

Model Aviation

CANADA

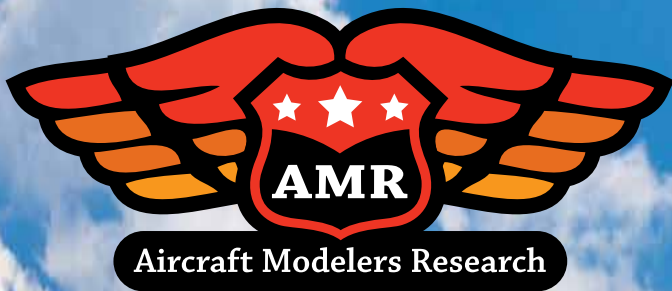


Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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



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 en-
voyer au préalable aux membre.
J'espère que vous avez passé un été for-
midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

905 SQUADRON MODEL FLYING CLUB

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

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca



“Join MAAC

Because You Want To”

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

“Joignez MAAC

Parce Que Vous Voulez”

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

Model Aeronautics Association of Canada

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

English 1-855-FLY-MAAC (1-855-359-6222) - Phone 905-632-9808
français 1-855-756-MAAC (1-855-756-6222) 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)

Keith Landra #66914
Calgary, AB
587-578-9496 zd-a@maac.ca

Atlantic (B)

Cato Hansen 61451 L
Kingston, NB
506-343-4477 zd-b@maac.ca

British Columbia Interior / Yukon (C)

Cowboy Rowland 96156
Oliver, BC
250-689-4663 zd-c@maac.ca

Southwest British Columbia (H)

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

Manitoba - Northwestern Ontario (D)

Randy Hepner - 73393
Stonewall, MB
204-467-7141 zd-d@maac.ca

Middle Ontario (E)

Carl Cimprich 44232 L
Niagara Falls, ON
289-407-2225 zd-e@maac.ca

Northern Ontario (F)

Craig Knight 9467 L
Sault Ste. Marie, ON
705-254-8610 zd-f@maac.ca

Ottawa Valley (G)

Jeff Nidd 75693
Nepean ON
613-299-7851 zd-g@maac.ca

Québec (I)

Dale Patry 83440
Quebec, QC
418-905-3062 zd-i@maac.ca

St. Lawrence (J)

Fabien Gagne 87950
Saint-Remi, QC
514-240-1482 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)

Peter Doupnik 16715
LaSalle, ON
519-791-5328 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
treasurer@maac.ca

INSURANCE

Philip Haddad 41747
North Vancouver, BC
philhaddad@gmail.com

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

John Deadman 26518
Delta, BC 519-550-7955
zd-h@maac.ca

CIAM DELEGATE

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

STANDING COMMITTEES

(Open to all members,
max 2 per zone)

ARCHIVES

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

CONTROL LINE

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

CONTROL LINE AEROBATICS

John McFayden 14681L
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
Waterloo ON 226-753-5983
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
Etibicoke, 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

Vacant

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.dessureault@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
Calgary, Alberta T3K 3T9
403-274-5103
royandrassy@shaw.ca

R/C SAILPLANE

Fabien Gagné 87950
Saint-Rémi, QC JoL 2Lo
450-454-3875
Fabien.Gagne@gmail.com

R/C SCALE

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

R/C SCALE AEROBATICS

Frank Klenk 32001
Tilsonberg, ON N4G3S7
705-522-3550
lflyanextra@gmail.com

RADIO SPECTRUM

Mark Betuzzi 26605L
Kamloops, BC
250.682.9609
mebetuzzi@shaw.ca

SPACE MODELLING

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

SURFACE VEHICLE

Vacant

WEBSITE

Peter Schaffer 44429
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
Designers: Colleen Hughes, Keith Morison

Editorial Department

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

Advertising

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

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

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

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

Submissions

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

Submission Deadlines

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

Classified Advertising

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

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

Display Advertising

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

Model Aviation CANADA



NOVEMBER - DECEMBER 2022 - VOL. 53 NO 6

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Alberta (A)	6
Atlantique (B)	8
C-B Intérieure et Yukon (C)	11
Milieu (E)	12
Vallee de l'outaouais (G)	13
Nord ontario (F)	14
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	16
Québec (I)	18
St. Laurent (J)	20
Saskatchewan (K)	22
Sud-est ontario (L)	24
Sud-ouest ontario (M)	26
Dag 60	30
Going Small	34
Larry Stooze	37
Hughes H1 Racer	38
Obtention de nos terrains de vol	40
Spectre radio	41
Vol circulaire	42
Vol circulaire acrobatique	44
Vol LIBRE extérieur	46
Maquettes électriques RC	48
Hydravions télécommandés	50
GRosses Maquettes	54
Acrobatie de précision (voltige)	58
Course autour de pylônes	60
Copies volantes télécommandées	62
R/C sCALE Aerobatics	64
Nécrologie	66
Magasins de passe-temps au Canada	67
Trading Post	68
Évènements à venir	69

