Camps Mohawk and Rathbun, established by the Royal Flying Corp in Deseronto during 1917-1919 to provide training to pilots before heading overseas to engage in fighting in the Great War. Camp Mohawk was also a training base during WW2 as part of the BCATP strategy that mimicked the efforts in WW1. We hope to team up with the current operator of Mohawk and have a commemorative event in recognition of the formation of the RCAF, the result of the RFC (Canada) back in 1917-1919. Interestingly, the HQ for Wing 42/43 of the RFC was located at our flying site. Only a cement pad and barely visible foundations exist. ✨

on each end with some .017" wire inside. When removed, the .016" wire shaft will fit nicely, yet not too loose when I need to adjust the nose for side or down thrust. The tube is now set solidly into the nose block with cyano glue, but be careful not to get cyano into the tube ends, or you will need a new one.

For comparison now: The 6" plastic propeller in my Prairie Bird kit, by itself, weighed 1.77 grams. My built-up 6 5/8" prop, completed with nose block, came in at 1.73 grams. On a model, plastic could easily make a difference on the front end of at least 1.3 grams. If you add half of that to balance the tail end, the model now carries about 2 grams extra, more than 25% of my finished Bird's weight. What's worse is that it might now need a heavier rubber motor to get its best flight. A high cost for a plastic propeller.

While I am not a big fan of plastic props, they will do the job if we can get a light one. My 22" Easybuilt Leopard Moth with a 7" sanded grey plastic prop weighed only 10 grams total when it flew 3:03 and won Golden Age in Tennessee. It had a motor 31.25" long that weighed 4.22 grams, 42% of the model weight. In our gym, its best is 1:37 on a 19" motor at 2.31 grams (23%). Again, sometimes motor weight makes no sense. I know this, though: the original rules for our Easybuilt Postal Contest called for the plastic propeller, but once over, our top guys changed to carved props and then easily outflew the Moth. I now have a built propeller of my own, but sadly, I currently have no place to try it. Stay tuned. ✨

Flying Embryo Models - Propellers

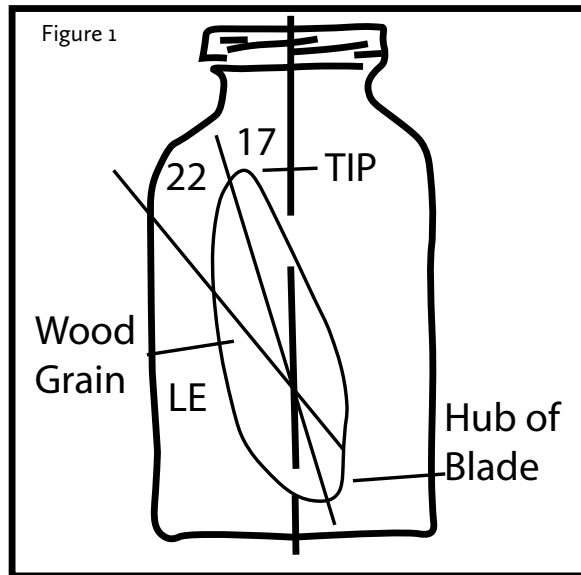
By John F. Maret

I believe the propeller is the key to getting great flights. Consider this thought: A bad propeller will not perform much better no matter how good the rubber in our model may be, but a good propeller, even with poor rubber, will at least give us a reasonable flight. So, what kind of prop should we use?

Many competition flyers like Jack McGillivray carved their propellers from a solid block of Balsa or Basswood and produced beautiful jobs with helical pitch, the most efficient. Richard Miller, who was Bostonian Champion for many years, made his by gluing stacked balsa strips in the pitch angle he wanted, then carved them to shape, equally as good. Bill Henderson made his blades from plastic beer cups and attached the hubs in tubes so he could change the pitch, while I have always made my blades from sheet Balsa bent on a bottle. For some strange reason, all these types flew winning times at the AMA Nationals and USIC in Tennessee.

While my propellers may not be as efficient as the others, at the USIC, my Bostonians placed in the top 5 at least eight times. In 1987 the 'C-Tern' outflew all 24 other models including Jack McGillivray's 'Yeti,' which only won with better charisma points. My best indoor time for a Bostonian with a three-bladed propeller is 5:03, and I have flown 5:09 with the Special II Embryo, so bottle-bent propellers work quite well and are much easier and quicker to make. This process is almost the only way to go if you make propellers for EZBs, Pennyplanes and No Cals.

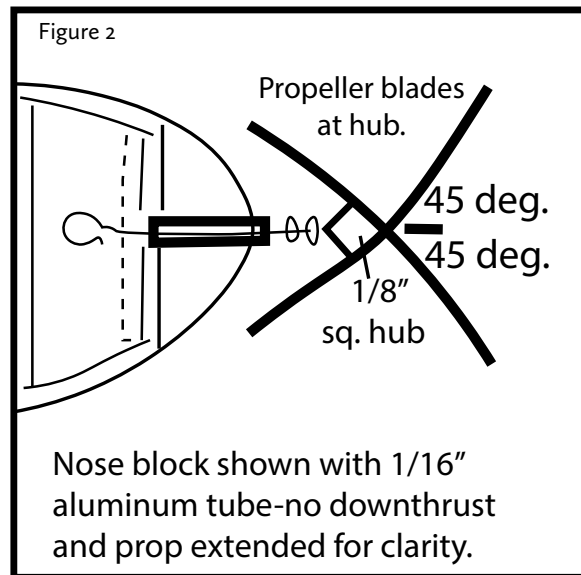
The advantages of bottle-bent props, besides being very light, are that you can choose and even change the pitch a bit later on and have any blade shape you want, including flaring types. The disadvantage is that they don't have a helical pitch unless you finish on a helical pitch block. The blade shape for a competition Bostonian needs to be wide and stubby, while the Embryo may have a long willow leaf-shaped propeller with almost double the blade area but must have a more extended landing gear for ROG.



Several blade shapes I have used for these models were shown in the last issue. It is crucial, especially for a light Bostonian, that blades be cut from solid 9 to 10 lb, 1/32" 'C' Grain sheet (never 'A') and be as identical as possible in the wood pattern. They should also be cut so that the grain is about 22 degrees off the centerline, up from the hub, towards the leading edge near the tip. This dramatically increases the blade strength after being formed and baked.

The simplest method is to take the blades and soak them in hot water for 20 to 30 minutes, then wrap them tightly around a bottle at least 4" in diameter with the hubs at the bottom and tilted 17 degrees left of vertical with the leading edge on the left side (Fig. 1). I have sometimes placed the blades one on top of the other. I must then be cautious when separating them afterwards. I put some tissue paper on top of the blades for protection and wrapped them around the bottle with masking tape to get the undercamber. They are then baked for at least 20 minutes in a preheated electric oven at 250 degrees F. A higher temperature may damage the wood. They are then allowed to cool overnight outside the oven before removal from the bottle.

For 6" props, my hubs are from hard 1/8" square balsa about 2" long, and if not faired into a slot in the blades, the hubs are on the underside and thinned out at the ends. The prop shaft hole is set in the middle of the hub from one point edge to the opposite point edge (not a flat side), so when the blades are attached, they are 90 degrees to each other at the



hub and 45 degrees to the shaft (Fig. 2). A propeller pitch gauge, whether bought or built, is a very valuable tool because it not only allows you to

determine pitch but also to make sure both blades are at the same angle. If not, the front end of the model will wobble in flight.

None of my models use a commercial thrust bearing in the nose block. The smallest I have is for 1/32" wire. Since I use prop shaft wire as thin as .016" (from the Guitar store), I use a piece of 1/16" OD aluminum tube instead (Fig 2). It will take about .035" wire which is way too heavy, so I carefully crimp the tube ends crossways

continued on page 30

Peter Conquergood - A Lifetime Passion Topped by MAAC's Lifetime Achievement Award

by Eric Harding & Barbara Landau



From the age of 14, Peter showed a passion for building and flying model airplanes – a passion that continues to the present day. By the early 1960's Peter channelled his interest into what was then the early beginnings of radio-controlled flight.

By the 1970's Peter was building scale models, active in the local flying club and mentoring young flyers in Sarnia.

Marriage and building a family intervened, but the passion remained and travelled with him as he moved across Canada to the UK, eventually landing him in Kawartha Lakes, Ontario (Bobcaygeon).

From his new home in Calgary in the 1980s, Peter extended his love of the sport by taking on various executive positions at the local flying club, including President. As his skills grew, he took on several other roles, including scale judging, organizing competitions, and mentoring newcomers to the field. These efforts span decades and have left their mark from Ontario to Alberta.

By 1985, Peter was ready to test his skills in local competition,

placing 1st in Scale Novice Class in his first event. This was followed by a string of impressive placings at various scale competitions over the following years. These successes led to invitations to compete

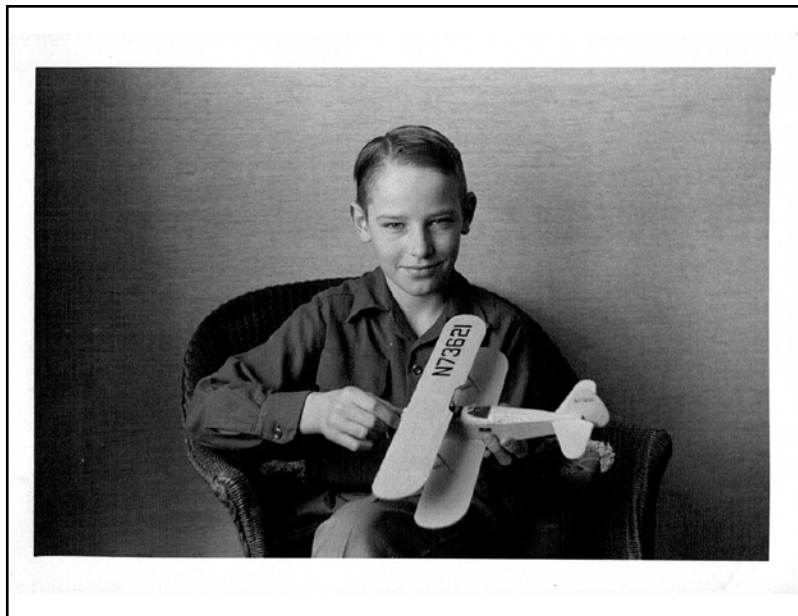
in Florida's 2008, 2009 and 2012 Top Gun events - the highly prestigious invitational tournament for top-class flyers in North America!

A 7th place Top Gun finish in 2009 was followed by a 3rd place medal at the US Scale Masters Championship that same year. He placed impressively at several events, even taking 1st place in the Non-Military Sport Scale category at the Toledo Weak Signals show in 2016.

His expertise as an engineer allowed him to become involved with designing and building a 25% scale model for a local aircraft developer

called the "Horizon". It is an amphibious aircraft which incorporates several innovative safety features.

Peter's passion for flight overflowed into the full-scale world as well, achieving his pilot license in 2012.



Peter holding an early 1956 model.



Super Cub at Kawartha Classic Scale in 2011

His record of contribution to MAAC spans decades – well beyond his personal skills and competitive successes. He spent decades of effort building the sport, serving on the executive of several clubs, as Chairman of the MAAC R/C Scale committee and currently as President of the Kawartha Lakes R/C Flyers Club. He has shared his passion with elementary students and enjoys encouraging the next generation to enter the field.

What is a typical week for Peter? It likely includes training and testing new members who enthusiastically are added to the Kawartha Club, building innovative models in his basement shop, and flying his favourite models at the Club field. During Covid, Peter was the catalyst for organizing a weekly Zoom meeting of Club enthusiasts to continue to share their skills, innovative designs, laughter, best successes and crashes, and enjoy the camaraderie that is the glue to sustain the Club during the pandemic. Overall, Peter's career spans over 60 years, with his enthusiasm capped by the MAAC Lifetime Achievement Award – WELL DESERVED!! ✈



Beaver C-FFHB Toledo 2016



Left: Peter doing final checks on his Horizon. Right: Peter instructing at Kawartha Lakes in 2019

2022 F3D / F3E World R/C Pylon Race Championships

by Paul Gibeault, Team Manager / Caller

Due to covid concerns and finance issues, these world championships (W/C's) almost never was. It was Chief Organizer Dan Kane who finally made the decision (despite some uncertainties) to go ahead. We are all delighted that he did! Dan and his massive crew of workers & officials put on a championship recognized as one of the best. Good food, accommodations, outstanding organization & a great pylon lighting system all combined to make it a memorable experience for all concerned. There were NO protests registered. It was noted that AMA President Ron Dodd spoke about the importance of having these Championship Competitions to bolster enthusiasm among all the AMA members. He said only a select few are on the national team, but a multitude of AMA members are keenly watching the live results from all over.

We ended up with 13 countries competing & missed the Japanese Team who was registered but mysteriously were unable to come this time. Airline travel was challenging for many teams, and it was sad to see the Czech and Dutch teams' models were hung up in transit until just before the start of the championship (ruining their chances for practice time). The results will show that even without the extra practice, they persevered and still ended up on the podium. Based on the last 2019 Australia W/C's results, it was evident that the previous "Best of the best" were in attendance here, promising some very fast racing.

Unfortunately, our sole pilot Roy Andrassy could not retain his previous caller, whose wife was delivering their first son then. All attempts to find other callers failed as the callers on Roy's list were all flying for other countries at these championships. A perfectly legal practice when foreign countries cannot field an entire team. It's been a long time since I called for Roy winning the Winnipeg Nationals in Formula 1, but I stepped in to do double duty as both Team Manager & Caller. Since the previous championships, Roy had invested heavily by upgrading his entire fleet with new models



Long-time friends Paul Gibeault (L) and Roy Andrassy(R) teamed up for these world championships.



One of the Australian team members used this wild-looking reverse rotation 'shark-tooth' prop to good effect!

and expected to do better.

After registering, our first snag was that we forgot to order the special FAI Model Specification cards from the Aero Club of Canada. You cannot complete processing without these officially stamped cards. Fortunately, Allison Barlow (Secretary General of the ACC) came through for us and promptly emailed the documents to AMA. Crisis averted.

Notably, Dave Ford from Brantford, Ontario, was selected as one of the 3 Official FAI Jurists, alongside Jim Allen (USA) and Barrie Lever (GBR). The Organizer recognized Dave's longtime knowledge and commitment to pylon racing.

We were fortunate that Roy was willing to drive the long (6-day) round trip in his van. Because of this, he was able to be fully self-supporting equipment-wise. Among other equipment, Roy brought an 850-amp truck battery to supply all his charging needs for the entire event. Very difficult to do when travelling by air!

Roy expected to move up from his last international standing with his newer, faster fleet. Our official practice went reasonably well. Roy changed out one degrading engine that failed to meet his 32,000 RPM ground standard, and we were ready to race. After Day 1, we were in the middle of the pack as expected and looking to improve. Day 2 was a write-off due to 4 zero scores due to various engine failures. This pushed Roy's placing down to the lower end of the scoreboard. As any W/C's competitor will tell you, it was a bad break this time out.

The final day showed Roy had diagnosed the issue and started scoring decent, the best being a new Canadian Record of 62:43! Indeed, things were learned, but just a little too late in the game, unfortunately. Such is life in the FAI fast lane! This shows that Roy is undoubtedly on the right track and will once again be a contender with improved reliability.

It was ironic that after the W/C's, the first AMA Nationals event (424 Quickee 500), Roy flew faultlessly, ending up in first place with 24 points & fast time. Roy went on to win another three AMA National awards afterwards.

As ALWAYS at a world championship, the equipment development is relentless. There were many detailed innovations displayed by many of the teams. Although the models appear quite similar, there was a



Left: F3D Official Jurists Barrie Lever (GBR) & Dave Ford (CAN) examine the wreckage from Eddie Melville from Guatemala's model.

new version of the DKT engine out of Italy that the Swedish Team used to win with. Roy and most of the field were running the Metkemeijer Brothers designed MB Profi 40, made in Ukraine. With current parts production halted to help with the current war efforts, this is bad news for the international racing (and speed) community.

Our 14th place team score doesn't tell the whole story, as any team not being full (3 pilots) will automatically end up at the bottom of the team standings. Interestingly, the National Aero Clubs of Brazil & Guatemala had no issue allowing American pilots to fill out a team roster that was short of pilots. Consequently, that move allowed both countries to place much higher.

I still think it's important to field a small team rather than no team. There's always new technology and ideas learned by attending world championships, and this one was certainly no exception in that regard.

I will include a brief note on the F3E electric class. Sadly, Canada did not field an F3E team this year. Although only five teams attended, the competition remains fierce. The Czechs used their all-conquering single blade prop design, which auto rocks

forward & aft depending on the required load. It is a most unusual design and the loudest reverberating prop on the field, but it is "The Business" and superior to the various other props on the field. Currently, the Czech team continues to maintain dominance in this event. One other item that crept up was that at ~220 MPH, these small slender fuse (flying pencil) models are becoming extremely hard to see by both pilots & officials. The current talk is to explore ways to increase model size or perhaps decrease the motor power, or both.

In conclusion, our national pylon team remains committed to hosting the Canadian flag again at the next championships scheduled in The Netherlands for the summer of 2023. Any MAAC members wishing to qualify or want more info on this are welcome to contact the MAAC R/C Pylon Committee via the Maac.ca web page. The Canadian Pylon Team would also like to thank our MAAC members for their support through the FAI Travel Fund. Full detailed results can be found on the nmpra rc web page. <http://www.nmpra.net/LiveEvents/livewc22.php>



F3D Technical report for the 2022 Muncie F3D/E Pylon Worlds

Prepared by Roy Andrassy
F3D pilot for Team Canada

Roy Andrassy (Calgary, Alberta) was the lone F3D Canadian pilot, with Paul Gibeault (Leduc, Alberta) as my caller and team manager. Thanks very much, Paul. Your lifelong commitment to model aviation and international competition is first class.

The Muncie trip was gruelling because of the extreme heat and humidity. We did have some moderate rain during the opening ceremonies resulting in several teams getting utterly soaked during the country introduction walk. Ouch! During the competition, the rain stayed away, but the wind was mild to moderate and variable.

TWELVE PARTICIPATING COUNTRIES IN THE 2022 F3D/E MUNCIE PYLON WORLD CHAMPIONSHIPS.

Covid, travelling expenses, politics, and costs reduced the number of participating countries. We only hope things will change in the world over time to allow more team participation. Congratulations to Dan Kane and Mike Condon and all the helpers and volunteers for putting on an absolutely fabulous and well-organized world-class competition. No protests were lodged at all. Kudos to the Jury for all their hard work as well.

I changed my aircraft from the Australian World Championships in 2019 to the Vector F3D model manufactured by Steve Taylor of A1 Composites in Australia. Excellent plane, Steve. Many of the Vectors were being flown by several countries. It is an excellent, fast solid bird for sure. I continued to use the MB engine from the Netherlands. This is a steadfast reference motor that goes plus percent of the people used for the world champ competition. The new DKT did make an appearance and was used by the winning team and pilot from Sweden. I know little about this motor, so I cannot comment on it.

My motors are set up by myself and include lightened pistons; a shot-peened connecting rod, crankshaft venting modifications, a short stacked venturi from Adam Argus in Australia, a vented back



plate from England, and the new F3D pipe from Paolo Pampanga in Italy (designed by Paolo Muceldola also from Italy). My main propellers were fully carbon-based from Adam Argus in Australia. I used an on-board glow system from Sweden, which worked flawlessly for the entire competition. I did have some problems with a wire continuity problem in the cowl on one of my planes which cost me several 200 scores before I finally figured out the problem. Welcome to FAI competition!

I have yet to fully dissect the cowl to find out where the wire problem is. The lack of continuity is vibration linked, so when the engine was started on the line, I would get a flashing red light on my on-board glow LED, which usually indicates that the plug wire circuit is open as in a burned plug. The issue was not present using a jumper wire, so I investigated further and found that tapping the wire would result in the false red flashing warning. I switched to another airplane, and all the problems went away. Unfortunately, we ended the competition with two counting 200 scores, which did not average well. Such is life. Paul and I did manage to create a new F3D Canadian record which is good. At least we have some paper to remember the Championships.

My three planes remained undamaged during the competition. Others had some crashes, and there were about two mid-air collisions, as I recall.

All in all, this was another learning experience in the world of FAI. One of the major problems we encounter is that there are no regular F3D competitions in Canada or the USA. That reduces our chances of improving during competition flying. The Europeans and the Australians have many FAI-type contests each year.

Congratulations to Emil Broberg on his individual first-place World Championship achievement and also to Team Sweden for their first-place Team placing. Consistency certainly plays a tremendous role in achieving success, as does a fast aircraft-pilot-caller combination. Work in helps with long-term results for sure.

Thanks to the MAAC general membership for supporting the FAI travel fund. The next world Championships will be in the Netherlands in 2023, sometime around the end of July or the beginning of August. Rumour has it that the 2025 World Championships will be in England, possibly around the Deanthorpe area. ✈



Get Protected And Save!