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Alberta (A)	7
Atlantic (b)	9
British Columbia Interior - Yukon (c)	11
Middle (E)	12
Ottawa Valley (G)	13
Northern Ontario (F)	15
South West British Columbia (H)	17
Quebec (I)	19
St. Lawrence (J)	21
Saskatchewan (K)	23
South-east Ontario (L)	25
South-West Ontario (M)	27
Dag 60	30
Going Small	34
Larry Stooze	37
Hughes H1 Racer	38
Getting & Keeping Flying Fields	40
Radio Spectrum	41
Control Line	43
Control Line Precision Aerobatics	45
R/C Free Flight Outdoor	47
R/C Electric	49
RC Float Plane	51
R/C Large Model	55
R/C Precision Aerobatics	59
R/C Pylon	61
R/C Scale	63
R/C Scale Aerobatics	65
Obituary	66
Hobbyshops Canada	67
Trading Post	68
Coming Events	69



Ken Park's Freewing F22 EDF with a Xicoy 45



Mike Anderson - 17752

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

À un moment donné juste après le conventionum de septembre 1787 sur la constitution américaine, Benjamin Franklin s'est rendu au domicile du maire de Philadelphie, Samuel Powel. À son entrée, sa femme Elizabeth lui aurait demandé : « Eh bien, docteur, qu'avons-nous : une république ou une monarchie? » Franklin aurait répliqué de sa remarque désormais célèbre : « Une république, si nous pouvons la garder. » Je songe beaucoup à cette histoire, dernièrement.

En juin 2019, les modélistes canadiens ont obtenu l'une des meilleures exemptions des lois régissant les drones de par le monde... si nous pouvons la garder.

Chaque modéliste du MAAC devrait maintenant savoir que l'exemption de Transports Canada est dotée de conditions qui, si on les enfreint, pourrait signifier la révocation de ladite exemption. À titre d'organisme, la condition numéro 1 exige que le MAAC examine et améliore ses politiques, procédures, règles, outils et systèmes afin de nous assurer que nous adoptons des mesures qui réduisent le risque d'enfreindre les conditions de l'exemption.

Malheureusement, au fil des trois dernières années et demie, nous n'avons pas adopté une approche systémique de cette évaluation. Au lieu, nous avons apporté des changements comme des limites d'altitude et des qualifications des pilotes sans pour autant avoir élaboré des points de données correspondants à même notre base de données. Conséquemment, nous sommes en train de gérer d'importantes données sur des tableurs (spreadsheets) et dans des collections de fichiers.

Comme en plusieurs cas, apporter des modifications à nos processus, à la base de données et à nos règles, tout cela a été compliqué par la COVID-19. Nous avons navigué à travers cette mer de changements

et de défis qu'a apportés la pandémie sans nous concentrer collectivement sur des modifications systémiques, mais plutôt en tentant de revenir à la « normale ».

Il est aussi vrai que le système dont nous nous sommes dotés est surtout basé sur la bonne volonté des membres et des leaders de bien vouloir adhérer à toutes les conditions. En fait, l'idée que nos membres s'autogèrent et qu'ils adhéreront, c'est une partie critique de l'exemption et de notre aptitude à exercer notre passe-temps. Malheureusement, ce « système » connaît des ratés lorsque les personnes – par ignorance ou défiance – n'y adhèrent pas. Bien que nous voulions croire que les membres s'y conformeront volontiers, nous devons savoir et être en mesure de pouvoir montrer qu'ils se conforment aux conditions d'exemption du Code de sécurité du MAAC. Ceci signifie qu'à partir de maintenant, nous pourrions exercer un meilleur contrôle et contrepoids (l'expression anglaise consacrée « checks and balances »). Le maintien de notre exemption et obtenir un meilleur accès à l'espace aérien contrôlé, signifie que le MAAC montre qu'il est un partenaire responsable en matière de sécurité, aux yeux des agences réglementaires.

MAAC 2.0

En songeant à l'information que nous devons savoir et pouvoir en faire rapport, il est clair que nous avons non seulement à modifier la base de données mais que nous devons aussi améliorer la compréhension de nos membres et nos activités. Nous devons aussi nous assurer que les membres soient correctement « éduqués » (mis au parfum, si l'on veut) quant à leurs responsabilités et quant aux limites de s'adonner à un passe-temps qui est régi par des lois.

Nous sommes en train de bâtir un nouveau MAAC 2.0 qui sera doté de politiques, procédures, règles, outils et systèmes passablement plus robustes. Nous aurions dû entamer le travail dès le mois de juin 2019 mais maintenant, nous sommes forcés à traiter de ce que nous n'avons pas réglé depuis ce temps. Tout – à

l'exception de notre charte (constitution) – se retrouve sur la table à des fins de clarification et d'améliorations à mesure que nous mettons au point un système qui puisse protéger les membres du MAAC d'une enfreinte accidentelle des conditions d'exemption. Nous nous concentrerons sur plusieurs volets, dont :

- un Code de sécurité simplifié;
- des normes minimales de documentation afférente aux terrains de vol;
- une formation à l'aide d'ordinateur et un test de connaissances (avec dispositions particulières pour les membres qui ne possèdent pas d'ordinateur);
- l'intégration du site Web et de la base des données.

GRUPE CONSULTATIF SUR LA GOUVERNANCE

En début d'été dernier, le Conseil de direction a approuvé la création d'un Groupe consultatif sur la gouvernance. Nous avons lancé un appel auprès des membres afin de localiser des bénévoles qui nous aideront à examiner notre gouvernance et à potentiellement accoucher d'une nouvelle version d'un document. Ce processus a mené à l'examen de plusieurs personnes candidates. Nous nous sommes tournés vers nos partenaires de gestion, Association Concepts, afin de mener des entrevues impartiales de ces personnes, histoire de rétrécir le groupe.

Nous avons sélectionné cinq membres qui bénéficieront de l'expertise de David Petrie, le gestionnaire des opérations auprès d'ACI.

L'objectif à brève échéance, c'est de clarifier l'intention et de créer un ensemble – en langage clair – de documents de gouvernance qui soit conforme à la Loi sur les corporations canadiennes, qui régit les organismes sans but lucratif comme le nôtre et qui sache refléter les principes de notre organisme ainsi que l'intention de nos documents actuels.

Ce travail d'envergure devrait aboutir à un nouvel ensemble de documents de gouvernance que nous présenterons aux membres au début 2024. ✨



Mike Anderson- 17752

President

613-299-3702 | president@maac.ca

Sometime in the days after the September 1787 conclusion of the US Constitutional Convention, Benjamin Franklin visited the home of Philadelphia Mayor Samuel Powel. Upon entering the residence, Mayor Powel's wife, Elizabeth, asked Franklin, "Well, Doctor, what have we got, a republic or a monarchy?" Franklin famously replied, "A republic if you can keep it." I've been thinking of this story a lot lately.

In June 2019, model aviators in Canada got one of the best exemptions from restrictive 'drone laws' in the world; if we can keep it.

Every MAAC member should know by now that the Transport Canada exemption has conditions that, if breached, could mean the revocation of the exemption.

As an organization, condition #1 requires MAAC to review and improve our policies, procedures, rules, tools, and systems to ensure we build in measures that reduce the risk of breaching exemption conditions.

Unfortunately, over the last three and a half years, we have not taken a systemic approach to this assessment. Instead, we've made some changes, like altitude limits and pilot qualifications, but we still haven't built in the corresponding data points in our database. As a result, we're managing some important data on spreadsheets and file collections.

As with many things, making changes to our processes, database, and rules was

complicated by COVID. As we navigated the changes and challenges that came with the pandemic, the collective focus was not on making systemic changes but on trying to get back to 'normal.'

It's also true that the system we have today is largely based on the goodwill of members and leaders to comply with all conditions. In fact, the idea that our members will self-regulate and comply is a key part of the exemption and our ability to enjoy the hobby. Unfortunately, this 'system' breaks down when people, through ignorance or defiance, don't comply. As much as we want to believe the members will all comply, we need to know and be able to show that they comply with the exemption conditions and MAAC's safety code. This means better checks and balances going forward. Maintaining our exemption and getting access to controlled airspace means demonstrating that MAAC is a responsible safety partner for the regulators.