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

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

For a no obligation quote in minutes

Visit www.maac.aon.ca

or call 1.800.448.2539

and speak with an Aon broker

Office hours:

Monday to Friday 8:30am to 4:30pm

Why Aon for your home and auto insurance?

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

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

Model Aircraft coverage:

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

Visit www.maac.aon.ca for your quote. It may save you hundreds!

Soyez Protégé Et Économisez!

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

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

Pour obtenir une soumission sans obligation en quelques minutes

consultez le site www.maac.aon.ca

ou appelez le 1 800 448-2539 pour

parler à un courtier Aon.

Heures de bureau :

de 8 h 30 à 16 h 30, du lundi au vendredi.

Pourquoi choisir Aon pour votre assurance habitation et automobile?

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

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

Couverture pour les modèles aéronautiques :

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

Visitez le site www.maac.aon.ca pour obtenir une soumission.

Vous pourriez économiser des centaines de dollars!

TopGun EDF and Fun Fly

hosted by the Burlington Radio Control Modelers



Photos by Kenneth Park

Approximately 25 pilots flew EDF jets in 30 degree temperatures to the pleasure of the many who came out to watch the little airshow BRCM put on. The club has a well paved runway. I had my own fun flying a Freewing L39 and then I got busy with my camera.





SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

ÉVITER L'INTERFÉRENCE

Conseils d'installation

- Lisez les instructions d'installation du fabricant d'équipement ainsi que ses suggestions. Spektrum a fourni un document de pratiques exemplaires qu'on retrouve ici : <https://www.spektrumrc.com/Experience/InstallationBestPractices.aspx>. Il se peut fort bien que d'autres fabricants offrent quelque chose de semblable.
- Assurez-vous que toutes les composantes électroniques, câbles et batteries soient bien arrimés (attachés) au fuselage.
- Si votre récepteur est doté de deux antennes ou d'un récepteur de satellite, placez-en une à la verticale et l'autre à l'horizontale ou tel que le recommande le fabricant.
- Essayez d'éloigner votre câblage embarqué loin de votre contrôleur de vitesse, du module d'allumage, de la batterie, etc. et du récepteur.
- Assurez-vous que vos récepteurs et émetteurs sont dotés des plus récentes mises à jour de leur logiciel.
- Assurez-vous que votre mode antidéfaillance fonctionne.

Procédures et recommandations de vol

- Assurez-vous que vos batteries embarquées et dans l'émetteur soient entièrement chargées avant d'effectuer

une séance de vol.

- Procédez à un test de portée (range check) tel que recommandé par le fabricant de votre équipement.
- Si vous procédez à des modifications de programmation de votre émetteur, placez votre téléphone cellulaire en mode avion.
- Si vous êtes en train de faire voler une maquette, vous (en tant que pilote) et votre observateur (*spotter*) devriez placer vos téléphones en mode avion.

Conseils suivant un écrasement

Voici quelques paramètres que vous pourriez vérifier après un écrasement, histoire de pouvoir déterminer si de l'interférence de téléphone cellulaire y a contribué.

- Est-ce qu'un téléphone cellulaire se trouvait non loin (et activé) et se trouvait-il en mode avion, c'est-à-dire chez le pilote, l'observateur ou au sein du public?
- Une tour cellulaire se trouve-t-elle à proximité?
- Le récepteur utilisé – avait-il subi un écrasement auparavant? **Oui ou non?**
- Les récepteurs impliqués dans un écrasement d'importance devraient être renvoyés pour examen avant de s'en servir une fois de plus.
- L'installation radio a-t-elle été faite selon les instructions du fabricant, y compris toute considération relativement aux récepteurs de satellite? **Oui ou non?**
- Aviez-vous déjà connu des épisodes de perte de connectivité? **Oui ou non?**

- À quelle distance, selon vous, se trouvait l'avion lorsque la perte de connectivité est survenue?
- Savez-vous si le mode antidéfaillance (*fail-safe*) s'est enclenché au moment où vous avez perdu la connectivité avec votre maquette? **Oui ou non?**
- Si votre maquette est électrique, aviez-vous préalablement vécu des problèmes avec votre contrôleur de vitesse? **Oui ou non?**
- Si votre maquette utilise un module d'allumage ou d'autre équipement électronique (c'est-à-dire un module GPS, des pompes fumigènes, de la télémétrie, etc.), aviez-vous préalablement vécu des problèmes?
- Après l'écrasement, quel était le voltage du contrôleur électronique ou de la batterie embarquée?
- Est-ce que d'autres pilotes de maquettes télécommandées ont vécu des problèmes semblables à ceux qui ont contribué à cet écrasement? **Oui ou non?**

Grosses maquettes à moteur à essence

- Une batterie séparée était-elle utilisée afin d'alimenter le module d'allumage? **Oui ou non?**
- Un interrupteur (actionné par servo) mécanique était-il utilisé afin de couper l'allumage? **Oui ou non?**
- La tringlerie actionnant les gaz était-elle une tige poussoir (*pushrod*) de métal? **Oui ou non?**
- Les mises à jour de logiciel avaient-elles été faites? **Oui ou non?** ✨

FOR SALE

For more information please contact

drgavinbach@gmail.com



1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.

Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.

It can be yours for \$12,000.

About 9 feet long, weighing 38 pounds, powered by 2 Bob Violett Models EV2.

Want to see it fly? Go to: https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair

250.682.9609 | mebetuzzi@shaw.ca

INTERFERENCE AVOIDANCE

Installation advice

- Read the equipment manufacturer's installation instructions and suggestions. Spektrum has provided a best practices document which can be found here: <https://www.spektrumrc.com/Experience/InstallationBestPractices.aspx>. Other manufacturers may provide similar documentation.
- Ensure all electronics, cables and batteries are secured within the fuselage.
- If your radio receiver has two antennae or a satellite receiver, place one on the vertical plane and the other on the horizontal plane or as recommended by the manufacturer.
- Try to keep all on-board cabling away from the E.S.C., ignition module, the battery, etc., and the receiver.
- Ensure your receivers and transmitters have the latest software updates.
- Ensure your fail-safe mode is working.

Flight procedures and recommendations

- Ensure flight and power batteries are fully charged before the flight.
- Perform a range check as specified by the equipment manufacturer.
- If making programming changes to your radio, place your cell phone in airplane mode.
- If flying, the pilot and the spotter should place their cell phones in airplane mode.

Post-Crash Troubleshooting Tips

Here are some things to check after an incident that may help

determine if a cell phone interference contributed.

- Was there a cell phone nearby and on, and was it in airplane mode, i.e., pilot, spotter, spectators?
- Is there a cell tower in the immediate vicinity?
- The receiver in use at the time -- had it ever experienced a previous severe crash? **Yes, or no?**
- Receivers that have been in a severe crash should be sent in for servicing before using again.
- Was the radio installation done per the manufacturer's instructions, including any recommended remote or satellite receivers? **Yes, or no?**
- Were there any previous issues with loss of connectivity? **Yes, or no?**
- How far away do you estimate the plane was when the loss of connectivity happened?
- Do you know if the plane went to fail-safe when connectivity was lost with the airplane? **Yes, or no?**
- Were there any previous issues with the electronic speed controller if your plane is electric? **Yes, or no?**
- Have there been any previous issues if your plane uses an ignition module or has any other on-board electronic equipment (i.e., GPS tracker, smoke pumps, telemetry etc.)? **Yes, or no?**
- After the crash, how was the voltage from the ESC or the onboard battery?
- Were any other R.C. pilots experiencing similar problems as noted with this crash? **Yes, or no?**

For Large scale airplanes with Gas Engines.

- Was a separate battery used to power the ignition module? **Yes, or no?**
- Was a servo-operated mechanical ignition kill switch used? **Yes, or no?**
- Was the throttle linkage a metal pushrod – **Yes, or no?**
- Are all the software updates up to date – **Yes, or no?** ✖

HOBBY
WHOLESALE

BUSINESS HOURS
(Mountain Standard Time)

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

OPEN HOLIDAYS

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM

WE SELL EVERYTHING YOU NEED...
AND MORE!

HOBBY WHOLESALE

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)

COMITÉ DE LA SÉCURITÉ

Dave Cummings - 77015

Committee Chair

905-335-6478 | davecummings9@gmail.com

QUESTIONS ÉMANANT DES PILOTES SUR LA DIRECTIVE 25 (SATP)

De temps à autre, le Groupe consultatif sur la sécurité reçoit des questions de la part des membres qui souhaitent obtenir des précisions, surtout lorsqu'un document du Code de sécurité est nouvellement créé et publié. Voici un bon exemple de demande que nous avons reçue, le mois dernier, en provenance d'un club du MAAC et qui posait de bonnes questions. C'est pratique de pouvoir se replonger dans cette lecture et nous avons organisé ces questions en format de foire aux questions.

Les plus récents règlements du Code de sécurité sont traités sous l'égide du NOTAM du MAAC, un avis qui a été envoyé à tous les membres. Veuillez consulter le NOTAM 2021-02 (mise à jour et clarification) afin d'y lire les détails sur la directive 25 (<https://www.maac.ca/en/notam.php>). (L'équivalent existe en français dans le site Web.)

Question : Lorsqu'un nouveau membre arrive, peu importe son aptitude de pilotage, est-ce que le MAAC le désigne à titre d'« élève » à son arrivée? Le cas échéant, est-ce que le MAAC le modifie à « pilote » seulement lorsque le DSM25 est classé en leur nom à notre club?

Réponse : La « compétence » d'un pilote de système aérien télépiloté (SATP) est basé sur le fait que cette personne a été membre – en continu – du MAAC et qu'il est en règle sans égard à son adhésion à un club en particulier. Supposons que votre nouveau membre de club soit déjà un membre du MAAC et qu'il ait déjà été soumis au test de compétence ou qu'il bénéficie d'une « disposition grand-père » sans avoir interrompu son adhésion au MAAC. Dans ce cas-là, sa carte de membre ou son dossier en ligne comportera la mention « pilote », ce qui signifie qu'il a déjà satisfait aux exigences de compétence de la DSM25. Si sa carte ou son dossier indique « élève », il semble bien que cette personne n'ait pas satisfait les exigences de compétence.

Question : Dans le cas des personnes bénéficiant de la « disposition grand-père », si elles s'inscrivent au club pour la première fois, notre club doit-il compléter la DSM25 en leur nom ou cela est-il optionnel?

Réponse : Les membres actuels du MAAC bénéficiant du statut de « pilote » ne doivent pas subir le test de compétence une fois de plus lorsqu'ils changent de club ou qu'ils s'inscrivent au sein d'un nouveau. Il existe une option par laquelle un club peut lui-même exiger une évaluation de l'aptitude de pilotage du membre.

Question : Si le cas cité plus haut est optionnel, comment déterminer si ces personnes bénéficient de la « disposition grand-père »? Est-il suffisant de consulter le site Web du MAAC

et de constater qu'ils sont des membres en règle/actifs (et donc considérés comme étant un « pilote »)? Sinon, existe-t-il une base de données du MAAC que nous puissions consulter?

Réponse : Oui. Vérifiez le MAAC.CA afin de vérifier leur statut actuel. Cliquez sur l'onglet « Adhésion » dans la bannière supérieure et ensuite sur « Valider une adhésion ». Les renseignements affichés incluent leur statut de pilote.

Question : Dans le cas des membres – qu'ils soient nouvellement arrivés au sein du club ou des habitués – qui n'ont pas piloté depuis plus d'une année, comment pouvons-nous déterminer cela? Cela est-il basé sur le fait que la personne n'a pas payé sa cotisation du MAAC depuis une année ou uniquement basé sur le club qui affirme que la personne n'a rien fait voler depuis une année? L'enjeu peut devenir controversé.

Réponse : Si elles ne sont pas demeurées membre actif du MAAC – votre exemple d'absence d'adhésion au MAAC depuis une année ou davantage – ces personnes auraient alors à subir le test de compétences.

Question : Lorsque nous complétons le document MSD25, où l'envoyons-nous? Et devient-il une portion de la base de données à laquelle a accès l'exécutif d'un club?

Réponse : le club/l'instructeur/son président complètera le formulaire (tel que la directive MSD25 le stipule), en fournir un exemplaire au membre; soit l'instructeur désigné du club, soit le président du club en question, soit le directeur de zone devra ensuite envoyer le formulaire complété au siège du MAAC.

Question : Ces questions au sujet du Code de sécurité du MAAC... Pouvez-vous me fournir – ou quelqu'un d'autre – des réponses quant aux problématiques? Par exemple, comment nos inquiétudes sont liées (aux procédures) de Transports Canada?

Réponse : Bonne question! L'une des plus répandues, c'est de savoir quelles sont les exigences à l'endroit des pilotes étrangers en visite? Ces derniers doivent être un membre du MAAC afin de pouvoir piloter une maquette à tout terrain ou rassemblé désigné du MAAC. Il s'agit d'une catégorie spéciale pour les pilotes qui ne sont pas résidents du Canada. Veuillez consulter le NOTAM 2021-04 (« Exigences légales pour les pilotes en provenance de l'étranger, au [file:///C:/Users/OWNER/Downloads/Avis%20a%20tous%20le%20membres%20de%20MAAC%20\(NOTAM%204%20MAAC\)%20-%20Exigences%20legales%20du%20Canada%20pour%20les%20pilotes%20en%20provenance%20de%20l%E2%80%99etranger.pdf](file:///C:/Users/OWNER/Downloads/Avis%20a%20tous%20le%20membres%20de%20MAAC%20(NOTAM%204%20MAAC)%20-%20Exigences%20legales%20du%20Canada%20pour%20les%20pilotes%20en%20provenance%20de%20l%E2%80%99etranger.pdf)) pour y lire d'autres détails.

Si le membre étranger veut piloter un appareil sans supervision, il doit aussi répondre aux exigences des tests du MDS25.

Tout les membres du MAAC devraient connaître le Code de sécurité du MAAC; cela fait partie de l'exigence du MDS 25.

Bon vols... en toute sécurité! ✈

SAFETY ADVISORY GROUP

Dave Cummings - 77015

Committee Chair

905-335-6478 | davecummings9@gmail.com

MSD25 RPAS PILOT QUESTIONS AND ANSWERS

From time to time, the Safety Advisory Group receives questions from the membership seeking clarity, especially when a new MAAC Safety Code document is created and published. Here's a good example of an inquiry we received last month from a MAAC club with some valid questions. It provides a good refresher reading and digesting in a Q & A format.

The latest Safety Code regulations are covered under MAAC NOTAM, "MAAC Notice To All Members." Please see MAAC NOTAM # 2021-02 MSD25 Update and Clarification for further details regarding MSD25 (<https://www.maac.ca/en/notam.php>).

Q: When we have a new MAAC member join. Regardless of the flying skills, they might possess, does MAAC designate them as a 'student' when they join? And if so, does MAAC then change that to 'pilot' only when an MSD25 is filed on their behalf by our club?

A: *RPAS Pilot "competency" is based on being a continuous MAAC member in good standing, not any particular club membership. Suppose the new to your club member is already a member of MAAC and has previously completed the Competence Test or been grandfathered with no break in MAAC membership. In that case, his MAAC membership card or online record will state "Pilot," meaning he has already met the Competence requirements outlined in MSD25. If his card or online record indicates Student, it is apparent he has not met the Competence requirements.*

Q: In the case of 'grandfathered' individuals, if they join our club for the first time, is our club required to complete an MSD25 on their behalf or is this optional?

A: *Current members of MAAC with "Pilot" status are not required to complete the Competence test again when changing or joining new clubs. There is an option for additional club requirements based on the club's assessment of the member's flying ability.*

Q: If the above case is optional, how do we determine that they are grandfathered? Is consulting the MAAC website and seeing they are paid up/active members with a 'pilot' sufficient? If not, is

there a MAAC database that we should consult?

A: *Yes, check MAAC.ca to verify their current status. Click on "Membership" in the upper banner, then on "Validate Membership". The displayed information will include their pilot status.*

Q: In the case of members, either new to the club or existing members that have not flown for more than a year, how do we make that determination? Is it based on the individual not having paid MAAC dues for a year or just based on the 'club' saying that they haven't flown for over a year? I can see that possibly becoming controversial.

A: *If they have not remained an active member of MAAC, as in your example of a lapsed MAAC membership for a year or more, they would need to complete the Competence Test.*

Q: When we complete an MSD25, where exactly do we send it? And does it become part of a database that a club's executive can access?

A: *The club/instructor/President will complete the form as required under MSD25, provide a copy to the member, and either the Club designated Instructor, Club President, or Zone Director must update MAAC's database to Pilot status. The club's chief instructor or President should then send a copy of the completed form to the MAAC office.*

Q: Are there any other issues about the MAAC Safety Code regarding my questions that you or anyone else can provide? For instance, about how our concerns relate to Transport Canada.

A: *Good question! A common question is, what are the requirements for international visiting pilots? They must be a MAAC member to fly at any MAAC sanctioned field or event. This is a special membership class for Non-Canadian Resident folks. Please see MAAC NOTAM # 2021-04 Canadian Legal Requirements for International Visiting Pilots for further details (<https://www.maac.ca/en/notam.php>).*

If the foreign member wants to fly without supervision, they must also pass the MSD-25 tests.

All MAAC members should be familiar with the MAAC Safety Code; it is part of the MSD25 requirement.

Safe flying! ✈

AWARDS ADVISORY GROUP

Rodger Williams - 9587

Advisory Group Chair
418-564-5255 | rawilliams@videotron.ca

Another year is nearly behind us, and it's time to get down to business with the Award nominations.

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

Please visit the MAAC website to find all the awards criteria and the appropriate, required documents to be completely filled in order to be considered. There is much information about the different categories and the necessary information and criteria on forms – DO NOT bypass it or your application may be rejected.

These awards are more than just a hanging place on the wall but

represent the pride and hard work we all share in our sport. Last year was a good year for submissions, and I expect there will be more this year as COVID-19 has somewhat diminished.

LEADERS MEMBERSHIPS

Leader memberships must be submitted through the Zones AZM for approval by the attendees at the meeting. Ensure that the person you nominate qualifies with ten consecutive years of service.

ALL OTHER AWARDS

All other award nominations can be sent to the MAAC office or directly to me, Rodger Williams, before November 1, 2022.

The bursary award is significant and has benefited the members who have received it. We have received some lovely thank you notes from the recipients of this prestigious award. Most of the winners have become great ambassadors for our hobby. ✨

GROUPE CONSULTATIF SUR LES PRIX

Rodger Williams - 9587

Chef de Comité
418-564-5255 | rawilliams@videotron.ca

Une autre année qui s'achève, et il est temps de s'occuper des mises en candidature pour les divers prix de reconnaissance du MAAC.

Il y a tellement de personnes au sein de notre organisme qui en sont de formidables ambassadeurs qu'elles méritent les prix qui sont offerts.

Veuillez consulter le site Web du MAAC afin d'y lire les critères ainsi que la documentation requise, documentation que vous devez compléter en entier afin que la candidature que vous soumettez soit considérée. Vous retrouverez quantité de renseignements afférents aux catégories sur lesdits formulaires – NE CONTOURNEZ PAS cette étape, sans quoi votre demande pourrait être rejetée si elle n'est pas complète.

Ces prix s'avèrent bien plus qu'un objet que l'on accroche au mur : ils représentent la fierté et le travail acharné que nous déployons et partageons au sein de notre sport. L'année dernière a été bonne quant au nombre de soumissions et je m'attends à ce que – puisque la pandémie de COVID-19 s'estompe – nous recevions davantage de soumissions.

LES MEMBRES LEADERS

Les demandes d'accession de quelqu'un au statut de Leader doivent être soumises lors des assemblées annuelles de zone pour approbation de la part des personnes présentes à chaque réunion respective. Assurez-vous que la personne dont vous présentez la candidature réponde aux critères,

notamment qu'elle est au service du MAAC depuis dix années consécutives.

LES AUTRES PRIX

Vous pouvez envoyer les autres candidatures au siège du MAAC ou directement à moi (Rodger Williams) avant le 1er novembre 2022.

Quant au prix de la bourse du MAAC, il est significatif parce qu'il a aidé les membres qui l'ont reçu, au fil des ans. Nous avons reçu de biens beaux messages de remerciement de la part de ces récipiendaires du prix qui est, somme toute, prestigieux. La plupart des récipiendaires sont devenus de magnifiques ambassadeurs et ambassadrices de notre passe-temps. ✨



Tell Us Your Stories

We are looking for a few great stories!

Articles should be about 475 words with 4 to 6 photos.

Model Profiles should be about 300 words with 4 to 6 photos

editor@ModelAviation.ca

Racontez-nous Une Histoire!

Nous recherchons quelques bonnes idées et des histoires sensationnelles.

Les articles proprement dit devraient compter environ 475 mots et comporter de 4 à 6 photos.

Les profils de maquettes devraient compter environ 300 mots et comporter de 4 à 6 photos.

SAM/FREE FLIGHT OUTDOOR

David Loveday - 7073

Committee Chair

514-734-6006 | freeflightguys@yahoo.ca



Beautiful weather and great friends enjoying the Canada Cup and Huron Cup on August 13-14, 2022. Check out the grass! Thank you, Andrew Baron, Aram Schlossberg, Greg Simon, and Ron Felix for making the trip north of the border to fly on our field. / Les modélistes profitent du beau temps et des amis lors de la Canada Cup et de la Huron Cup, les 13 et 14 avril. Remarquez la pelouse! Merci Andrew Baron, Aram Schlossberg, Greg Simon et Ron Felix d'avoir effectué le périple au nord de la frontière afin de faire voler vos maquettes à notre terrain..

HURON CUP EVENT F1A

| Position | Competitor | Times (secs) | | | | | Total |
|----------|-------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|
| | | Flight 1 | Flight 2 | Flight 3 | Flight 4 | Flight 5 | |
| 1 | Jama Danier | 461 | 180 | 180 | 180 | 120 | 1121 |
| 2 | Chris Lenartowicz | 314 | 180 | 180 | 180 | 120 | 974 |
| 3 | Andrew Baron | 303 | 180 | 180 | 180 | 120 | 963 |
| 4 | Vidas Nikolajevas | 239 | 164 | 180 | 180 | 89 | 852 |
| 5 | Leslie Farkas | 159 | 120 | 180 | 180 | 120 | 759 |
| 6 | Peter Allnutt | 150 | 0 | 106 | 180 | 120 | 556 |

HURON CUP EVENT F1B

| Position | Competitor | Times (secs) | | | | | Total |
|----------|-------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|
| | | Flight 1 | Flight 2 | Flight 3 | Flight 4 | Flight 5 | |
| 1 | Aram Schlosberg | 394 | 180 | 180 | 180 | 120 | 1054 |
| 2 | Ladl Horak | 370 | 180 | 180 | 180 | 120 | 1030 |
| 3 | Greg Simon | 369 | 180 | 180 | 180 | 120 | 1029 |
| 4 | Tony Mathews | 347 | 180 | 180 | 180 | 120 | 1007 |
| 5 | Ron Felix | 339 | 180 | 180 | 180 | 120 | 999 |
| 6 | Dima Silin | 249 | 180 | 180 | 180 | 120 | 909 |
| 7 | Patrick MacKenzie | 240 | 180 | 180 | 96 | 120 | 816 |
| 8 | Kim Doherty | 240 | 180 | 180 | 93 | 120 | 813 |

HURON CUP EVENT F1C

| Position | Competitor | Times (secs) | | | | | Total |
|----------|-------------------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|
| | | Flight 1 | Flight 2 | Flight 3 | Flight 4 | Flight 5 | |
| 1 | Yury Shvedenkov | 470 | 180 | 180 | 180 | 120 | 1130 |
| 2 | Richard Grulinsky | dnf | dnf | dnf | | | |

VOL CIRCULAIRE

Paul Gibeault - 8478L CD
Chef de Comité
780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Votre président de comité est en vacances cet été et participe au Championnat mondial de vol circulaire et aux Nationaux de l'AMA à Muncie (Indiana). Je reviendrai aux choses habituelles lors de la prochaine chronique.

J'espère que vous aurez mené de multiples envolées cet été et j'ai hâte d'entendre vos histoires. Votre chroniqueur a quitté le bâtiment... ✈



Winning Nationals Team of Mike Hazel (Mehama, OR) and Paul Gibeault with Paul's Cox .049 powered all-conquering Canadian designed and built Streaker V model. We flew a fast time 2:15 heat (1 second off the national record) and a 5:00 100-lap final. / L'équipe victorieuse aux Nationaux. Mike Hazel (Mehama, Oregon) et Paul Gibeault avec le Streaker V très réussi, un design canadien mû par un Cox .049. Nous avons réalisé une ronde de 2:15 (et avons raté un record national d'une seule seconde) ainsi qu'un chrono de 5:00 après une finale de 100 tours.

Right page bottom: Chuck Andraga can do a 10-second glow plug change **on the line** with these plug wrenches, which have a built-in silicone that holds the plug in place and eliminates the possibility of fumbling during a quick glow plug change. Now THAT'S NASCAR pitstop technology! / Chuck Andraga arrive à changer une bougie **en 10 secondes** sur la ligne de vol à l'aide de ces clés spéciales qui comportent de la silicone afin de maintenir la bougie en place, ce qui élimine la possibilité d'être maladroit en effectuant le changement. C'est digne de la technologie de NASCAR à l'aire des puits!

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!

CONTROL LINE

Paul Gibeault - 8478L CD

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Your Control Line Chairman is on vacation this summer, taking in the World R/C Pylon championships and the AMA Nationals in Muncie, Indiana. I will return to our regular programming for next column.

I hope you all get in a bunch of flying this summer and look forward to hearing from you about it. Your columnist has left the building... ✈

Paul Gibeault's AMA Nationals Champion (23.9 oz) model. Powered by a Nelson 40 F.I.R.E. 2.5BHP @28,000 RPM. Scored 161 MPH in Formula 40 speed and High Point speed award winner. / La maquette victorieuse (pesant 23,9 onces) de Paul Gibeault, ce qui lui a conféré le titre de champion des Nationaux de l'AMA. Celle-ci est mue par un Nelson 40 F.I.R.E. de 2.5 BHP tournant à 28 000 tours/minute. Cet avion a atteint 161 milles à l'heure en Formula 40 Speed et est devenue la conquérante du prix High Point Speed.



VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca



Left to right: Brian Cox pits for Len Bourel. Brian flying his Smoothie. / De g. à dr. : Brian Cox agit comme aide de camp auprès de Len Bourel. Brian pilote son Smoothie

Next page top to bottom: Brian Cox's Nobler. His Pathfinder at the T&D. / Page suivante (de haut en bas) : Le Nobler de Brian Cox. Son Pathfinder au T&D.

Ce mois-ci, nous vous présentons le tout premier texte d'un collaborateur, Brian Cox d'Oxford Centre (Ontario). Brian évolue au sein du Woodstock RC Flying Club.

D'aussi loin qu'il se rappelle, l'intérêt de Brian pour les maquettes d'aéronef est né lorsque son cousin lui a montré une annonce dans une revue de modélisme qui montrait un moteur COX. Lorsqu'il était âgé de 13 ans, Brian a reçu un Stuka (de Cox) en guise de cadeau de Noël. À l'instar de plusieurs modélistes en devenir, le Stuka a rapidement mordu la poussière. Un Lil' Wizard a suivi, ce qui a permis à Brian d'apprendre à voler, tout au bout des filins de 52 pieds.

Voici le commentaire de Brian :

« J'ai appris à exécuter les séquences à l'aide d'une progression de maquettes dont un Goldberg Shoestring, un Me-109 (de Midwest), un Twister et un Banshee (tous deux de SIG). J'ai observé Clare Nutt du Club de Woodstock et j'ai constaté la précision de son circuit. Il s'était équipé d'un Panther (de Kenhi) mû par un Fox .35. J'étais abasourdi... cela ne ressemblait en rien à ce que j'exécutais!

« Je me suis ensuite rendu aux Épreuves canadiennes à Centralia, où j'ai observé de très bons pilotes en action. Parmi eux se trouvait le champion mondial de F2B, Arden Zhang, en train de piloter son Sky

Writer. Cette expérience m'a inspiré et j'ai construit le Twister (de Sig) pour que je me pratique; je me suis amélioré jusqu'à ce devienne 'suffisamment bon'.

« Je me suis inscrit à mon premier concours acrobatique à Centennial Park. Cette grande aventure s'est terminée abruptement lorsque le Twister s'est écrasé en vol inversé lors de ma deuxième boucle. Je ne l'avais jamais endommagé, auparavant. À ce jour, je n'ai qu'à expliquer 'Je suis le gars qui pilotais le Twister vert transparent avec le logo de John Deere sur les ailes' et les gens s'en souviennent.

« Je pilote toujours des maquettes de vol circulaire et des télécommandées. Pendant la période de la pandémie (de la COVID-19), j'ai construit plusieurs maquettes acrobatiques. J'ai d'abord assemblé un Nobler (format presque prêt à voler, un ARF), mû par un Thunder Tigre .40 à la sauce Randy Smith que j'avais l'intention de laisser tel quel (stock). Mais un incident dans l'atelier a produit une fente dans le recouvrement et j'avais besoin d'y poser une pièce. Je ne disposais pas du même recouvrement; je devais pourtant cacher la déchirure. J'ai utilisé la machine à découper ScanNCut de ma femme et j'ai créé des rondelles et du lettrage en vinyle. Ce rapiécage a fait meilleur effet que je pensais et je suis très satisfait de l'allure de la maquette, maintenant.

« Ensuite, j'ai assemblé une autre maquette ARF, le Smoothie (de Brodak). J'ai choisi le Magnum .40 afin de le motoriser, un moteur que j'avais récupéré et qui servait pour des pièces de rechange. J'ai fabriqué la tête et le venturi.

« J'ai hâte de voir comment tournera ce moteur.

« Finalement, j'ai assemblé une maquette de profil (toujours de Brodak), le Pathfinder. Il est doté d'un OS LAS .46.

« Le prochain projet auquel je songe, c'est un Brodak SV 11 (maquette ARF). J'en possède déjà un qui est mû par un Stalker 61 mais après avoir vu John McFayden piloter son StarLight qu'il a électrifié, je crois que je devrais en faire de même. J'adore le son d'un moteur à nitro qui propulse une maquette dans sa séquence mais la courbe de puissance très fiable d'un système électrique a de quoi me tenter.

« Je ne suis pas – et ne serai jamais – un pilote de compétition, mais je m'amuse et chemin faisant, j'ai rencontré et je rencontre encore des personnes exceptionnelles émanant de cette magnifique communauté de modélistes. »

Merci, Brian.

Comme toujours, je demande aux intéressés de songer à me faire parvenir du matériel pour de prochaines chroniques. ✨

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month, we feature first-time CLPA contributor Brian Cox of Oxford Centre, Ontario. Brian is a member of the Woodstock RC Flying Club.

As far as Brian can remember, his interest in model airplanes was initiated when his cousin showed him a hobby magazine with a 'COX' model airplane engine. At 13, Brian received a Cox Stuka as a Christmas gift. As was the case for many budding control line pilots, the Stuka was quickly -- shall we say -- destroyed. Next up was a Lil Wizard. On a set of 52-foot lines, Brian was able to learn to fly.

Below is Brian's commentary.

"Progressing through a series of models, including a Goldberg Shoestring, Midwest ME 109, SIG Twister and Banshee, I learned to fly the pattern. I first saw how well the pattern could be flown at the Woodstock Club by Clare Nutt. He had a Kenhi Panther with a Fox 35. I was shocked... It didn't look like what I was doing at all!

"Next, I attended a Canadian Nationals at Centralia, where I observed some great pilots performing. Among those was F2B World Champion, Arden Zhang, flying his Sky Writer. That experience inspired me to build a Sig Twister and practice, after getting to what I thought was 'OK enough.'

"I entered my first stunt contest at Centennial Park. This big adventure came to a sudden halt when the Twister went in, inverted, on my second square loop. I never crashed it before that. Even today, all I have to say is, 'I'm the guy who flew the transparent green Twister with John Deere logo on the wing' -- and people remember.

"I continue to fly control-line and RC models. Over the COVID-19 lockdown period, I built several new CLPA planes. First up was an ARF Nobler with a Randy Smith Thunder Tigre .40. I had intended to leave the finish stock, but a workbench accident resulted in a tear in the covering that required patching. I did not have any matching covering to repair; I needed to hide the patch. I was able to use my wife's ScanNCut machine to create some vinyl roundels and lettering. The resulting patches worked out better than I had anticipated, and I am very pleased with how the model looks now.

"Next up was a Brodak ARF Smoothie. I chose to power this with a Magnum .40. The Magnum .40 was scavenged after being used as an RC parts engine. I made a head and a venturi for the engine.

"I look forward to seeing how this engine performs.

"Finally, I assembled a Brodak profile Pathfinder ARF. It has an OS LAS 46 for power.



"The next project that I am contemplating involves a Brodak SV 11 ARF. I have a SV11 with a Stalker 61, but after watching John McFayden fly his electric StarLight, I think a conversion of another to electric power is in order. I love the sound of a nitro engine going through the pattern, but the smooth power delivered by the electric system is very tempting.

"I am not nor will I ever be a top competitive flyer, but I'm having a lot of fun, and along the way, I've met and continue meeting exceptional people from this great community of modellers."

Thank you, Brian.

As always, I ask that interested participants consider submitting material for future CLPA columns. ✨

Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

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

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

for more information contact:
Keith Morison
403-510-5689
editor@ModelAviation.ca

INDOOR FREE FLIGHT

Dmytro Silin - 86654

Committee Chair

343.777.1303 | Dmytro.Silin@gmail.com

Two major events had happened since the last issue – one in America and another in Europe.

On the Fourth of July weekend was the Abram Van Dover Memorial in Johnson City, TN. The venue is the Minidome of Eastern Tennessee University, Johnson City, TN. Our community has flown at this site for decades and the 1988 and 1990 World Championships took place here. Both times Canada took team silver medals, and Jack McGillivray took individual bronze in 1988.

The access to this beautiful 116-foot site was lost for almost 20 years, and now we finally got it back! This year, Canada was represented only by me, Dmytro Silin. I came second in F1D with the two best flights of 24:15 and 25:09. It was a 12-hour drive, but it was completely worth it. The Minidome has very still air. The turnout was pretty good as well. Over 30 people attended this event from all over the U.S. More of us are planning to go next year.

In Europe, Vlad Linardic represented Canada at the second Indoor Open in

Karlovac, Croatia. Not only was Vlad the organizer of this competition, he also won individual gold in F1L and, as a team member, did very well in F1D. His best two flights were 20:16 and 21:21 (the site is only 14 meters high, hence lower flight times). The turnout for this event had 13 flyers from seven different countries. During this event, the Mike Thomas Memorial Trophy was presented.

The next stop for our F1D team is the World Championships in Romania. To hope for team medals, all three of us would need to put up two flights of over 26 minutes. Last time, we got 25.5-26.5 minutes during practice. We need to work now on the repeatability and reliability of our official flights.

Indoor Free Flight might look smooth and calming for a side observer. For the pilot who needs to steer a 1.4-gram model at an altitude of 50 metres, it could be pretty nerve-wracking!

Anyone interested is invited to join the Indoor Free Flight group on Facebook – our platform for discussions, scoresheets, building logs, and flight videos. Kits for several simple models are available online. See the Scraps model kit at <https://jhaerospace.com/product/scraps-indoor->



Vladimir Linardic with Mike Thomas Memorial Trophy.
/ Vladimir Linardic et le trophée commémoratif Mike-Thomas.

[living-room-flier/](#). On AliExpress, you can find “2022New F1D rubber band powered aircraft” for just \$12.60!

If you would like to participate, explore the above resources or contact me directly.



VOL LIBRE INTÉRIEUR

Dmytro Silin - 86654

Chef de Comité

250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

Deux événements majeurs se sont produits depuis le dernier numéro de *Model Aviation Canada* – l’un en Amérique, l’autre en Europe.

Lors de la fin de semaine du 4 juillet, le rassemblement Abram Van Dover Memorial a été présenté à Johnson City (Tennessee). Le lieu : le dôme de l’Eastern Tennessee University (à Johnson City). Notre communauté de modélistes y évoluait pendant plusieurs décennies et les Championnats mondiaux de 1988 et de 1990 y ont été disputés. Le Canada a remporté une médaille d’argent en ces deux occasions et le regretté Jack McGillivray y a ravi une médaille individuelle de bronze, en 1988.

Nous avons perdu l’accès à cet immeuble avec plafond de 116 pieds pendant presque 20 ans et maintenant, nous l’avons récupéré! Cette année, seul moi-même, Dmytro Silin, représentais le Canada. J’ai terminé au deuxième rang en F1D avec deux meilleurs vols de 24:15 et de 25:09. Ça m’a pris 12 heures de conduite pour m’y rendre mais cela a entièrement valu la peine. L’air est très calme à l’intérieur du Minidôme. La participation était, somme toute, bonne. Plus de 30 personnes y ont convergé en provenance d’un peu partout aux États-Unis. Nous sommes plusieurs à planifier y retourner, l’année prochaine.

En Europe, Vlad Linardic a représenté le Canada lors du deuxième concours Indoor Open de Karlovac (Croatie). Non seulement Vlad était-il l’organisateur de ce concours mais il a aussi remporté une médaille d’or individuelle en F1L et, à

titre de membre d’équipe, s’est très bien débrouillé en F1D. Ses deux meilleurs vols étaient de 20 :16 et de 21 :21 (les lieux ne possèdent qu’un plafond de 14 mètres, de là les temps de vol réduits). La participation a été de 13 modélistes en provenance de sept pays. Lors de cet événement, il y a eu présentation du trophée commémoratif Mike-Thomas.

Le prochain arrêt pour notre équipe de F1D, ce sera au Championnat mondial, en Roumanie. Si nous espérons remporter une médaille d’équipe, nous trois devons effectuer deux vols dépassant le seuil des 26 minutes. La dernière fois, nous avons obtenu – en pratique – des chronos de 25,5 et de 26,5 minutes. Nous devons travailler à répéter cet exploit et à ce que nos maquettes soient fiables afin de réaliser de

suite à la page 77

MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

LA DÉCHARGE DE VOS BATTERIES

J'ai souligné auparavant l'importance de ne pas laisser vos batteries entièrement chargées pendant de longues périodes, au nom de leur performance à long terme. Le plus longtemps elles demeurent à voltage élevé, plus leur résistance interne s'accroît et plus leur aptitude à livrer du courant élevé déclinera. Elles pourraient même enfler (ce que les anglophones appellent le « puffing »). Une batterie calibrée à l'origine à 30C pourrait se détériorer et perdre la moitié de cela après quelques mois si on l'a laissée pendant un long moment à la pleine charge. C'est pourquoi recharger vos batteries lorsque vous revenez d'une séance de vol, c'est une mauvaise pratique (à moins que vous ne retourniez faire voler votre maquette, le lendemain). Rechargez plutôt vos batteries avant une séance de vol, la journée même ou la veille.

Alors, que faire de vos batteries complètement rechargées si vous n'avez pas l'intention d'aller faire voler vos maquettes ou si elles sont entièrement chargées en fin de saison? À moins que vous n'ayez l'intention de faire évoluer votre maquette d'ici peu (une journée ou deux), vous devriez les décharger à l'état qu'on appelle d'« entreposage ». Cela se situe à entre 3,80 et 3,85 volts par élément (cellule) et cela représente un état de charge d'entre 30 et 50 %. Les chiffres précis ne sont pas critiques pour nos besoins; vous devriez viser un voltage ne dépassant pas les 3,9 volts et/ou une capacité résiduelle ne dépassant pas les 50 %. Un voltage moins élevé n'endommagera pas quoi que ce soit, du moment que vos cellules demeurent au-dessus des 3,0 volts chacune.

Conséquemment, une bonne stratégie lors d'un vol normal, c'est d'épuiser la batterie (en vol) jusqu'à ce qu'elle ait une capacité résiduelle d'entre 20 et 40 % et vous n'aurez pas à vous soucier du voltage d'entreposage.

Quant aux batteries qui demeurent au-dessus de ce seuil, vous aurez plusieurs options.

Premièrement, vous pouvez éviter le problème en achetant des batteries de marque Spektrum Smart®. Celles-ci se déchargent automatiquement après une période prédéterminée (typiquement, entre 48 et 72 heures). Elles fonctionnent très bien mais elles sont dispendieuses.

Deuxièmement, vous pouvez utiliser la fonction « discharge » se trouvant sur votre chargeur. Toutefois, ce ne sont pas tous les chargeurs qui en sont équipés et généralement, la capacité de décharge très limitée. Le seuil typique est de 10 watts. Pour une batterie de trois éléments (cellules), 10 watts représentent un courant de décharge de moins de 1 ampère (A) ($12\text{V} \times 0,8\text{A} = 9,6\text{ watts}$). À ce rythme, la machine nécessitera plus d'une heure pour se débarrasser de 60 % de la capacité d'une batterie de 2 200 mAh (2.2 ampères/h, Ah) ($2.2\text{ Ah} / 0.8\text{ A} = 1,65\text{ heure}$). Clairement, ce n'est pas une bonne solution si vous honorez la règle de sécurité de vous tenir à proximité en faisant recharger ou décharger une Li-Po. Gardez en tête que pour une batterie 6S de 4 400 mAh, le temps serait quatre fois plus élevé.

La meilleure solution pour bon nombre de personnes, c'est de se munir d'un appareil de décharge automatique qui déchargera votre batterie à un niveau d'entreposage relativement vite, pour ensuite s'éteindre de lui-même. La photo montre deux tels « déchargeurs » du fabricant ISDT. Le plus petit – le FD-100 – est calibré à 80 watts et coûte environ 50,00 \$ tandis que le plus gros – le FD-200 – possède une capacité de 200 watts

et peut se contrôler à l'aide d'un téléphone intelligent, mais il vous coûtera environ 100 \$. SkyRC offre aussi un déchargeur de 250 watts (le BD250) qui coûte environ 130,00 \$. J'utilise le FD-100 depuis de nombreuses années et j'en suis satisfait.