MAAC 2.0

As we consider the information we need to know and be able to report, it is clear that we not only have to change the database, but we also have to improve the understanding of the members and our activities. We also need to ensure the members are properly educated on their responsibilities and the limitations of enjoying a regulated hobby.

We are building a new MAAC 2.0 with much more robust policies, procedures, rules, tools, and systems. We should have started this in June of 2019, but now we are forced to deal with things not dealt with over the last three and a half years.

Everything, except the constitution, is on the table for clarification and improvements as we develop a system that protects MAAC members from inadvertently breaching the exemption conditions. Some of the key areas we will be focussing on are:

- Simplified Safety Code

- Minimum standards for airfield documentation

- Computer-based training and knowledge testing (with accommodations for members without computers)

- Integration into the public website and members' database

GOVERNANCE ADVISORY GROUP

In early summer, the Board approved the creation of a Governance Advisory Group. We reached out to the members in search of volunteers to help with a major governance review and potential rewrite. That process led to a review of several applicants. We used our Association Management partners at Association Concepts to conduct impartial candidate interviews who narrowed the candidates list to a recommended slate.

We've selected five members, who will be guided by ACI's David Petrie, Operations Manager.

The short-term goal is to clarify intent and create a plain language set of governance documents that complies with the Canada not-for-profit Corporations Act and reflects the principles of our association and the intent of our current documents.

This large job is expected to result in a new set of governance documents being presented to the members in early 2024. ✈



Images from the Edmonton RCS Auction. Auctioneer is Bob Wonitoy / Quelques images de la vente aux enchères de l'Edmonton RCS. L'encanteur est Bob Wonitoy.



Keith Landra - 66914

Directeur de zone
587.578.9496 | zd-a@maac.ca

MERCI, ROGER

Il me fait très plaisir de préparer ma première chronique de la zone pour Model Aviation Canada et quoi de plus approprié que de lancer le tout en remerciant Roger Ganley (MAAC 6426) pour les sept années de service qu'il a consacrées à titre de directeur de la zone A (nous autres) et directeur au sein du conseil de direction.

En 2017, Transports Canada (TC) a publié un Avis de proposition de modification au sujet des véhicules aériens non habités. Au cours des sept années suivantes, Roger a fait partie du groupe qui a accompagné notre zone ainsi que le MAAC dans ce secteur de TC, celui qui régit nos Systèmes aériens télépilotes (SATP ou Remotely Piloted Aerial Systems, RPAS, en anglais). Une tuile s'est ensuite abattue : la COVID-19 et tout le monde a constaté ses effets sur les membres et les clubs. Roger a vécu une période intéressante, disons, tout en continuant de nous diriger de sa façon affable. Maintenant que son rôle de directeur de zone est derrière, nous

espérons le voir plus souvent en train de piloter des maquettes, à l'avenir... au plaisir de vous voir au terrain de vol, Rober, et merci une fois de plus.

BONJOUR DE LA PART DE KEITH

Ensuite, il me fait plaisir de me joindre à l'équipe de Leadership de la zone A en compagnie de l'assistant directeur de zone Brad Cleland (MAAC 25810) et des assistants Scott Crosby (MAAC 23964) et Gordon van Tighem (MAAC 3738-L). Vous trouverez mes détails biographiques au site Web du MAAC en compagnie de celle des autres directeurs, avec qui j'ai

d'ailleurs hâte de travailler. À mesure que je maîtriserai les dossiers propres à la zone et à l'échelle nationale, j'accueillerai tout de même avec plaisir vos questions, commentaires et suggestions; vous pouvez communiquer avec moi au zd-a@maac.a. Et au fil de mon mandat, j'ai hâte de m'impliquer dans mon volet préféré de mon rôle, c'est-à-dire de rencontrer des pilotes et de faire la promotion de la sécurité en pratiquant notre passe-temps.

QUESTION DE SÉCURITÉ

Parlant justement de la pratique – en

suite à la page 67



Leduc Alberta Radio Control Society (LARCS) Indoor Fun Fly group on November 21, 2022. Mitch Bordeleau photo. / Le groupe lors du Fun-fly intérieur de la Leduc Alberta Radio Control Society (LARCS), le 21 novembre 2022. PHOTO: Mitch Bordeleau



Keith Landra - 66914

Zone Director
587-578-9496 | zd-a@maac.ca

THANKS, ROGER

It's my pleasure to craft my first Zone A column in Model Aviation Canada magazine, and there is no more fitting start than thanking Roger Ganley (MAAC 6426) for his seven years of service to Zone A as outgoing Zone Director (ZD) and Board Director.

In 2017, Transport Canada (TC) published its Notice of Proposed Amendments regarding Unmanned Aerial Vehicles. Over the next seven years, Roger was part of shepherding our zone and MAAC into this area of TC, directly regulating our remotely piloted aircraft systems (RPAS). And then, there was/is COVID-19 and how it affected members and clubs. Roger had an interesting time, to say the least, all the while leading us in his gentle, friendly way. With the ZD role behind him, we hope to see more flying in Roger's future... see you at the field, Roger, and thanks again.

HELLO FROM KEITH

Next, it's my pleasure to join the Zone A Leadership Team with Deputy Zone Director Brad Cleland (25810) and Assistant Zone Directors Scott Crosby (23964) and Gordon van Tighem (3738-L). My biography can be found on the MAAC website with the other Directors, whom I also look forward to working with. As I become

familiar with Zone and national matters, I welcome questions, comments and suggestions; you can contact me at zd-a@maac.ca. And over my term, I look forward to my favourite part of the ZD role, meeting flyers and promoting the safe enjoyment of our hobby.

SAFETY MATTERS

Speaking of the safe enjoyment of our hobby, my column will usually touch on safety. My thoughts this time turn to our TC exemption from the Canadian Aviation Regulations (CARs) and the conditions of that exemption. For example, one condition is that we mark our RPAS aircraft so the owner can be identified. MAAC has a policy and procedure for that; "MPPD 10 – MAAC Owner Contact Information on Model Aircraft". Another TC condition is that members must follow all MAAC rules, procedures, and safety guidelines, what we call our "Safety Code"; that requirement can be found in our MAAC by-laws. I would describe MAAC as a safety association with a flying problem. Please browse our Safety Advisory Group documents often to stay current on what we collectively call our Safety Code.

ZONE EVENTS

This time of year is relatively quiet for zone events, but I did have the pleasure of visiting the Edmonton Radio Control Society annual auction in mid-October. This was my first visit to their auction, but not my last. It was as much a social event as an auction, and I met some fantastic

folks. And the planes, engines, parts and miscellaneous odds-and-sods were a feast for any model aviator. My big lesson learned... bring my truck next time, so I can bid on some of the more considerable treasures available. Congratulations to Rick Zaplachinski (17799-L) and his team of volunteers for hosting an excellent event, and a special shout-out to Bob Wonitoy (23727-L) for kicking off as auctioneer... a

continued on page 67



Mike and Simon at the LARCS Indoor Fun Fly. / Mike et Simon lors du Fun-fly intérieur de la LARCS.

ATLANTIQUE (B)

Cato Hansen - 61451L

Zone Director

506-343-4477 | zd-b@maac.ca

Bonjour, tout le monde.

Noël aura déjà été fêté au moment où vous lirez ceci, mais voici quelque chose que vous pourriez lire, cette contribution de Jim Gavel. J'accueillerais avec plaisir d'autres comptes-rendus et photos comme ceci puisque nous avons besoin d'être présents dans les pages de cette revue que tout le monde lit... alors donnez-moi un petit coup de main, S.V.P.

À vous, Jim.

LE PREMIER BIMOTEUR DE JIM

«Je songe à une maquette bimoteur depuis quelque temps déjà et j'ai examiné ce qui est disponible à l'heure actuelle sur le marché. Comme je possède trois appareils soit en construction, soit au stade de réparations, je ne voulais pas d'un kit trop compliqué à assembler, si bien qu'une maquette presque prête à voler (ARF) de mousse et électrique répondait à mes critères. Une fois que j'ai décidé entre un appareil militaire ou civil, j'ai rétréci mes choix à plusieurs maquettes de Motion RC. Maintenant, devais-je me tourner vers un jet ou un avion à hélices? Je possède déjà un F-86 (Sabre) EDF; toutefois, je ne peux m'en servir à notre terrain en raison de la pelouse et des petites roues du train d'atterrissage. C'en était décidé, ce serait un avion à hélices.