Prenons l'exemple d'une batterie 3s de 2 200 mAh. Le FD-100 possède un courant de décharge maximal de 6 ampères (A); si vous voulez larguer 60 % d'une charge complète afin d'amener la batterie à un niveau d'entreposage acceptable, cela prendrait environ $2.2\text{ Ah} / 6.0\text{ A} = 0,22\text{ heure}$ ou 13 minutes. Les chargeurs plus gros effectueront le même travail en moins de la moitié de ce délai.

Finalement, si vous pilotes de grosses maquettes électriques avec de grosses batteries à voltage élevé, vous voudrez probablement vous doter d'un « déchargeur » de plus haute capacité. L'appareil FD-200 dont je parlais peut s'acquitter d'une batterie 6s de 4 400 mAh entièrement chargée à raison de 8 ampères (A) et l'abaisser à un niveau d'entreposage en l'espace d'environ 52 minutes.

Ne vous laissez pas impressionner par tous les chiffres que j'ai mentionnés puisqu'un « déchargeur » est facile d'utilisation. Vous n'avez qu'à brancher la batterie et de régler le nombre d'éléments (cellules) (et l'appareil ne vous laissera pas vous tromper) ainsi que le courant désiré (l'appareil demeurera dans l'échelle choisie de watts). Votre nouvel appareil s'occupera du reste. Mais restez autour quand même, par sécurité!

Ce que vous devez retenir de tout ceci, c'est que laisser une batterie entièrement chargée pendant plusieurs jours ou semaines, cela nuira à sa santé (performance). Ces dommages sont cumulatifs alors le temps total passé à un voltage élevé, ça compte! ✨

Nigel Chippindale - 3778L

Committee Chair

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

DISCHARGING YOUR BATTERIES

I've emphasized before how important it is for the long-term performance of your flight batteries that they do not sit fully charged for long periods. The more time they spend at high voltage, their internal resistance increases and their ability to deliver high current declines. They may also eventually develop severe swelling ("puffing"). A battery that was rated at 30C originally may deteriorate to half that after a few months if left most of the time at full charge. That's why putting your batteries on charge is bad practice when you return from flying (unless you're going out again the next day). Rather, charge before each flying session, either that day or the night before.

So, what do you do with your fully charged batteries if you don't go flying as planned or if you still have charged batteries remaining at the end of the session? Unless you plan to fly within a day or two, you should discharge them to approximately what is known as storage voltage. This is ideally about 3.80-to 3.85 volts per cell and represents a charge state of about 30 to 50%. The exact figures are not critical for our purposes; your aim should be a voltage no higher than 3.9 volts and/or a remaining capacity of no more than 50%. Lower voltages will not harm, provided they remain well above 3.0 volts/cell. Hence, a good strategy for normal flying is to run the battery down in flight to a remaining capacity of between 20% and 40%, and you won't have to worry about storage voltage.

You have several options to deal with batteries that remain above the threshold. First, you can avoid the problem by buying Spektrum Smart® batteries. They self-discharge automatically after a preset period (typically 48-72 hours). They work very well but are expensive.

Second, you can use the Discharge function on your charger. However, not all chargers are so equipped and generally have a

very limited discharge capacity. Typical is 10 watts. For a three-cell battery, 10 watts represents less than 1A discharge current (12v X 0.8A = 9.6 watts). At that rate, it will take over an hour to dump 60% of a 2200 mAh (2.2 Ah) battery's capacity (2.2 Ah / 0.8 A = 1.65 hour). Clearly not a good solution if you respect the safety requirement to stick around any time a LiPo is being charged or discharged. For a 4400-mAh 6s battery, the time would be four times as much.

The best solution for many people is a dedicated automatic discharger, which will discharge the battery to storage level relatively quickly and then shut off. The picture shows two dischargers by ISDT. The smaller one, the FD-100, is rated at 80 watts and costs about \$50, while the larger one, the FD-200, has a 200-watt rating, can be controlled by a smartphone and costs about \$100. There's also a 250-watt discharger by SkyRC, the BD250, that costs around \$130. I've been using the FD-100 for several years, which has been very satisfactory.

Take the example of a 2200-mAh 3s battery. The FD100 has a maximum discharge current of 6 A, so to dump 60% of a full charge and get the battery down to a suitable storage level will take about 2.2 Ah / 6.0 A = 0.22 hour or about 13 minutes. The bigger dischargers will do the job in less than half that time.

Finally, if you are flying big electric planes with large, high-voltage batteries, you will probably want one of the higher-capacity dischargers. The FD-200 can deal with a fully charged 4400-mAh 6s battery at 8 A, taking it down to storage level in around 52 minutes.

Don't be put off by all the numbers above, as a discharger is easy to use in practice. Just plug in the battery and set the cell count (it won't let you get it wrong) and the desired current (it will stay within the rated wattage). The discharger will take care of the rest. But stick around anyway!

What needs to be the takeaway from all this is that leaving a battery fully charged for days or weeks on end is harmful to its health. The harm is cumulative, so total time at high voltage matters! ✨



ISDT dischargers: FD-100 and FD-200. / Les « déchargeurs » de la marque ISDT : le FD-100 et le FD-200.

HYDRAVIONS TÉLÉCOMMANDÉS

Peter Graham 80605

Chef de Comité

905.937.5577 | pgraham7@cogeco.ca

Ce passe-temps regorge de membres entreprenants qui donnent vie à des idées intéressantes. Voici l'histoire d'une telle idée, de la part de Bryan Mailloux!

DES HYDRAVIONS F-22

par Bryan Mailloux

« Ulf Bergquist, un membre du MAAC de Woodstock (Ontario) et moi avons eu une discussion un jour alors que nous étions au terrain de vol après une bonne séance de nos maquettes du F-22. Vous vous souviendrez peut-être avoir lu les péripéties de la conception de cet appareil dans le numéro de juillet-août 2019 de Model Aviation Canada. Nous avons parlé du rassemblement Float-Fly de Niagara qui approchait à grands pas, la fin de semaine suivante.

« Ulf pensait que c'était un projet intéressant de convertir le F-22 de sa propre conception (réalisé en simple mousse rose) afin de le doter de flotteurs. Son design possédait déjà de très bonnes caractéristiques qui faisaient en sorte qu'il volait déjà très bien. Puisque l'orientation variable de la tuyère faisait déjà partie du design, nul besoin d'incorporer un gouvernail afin de diriger l'avion sur l'eau. Nous nous sommes tous deux aperçus que nous avions un ensemble de flotteurs destinés à l'Apprentice, une maquette d'e-Flite d'une envergure de 1,5 mètre.

« Ulf a dessiné un design tout simple et nous consulté d'autres dessins et paramètres d'installation de flotteurs à même la page

d'information des hydravions, au site Web du MAAC. Nous avons conçu des supports en impression 3D que nous avons montés sur des tiges traversières de 3 mm qui se fixent à la poutre principale du fuselage. Nous avons ensuite imprimé d'autres supports pour les flotteurs, y avons fixé des ridoirs (turnbuckles) et des rotules (ball links) à chaque extrémité afin de les soutenir.

« Nous avons retenu une idée toute simple afin de diriger

l'eau qui s'écoule sur la portion intérieure de chaque flotteur et afin d'éloigner les vaguelettes du centre de l'avion. Il nous restait qu'à imprimer les supports et à les installer le lendemain. Nous nous sommes acquittés de cette étape en tout juste quelques heures sur les deux maquettes. Nous avons aussi imperméabilisé les composantes électroniques (dont la batterie) à l'aide du produit Corrosion X.

« Plus tard cette soirée-là, nous avons accès à un étang local et avons mis nos modifications à l'épreuve. Les tests de taxi étaient prometteurs et le contrôle directionnel – lorsque les F-22 circulaient sur l'eau – était acceptable. Une fois que nous nous sommes engagés dans la phase du décollage, chacune des maquettes s'est très bien débrouillée. Les caractéristiques de vol étaient légèrement modifiées compte tenue de la traînée supplémentaire des flotteurs mais les deux moteurs électriques pouvaient amplement compenser.

« Une fois que nous avons constaté que tout fonctionnait comme escompté, nous avons procédé à quelques essais. C'est l'une des maquettes à flotteurs les plus manoeuvrables et elle possède suffisamment de puissance (pour éviter les problèmes). C'est un délice de piloter un tel appareil et bien sûr, il fait tourner bien des têtes lorsque nous l'apportons à un rassemblement Float-fly. ✈



RC FLOAT PLANE

Peter Graham - 80605

Committee Chair

905.937.5577 | pgraham7@cogeco.ca

This hobby is full of enterprising members who bring some interesting ideas to life. He's just one of those stories from Bryan Mailloux!

F-22 FLOATPLANES

by Bryan Mailloux

"Woodstock, ON, member Ulf Bergquist and I had a discussion one day at the field after successfully flying our twin F-F22s. Many of you may remember reading about the development of this plane in the July-August 2019 issue of the *Model Aviation Canada* magazine. We both talked about the upcoming Niagara Float Fly that was coming up the following weekend.

"Ulf thought it would be an interesting project to convert the self-designed pink foam F-22 to accept floats. It had all the good characteristics of a great flying model. With the use of thrust vectoring already in the design, no water rudder was needed. We both said we had older floats off an eFlite Apprentice 1.5 m plane.

"Ulf sketched a simple design, and we cross-referenced some float location and specs on the MAAC float fly info page. We

developed some simple 3D-printed brackets that mounted the 3 mm float cross-rods onto the main fuselage beam. Then out at the floats, more 3D-printed brackets were made with simple turnbuckles and ball links at each end to support the float.

"We took a simple idea to run water deflectors down the inside of each float to direct the float's wake away from the plane's center. With the design underway, we could print up the mounts and get going on the installation the following day. Installing was simple and was done in a few hours on both models. We also waterproofed the electronics with a good dose of Corrosion X to protect the exposed electronics and battery.

"Later that evening, we had access to a local pond nearby and tested our modifications to make the F-22 a floatplane. The taxi tests were very promising, with decent water directional control. Once the take-off was committed, it performed very well. The plane's characteristics did change slightly with the added drag, but the twin motors could handle it.

"Once we got a handle that everything was working as intended, we had a chance to push the plane through its test flight. This is one of the most manoeuvrable aircraft on floats with lots of extra power. This plane has been a joy to fly, and it definitely turns heads every time we show up to a Float Fly with the Ulf-designed F-22 on floats." ✈



Completed F22 with the floats mounted using the 3D printed mounts / Photos du F-22 montrant les flotteurs installés grâce à des supports imprimés par 3D.

Alan Blore | 21353

Chef de Comité

403-730-9860 | ablore@shaw.ca

Bonjour tout le monde,
J'espère que les vols que vous avez effectués cette année se sont bien déroulés... ou qu'à tout le moins, ils soient réparables.

Lorsque je me suis rendu au Tofield Jet Rally (à proximité d'Edmonton) en juillet, j'ai rendu visite à l'ancien président du Comité des jets, Wayne Beasley. Il m'avait dit qu'il me soumettrait un article; eh bien, le voici.

Merci, Wayne!

L'APPRENTISSAGE SE POURSUIT

par Wayne Beasley

« Vous penseriez qu'après plus de 20 ans au sein de ce passe-temps, j'aurais compris plusieurs facteurs... mais en réalité, nous devrions poursuivre notre apprentissage lorsque l'occasion se présente.

« Cette histoire a débuté il y a plusieurs années.

« Un de mes très bons amis et moi nous déplaçons à divers rassemblements de maquettes télécommandées en Colombie-Britannique et en Alberta. Nous avions une remorque de loisirs et je le rejoignais sur place et nous nous aidions mutuellement au cours de la fin de semaine. Il tirait beaucoup de fierté d'avoir « trois de chaque » article pour maquettes télécommandées. Conséquemment, sa roulotte renfermait de multiples boîtes à outils et de pièces détachées. Chacune des boîtes comportait un grand nombre de tiroirs et compartiments. C'était bien d'avoir trois articles de chaque; il n'en demeure pas moins que c'était un cauchemar de faire le tri afin de trouver une pièce précise. Mon ami gaspillait du précieux temps de vol à chercher au sein de sa collection d'objets hétéroclites.

« Conséquemment, je suis devenu un minimaliste et je n'apportais que ce dont j'avais besoin pour ce déplacement en particulier... et rien de plus.

« Puisque je pilotais diverses maquettes à voilure fixe et à la motorisation tout aussi différente, j'avais imaginé un système de boîtes d'outils précises pour chacun des types d'aéronefs que j'entendais emporter



Three of my toolboxes ...the green one is for electric, the orange one is for gassers, and the blue one is for turbines. Not shown is the typical 50lb glow fuel flight box. / Trois de mes boîtes d'outils... la verte est pour mes maquettes électriques, l'orange est pour celles à moteur à essence tandis que la bleue est destinée à mes maquettes à turbine. Je n'ai pas montré ma boîte de vol typique... qui pèse 50 livres

avec moi. Par exemple, si j'avais l'intention de faire voler une maquette électrique, nul besoin d'apporter une clé à bougie d'allumage. Parallèlement, si j'entendais piloter des planeurs, je n'avais aucunement besoin d'une quincaillerie comme des fixations Festo.

« Cette stratégie a fonctionné pendant quelques années... mais ça m'a joué un vilain tour, il y a trois ans...

« Bien que cet épisode ait comme toile de fond une activité avec maquette de jet, cela pourrait arriver avec n'importe quel autre type. En fin de saison, j'ai remis mon fidèle Boomerang après en avoir retiré les batteries. La saison de vol s'était bien déroulée et tout fonctionnait à la perfection. Le premier rassemblement de la saison suivante était à 1 000 km de distance. J'ai embarqué mon Boomerang (et ses batteries fraîchement rechargées), ma boîte d'outils bleue, le système d'alimentation de carburant et ma valise... et hop, j'étais en route.

« Vous pourriez avoir remarqué que je n'ai pas mentionné une inspection du Boomerang avant mon départ. Évidemment, après ce long trajet et après avoir assemblé ma maquette, je me suis aperçu avec stupéfaction que

trois composantes étaient défectueuses, brisées ou qu'elles nécessitaient que je m'en occupe. La réparation n'aurait pas été difficile... sauf que ma boîte bleue ne renfermait pas tous les matériaux dont j'avais besoin.

« Plutôt gêné, j'ai entrepris la tournée des roulottes d'autres modélistes afin de leur emprunter de la colle, un morceau de fibre de verre, un bout de durite (tube) à carburant et même un crayon. En fin de compte, j'ai réparé ces bris convenablement et j'ai réussi à effectuer quelques vols.

« De retour à la maison, j'ai songé à la façon par laquelle j'aurais pu éviter cet épisode et j'ai commencé à assembler une petite « trousse de premiers soins » pour maquettes. Je ne prétends pas être la première personne à y songer; mais ça a pris mon expérience plutôt embarrassante pour que je m'y penche.

« Ces articles servent à effectuer des réparations de fortune au terrain de vol et on ne pourrait mener à bien une reconstruction majeure. La trousse est générique et peut servir à tous les types de maquettes. Ces suggestions sont loin d'être finales. En fait, au moment de rédiger cet article, je me suis aperçu que j'avais oublié d'y remettre certains objets (rallonge de fil

suite à la page 71

R/C GRAND MODÈLE

Philippe Dessureault - 68233

Chef de Comité

phil.dessureault@gmail.com

Ce sujet sera bref mais avec un peu de chance, il sera utile à tous les modélistes.

POIDS ET ÉQUILIBRE OU LE CENTRE DE GRAVITÉ (C.G.)

On m'a souvent demandé comment j'arrive à calculer le poids et équilibre (détermination du centre de gravité ou en raccourci, le C.G.) sur de grosses maquettes. Nous savons tous à quel point le C.G. est critique au vol de l'avion. C'est plutôt difficile d'équilibrer une maquette pesant 30 à 60 livres sur le bout des doigts!

Certains fabricants y arrivent grâce à des gabarits ou support et des ficelles attachées au tube (de la clé) des ailes, grâce à une ficelle autour du tube des ailes ou en équilibrant la maquette en la suspendant.


Ce n'est pas que ces méthodes ne fonctionnent pas mais j'aime mieux asseoir l'avion sur des balances (ou pèse-personnes) plutôt que de le suspendre au plafond..

Puisque je suis mécanicien homologué AME et que j'ai conçu mon propre système d'équilibrage sur fichier Excel pour de



véritables avion ou hélicoptères, je l'ai adapté à des maquettes de grande dimension. Vous n'aurez besoin que de trois pèse-personnes, un ruban à mesurer, un niveau, un fil à plomb (plum bob en anglais) et l'accès à mon chiffrier Excel que j'ai fourni sur la

suite à la page 69



RC Plane CG Calculator

Weight and Balance / CG Location
All distance measured from the aircraft nose
The recommended CG location must be determined also from the aircraft nose
The plane should be in a level flight configuration during measuring & weighting

Measurement for longitudinal CG



A = 24.5 Aircraft nose to main wheel axle
B = 97.875 Aircraft nose to tail or nose wheel axle
CG = 32 Aircraft nose to recommended CG (CG from manual)
110.5 Aircraft wingspan

Measurement for lateral CG

AA = 13.75 Center line to right wheel center or (CC/2)
BB = 13.75 Center line to left wheel center or (CC/2)
CC = 27.5 Right wheel center to Left wheel center = (AA+BB)

R/H Scale Weight: 16.7 Tare: 0.0
L/H Scale Weight: 16.4 Tare: 0.0
Tail or Nose Scale Weight: 3.9 Tare: 0.0

Actual aircraft longitudinal CG 32.21 Add or Move Weight to Nose
Actual aircraft lateral CG 0.10 Add Weight to Left Wing
Actual aircraft weight 37.03

Phil Aero RC Plane CG Calculator v1.0 Copyright 2012

Easy simple way to weight and locate your balance point (CG) .
No need to lift the plane by the wingtip, no need for a second set of hands.
Make battery and equipment location easy.
Only requires Microsoft Excel and 3 Scales.

Contact: phil.dessureault@gmail.com

R/C LARGE MODEL

Philippe Dessureault - 68233

Committee Chair

phil.dessureault@gmail.com

This issue will be quick, but hopefully, a good one for all modellers.

WEIGHT AND BALANCE OR CENTRE OF GRAVITY (CG)

I have been asked more than once how I perform the weight and balance (determining the centre of gravity, or C.G.) on those large aircraft. We all know how critical the C.G. is for the flight performance of the airplane. It's pretty hard to balance a 30- to 60-pound aircraft on the tip of your fingers!

Some manufacturers do it -- by jig with strings attached to the wing tube, simply a string around the wing tube or a balance method with the plane hanging.

Not that those methods don't work, but I'd rather have the plane sitting on scales rather than hanging from the ceiling...

So being an AME and having designed an Excel Weight and Balance system for the full-size aircraft/helicopter, I came up with a scaled-down, simple system for large-scale models. All you need is three scales, a tape measure, a level, a plumb bob and access to my Excel sheet that I have made available on the Large Scale Committee page of the MAAC website: https://www.maac.ca/en/committees_details.php?committee_id=20.

Instructions are also available, and I'll be happy to answer any questions for anyone needing more information. ✈



ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Maintenant que nous en sommes rendus en septembre, la saison de vol extérieur s'achève. L'automne dépend comment on en définit le début. D'un côté météorologique, l'automne débute le 1^{er} septembre tandis que l'automne astronomique débute le 23 septembre. En ce qui me concerne, cette saison débute lorsque le temps devient froid. Ces dernières années – du moins, ici dans le sud de l'Ontario – cela ne semble pas arriver avant que nous ayons fêté l'Action de grâce. Il reste encore bien des jours de vol d'ici l'automne; toutefois, c'est certain... Tôt ou tard, Dame nature nous fera savoir qu'il est temps de se diriger à l'intérieur, là où le vent est toujours calme et où la température est toujours chaude (ou confortable) et là où le vol de nuit s'accomplit tout bonnement en allumant l'éclairage.

En plus de bien garnir le temps libre et de nous empêcher de nous ennuyer pendant l'automne et l'hiver, le vol intérieur nous permet de pratiquer nos réflexes de sorte à pouvoir reprendre nos activités à l'extérieur, une fois le printemps revenu.

Pourquoi ne pas essayer le vol intérieur au cours des prochaines saisons?

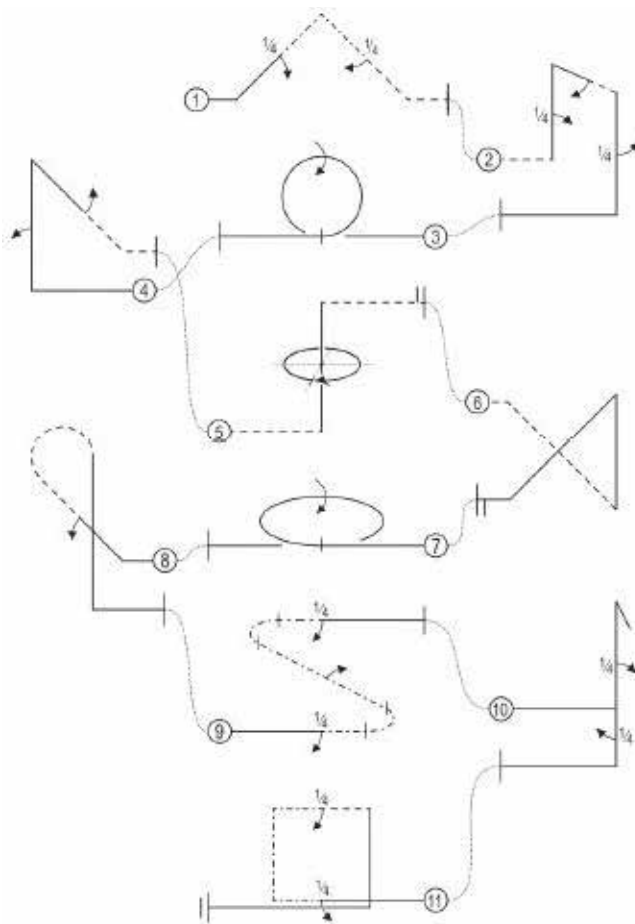
Le premier concours de la saison, c'est le Championnat de l'Est canadien (Eastern Canadian Championships) qui aura lieu à Cobourg (Ontario), le 26 novembre. Le format consistera en une pratique libre en matinée (de 9 heures à midi); le concours proprement dit se déroulera entre midi et 18 heures. On y présentera toutes les catégories, y compris Sportsman, au sein de laquelle le poids des maquettes est limité à 100 grammes et à une seule hélice.

Le F3P est une discipline encore relativement récente mais son évolution a été rapide. Lors du premier Championnat mondial de 2013, on retrouvait quelques maquettes à hélices contrerotatives. Maintenant, on les retrouve couramment. L'évolution des cellules (airframes) a été semblable. Jadis, on en retrouvait seulement quelques-unes en fibre de carbone et la plupart étaient façonnées en mousse évidée. Mais rendu en 2015, les appareils de carbone étaient beaucoup plus répandus; presque tous les autres l'étaient en mousse et en Mylar. Les maquettes les plus lourdes en 2013 pesaient environ 150 grammes; mais j'ai entendu parler d'appareils n'en pesant que 50. Et cela, en préservant – et parfois en augmentant! – la dimension des maquettes!

Les séquences de la catégorie Intermediate ont été conçues de sorte à être suffisamment faciles pour que des pilotes occasionnels de vol intérieur fassent évoluer leur maquette sans trop pratiquer et sans devoir se doter d'une cellule très perfectionnée. Le niveau de difficulté est tel que c'est un défi tout à fait faisable, même à l'aide de foamies disponibles commercialement.

La catégorie officielle Sportsman utilise la même séquence que l'Intermediate; les maquettes doivent avoir un poids minimum de 100 grammes et n'utiliser qu'une seule hélice.

La séquence Intermediate, c'est la suivante (en anglais, puisque les concurrents utilisent cette terminologie) :



AA-23 aresti from the FAI Sporting Code/ Séquence aresti AA-23 du Code sportif de la FAI.

Takeoff Sequence

Cuban 8

Free Turnaround

Cobra

Free Turnaround

Knife Edge

Free Turnaround

2-Point Roll

Stall Turn

Loop

Landing Sequence

On retrouve la description des manœuvres dans le livret de règlements d'acrobatie de précision (voltige). Au Canada, l'actuelle séquence FAI AA – avec ajout d'une note des juges au décollage et à l'atterrissage – a été adoptée pour la catégorie Advanced et sert de pont vers la catégorie ultime de la F3P.

Depuis cette année, nous exécuterons la séquence AA-23 en catégorie Advanced afin de remplacer la séquence AA-21 utilisée

suite à la page 77

R/C PRECISION AEROBATICS

Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Now that we are into September, the outdoor season is beginning to draw to a close. Whether or not we are into fall depends on how you define when fall begins. While meteorological fall begins on September 1st and astronomical fall starts on September 23rd, as far as I am concerned, fall begins when the weather gets cold. The last few years, at least in southern Ontario, that doesn't seem to happen until sometime after Thanksgiving. There will still be lots of good flying days as we get into the fall; however, it is defined. Sooner or later, Mother Nature will drop some not-so-subtle hints that it's time to head for the great indoors, where the winds are always calm, the temperature is comfortable, and night flying is as easy as turning on the lights.

In addition to filling in time and alleviating boredom during the fall and long cold winter, flying indoors also helps to stay sharp and be ready to resume flying in the great outdoors when spring arrives.

Why not try flying some indoor pattern this coming fall and winter?

The first contest of the indoor season is the Eastern Canadian Championships, to be held in Cobourg, Ontario, on November 26th. The event format is an open practice in the morning from 9 a.m. to noon, with the contest running from noon to 6 p.m. All classes will be flown, including Sportsman, which is limited to models with a minimum weight of 100 grams and a single propeller only.

F3P is a relatively new discipline, so evolution has been fast. At the first World Championships in 2013, there were a few contra-motors. Now, contra-motors are common. The same happened with airframes. There were just a few carbon fibre airframes, and most planes were made of milled foam. By 2015, there were many carbon frames; almost all the others were foam and Mylar structures. The heavier airplanes in 2013 were around 150 grams, while I have seen reports of airplanes around 50 grams. All this for the same size of airplane, if not larger.

The intermediate class sequence has been designed to be easy enough for occasional indoor pilots to fly without too much practice and no super fancy airplanes. It has a difficulty level that makes it challenging and feasible with most commercially available foamies.

The unofficial Sportsman class uses the same sequence as Intermediate, with airplanes limited to a minimum weight of 100 grams and a single propeller only.

The intermediate sequence is:

Takeoff Sequence

Cuban 8

Free Turnaround

Cobra

Free Turnaround

Knife Edge

Free Turnaround

2-Point Roll

Stall Turn

Loop



State of the art F3P plane from 2019. / Le nec plus ultra, cette maquette de F3P en 2019. Xavier Mouraux photo.

Landing Sequence

Descriptions of the manoeuvres can be found in the Precision Aerobatics rulebook.

In Canada, the current FAI AA sequence with the addition of a judged take-off and landing has been adopted for Advanced and serves as a bridge to the top-level F3P class.

As of this year, we are flying the AA-23 sequence for Advanced to replace the AA-21 schedule previously flown. F3P will fly the AP-23 sequence.

Here is the AA-23 sequence:

Take-off sequence

Pyramid with quarter roll, quarter roll

CrossBox Top Hat with quarter roll, half roll, quarter roll

Loop with roll integrated

Shark Fin with half roll, half roll

Torque Roll

Half Hourglass

Rolling Circle

Figure ET with half roll

CrossBox Figure Z with quarter roll, half roll, quarter roll

Stall Turn with quarter roll, quarter roll

Square Loop with quarter roll, quarter roll

Landing Sequence

Descriptions of the manoeuvres are found in the FAI Sporting Code. ✈

COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Bonjour, amateurs de course! J'ai beaucoup de choses à vous raconter, cette fois. Allons-y.

L'Edmonton Radio Control Society (ERCS) a organisé une fin de semaine (le 11 juin) absolument fantastique de diverses courses autour de pylônes. Félicitations à Kevin et à Al Umbach d'avoir coordonné le tout. On comptait sur place des aides de camp tout à fait fiables et un terrain digne des meilleurs endroits de golf. Je vous conseille d'aller jeter un coup d'œil au site Web de la CPPRA (www.cppra.org) afin d'y lire les détails des gagnants et de voir des photos. Tout le monde s'est bien amusé.

Les concours Q500 de Medicine Hat et Q500/Q40 de Calgary ont été annulés, faute de concurrents. La COVID-19, le travail de chacun et les défis afférents aux horaires ont nui à la participation. Le prochain concours, celui de Saskatoon, s'annonce bien côté participation, au moment où j'écris ces lignes. Inscrivez-vous si vous le pouvez, les gars.

DES PERTES AU SEIN DE LA COMMUNAUTÉ

Sur une note plus triste, Bob Wyllie s'est éteint ce printemps. Il était membre de longue date du Club ERCS et avait participé à bon nombre des anciens concours de course autour de pylônes du lundi soir. Bob a été propriétaire de plusieurs commerces de passe-temps dans la région d'Edmonton au fil des années. Reposez en paix, Bob : plusieurs personnes s'ennuient déjà de vous.

Aussi, j'ai le chagrin de vous rapporter que notre communauté aussi perdu un monstre du domaine manufacturier, le 12 juin 2022. Mike Langlois s'est éteint après un combat de sept ans contre le cancer. Quantité d'adeptes de course de par le monde l'aimaient en raison de son honnêteté, de sa générosité et de ses superbes produits (des moteurs).

L'entreprise de Mike (Aero Precision) produira encore les produits pour la gamme des moteurs Nelson. Je vous dirige vers le fil de discussion « Mike Langlois Family Thread » à même le forum de



462 Winners: Roy Andrassy (4th) kneeling far left. / Les gagnants en 426 : Roy Andrassy (deuxième place) est agenouillé, le deuxième depuis la gauche.



424 Winners: Roy Andrassy (1st and fast time) kneeling front and centre, Cory and Rick Paine far right / Les gagnants en 424 : Roy Andrassy (première place et meilleur chrono) est agenouillé au centre. Cory et Rick Paine se trouve tout à fait à droite.

discussion de la NMPRA pour que vous y lisiez l'histoire de Mike et que vous puissiez consulter plusieurs photos de ses réalisations en course. Reposez aussi en paix, Mike. Vous étiez un gentleman, un érudit et une icône de l'univers de la course autour de pylônes.

MUNCIE EN 2022

Cette année, j'avais planifié bien des déplacements, y compris un voyage à Muncie (Indiana), d'abord afin de participer au Championnat mondial de F3D/F3E, ensuite aux Pylon Nationals de l'AMA, qu'organise la NMPRA. J'ai quitté Calgary le 30 juin et suis revenu le 25 juillet. L'expérience a été ardue. J'ai récolté des souvenirs, certains bons, d'autres moins.

J'ai été concurrent en F3D au Championnat mondial et Paul Gibeault était notre gérant d'équipe et mon observateur (caller). Je préparerai un

rapport technique séparé de F3D tandis que Paul préparera un rapport en sa qualité de gérant d'équipe. D'un côté positif, nous avons établi un nouveau record chrono du MAAC en F3D. D'un côté moins réjouissant, vous devrez lire les autres articles afin de connaître les détails de ce qui est arrivé au Championnat mondial.

Des félicitations toutes particulières sont de mise à l'endroit du nouveau champion de F3D, le Suédois Emile Broberg (âgé de 24 ans) pour sa performance sans reproche ainsi qu'à Équipe Suède, arrivée au sommet du palmarès des équipes.

Après ce championnat, Paul et moi sommes allés à Dayton (Ohio) afin de visiter le réputé Air Force Museum. Celui-ci occupe la plus grande surface de tous les musées en Amérique du Nord. Il est fantastique et cela vaut la peine de le visiter.

suite à la page 68



EF1 Winners: Roy Andrassy (2nd) kneeling second from left. / Les gagnants en EF1 : Roy Andrassy (deuxième place) est agenouillé, le deuxième depuis la gauche.

Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Hello, race fans! I have lots to report on for today's report. Let's jump into it.

The Edmonton Radio Control Society (ERCS) put on an amazing two-day pylon race on the June 11 weekend. Congratulations to Kevin Umbach and Al Umbach for putting on a great race. Super helpers complete with an excellent golf green field. I refer you to the CPPRA website (WWW.CPPRA.org) for details of finishers and pictures. All had a great time.

The Medicine Hat Q500 and Calgary Q500/Q40 contests were cancelled because of a lack of competitors. COVID-19, work, and rescheduling challenges have taken their toll on attendance. The next contest in Saskatoon is looking good attendance-wise, at this point. Sign up, boys as practical.

COMMUNITY LOSSES

On a sad note, Bob Wyllie passed away earlier, this spring. He was a long-standing member of the ERCS RC club and had participated in many of the early Monday night pylon contests. Bob owned and ran several hobby shops in the Edmonton area over the past several years. R.I.P. Bob, you will be missed by many.

Also, I must sadly report that the pylon racing community lost an engine manufacturing icon on June 12, 2022. Mike Langlois passed away after a seven-year

battle with cancer. Mike was loved by so many pylon people worldwide because of his honesty, generosity, and genuinely superb quality engine products.

Mike's company (Aero Precision) will still manufacture the Nelson engine products. I refer you to the "Mike Langlois Family Thread" on the NMPRA forum for an extensive history of Mike, complete with multiple pictures of Mike's racing accomplishments. R.I.P. Mike. You were indeed a gentleman, a scholar, and a pylon icon.

MUNCIE 2022

This year I had planned a jam-packed and extensive trip to Muncie, Indiana, first to attend the F3D/F3E Pylon World Championships, followed by the AMA Pylon Nationals run by the NMPRA. I left Calgary on June 30th and finally returned on July 25th. It was a long and gruelling experience for sure. Many memories were generated -- some good and some bad.

I flew F3D at the World Championships, and Paul Gibeault was our team manager and my caller. I will prepare a separate F3D technical report, and Paul will submit a team manager's report. On a positive note, we set a new MAAC F3D time record. On the negative side, you will have to read the other articles to find out more details about what happened at the Worlds.

Special congratulations to the new F3D individual world champion, 24-year-old Emile Broberg from Sweden, for his top-

notch performance and to Team Sweden for taking home all the marbles for the top F3D team.

After the World Championships were completed, Paul and I went to Dayton, Ohio's famous Air Force Museum. This museum is the largest museum by square footage in North America. It's absolutely fantastic and certainly worth a visit.

Two of my favourite aircraft were the B-2 and the B-17 bombers. They were absolutely massive and genuinely iconic in the world of aviation. We spent a day and a bit at the museum before returning to the heat and humidity of Muncie.

After returning to the flying field, I assembled my two Slingshot Q500 aircraft for the 424 event (slow Q500). One test/trim flight on each model, and I was ready to go for the event, which was supposed to happen on Sunday, July 17th. Unfortunately, the Pylon Weather Gods did not cooperate, and the event was postponed until Monday because of wind and rain. I got soaked when I helped a bunch of pilots put up a wind/rain shield on the side of the big pylon tent. I don't remember jumping into a swimming pool, but I sure felt like it. Yuck!

On Monday, Mike Condon, the CD for the Pylon Nationals, decided to fly one round of 424 followed by one round of EF1. This worked out well but made for a hectic day of flying indeed. After the smoke cleared, I came in first in 424 after a tight fly-off against Dan Kane.

continued on page 69

COPIES VOLANTES TÉLÉCOMMANDÉES

Scott Crosby - 23964

Committee Chair

418-296-8791 | crosby.scott@rocketmail.com

TOP GUN, DÉVOUEMENT ET NOTRE RENAISSANCE

Le mouvement des copies volantes se meurt. C'est le cas depuis plusieurs années puisque nous observons de moins en moins de jeunes découvrir une passion pour notre discipline. Par contraste, d'autres volets de notre discipline prennent sans cesse de l'ampleur : les hélicoptères, les drones, les maquettes de vol 3D et même les appareils à turbine, ce sont ceux-ci qui attirent les jeunes pilotes enthousiastes.

Depuis plusieurs années, je me demande pourquoi c'est le cas et j'en suis parvenu à une conclusion quasi-fataliste : ces personnes manquent d'inspiration. L'aviation à l'échelle réelle est devenue presque banale, surtout au Canada; ces personnes ont peu de chance de voir des appareils militaires hors d'un musée. Ceci nous amène à la chance unique que 2022 nous a offerte.

L'aviation a pris d'assaut le cinéma pour la première fois depuis 30 ans. Comme le film *Top Gun : Maverick* a récolté plus d'un milliard \$ au guichet, il a inspiré une génération entière de jeunes. De plus, nous retrouvons *Devotion* à l'écran, un film de la Guerre de Corée qui traite d'appareils à moteur conventionnel. Évidemment, seule une petite portion de ces spectateurs se mettra à explorer notre passe-temps mais il est de notre responsabilité de leur donner une raison de le faire!

Comme je devais pratiquer ce que je prêche, j'ai récemment fait l'acquisition de ma première maquette foamie – le réacté EDF F-18 de E-Flite (de 80 mm); si le Hornet fait l'affaire de Maverick, ça devrait fonctionner pour moi! J'ai effectué toute la recherche et j'ai carrément ignoré les critiques qui disaient qu'elle ne convenait pas aux opérations depuis une piste de gazon – peut-être était-ce là ma première erreur. J'ai immédiatement changé de turbine pour me munir d'une XFly qui, décrivait-on, allait accroître la poussée. Je pensais avoir réglé le problème (je divulgue le *punch* : ça n'a pas été le cas).

Lorsque j'ai apporté mon nouveau jouet au terrain de vol local, à ma grande consternation, j'ai découvert que j'avais acheté un aspirateur au son le plus *cool* au monde. À plusieurs reprises, j'ai tenté de faire décoller mon avion; il s'élançait sur la piste jusqu'au point de non-retour, après quoi je coupais les gaz. Je me grattais la tête. J'ai décidé que le problème, c'était le centrage et j'ai prestement commandé une plus petite batterie plus légère, ce qui me permettrait de reculer le centre de gravité.

Plusieurs jours plus tard, j'étais au terrain, cette fois avec la batterie plus légère. Je faisais déplacer ma maquette au sol... des aller-retours. Rendu à ce point-ci, ma seule découverte, c'était que je ne devais pas effectuer de virages à vitesse élevée parce que l'appareil oscillait sur son train principal et que cette opération arrachait allègrement les points de fixation des missiles au saumon des ailes... Bon, de retour à la table à dessin.

Cette fois, j'ai soulevé l'avant. J'ai allongé la jambe du train avant de 1/8 de pouce (le plus loin que j'avais pu aller sans remplacer quoi que ce soit) et j'ai calé autrement le train rentrant vers l'intérieur par 1/8 de pouce. Une fois de plus, j'ai traîné le F-18 sur



la piste et lui ai fait effectuer des taxis à haute vitesse. Après avoir épuisé plusieurs batteries, je me frustra davantage. J'ai décidé de me tenir derrière la maquette afin de m'assurer que sa course d'accélération serait droite (je croyais que la jambe de train n'était pas complètement droite après l'avoir allongée et de plus, le vent était variable).

Et voilà, l'appareil s'élance sur la piste mais je ne retenais pas mon souffle puisque j'avais dépassé le voltage optimal de la batterie embarquée. Jusqu'à ce moment-là, j'avais essayé toutes sortes de combinaisons de réglages des volets et de la profondeur afin de le faire décoller. Ce que je n'avais pas encore essayé : une succession de mouvements brusques de profondeur vers le bas et vers le haut, de sorte à ce que l'avion saute en l'air. Ça a fonctionné, la maquette a pris la voie des airs. Je devais poursuivre le vol.

À ce point-ci, mon partenaire de vol et mentor (merci, Papa!) était aux anges. Entre-temps, je repassais dans ma tête la séquence d'ouverture du film *Top Gun* original. Nous nous en souvenons tous : Maverick a décidé de récupérer Cougar et exécute un poser-décoller sur le porte-avions mais manquera bientôt de carburant. Son coéquipier Goose prend panique. « Qu'est-ce que tu fais, Mav? Nous n'avons pas de carburant pour cette manœuvre. »

À ce point-ci de mon vol, j'étais Goose. Je savais que j'avais consommé 75 % de la capacité de la batterie. Je ne m'attendais pas à ce que la maquette lève de terre et pourtant, je devais donner suite à mon aventure; soit j'atterrissais, soit je perdais l'appareil. Je lui ai fait faire un circuit et je l'ai aligné pour l'atterrissage – il était trop haut et trop rapide. C'est ça, la difficulté avec une nouvelle maquette; on ne la connaît pas suffisamment. J'ai exécuté un nouveau circuit, cette fois un peu plus bas et le train principal a touché le sol. Ma maquette atterrit comme s'il y avait un câble d'appontage de porte-avions – le train principal atteint le sol, le nez s'abaisse et elle s'arrête en six pieds ou moins. Après avoir rechargé la batterie, je me suis aperçu que j'avais fait atterrir mon avion avec 2 % de charge résiduelle. Ce n'était pas beaucoup de marge de manoeuvre!

J'ai réussi à faire redécoller ma maquette en actionnant vivement la profondeur mais d'ici la prochaine sortie, j'allongerai le train avant encore de 3/16 de pouce; je ne croirais pas avoir d'autres problèmes.

J'ai l'intention de beaucoup faire voler ce petit jet afin de montrer aux nouveaux venus ce à quoi ils peuvent s'attendre et peut-être que j'inspirerai certains des pilotes de vol 3D de pencher du côté obscur de la force... J'ai fait ma part; et vous, que ferez-vous afin d'attirer la prochaine génération? Faites-moi savoir! ✨



Scott Crosby - 23964

Committee Chair

418-296-8791 | crosby.scott@rocketmail.com

TOP GUN, DEVOTION, AND OUR RENAISSANCE

Scale is dying. It has been for many years as we watch fewer young people discover a passion for scale. In contrast, there are parts of the hobby that are thriving. Helicopters, drones, 3D airplanes, and even sport turbines are all growing segments attracting younger pilots excited to be in the hobby.