«Finalement, j'ai arrêté mon choix à deux possibles candidats, le F7F Tigercat ou le P-38 Lightning. Comme vous le constaterez en regardant les photos, le P-38 l'a emporté. Lorsque le colis est arrivé, le soin apporté à son emballage m'a impressionné. Chaque composante



était enveloppée de plastique et tenait en place grâce à des morceaux de styromousse. Les instructions étaient claires et comportaient de bonnes illustrations; j'ai assemblé la maquette assez rapidement. Le volet un peu plus compliqué consistait à enfiler le récepteur, les fils et la boîte de contrôle, étant donné que l'espace était serré dans la nacelle du pilote.

« J'aime habituellement garder ce filage accessible, mais cela n'était pas possible à bord de cette maquette. J'ai visionné une vidéo de Motion RC sur YouTube et j'ai suivi le conseil de 'tout paqueter' du mieux possible. La seule modification que j'ai apportée, c'est d'ajouter un train d'atterrissage à suspension. La maquette possède un train escamotable mais les jambes de train ne sont que de la corde de piano rigide et c'est tout ce qui absorbe les chocs, à l'atterrissage... oui, ça arrive parfois! J'ai opté pour les jambes à suspension; avec un peu de chance, cela préserva l'usure prématurée sur le mécanisme lors des atterrissages un peu plus durs. L'avion est prêt pour son vol inaugural et j'attends la journée parfaite pour l'exécuter. À ce temps-ci de l'année, l'attente sera longue. » ✈



Atlantic (b)

components. Every part was wrapped in plastic and held securely by the foam packing. The instructions were clear, with good illustrations, and came together fairly quickly. One somewhat troublesome area was what to do with the receiver, wiring, and control box, as there is very little space in the pilot nacelle.

"I like to keep my wiring neat and

accessible, but that wasn't going to happen with this plane. Anyway, I watched a YouTube video from Motion RC and followed their "cram it in" advice. The only change I made to the plane was the addition of "spring suspension" landing gear. The plane has electric retracts, but the struts that come with it are solid wire with only the springiness of the wire

to absorb landing shocks ... yes, that occasionally happens! So, I opted for the spring suspension struts; hopefully, that'll save the retracts some wear and tear and smooth out those less-than-perfect landings. So, the plane is ready for its maiden flight, and I'm just waiting for that ideal day to do that. This time of the year, it may be a long wait." ✈

from page 9



Cato Hansen - 61451L
 Zone Director
 506-343-4477 | zd-b@maac.ca

Hi everybody.

Christmas will be gone by the time you read this, but here is something for you to look at sent in by Jim Gavel for us all to enjoy. More stories and pictures would be welcome as we need some exposure in the main magazine that everybody reads, so please give me a hand here.

Over to Jim.

JIM GAVEL'S FIRST TWIN, A P-38.

"I have been thinking about a twin for some time now and have looked at some currently on the market. With three planes currently under construction/repair, I didn't want to take on a complex kit to build, so the ARF, foam and electric power became my criteria. Once I decided on a military over a civilian plane, I narrowed my choices to several options available from Motion RC. Now, do I go jet or prop? I already have an electric ducted fan F-86; however, the plane is unusable in our field due to the grass and the small wheels on the plane. So, that pushed me in the direction of a prop plane.

"Finally, I narrowed it down to two that met my criteria, the F7F Tigercat or the P-38 Lightning. As seen in the pics, the P-38 won out. When the package arrived, I was impressed with the packing of the

continued on page 8





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!

BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)

Cowboy Rowland - 96156

Zone Director
250.689.4663 | zd-c@maac.ca

GREETINGS, EVERYONE AND HAPPY NEW YEAR.

I hope this finds you warm and healthy, enjoying your winter building, and checking your aircraft for the upcoming season.

It is sometimes arduous to communicate and convey to members what is relevant today when the timelines set for magazine publication are so far ahead, but that is the way it is. By now, we are well on our way with the new structuring of MAAC and making of documents, Safety Codes, and apps easier and more efficient for everyone to use.

I want to thank my fellow Executive

Board members, the various directors within the Zone, and the members who have stepped up to make this process easier and faster and who have tried to understand the importance and complexity of these issues.

With that being said, we, as MAAC members, need to have “One Voice”. I can’t express how important it is for each and every club, executive and each club member, to use due diligence, take responsibility for their behaviour and actions and educate each other and themselves on the MAAC protocols, Safety Codes and tools available and directed by MAAC for use.