For years, I have asked myself why this is, and I've come to one inescapable conclusion -- they lack inspiration. Full-scale aviation has become commonplace, especially in Canada; we have few opportunities to see military aircraft outside of a museum. This brings us to the unique opportunities that 2022 has offered us.

Aviation has taken over the cinema for the first time in 30 years. As *Top Gun: Maverick* has soared to over 1 billion dollars at the box office, inspiring a generation of young people. Furthermore, we have *Devotion*, a Korean War epic centered around piston engine aircraft. Obviously, only a small portion of this audience will explore our hobby, but it is our responsibility to give them a reason to take it up!

Putting my money where my mouth is, I recently purchased my first foamy -- the E-Flite 80mm EDF F-18; if the Hornet works for Maverick, it should work for me! I did all the research and yet somehow ignored the nay-sayers reporting that it was unsuitable for grass operations -- perhaps that was my first mistake. Immediately, I upgraded the fan to an XFly unit that was described to increase the thrust, thinking this would alleviate any issues (spoiler alert, it didn't).

Upon taking my wonderful new toy out to the local field, I was dismayed to discover that I had purchased the world's coolest sounding vacuum cleaner. Repeatedly, I tried to get it off, howling down the runway to the point of no return before chopping the throttle. Scratching my head, I decided the C.G. must be the problem and promptly ordered a smaller battery pack that would be lighter and allow me to move the C.G. back.

Days later, I was out at the field again, this time with a smaller battery pack, zooming back and forth along the ground. By this point, my only discovery was that I should not turn at high speed,

as it would oscillate on the mains, gleefully tearing parts off the wingtip missile hardpoints... Back to the drawing board.

This time, I raised the front end. I extended the nose strut by 1/8" (as much as it would go without replacement) and shimmed the retract unit up 1/8". Again, I dragged the F-18 out to the field and performed some high-speed taxi runs. After running through several packs, I was getting a little frustrated. I decided to try standing behind the airplane to ensure the straightest take-off run (I thought the strut wasn't 100% straight after extending it, and the winds were variable).

Off it went, with little hope as I had already burned through the initial peak voltage on the pack. Until this point, I had tried all combinations of flaps and elevator settings to get it off the ground. What I hadn't tried was a full-down elevator followed by a full-up elevator in quick succession, effectively bumping it into the air. It worked. I was airborne. There was no turning back now.

At this point, my flying buddy and mentor (thanks, Dad!) was elated. Meanwhile, the opening scene from the original *Top Gun* flashed through my head. We all know the one, Maverick, has decided to go back for Cougar and performs a touch-and-go on the carrier, but he is out of fuel. Goose is panicked "what are you doing, Mav? We've got no fuel for this".

At this point, I was Goose. I knew I had already consumed 75% of the pack. I never expected to get off the ground, and here I was, fully committed; I could either land the airplane or lose it. I brought her around, lined up for landing -- too high and fast. That's the trouble with a new airplane; you haven't become acquainted. Around again, this time a little lower, touching down on the mains. It turns out she lands on the grass just like hitting the arrestor cable on a carrier -- the mains touch, the nose comes down, and she stops in six feet or less. After recharging the pack, I found I had landed with 2% battery to spare, a little close for my comfort!

I did manage to get it off the ground again by bumping the elevator, but before the next time I take it out, I will be extending the nose gear by another 3/16"; I am confident it won't have any more problems.

I intend to fly the pants off this little jet to show newcomers what they can look forward to and maybe even inspire some of the 3D boys to come over the dark side... I've done my part; what are you doing to lure the next generation? Let me know! ✈

ACROBATIE DE COPIES VOLANTES

Lee Provost - 9551

Chef de Comité

705-522-3550 | leeprovost97@yahoo.ca

17E NOIC : SUCCÈS SUR TOUTE LA LIGNE!

La 17^e édition du Northern Ontario IMAC Challenge (NOIC) a repris après une pause de deux années en raison de la pandémie de la COVID-19. Les pilotes avaient hâte de se déplacer dans le nord l'Ontario une fois de plus. L'évènement se déroulait au terrain du Sudbury Model Aircraft Club (SMAC) et les membres n'ont ménagé aucun effort afin de rendre cet évènement mémorable, notamment, en voyant à :

- de nouvelles clôtures et barrières
- l'installation d'une nouvelle toilette portative
- des gobelets personnalisés (d'autres détails plus loin)
- des décalques personnalisés, des maquettes en bâtonnets, des prix exceptionnels et plus encore!

Nous comptons un total de 16 pilotes, toutes catégories réunies. Certains concurrents n'avaient jamais fait évoluer leur maquette à un autre terrain ou lors d'un concours IMAC mais ils ont piloté avec finesse malgré des conditions corsées (rafales de vent atteignant les 41 km/h) sans incident!

Les festivités ont débuté le vendredi alors que tous les pilotes sont arrivés au terrain afin de pratiquer, de monter leur abri et de s'approprier les lieux et afin de jaser et rire avec les autres, certains ne s'étant pas vus depuis plus de deux ans.

Ai-je mentionné qu'il ventait? Celui-ci soufflait surtout de travers à 30 km/h avec les rafales de 40. Quelques braves pilotes ont tenté de voler mais malheureusement, ils n'ont pas eu l'occasion de beaucoup pratiquer. Le souper improvisé au restaurant Boston Pizza était excellent; le service et la nourriture étaient de première classe.

Le samedi s'annonçait ensoleillé et le vent coopérait; une réunion des pilotes a été convoquée à la hâte et les premiers concurrents décollaient à partir de 8 h 20. Nous nous sommes recueillis pendant quelques instants en mémoire de Kent Fabro et nous lui avons dédié l'évènement.

Kent -- impliqué au sein du passe-temps pendant de nombreuses années -- était très apprécié des adeptes de la voltige et du mouvent IMAC. Il adorait le NOIC et a aidé à sa coordination pendant de nombreuses années. Il aura toujours une place de choix dans nos cœurs.

Je dois mentionner Brendan Grace, Jason Thompson ainsi que sa fille Abby parce que ce trio a accompli tellement de travail d'organisation (préparatifs, aide sur le terrain) que tout nous semblait facile. Les participants ont pu se concentrer sur leur pilotage. D'autres membres du Club, Hugh Harrison et Spencer Webster, étaient toujours prêts à aider et nous les en remercions.

La marque de commerce du NOIC a toujours été son accueil et son esprit de camaraderie depuis ses débuts en 2004, lors que Craig Knight et moi en avions eu l'idée.

La passation des pouvoirs s'est bien effectuée! En fait, Abby -- elle est âgée que de 15 ans -- a agi à titre d'observatrice («caller» dirait-on en anglais) et notre directeur du secteur centre-nord en a pris bonne note en lui envoyant -- par messagerie FedEx -- une maquette personnalisée en bâtonnets. Elle apprend à piloter et je suis persuadé qu'elle sera redoutable sur le circuit!

De retour au samedi. Nous avons réussi à exécuter trois rondes des catégories Basic et Sportsman et deux en Intermediate, Advanced et Unlimited avant que le vent ne devienne trop puissant. Ce soir-là, nous nous sommes réunis chez Montana's où nous avons eu droit à bien des côtelettes (certains ont dégusté avec appétit!). Tracy, la femme de Jason Thompson, nous a alors remis des gobelets personnalisés (de caractères gravés).

La météo s'annonçait catastrophique pour le dimanche -- de la pluie annoncée toute la matinée -- mais les dieux du NOIC (y compris Kent) ont été bienveillants puisque j'ai vérifié le radar à 5 h 30 ce matin-là et j'ai constaté que ces averses étaient localisées au sud! La météo était parfaite et tout le monde a dû étudier la séquence inconnue parce qu'après avoir décollé dès 8 h 18, tous les participants ont accompli des prouesses lors de leur ronde respective. En fin de compte, le vent était léger et soufflait dans le sens de la piste,

si bien que les organisateurs ont décidé d'offrir la séquence finale en Intermediate, Advanced et Unlimited. C'en était fait : un autre concours mené à bon port! Les pointages ont été finalisés et tout le monde s'est réuni afin de récolter des plaques personnalisées... vous l'aurez deviné, l'œuvre de Tracy!

Non seulement Tracy s'est-elle illustrée en réalisant ces prix, mais elle s'est aussi occupée du barbecue le samedi! Excellent travail et nous l'en remercions.

Les résultats finaux seront publiés dans un article séparé. Les participants étaient unanimes : c'était sensationnel de revoir tout le monde et de partager des moments privilégiés au sein de ce passe-temps/sport que nous appelons l'IMAC. Au plaisir de se revoir l'année prochaine! ✨

RC Scale Aerobatics

from page 67

to endless ribs (some really took to the task!) and were presented with beautiful custom engraved commemorative glasses courtesy of Jason Thompson's wife, Tracy.

The forecast looked dismal for Sunday, with rain forecasted all morning, but the NOIC gods (Kent included) were looking down on us as I checked the radar at five-thirty in the morning, and all the rain was pushed to the south! The weather was perfect, and everyone must have studied their unknowns because, with wheels up at 8:18, everyone flew a great round. Winds were finally light and right down the runway, so it was decided to have a final single sequence for Intermediate, Advanced and Unlimited. With that, another contest was in the books! Scores were finalized, and everyone gathered around to collect custom plaques made by ...you guessed it, Tracy!

Not only did she outdo herself with these awards, but she also ran the BBQ on Saturday! Just a fantastic job, and we can't thank her enough.

The final results will be published in a separate article. What everyone was really saying was how great it was to see everyone once again and to share in this wonderful hobby/sport we call IMAC. Until next year! ✨

RC SCALE AEROBATICS



Lee Provost - 9551

Committee Chair

705-522-3550 | leeprovost97@yahoo.ca

17TH NOIC: A ROUSING SUCCESS!

The 17th annual NOIC (Northern Ontario IMAC Challenge) finally came back to life after a two-year hiatus due to COVID-19. Pilots were eager to make the trek to beautiful Northern Ontario again. Located at the Sudbury Model Aircraft club field, members pulled out all the stops to make this as memorable an event as ever, with such things as:

- New fencing and gates
- Newly installed Porta Potti
- Custom engraved mugs (more on that later)
- Custom decals, stick planes, outstanding awards and more!

We had an outstanding total of 16 pilots participating in all classes. Some had never flown at another field or in an IMAC



contest, but all did a superb job of flying in sometimes challenging conditions (winds gusting to 41 km/hour) with no mishaps!

Festivities started on Friday with all pilots arriving at the flying field to practice, set up their shelters, get a general feel for the location and mostly talk and laugh with people who hadn't seen each other in more than two years.

Did I mention that it was windy? Winds were mostly across the field at 30 gusting to 40 km/hour. A few brave souls tried to fly, but unfortunately, little practice was done. The impromptu dinner at Boston Pizza was excellent, with terrific service and great food.

Saturday dawned bright and sunny, and the winds were cooperating with a quick pilot meeting and wheels up by 8:20 a.m. There was a moment of reflection as we honoured Kent Fabbro and dedicated this year's NOIC in his name. Kent was a much loved and long-standing member of our modelling community, both in pattern and IMAC. He loved the NOIC and helped run it for so many years. There will always be a place in our hearts for him.

I must mention Brendan Grace, Jason Thompson and his daughter Abby as they made everything look way too easy with their excellent organization, preparations and continuous help to make flying in an IMAC contest as comfortable as possible for the pilots. Club members Hugh Harrison and Spencer Webster are always there to help, and we owe them great thanks as always.

This warmth and fellowship have been a trademark for the NOIC since it was first started way back in 2004 with an idea that Craig Knight and I undertook.

The reins have been expertly handed over! In fact, Abby, who is only 15, called for just about everyone and was recognized by our North Central Director, who FedExed her a custom engraved stick plane. She is now learning to fly and will, I'm sure, be a force to be reckoned with very soon!

Now back to Saturday. We managed to fly three full rounds for the basic and Sportsman classes, and two for the Intermediate, Advanced and Unlimited classes before the winds became too crazy. That evening, we met at Montana's, where we were treated

continued on page 66

Deux de mes aéronefs préférés étaient les bombardiers B-2 et B-17. Ils étaient massifs et sont de véritables icônes de l'aviation. Nous y avons passé un peu plus d'une journée avant de retourner endurer la chaleur et l'humidité à Muncie.

De retour au terrain de vol, j'ai assemblé mes deux maquettes Slingshot de Q500 à l'occasion de l'épreuve 424 (Q500 moins rapide). Une fois que j'avais effectué un vol et les réglages sur chacune d'entre elles, j'étais fin prêt pour les courses qui devaient avoir lieu le dimanche 17 juillet. Malheureusement les dieux de la météo n'ont pas coopéré et l'évènement a été retardé au lundi en raison du vent et de la pluie. J'ai été détrempé en aidant plusieurs pilotes à monter un abri de fortune à côté du grand chapiteau. Je ne me souviens pas d'avoir sauté dans une piscine mais c'est la sensation que j'ai eue. Yark!

Le lundi, Mike Condon – directeur de concours lors des Pylon Nationals – a décidé que les concurrents disputeraient une ronde de 424, suivie d'une ronde de EF1. Cela a bien fonctionné mais c'était une journée occupée. Lorsque la proverbiale fumée s'est dissipée, j'avais terminé en première place en 424 suivant une élimination (fly-off) serrée contre Dan Kane.

La maquette Slingshot (pour Q500) et sa conversion au moteur 424 Jett a fonctionné sans accrocs pendant les cinq rondes. Je devais cependant me rappeler de régler l'admission du carburant à un plus plus riche. J'ai aussi établi un chrono rapide lors de cet évènement avec un temps de 1:18:36. Merci à mon observateur Chuck Andraka tout au long de la semaine.

Rick Paine a terminé au 15^e rang avec un chrono de 1:24:90; Dave Ford a terminé au 17^e rang avec un chrono de 1:34:57 tandis que Cory Paine a terminé au 23^e rang avec un chrono de 1:27:75. Félicitations, les gars.

Lors de l'épreuve de EF1, j'ai piloté mon très fiable Proud Bird et j'ai abouti en deuxième place avec un chrono de 1:15:46. Jack Kane a remporté l'épreuve avec 1:13:96. L'Ontarien Cory Paine – appuyé de son père Rick, qui agissait comme observateur – a terminé au dixième rang et a établi un nouveau record canadien de 1:11:79. Félicitations, Cory et Rick! Beau travail!

Cory pilotait une maquette réalisée à partir d'un kit, le Ricky Rat EF1, qu'a conçu et découpé au laser Danny Kane.

Il y a eu 30 inscriptions en EF1. Cette épreuve est maintenant officiellement reconnue par l'AMA américaine et sera dorénavant connue comme étant l'épreuve 421. Rick Paine a terminé au 22^e rang avec un chrono de 1:28:55 tandis que Dave Ford a terminé au 27^e rang avec un chrono de 1:28:10.

Les essais d'hélice se poursuivent sur les maquettes de EF1 afin de trouver une hélice dont la vitesse approche des appareils de 424^E afin de disputer ces épreuves à armes égales. Demeurez à l'écoute pour de futures annonces.

Aussi, le nouveau kit EF1 du Proud Bird est disponible en

prévente alors que son arrivée sur le marché est prévue pour le mois de septembre. Vous pouvez passer une commande au <https://gator-rc.com/pbz-by-grc>.

Les mardi et mercredi, nous avons disputé l'épreuve 426 de Q500. On comptait 57 inscriptions et la compétition était très relevée. J'ai terminé au quatrième rang avec un meilleur chrono de 1:04:80 tandis que Cory Paine a terminé en 32^e position avec un meilleur chrono de 1:08:55. J'ai utilisé le Vortex, un design de Chuck Bridge. La meilleure hélice pour ce faire était une APC 8.8 x 9.0. Je contrôle toutes mes maquettes à l'aide d'équipement JR Propo.

L'air était « lent » à Muncie en raison de la température et de l'humidité élevées. Cela augmente l'altitude-densité de l'air, ce qui réduit la quantité d'oxygène pour la combustion : moins d'oxygène correspond à moins de puissance.

L'épreuve de Q40 (422) était la dernière des Pylon Nationals. Celle-ci a été disputée le jeudi et le vendredi. Du vent en provenance du premier pylône a nui au décompte des observateurs et ceci a probablement contribué aux écarts de pilotage (coupe de trajet) observés pendant les diverses rondes.

Ma feuille de pointage n'était pas reluisante : une victoire en première ronde, une double coupe en deuxième ronde, une collision aérienne lors de la troisième, une autre en quatrième ronde. C'en était fait pour mon concours de Q40! Je pilotais ma fidèle maquette Precious Metal (de l'Italien Paolo Pampanga). Ces appareils sont rapides. Malheureusement, les dieux de la course autour de pylônes m'ont renvoyé à la maison. C'est la vie.

Félicitations à Danny Kane pour sa première place avec son chrono de 1:02:00 ainsi qu'à Travis Flynn pour sa troisième place grâce à son chrono de 1:00:93. Le grand champion est allé à Rich Beers, d'Équipe JR. Félicitations, Rich.

Veuillez consulter le site Web de la NMPRA pour y voir la page des pointages et d'autres détails sur le classement et les chronos. Toutes les épreuves des Nationals et les résultats s'y trouvent aussi.

Félicitations à tous les gagnants. C'était vraiment chouette de rencontrer Cory Paine, Rick Paine et Dave Ford de l'Ontario lors de ces épreuves. Apparemment, Muncie ne se trouve qu'à sept ou huit heures de chez eux. Pour moi, il s'agit d'une expédition de 2,3 jours! En bout de ligne, tout cela vaut la peine. Vous ne pouvez vous améliorer qu'en repoussant vos limites et qu'en vous mesurant aux meilleurs concurrents du monde. Les Nationals de Muncie, c'est un terrain où vous pouvez jauger vos progrès. Pour avoir du succès à ce concours, vous devez vous hydrater et vous reposer. Une fois de plus, je lance des remerciements sincères à Chuck Andraka (du Nouveau-Mexique) puisqu'il m'a servi d'observateur tout au long de la semaine.

C'est tout pour ce rapport. Disputez une chaude lutte, pilotez avec vitesse et virez à gauche! ✨

R/C Pylon

from page 63

The Slingshot Q500 airplane plus the 424 Jett conversion worked flawlessly for all five rounds of competition. I just had to remember to set the needle a bit on the rich side of peak. I also set a fast time for the event with a time of 1:18:36. Thanks to my caller, Chuck Andraha, for his excellent calling all week long.

Rick Paine came in 15th with a time of 1:24:90, Dave Ford came in 17th with a time of 1:34:57, and Cory Paine came in 23rd with a best time of 1:27:75. Congrats, boys.

In the EF1 event, I flew my trusty old Proud Bird to a second-place finish with a best time of 1:15:46. Jack Kane won the event with a best time of 1:13:96. Cory Paine and his father caller, Rick Paine, from Ontario, Canada came in 10th and set a new Canadian fast time record of 1:11:79. Congratulations, Cory and Rick. Way to go!

Cory was flying a kit build Ricky Rat EF1, designed and laser-cut by Danny Kane.

There were 30 entries in EF1. EF1 is now an AMA official event and will have the future number designation of 421. Rick Paine came in 22nd with a time of 1:28:55, and Dave Ford came in 27th with a best time of 1:28:10.

Propellor testing is ongoing for EF1 to find a prop that is similar speed-wise to allow the 424E event to fly alongside the EF1 event. Stay tuned for announcements in the future.

Also, the new EF1 Proud Bird Kit is available for pre-sale with an anticipated September arrival. Pre-order your kits at: <https://gator-rc.com/pbz-by-grc>

On Tuesday and Wednesday, we flew in the 426 Q500 event. There were 57 entries in this event and certainly lots of close racing. I came in 4th with a best time of 1:04:80, and Cory Paine came in 32nd with a best time of 1:08:55. My plane was the Vortex from Chuck Bridge. I ended up using the 8.8 x 9.0 APC prop. Electronic guidance for all my planes was with JR Propo.

The Muncie air was slow because of the high temperatures and high humidity. This drives up the air's density altitude, thereby reducing the available oxygen for combustion: less oxygen, less power.

Q40 (422) was the final event at the pylon nationals. It was flown on Thursday and Friday. Significant winds from #1 pylon slowed the callers' count towards the scatter pylon, and this may have been a significant contributing factor in all the cuts/double cuts that were seen at the event.

My score sheet was not too impressive: 1st heat a win, second heat double cut, third heat mid-air, fourth heat mid-air: done for the Q40 contest! Ouch! I was flying the trusty Precious Metal from Paolo Pampanga in Italy. These are excellent and fast birds. Unfortunately, the Pylon Gods sent me home early in this event. Such is life for sure.