The attitude or complacency of the days of “I just want to fly” is sadly over. It is your responsibility, as a pilot, to ensure all safety measures are in place not only before and during flying to protect not only you, your

fellow members and the public but also protect the integrity and safety of MAAC so we can keep our exemptions in place and keep enjoying this sport, which is so great and dear to us.

I would like to encourage all the clubs within the Zone to submit their photos, ideas, or articles on the British Columbia RC Clubs website (www.bcrclubs.ca). We can draw from the materials presented and submit this information for publication in Model Aviation Canada Magazine. Be proud and be a part of your Zone. Don’t forget to check the BC RC clubs website for all the latest news and updates. The website is updated daily, 365 days a year. Good flying, everyone; I look forward to visiting your club and meeting you! ✈

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)

Cowboy Rowland - 96156

Directeur de zone
250.689.4663 | zd-c@maac.ca

BONJOUR TOUT LE MONDE ET BONNE ANNÉE.

J’espère que vous vous êtes au chaud et en santé et que vous profitez de la saison hivernale pour construire votre prochain projet et que vous allez inspecter vos maquettes en prévision de la saison prochaine.

Il est parfois ardu de communiquer avec les membres et de leur transmettre ce qui est pertinent aujourd’hui alors que le délai de tombée pour cette chronique est si long... mais c’est notre réalité. Au moment où je vous écris, nous sommes en voie de restructurer le MAAC et de modifier les documents, Codes de sécurité et applis (pour appareils électroniques) afin de les rendre plus faciles de consultation et d’utilisation.

Je remercie mes collègues au sein du Conseil de direction, les directeurs au sein de notre zone et les membres qui ont offert de s’impliquer au sein de ce processus de simplification; ces personnes essaient très fort de comprendre l’importance mais aussi la complexité de ces problématiques.

Cela dit, nous, les membres du MAAC, devons prendre la parole d’une seule voix. Je ne saurais trop insister sur l’importance – auprès de chaque club, exécutif et à titre individuel – de faire diligence des enjeux, de se responsabiliser quant à leur comportement, gestes, et de s’éduquer quant aux protocoles du MAAC, des Codes de sécurité et des outils disponibles pour les besoins du MAAC.

La complaisance qui caractérisait le commentaire : «Je veux tout simplement faire voler ma maquette », c’est du passé, malheureusement. En votre qualité de pilote, il est de votre responsabilité de vous assurer que toutes les mesures de sécurité aient été déployées et observées, non

seulement afin de vous protéger – ou vos collègues au club ou le public – mais aussi afin de préserver l’intégrité et la bonne feuille de route (en matière de sécurité) du MAAC, de sorte à ce que nous préservions notre exemption (de Transports Canada) et que nous puissions encore nous adonner à notre sport/loisir, ce qui nous importe beaucoup.

J’encourage tous les clubs au sein de la zone à soumettre des photos, des idées ou des articles au site Web British Columbia RC Club (www.bcrclubs.ca). Nous pouvons effectuer un tri de ce matériel et en soumettre à des fins de publication dans notre revue Model Aviation Canada. Soyez fiers et impliquez-vous au sein de la zone. N’oubliez pas de vérifier le site Web des clubs pour y lire les plus récentes nouvelles et mises à jour. Ce site Web est mis à jour quotidiennement, 365 jours par année. Bons vols, tout le monde; j’ai hâte de me rendre à votre club et de faire votre connaissance! ✈

MIDDLE (E)

Carl Cimprich - 44232L

Zone Director

289-407-2225 | zd-e@maac.ca



HELLO MIDLERS!

Well, here it is, my first report as your Zone Director. I hope I'm able to live up to your expectations. Much of my time as ZD has been spent working with and learning from the Board of Directors. We've been dealing with the issues and the minutia of keeping the Association vital. It is only

December 10, as I write this, but I've already met with the Board of Directors in our first face-to-face meeting in years. It was a wonderful experience, following which I can tell you we have a great group that works exceptionally well together.

I hope that in the upcoming months, when not dealing with Board business, you and I can build a communications strategy to ensure we 'MIDLERS' come together as a community. These strategies will ensure we can exchange thoughts and issues affecting our Zone and the hobby as a whole in middle Ontario. I plan to get out there to put a face to the title of Zone Director and recruit enough AZDs to ensure we have liaisons that can bring all of your issues to the AZM.