Congratulations to Danny Kane for taking 1st place with a best time of 1:02:00 and to Travis Flynn for taking 3rd place and fast time with a 1:00:93. The overall Grand Champion award went to Rich Beers of Team JR. Congratulations, Rich.

Please see the NMPRA website and the live events scoring page for more detailed placings and times. All the Nationals events and results are detailed here.

Congratulations to all the winners. It was really nice to see Cory Paine, Rick Paine, and Dave Ford from Ontario at these Nationals. Apparently, it's only about a 7-8 hour drive from their home. For me, it's a 2.3-day drive! In the end, it's all worth it for sure. You only improve by pushing your limits and flying against the best in the world.

The Muncie Nationals are indeed a proving ground. Proper hydration and rest are critical ingredients to success in this contest. Again, special thanks to my week-long caller Chuck Andraha from New Mexico.

That's it for this report. Race hard, fly fast, and turn left!! ✈

R/C Grand Modèle

suite de la page 58

page du Comité des grosses maquettes – au site Web du MAAC – au lien suivant : https://www.maac.ca/en/committees_details.php?committee_id=20.

Vous pourrez aussi y lire les instructions et au besoin, il me fera plaisir de répondre aux questions de quiconque en aurait. ✈

FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

1/8 scale Avro Arrow flying model ready to fly.

Over 5 years and \$20,000 invested in this one of a kind aircraft.

It can be yours for \$9,900 obo.

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





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 Innovatronics
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, 905-305-1479
www.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 365-442-02325
1-2865 Argentia Road,
Mississauga, ON 905.824.8228
540C West Hunt Club Road,
Ottawa, ON 613-244-2701
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
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>

Member rate - First 20 words free. Each additional 20 words or part thereof \$1
Dealer / commercial rate - First 20 words \$15. Each additional word \$1 Payment must accompany order Cheques payable to Morison Communications

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. Send list to Charles Chomos, 369 Pepper Dr., Burlington ON L7R 3C8. Ph. 905.632.4479 cchomos2021@gmail.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@s and 3 COX engines photos and details to cell phone on request. morgandh@sympatico.ca 416-804-2143

WANTED: New or used parts for H9 Beaver 30cc: HAN454505 Cowling, HAN454504 Stabilizer and Elevator Set, Maybe a tail from a crashed one? HAN454512 Strut set for Beaver floats. HAN4580 1/4-Scale Float Set. Brad 604-999-9220 dbaigent@shaw.ca.

FOR SALE: 1/3 Scale Spacewalker red/white with OS FT-300 4 stroke glow engine; Nelson Hobbies on-board glo, digital servos; only 12 flights, engine as new. Getting out of hobby! \$800. incl FT-300; \$400. w/o FT-300; FT-300 only \$600. Brian McLaurin, Ladysmith BC 250-924-5565; brianandcarroll@shaw.ca; (10/22)

FOR SALE: To be sold as a complete package. Two radio controlled aircraft, Slowpoke 61" wingspan with os .46. Slowpoke 49" wingspan with OS .15. Both aircraft are supplied with receivers and servos. Radio is JR XP 622- 6 channel FM radio. Charger and manual supplied with radio. Airplanes are ready to fly. The motor have been run-in. \$1,000 for complete package. Phone George at 705-436-22169 (Barrie, ON)

WANTED: PULSE 60, nib preferred, price and shipping (BC) negotiable, John (250) 374-8415

FOR SALE: New **Balsa USA 80" Spad** 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 reciever. Pictures on request \$1200 or best offer.

Arizona Modeller 1/4 DVII, 88" span, designed by Gary Allen, with everything you would want \$500 obo.

1/3 Scale Tiger Moth Garry Allen short kit and plans. \$400.

Hostetler 77" Bucker Jungmeister full wood kit with cowl. \$750 obo

Hostetler 112" Taylorcraft short kit with cowl. \$450 obo.

Bill Pottage 604-859-5943 (Abbotsford) (06/21)

WANTED: Spinner for the Yellow Aircraft Spitfire, 5"-5/8" diameter or a similar spinner 5.5" in size. Call or text me at (204) 837-8817 if you have one in your shop.

FOR SALE: Align Trex 600 EFL PRO Super Combo flybarless helicopter with Spectrum DX7S Transmitter. Assembled and the initial setup done but never flown. New cost: \$1800. Make a reasonable offer. photo avail.

DGI Spark Drone with 3 batteries and transmitter; extra props in custom case. Original cost \$1000. Flown very little. Make a reasonable offer.

Hangar 9 RV8 ARF aircraft in 40 size. Complete with OS 82 four stroke; has Futaba R6117 receiver (2.4 GHz) and Futaba S3152 servos. Engine bench run, never flown. Asking \$500. (over \$1000. invested) Photo avail.

1/4 Scale Piper Cub with 120 OS FS; clipped wing; Scale Landing gear; Great condition. Asking \$800. Can e-mail photos.

40 size Piper Cub with 4 Stroke engine \$400. or best offer. Photo avail.

40 Size T-Craft (kit) with OS 46 - 2 St engine: \$400. or best offer. photo avail.

Location: Steinbach; MB Ph 1-204-346-4139 e-mail: edvoth@gmail.coms.

FOR SALE: Large gillows p-38 lightning, pt-17 steerman, Miss America 84" Beehive RC, Flare Pupeteer 72" , Wright Brothers 72" tethered 1899 glider, Dellaire 108" P&W Short kit Sportster, Ben Buckle Buccaneer 72", Comet Flash 67" Midway Models short kit, Large Antic Bipe as new never opened, 2 50" Vintage Rubber kits. Contact Grant 403-235-5029, Flybaby@telus.net (0921) (0921)

WANTED: .72, .82, or .91 four stroke gas engine for a piper cub. Markham, Ontario. Roman. E-mail rts1@sympatico.ca (0921)

Jets

suite de la page 56

à servo, ruban électrique, élastiques, etc.). Et puisque j'apporte divers couteaux, ce serait une bonne idée d'ajouter quelques pansements de type 'Band-Aid'.

« Cette petite trousse m'a bien servi et demeurerait à portée lorsque j'en avais besoin et j'ai aussi pu aider des collègues modélistes. Si vous croyez que cette trousse vous serait utile, sentez-vous bien à l'aise d'en assembler une. »

D'AUTRE MATÉRIEL, S.V.P.

Merci une fois de plus, Wayne – c'est une bonne astuce et

j'ai appris quelque chose. Je suis le genre de personne à empiler plusieurs caissons « de lait » parce que je crois que j'aurai besoin des articles qu'ils contiennent, je m'aperçois en bout de ligne que je n'ai pas besoin de grand-chose parmi tout ce barda que j'ai apporté avec moi.

Si vous avez des articles que vous aimeriez soumettre, n'hésitez pas à me les envoyer, qu'il s'agisse de comptes-rendus d'événements, des trucs de construction ou que vous vouliez tout simplement nous parler de votre plus récent projet.

C'est tout pour l'instant. Profitez du reste de la saison de vol!



COMING EVENTS

Due to the changing nature of COVID-19 precautions prescribed by each level of government, please confirm that an event is happening as planned by checking the host club's website or contacting the event organiser. When attending events, please keep all social distancing and personal protection protocols in mind and enjoy the hobby while protecting yourself and others.

En raison de la nature changeante des précautions que préconisent divers ordres de gouvernement au sujet du virus COVID-19, veuillez confirmer qu'un événement aura lieu tel que prévu en vérifiant le site Web du club-hôte ou en communiquant avec l'organisateur. Lorsque vous prendrez part à l'événement, veuillez observer tous les protocoles de distanciation physique et personnelle. Profitez de notre passe-temps tout en vous protégeant et en protégeant les autres

ALBERTA - A

SEPTEMBER 10, 2022 - SATURDAY |

Competition | 2 Days | WESTERN CANADA FINALS | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRCMC | SCRCMC - Western Canada Finals Pilots meeting 8:00 AM, wheels up 8:30 both days. Lunch will NOT be provided or available Landing Fee; \$30 IMAC members, non members \$40, Novice and first time Basic are free MAAC or temporary membership required for all pilots Dry camping allowed, Friday is available for practice Standard sequences Accommodations available in south Calgary Event conducted in compliance with all Covid 19 requirements at the time of the event so heads up Please register early, updates will be sent to attendees We are hoping all our American Friends attend | 2022-412 | [http://](http://www.scrmc.ca)

www.scrmc.ca

SEPTEMBER 10, 2022 - SATURDAY |

Competition | 2 Days | Autumn pylon 22 | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | Sanctioned by Canadian Prairie Pylon Racing Association (CPPRA) and hosted by the Medicine Hat RC'ers. Q500 race on Sept 10-11. 09:00 AM start each day. CPPRA rules apply. Pre-registration required online at www.cppra.org. Field available for test flying Friday PM ONLY. \$60/event fee. Dry camping available to pilots. | 2022-952 | <https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks>

SEPTEMBER 10, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ERCS electric fun fly | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS FIELD | Let's try this again! Its been 2 years since the last one so lets make this one a great time! Come on out for

a day of flying anything electric. Shake off the Covid blues! No noisy gassers flying around just our electric powered planes! Landing fee this year is \$10 and valid MAAC is required. | 2022-1026 | <http://www.ercs.ab.ca>

SEPTEMBER 10, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Wings over the Fort | FT SASKATCHEWAN RC FLYING CLUB | FORT RC FLYING CLUB FIELD | Wings over the Fort- September 10. Come join us at Galloway field and participate in perfect day of fall flying, complete with fun, food, and camaraderie. Sport and scale aircraft of all types and sizes are welcome. Door prizes, raffle and no landing fees! Flying commences at 10AM till dusk. Weather permitting. MAAC membership required. Field is 3km south of Fort Saskatchewan on RR224 | 2022-1045

SEPTEMBER 17, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2

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

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

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

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

[news, events, contests -](#)
 Join Us

Days | FALL WINDUP | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTIEST AIRPORT | CMA invite you to come: "Wring It Out" at the Fall Windup at ALA. near Bawif, AB. Dry camping, aircraft storage/charging available on site. No Concession. Contact Murray @ 306-821-2385 Email: snaproll647@gmail.com | 2022-414 | http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/

SEPTEMBER 17, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Dogfight Over Benalto | ALBERTA/NORTHWEST TERRITORIES ZONE | Gary Hillman property | Six miles southeast of Benalto, Alberta | 2022-1135

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Annual Zone Meeting | ALBERTA/NORTHWEST TERRITORIES ZONE | CARFF | AZM "A" Zone Saturday, Sept 24, 2022, 1 to 3 pm. Hosted by CARFF (Central Alberta Radio Fun Flyers), Red Deer, Alberta | 2022-1065

SEPTEMBER 30, 2022 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Fall Fun Fly and Potluck | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Rocky Barnstormers Fall Fun Fly and Potluck. Travel south of Rocky approximately 1 km, turn rt (West) onto TWP Rd 392 and travel 0.7 km to entrance to Barnstormers Main Flying Field. Free flying and free self contained camping. Concession Sat and Sun. Pottluck supper Sat night; bring salads, vegetables, or desert. Meat is supplied. MAAC rules apply and proof of valid MAAC membership required. | 2022-959

OCTOBER 01, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Ringmaster Flyathon | PONOKA RADIO CONTROL FLYERS ASSOCIATION | MOOSE FIELD PONOKA | Ponoka will be hosting a Ringmaster control line flyathon again this year in an attempt to break last years record any control line plane is welcome but the more Ringmasters the better. | 2022-1168 | https://www.facebook.com/ponokarcflyers

OCTOBER 22, 2022 - SATURDAY | Auction | 1 Day | Edmonton Radio Control Society Annual Auction | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | Baturyn Community Hall | ERCS Annual Auction Doors open at 8AM for consignment. First item on the Auction block at 10:00 AM All payments by Cash, Debit, or Credit Card (no cheques) Consignees: Auction fee is 15% of selling price. For more info and registration forms see ERCS website. This is a no reserve Auction !! All restrictions and measures due to

Covid will be strictly followed. Depending on the Covid situation at the time of the event the concession may or may not be offered. Come out and join us in a day of fun and good company Bring all your old planes and accessories to sell. And you never know what you'll be taking home !! For more info contact Rick Zap 780-991-1000 | 2022-915 | http://www.ercs.ab.ca

JANUARY 01, 2023 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Rocky Barnstormers Polar Fun Fly Jan1, 2023 at Main Field 1 km south of Rocky, turn rt onto TWP RD 392 travel 0.7 km and turn rt. into Flying Field. Heated Club House, coffee, cake and cookies provided. proof of valid MAAC membership required. MAAC Rules apply. Contact Peter 403-846-7522 | Jan-23

ATLANTIC - B

SEPTEMBER 16, 2022 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Fallbash | SOUTH SHORE RADIO CONTROL FLYING CLUB | Greenfield Airport | Annual Fall bash. This year 3 day 's only. Bring your latests greatest RC Model for 3 day 's of fun. We have a new owner of the airport. Lets show him what RC is all about. Remember MAAC rules apply. Washroom facilities are available. Camping same as before. Clubhouse kitchen of limits. landing fee is \$ 10.00. Set up for Pilots starts 8:00 am on Friday morning. No arrivals on Thursday. | 2022-1093 | http://www.ssrccf.ca/

OCTOBER 01, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Wings Of Wellington Oktoberfest Fun Fly | WINGS OF WELLINGTON | FIELD - 520 MIDDLE DYKE ROAD KINGS CO. NS | Considered to be the last fun fly of the season, Wings of Wellington is once again proud to host the Oktoberfest Fun Fly. Everybody is welcome, please come out and enjoy a day of fun, feasting (BBQ), flying, and fellowship. Freewill offering to offset food costs is appreciated. The rain date will be Oct 2nd https://www.facebook.com/groups/WingsOfWellington | 2022-1144 | http://wingsofwellington.ca/

BRITISH COLUMBIA - C

SEPTEMBER 02, 2022 - FRIDAY | Fun Fly |

4 Days | Larry Christensen Memorial Fun Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | secretary@vrcas.org | The 27th. Annual Larry Christensen Memorial Fun Fly will be held at the Vernon R/C Aeromodellers Society field just north of Swan Lake in Vernon, BC. Commencing at 9am Friday September 2nd., 2022 until Labour Day Monday afternoon. COVID-19 safe practices still in effect. No landing fee, free parking/dry camping available for RVs beginning Tuesday afternoon, August 30th. (first come, first serve). This is a non-smoking site. Daily 50/50 draws, on site club BBQ concession. See website www.vrcas.org for info & location map or contact: secretary@vrcas.org | 2022-687 | http://vrcas.org

SEPTEMBER 03, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Long Weekend Fun Fly | OSOYOOS MODEL AVIATION CLUB RC | OSOYOOS AIRPORT | OMAC RC Annual September Long Weekend (Osoyoos Airport (CBBg). September 3rd, 2002. Spot landing, balloon pop competition and more.... Trophies and prizes. \$10.00 land fee Includes BBQ. (Burger, Chips and drink). Separate entrance fee for events. All guests welcome \$10.00 ea. includes BBQ. Register on the website. | 2022-957 | http://www.omacr.ca

SEPTEMBER 06, 2022 - TUESDAY | Fun Fly | 6 Days | Fall Classic Float Fly | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | SANDY POINT CAMPGROUND - FLOAT PLANE FLYING SITE | Please note the below is a summary of the normal goings on but may be a little less than most years. Flying will remain the same and we will do our best to provide "entertainment/activities" but in keeping with keeping safe, these years. Thank you for understanding! 2021 was limited but a lot of fun AND THANK YOU to all those who attended, for your tremendous support of the event. Fun Fly 6 days SLAM FALL CLASSIC FLOAT FLY SHUSWAP LAKE AERO MODELERS Sandy Point Resort & Campground. Come share this beautiful flying site and comradery with other Pacific Northwest modelers at the largest float event in the region. Registration begins Tuesday September 6th and continues through Sunday September 11th when Awards & Raffle Prizes will be presented. A retrieval boat will be available all during the event. Your \$15 'splashdown fee' includes unlimited flying at this beautiful site, pilot's prizes. We also plan a raffle with super prizes, 50/50s & more. Sandy Point Resort is located 7 km West of Salmon Arm and

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



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

FREE SHIPPING
on purchases of \$80 or more
(See website for details)

HOBBY
WHOLESALE

BUSINESS HOURS
(Mountain Standard Time)
Mon-Wed: 10 am - 6 pm
Thurs & Fri: 10 am - 9 pm
Sat: 10 am - 5 pm
Sun: 11 am - 4 pm
OPEN HOLIDAYS

accepts reservations @ 250-253-5309. Regrettably, THEY DO NOT ALLOW DOGS but an adjacent campground does. Other questions Contact: info@slams.ca www.slams.ca or Dennis Miller at 250-515-2731 | 2022-939 | <http://www.slams.ca>

SEPTEMBER 17, 2022 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Zone-C - Annual Zone Meeting | BRITISH COLUMBIA INTERIOR/YUKON ZONE | Vernon Army Navy Air-Force's Spitfire Hangar | The Annual Zone Meeting is scheduled for Saturday, September 17, 2022 in Vernon at the Vernon Army Navy Air-Force's Spitfire Hangar. Registration 09:00AM - Meeting Start 10AM - 2:30PM - Lunch provided. We encourage each club to have a representative at the meeting and to bring along proxies from those who are unable to attend. It's important for clubs to have representation to help set the direction of MAAC policies and processes. Location Name: Army Navy Air-Force Hangar - view on a map below. Location: 2500 46th Ave, Vernon, BC • Directions: 2500 46th Ave (right across from the old Canadian Tire Building) You will see you the Spitfire outside on the pole! Directions: GPS: 50.278686, -119.264799 | 2022-1069

SEPTEMBER 30, 2022 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | End of Summer Fun-Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | End of Summer Fall Fun Fly at the Tournament Capital Ranch for a big finish to the summer for September 30 to October 3rd, 2022. \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. An ALL BIRD Fly-In for everyone to enjoy ...planes big or small, helicopters, gliders, even Drones. A course will be setup to have some fun. Dry Camping allowed - city of Kamloops fee \$16.50 for the weekend. So come enjoy the day or even a camping night should be lots of fun. Even get in some night flying ...gliders...or helicopters. We will have use of the lights for night flying too. Just a fun weekend ...with friends. Contact Barry or Judy-- bares@telus.net 778-586-1267 Check out website:<http://www.highcountryflyers.org/> | 2022-910 | <http://www.highcountryflyers.org>

OCTOBER 15, 2022 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Kamloops - Swap Shop | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS INDIAN BAND - POW WOW GROUNDS | Judy | 250-320-3140 | judgirl@telus.net | Kamloops - RC Airplane Swap Shop October 15, 2022. Come join your fellow builders, flyers, and collectors in swapping, selling, and trading your best kept treasures for those of others. Some of the best deals ever are concocted at the Swap Shop. Even if you just want to come and catch up with your long lost flying buddies and swap stories, there will be lots of treasures. Tables are \$12 each; entry fee for all others is \$3. Open to Sellers at 7:30 am, doors open to buyers at 9 am. Usually goes till 1 pm but the best deals happen before noon. Sellers: \$12.00 per table - Vendor Unloading: 07:30 - 9:00 Absolutely No Selling before 9AM Buyers: Entry Fee: \$3.00 Time: 09:00 AM Location: Kamloops Indian Band - Moccasin Gym 200-330 Chief Alex Thomas Way,

Kamloops, BC Go North from Hwy #1 on Hwy #5 take a right at the first light then the 1st Right past the Petro-Can turn off & go straight down to the hall on the left. - Coffee & Cookies available. *No Selling before 09:00 1PM - 3:30PM Indoor Flying available after the tables are cleared off the floor. | 2022-911 | <http://www.highcountryflyers.org>

AUGUST 13, 2023 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | Cam Reuss Memorial Annual Float Fly | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | PYRAMID PARK/KICKINEE PROVINCIAL PARK | Come join us on beautiful Okanagan Lake. Float fly is located between Penticton and Summerland on Hwy 97. Mornings at this site are generally flat calm due to its location. No landing fee at this event. Lunch will be served and is by donation. There will be pilot prizes. Safety meeting will be at 8:30 for the days event. Bring your lawn chair and enjoy the day of flying and socializing with fellow enthusiasts. For further information contact us at penmacflyrc@gmail.com, hope to see you on the water in 2023. | Feb-23 | <http://www.penmac.org>

MANITOBA - D

SEPTEMBER 03, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | RUGBY LAKE FLOAT FLY | PATRICIA REGION AEROMODELERS INC | RUGBY LAKE LODGE | Jacqui and Dave of Rugby Lake Lodge have graciously invited us back to enjoy some Float flying at their beautiful campground. book early for a campsite at: <https://www.rugbylakelodge.com/ontariodrivetohousekeepingfishinglodge.htm>. We will have bbq burgers and smokeys for a nominal fee, for lunch. Come out for a great weekend of camping and flying or come out and visit for the day. See you all there!! | 2022-987

MIDDLE - E

SEPTEMBER 10, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | KW Flying Dutchmen Fun Fly 2022 | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | WATERLOO ROD & GUN CLUB | The KW Flying Dutchmen would like to invite our friends and fellow flyers to join us on September 10th and 11th for a Fun Fly, non scale event. Traditionally we would be hosting our Scale Rally at this time, but the uncertainty of when Ontario's public health measures would allow for such an event made it impossible for the necessary planning needed for the event to occur. This is an open event, free to all pilots. MAAC membership is required to fly. Muffler/FAI sound level rules will be enforced as will the KWFD club rules (designated starting areas, flight lines, circuit flights, etc) There are about 40 campsites (some hook-ups) available anytime the week before the event for \$10.00 a night (\$15 with hydro). As well, there are many area hotels/motels and camping facilities in the Kitchener/Waterloo area. Electric power in the KWFD clubhouse is limited and not available after hours as all buildings are locked at night. There are only a few campsites

that have power available. It is advisable to bring your own power source or ensure that your batteries are fully charged before attending. The Waterloo Rod & Gun Club will be providing food throughout the weekend | 2022-1038 | <http://new.kwflyingdutchmen.com/>

NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

OTTAWA VALLEY - G

SEPTEMBER 10, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | ORCC Fun Fly | OTTAWA R/C CLUB | ORCC - Ottawa Remote Control Club | ORCC Fun Fly | 2022-406 | <http://www.ottawarclub.ca>

SEPTEMBER 17, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | KRCM Warbirds Gathering | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | Kingston R/C Modellers Warbird Gathering Saturday Sept. 17. Rain date Sunday Sept. 18. Come and enjoy a day with plenty of open flying for scale or semi-scale models of aircraft used by the military for training or combat purposes from WWI to present. Plenty of room for camping for those who would like to arrive Friday night. Canteen on site Saturday. | 2022-995 | <http://www.krcm.org>

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Giant Scale | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Sat 24 Sept 2022 Rain day Sunday 25 Sept 5800 Frontier Road, Ottawa, ON, Canada MAAC is required. All types of aircraft are welcome. | 2022-824 | <http://www.stetsonflyers.com>

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Fun float fly on the Bay of Quinte. BBQ available. Come out for a great day of flying off the waters of the Bay of Quinte! | 2022-935 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

OCTOBER 01, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Brockville Fall Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 Melbourne Lane | The Brockville Club would like to invite you to our annual Fall Fun Fly on Saturday Oct 1, 2022. The event is open to pilots from other clubs and all visitors. We will have a BBQ lunch available to purchase. Pot luck dinner for those who wish to attend. Campfire and camping Saturday night, weather permitting. Bring a friend or make some new ones. it's sure to be a good time. Fun events are planned around lunchtime. | 2022-1169 | <http://www.bmaclub.ca>

OCTOBER 29, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | It's our final fun float fly of the year and time to dress up for Halloween! it has been kind of a tradition to

gather on the shores of the Bay of Quinte in costumes for fly aircraft off the water. Come out and enjoy some float flying while dressed in your favourite costume! | 2022-930 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

BC COASTAL - H

SEPTEMBER 17, 2022 - SATURDAY |

Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | MAAC Zone H AZM South West British Columbia | BC COASTAL ZONE | PARKSVILLE DISTRICT AND QUALICUM FLYERS FLYING FIELD | Notice of Annual Zone Meeting MAAC Zone H South West British Columbia September 17th, 2022 at 12:00 pm Location: Parksville District and Qualicum Flyers flying field (outdoors) GPS 49.273903,-124.236816 1675-1687 Island Hwy E, Nanoose Bay, BC V9P 9C2 The Annual Zone Meeting (AZM) alternates between Vancouver Island and the Lower Mainland. It deals with the business of the zone that includes elections if applicable for the, election of Zone Director, Deputy Zone Director, resolutions and recommendations from zone members, nominations for awards and Leader members, appointment of zone members to standing committees and any other zone business that might arise. There are different protocols for each. Business of the Zone Deputy Zone Director-- Nominations for Deputy Zone Director are requested, see Submissions section for details. It should be noted that, by MAAC policy, 15.2 British Columbia Residency: The annual zone meeting of the British Columbia Coastal Zone shall alternate yearly between Vancouver Island and that portion of the British Columbia Coastal Zone on the mainland of British Columbia. Should the British Columbia Coastal Zone Director reside on the mainland portion of the zone then the Deputy zone director shall reside on Vancouver Island(s). Resolutions & Recommendations. Members are entitled to submit resolutions and recommendations to be considered by the zone and if passed by a majority vote at the AZM form part of the agenda at the Annual General Meeting. See Submissions section for details. Standing Committees, Zone members are encouraged to join standing committees to help guide the many disciplines and interest areas of MAAC. Two members from the zone may be nominated for each standing committee. A listing of standing committees can be found in the opening pages of Model Aviation Canada, MAAC's member magazine. Awards and Leader Member, Nominations for awards other than Leader Member may be submitted to head office at any time, subsequently forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board and do not need to be approved at an AZM. Nominations for Leader Member are considered at AZM's and if approved by majority vote forwarded to head office and subsequently forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board. Submissions All submissions that require approval at the AZM, by majority vote,

must be received by the zone director by August 8, 2022, forty (40) days in advance of the AZM. Requirements for deadlines for submissions were made the same and set at forty (40) days for 2022. In addition, all nominations for awards and deputy zone director need to be copied to head office. Zone Director zd-h@maac.ca MAAC Head Office office@maac.ca In the past, member participation was limited to those in attendance at the meetings with their vote and any open proxy votes in hand. Resolutions and recommendations, nominations for zone director, deputy zone director and award nominations took place at the meeting. All the decisions on the business of the zone were made by those in attendance. This was in part because attendance meant prohibitive travel costs for many members in the larger zones. MAAC by-laws and the Canada Corporations Not-for-profit Act require that members have the opportunity to vote on the business of the zone by open or closed proxy. The meeting notice sent to all zone members, twenty-one (21) days in advance of the meeting date, includes, in the agenda, the business that will be considered and voted on at the meeting. Members that are not able to attend in person are encouraged to vote by open or closed proxy on the agenda items. Submissions requirements, for business of the zone, is forty(40) days in advance so that the zone director can prepare the notice of meeting, accompanying agenda and closed proxy form for circulation twenty-one (21) days in advance of the meeting. This is to ensure every zone member has the opportunity to consider and vote on the business of the zone. Zone Director/ Deputy Zone Director nominations are not accepted at the AZM and must be submitted to the zone director and head office by August 8, 2022, forty (40) days in advance, nomination forms can be found here: <https://www.maac.ca/en/documents.php?cat=28> Resolutions and recommendations will no longer be accepted at the meeting and must be submitted to the zone director by August 8, 2022, forty (40) days in advance. Templates can be found here: https://secure.maac.ca/get_document.php?document_id=312 Awards may be submitted to head office at any time. They are forwarded to the Awards Committee for a recommendation to the board. Awards are usually presented at or after the AGM. Nomination forms can be found in the Awards section here: <https://www.maac.ca/en/documents.php> Leader Member nomination are not accepted at the meeting and must be submitted to the zone director and head office by August 8, 2022, forty (40) days (40) days in advance, forms can be found here: Still to come as there are two versions on the website that need resolving Proxy forms, either open or closed may be used by members not in attendance to vote on the business of the zone. Open proxies allow another zone member to vote on their behalf. Closed proxies are specific to the agenda item and the submitter indicates their vote on the form. Closed and open proxy forms will be included in the Notice of Meeting you will receive twenty-one (21) days in advance

of the AZM. Cheers John Deadman MAAC Zone Director Zone H zd-h@maac.ca | 2022-1141

OCTOBER 01, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | Fraser Valley Heli Smackdown | SPECTRUM FLYERS | Spectrum Flyers | Fraser Valley Heli Smackdown \$20 Registration fee. Lunch to be served Saturday and Sunday. Please visit our Facebook page "FRASER VALLEY HELI SMACKDOWN" for more information about the event or camping contact Harv Dhiman at Harvdhiman_14@hotmail.com | 2022-1157

QUEBEC - I

SEPTEMBER 03, 2022 - SATURDAY |

Fun Fly | 2 Days | Funfly 2022 | CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX INC. | CLUB D'AEROMODELISME LES PHOENIX | Rassemblement de pilotes Club Phoenix Beauce 3 et 4 septembre (fête du travail) Les membres du club Phoenix invites les pilotes des autres club affilié au MAAC à venir nous visiter à notre piste. Camping sur le site. Au plaisir de vous revoir tous ! | 2022-1132 | <http://www.clubphoenixbeauce.weebly.com>

ST LAWRENCE - J

SEPTEMBER 03, 2022 - SATURDAY |

Competition | 1 Day | Drone Racing Multi GP | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC. | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU | OÙ : au club escadron du richelieu, Chemin champagne, Sorel-Tracy. Quand : samedi le 3 Sept. Horaire : 10h à 10h45 inspection (prévoyez arriver sans les props sur les quads) 10h45 meeting de pilote 11h à 12h pratique. 12h30 à 16h30 qualification Prix : 20\$ en prévente avant le vendredi 2 Sept. 19h. Après cette heure-là, le prix passe à 30\$. Pour les membres du club, vous avez un 10\$ de rabais. Si vous n'êtes pas membre et que vous souhaitez le devenir, vous pouvez m'écrire en privé. Je vous donnerai toutes les informations nécessaires. le montant doit être payé avant de brancher une batterie. MAAC : Obligatoire VTX : vous devez être capable de faire la Raceband au complet et seulement 25mW sera accepté. Méthode de paiement : Pour l'instant, seulement un virement Interac au dronfestfpv@outlook.com sera accepté ou en argent à votre arrivé. La question doit être votre nom et la RÉPONSE : drone Il y aura quelques espaces à l'ombre et sur les tables, mais je vous recommande d'apporter votre abris et table. | 2022-1120 | <http://sites.google.com/site/escadronrichelieu/>

SASKATCHEAWN - K

SEPTEMBER 17, 2022 - SATURDAY |

Fun Fly | 2 Days | Season End Fun Fly | SWIFT WINGS RC FLYING CLUB INC | CHASE FIELD IN SKYLINE PARK | Help us wrap up the season in style. Show off your planes and skill. BBQ and camping available. | 2022-1080 | <http://www.smms.org/swiftwings>

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | fun fly | YORKTON RC FLYERS | Yorkton RC Flyers | facebook page | 2022-394

OCTOBER 01, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Moose Jaw RC Fall Fun Fly 2022 | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | ASH ST. & 16TH AVE. | Moose Jaw Fall Fun Fly Saturday October 1, 2022 Club & Pilot Meeting at 9:00 a.m. Safety Meeting preflight 2022 MAAC Membership certification required Pilot Fee donation \$10.00 Facebook Site for details: www.facebook.com/groups/785119741916847/ | 2022-1017 | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

AUGUST 10, 2023 - THURSDAY | Fun Fly | 4 Days | Jets and Props over Saskatchewan | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB | BATTLEFORDS RADIO CONTROL FLYING CLUB FIELD | This is the 4th annual event for this event . This event is mainly for Turbine powered aircraft and large Prop aircraft. EDFs and other aircraft are also welcome. No charge boon dock camping is allowed. The air field has been lengthened to accommodate larger rc aircraft. All participants must hold a valid MAAC membership to fly .

SOUTH EAST - L

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | OMFC Pilot's Day | OAKVILLE MFC INC. | DRUMQUIN PARK | Events Coordinator | 416-346-0401 | Events@omfc.org | The Oakville (Milton) Model Flying Club invites all OMFC Members in good standing to this exclusive annual fun fly event for pilots. A complementary BBQ and beverage is scheduled for 12 noon and will be provided while supplies last. Please advise your intention to attend to the contact below so that we may plan for adequate supplies. We are also arranging a random free draw for some nice giveaways including a big prize giveaway so be keep sure to hang on to your draw ticket number (1 ticket per member) provided upon entry and fill out the entry log with your OMFC Member #. You will not need to be present for the draw but it will be done live. The random draw is scheduled at 1:00pm. In the unlikely event of an adverse weather forecast or other reasons beyond our control, we will post any announcements on our website www.omfc.org by no later than 9:00pm on Friday Sep 24, 2022. For more information, please contact our Event Coordinator at: Events@omfc.org or (416) 346-0401. Hope to see you there. | 2022-977 | <http://www.omfc.org>

SOUTH WEST - M

SEPTEMBER 03, 2022 - SATURDAY | Fun Fly | 3 Days | Fall Follies Fun Fly | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | The Follies are back . This year we are going to have a bit more structure. Saturday

we are going to host our first Bring Your Own Table (BTOT) swap meet . Just bring a table and your stuff . This will be a chance to clean out the garage and catch up on control line . At around 2 pm we are going racing with the LA .25 Sport Race . Sunday at 10 am we are going to fly Speed Limit Combat . The swap meet left overs might still be around . This is a free weekend. We are trying to promote the control line side of the hobby feel free to drop by . 1/2A trainers will be available for kids of all ages . | 2022-1110

SEPTEMBER 14, 2022 - WEDNESDAY | Fun Fly | 5 Days | Thunder Thrust2 Over Chatham Kent Airport | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | Jet Rally - Thunder Thrust2 Over Chatham Kent Municipal Airport 5 days - September 14 - 18. Flying starts on Wednesday at Noon. The following jets are allowed; turbine, turboprop, EDF Landing Fee = \$70 Spectators are welcome on the Saturday the 17th from 10am to 3 pm. For more info contact Peter Doupnik (519) 791-5328 or pdoupnik@gmail.com Hope to see you there | 2022-919

SEPTEMBER 24, 2022 - SATURDAY | Meeting/ Seminar/Clinic | 1 Day | Southwest Annual Zone Meeting | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | FIELD - 2150 RIVER ROAD LONDON | Southwest Zone Meeting Date: September 24, 2022, 10:00 am is sign in, the meeting starts at 11:00 am Location: London Model Aircraft Club field, River Road London, LMAC has a great facility with shade and picnic tables, suggest you bring a lawn chair, hat and sunscreen. We will have shelter if it rains. Coffee and snacks plus LUNCH will be served as always, no charge. As we head into the fall, we return to a focus on MAAC business with the Annual Zone Meetings (AZMs), which are held in September and October. This is your chance as a member to discuss the state of MAAC today, and to provide your ideas on where our organisation should be headed, and how we should get there. These meetings are where you elect your representatives to the Board of Directors, as well electing or appointing the rest of your zone volunteer executive members and committee volunteers. Members can influence the direction and governance of MAAC by submitting recommendations that will be considered by the board of directors, or by submitting resolutions to change policy and bylaws that will be presented and considered at the MAAC Annual General Meeting in the spring. The first step in that process is for the ideas to be passed by the members at the AZMs. In the past, member participation was limited, generally, to those who could attend the meetings. In many of our zones, that would mean prohibitive travel costs for some of our members to attend. This, combined with changes to bring our zone meetings into compliance with our bylaws and the Canada Not-for-profit Corporations Act regarding notice of meeting, we have changed our rules around making resolutions or recommendations. These changes will ensure that every member will

have a chance to see the motions being brought forward at their AZM and to be able to give their feedback. Thirty days before each AZM, each member will receive an electronic notice of meeting from their Zone Director that will include the time and date of your Zone Meeting, the agenda, the business items for discussion and the motions to be voted on. Submitting a Recommendation or Resolution The AZM dates will be posted both on the MAAC site and in Model Aviation Canada Magazine. In order to be considered at the AZM, recommendations and resolutions need to be submitted to the Zone Director no less than 40 days before the published meeting date so that they can be included in the meeting agenda. Resolutions or recommendations can no longer be accepted from the floor of the meetings. Preparing Recommendations and Resolutions for submission This is the link to how recommendations and resolutions are to be written: https://secure.maac.ca/get_document.php?document_id=312 The French version of the link is at: https://secure.maac.ca/get_document.php?document_id=313 Proxy forms etc. All the necessary Annual Zone meeting support documents and forms are found at: <https://www.maac.ca/en/documents.php?cat=28> The French version of the AZM documents is found at: <https://www.maac.ca/fr/documents.php?cat=29> You may have to scroll down after the document page opens to see the required documents. Award nominations The link to all the information related to award nominations is found at: <https://www.maac.ca/en/documents.php?cat=41> The French version of the award documents is found at: <https://www.maac.ca/fr/documents.php?cat=42> You may have to scroll down after the document page opens to see the required documents. Thank you, Frank Klenk 519-550-7955 zd-m@maac.ca | 2022-1150 | <https://lmac.ca/>

OCTOBER 02, 2022 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | Dave Toon memorial swap meet | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | Innerkip Community Centre | MARK NETHERCOTT | 519-539-5562 | Bluecollarplumbingservice@gmail.com | Woodstock Radio Control Flying Club 1st Annual Memorial "Dave Toon" Swap meet. Date: Sunday October 2nd Location: Innerkip Community Center, 695566 17th Line, Innerkip, ON 5 minutes from the flying field. Time: Swap meet open 10am-2pm, vendors set-up at 9am Cost: \$5 adult entry, Youth under 18 Free. Vendor tables are \$25 each. Call (226)228-9406 or email:Bluecollarplumbingservice@gmail.com Ask for Mark to reserve your table All hobby categories to be available, Plane, Car, Truck, Helicopter, etc. Door Prizes and Raffle prizes available Food and drink will be available. | 2022-1131 | <http://woodstockrc.ca/>

Acrobatie de précision (voltige)

suite de la page 60

précédemment. En catégorie F3P, les concurrents devront exécuter la séquence AP-23.

Voici la séquence AA-23 :

- Take-off sequence
- Pyramid with quarter roll, quarter roll
- CrossBox Top Hat with quarter roll, half roll, quarter roll
- Loop with roll integrated
- Shark Fin with half roll, half roll
- Torque Roll
- Half Hourglass
- Rolling Circle
- Figure ET with half roll
- CrossBox Figure Z with quarter roll, half roll, quarter roll
- Stall Turn with quarter roll, quarter roll
- Square Loop with quarter roll, quarter roll
- Landing Sequence

Vous trouverez les descriptions des manœuvres dans les pages du Code sportif de la FAI. ✨

Vol libre intérieur

Suite de la page 51

tels vols officiels.

Vous pourriez penser que le vol libre intérieur est une discipline où règne le calme, si l'on demeure uniquement un observateur. Mais pour le pilote qui doit guider une maquette pesant 1,5 gramme à une altitude de 50 mètres, ça peut devenir très épuisant!

Quiconque est intéressé est invité à s'ajouter au groupe Facebook de vol libre intérieur – c'est notre plateforme où nous jasons, où on affiche des feuilles de pointage, des fils de discussion sur la construction

ainsi que des extraits vidéo. On peut aussi se procurer des maquettes plutôt simples en ligne. Par exemple, jetez un coup d'œil au Scraps, disponible à <https://jhaerospace.com/products/scraps-indoor-living-room-flier/>. Sur AliExpress, vous pouvez même trouver un « 2022 New F1D rubber band powered aircraft » pour la modique somme de 12,60 \$!

Si vous aimeriez participer, explorez les ressources citées plus haut ou encore, communiquez directement avec moi. ✨

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

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

BRANDS: HANGAR 9, GREAT PLANES, HOBBICO, GAUI, DJI, TOP FLITE, SPEKTRUM, parkzone, Eflite, HITEC, FAT SHARK, BLADE, ALIGN, hobbyzone, DROMIDA, AS ENGINES, EMAX

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

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

Interac, VISA, MasterCard

news, events, contests - [f](#) Join Us

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

HappyModel

With experience in Aerial photography drones and UAV Flight control systems, Happymodel brings their R&D to their line of 1S FPV racing drones and accessories that for performance and great value.



Mobula7 HD 1S Whoop



Mobeetle6 1S Whoop

5-in-1 Flight Controllers



See greathobbies.com for the complete selection from Happymodel

RADIOMASTER

The best just got better! With the next iteration of the incredibly versatile TX16S, RadioMaster brings forth the new TX16S MkII radio control system. Factory configured with the powerful EdgeTX operating system, the MkII now boasts a gorgeous 4.3" color IPS touch enabled display.



OMP HOBBY

HUGE SHIPMENT HAS ARRIVED!

The M series of helicopters from OMP Hobby have been incredible performers. New models have arrived and we think you'll love them! See greathobbies.com for available versions



E-flite

- 3S compatible motor for unlimited vertical and 3D performance
- Full span ailerons



UMX Timber X BNF

Wingspan: 570mm • Length: 470mm • Weight: 137g
EFLU7950 — BNF Basic w/AS3X/SAFE

E-flite

- Scaled down version of the popular Habu STS and SS 70mm
- Incredible low-speed handling and slow speed performance



HABU SS 50mm EDF

Wingspan: 700mm • Length: 775mm • Weight: 577g
EFL02375 — Habu SS 50mm EDF PNP
EFL02350 — Habu SS 50mm EDF BNF

SUNNYSKY

We've recently added Sunnysky brushless motors to our catalogue. Available in aircraft configuration up to 30cc equivalent! Exquisite design and appearance make them great for your next aircraft. See greathobbies.com for selection



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