I will be booking your in-person AZM meetings as centrally as possible in as interesting venues as I can to help get more members in attendance and perhaps even inspire new faces to get boots-to-the-ground involvement in MAAC. How great

would that be to have multiple candidates/ volunteers and a powerful unanimous voice from Ontario Middle E Zone! We'll build a voice heard coast to coast if we get together as one connected zone.

I want to help ensure there is no mystery about what your ZD does for the members that put them in the position. Your votes are and will always be my voice in Board of Director meetings to protect and support MAAC; MAAC's needs to thrive, thus protecting our privilege to fly our beloved RC aircraft!

Something I know we all have in common is the first thing we do when getting the newest magazine is to leaf over to the Middle Zone report. So... please send a story about your club, a great experience to tell, or an honorific mention for your RC hero; send it to me, and I'll post what I can! Don't forget the pictures!

I may be reached at carl.cimprich.azd@gmail.com, or on Facebook at <https://www.facebook.com/groups/1952128274959793>. ✨

MILIEU (E)

Carl Cimprich - 44232L

Directeur de zone

289-407-2225 | zd-e@maac.ca

BONJOUR, GENS « DU MILIEU »!

Eh bien, le voici : mon premier rapport à titre de votre directeur de zone. J'espère pouvoir répondre à vos attentes. J'ai investi beaucoup de temps depuis mon arrivée à travailler avec le Conseil de direction et à apprendre de ses membres. Nous traitons de plusieurs problématiques et des détails entourant le fonctionnement vital de l'Association. Je vous écris le 10 décembre et j'ai déjà rencontré le Conseil de direction lors de sa première rencontre présentielle depuis quelques années. C'était une bien belle expérience et je peux vous dire que nous constituons un beau groupe qui travaille exceptionnellement bien ensemble.

J'espère qu'au cours des prochains mois, lorsque je ne traite pas des affaires du Conseil de direction, que je pourrai mettre au point une stratégie de communication avec vous afin de nous assurer que nous,

les gars « du Milieu » puissions nous rassembler à titre de communauté tissée serrée. Ces stratégies feront en sorte que nous puissions échanger nos idées et inquiétudes affectant notre zone et notre passe-temps ici, au centre de l'Ontario. J'ai l'intention de me déplacer afin que vous puissiez associer un visage au titre de directeur de zone et je tenterai de recruter des assistants de zone afin de nous assurer que nous ayons des personnes ressources qui puissent faire part de nos problématiques lors de l'Assemblée annuelle de la zone.

J'organiserai les Assemblées annuelles de zone en présentiel de façon aussi géographiquement centrale que possible, et ce, en des lieux intéressants de sorte à intéresser davantage de membres et afin de peut-être même en inspirer à s'impliquer activement au sein du MAAC. Ce serait sensationnel de pouvoir compter sur plusieurs candidats/bénévoles et de constituer une voix forte et unanime en provenance de la zone du Milieu (E)! Bâtissons peu à peu cette voix forte et soyons une zone résolument connectée!

Je veux faire en sorte qu'il n'y ait aucun mystère quant aux tâches dont s'acquitte votre directeur de zone au nom de vous, les membres qui m'avez placé en poste. Vos votes constituent et constitueront toujours ma voix lors des réunions du Conseil de direction afin de protéger et d'appuyer le MAAC; le MAAC doit prospérer et ainsi protéger notre privilège de faire voler nos chères maquettes télécommandées!

Je sais pertinemment que ce que nous avons en commun, c'est de feuilleter Model Aviation Canada dès que nous le recevons afin d'y lire le rapport de la zone Milieu. Alors... veuillez m'envoyer un compte-rendu au sujet de votre club, une expérience à partager avec tout le monde ou un passage honorifique à l'intention de votre héros en notre passe-temps; envoyez-moi ça et je publierai ce que je peux. N'oubliez pas les photos!

On peut me joindre au carl.cimprich.azd@gmail.com, ou sur Facebook au <https://www.facebook.com/groups/1952128274959793>. ✨

OTTAWA VALLEY (G)

Jeff Nidd - 75693

Zone Director

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

As your new Zone Director, I wanted to share with the members a bit about who I am in the hobby

Like many members of MAAC, my passion for aviation was instilled in me by my dad. I remember the many hours my dad and I spent building my first Guillow's Javelin kit. I can still see the plane flying around the

ballpark as it graced the sky. I did get into control line for a short time with a Cox .049 Spitfire, but I just didn't have the skill to keep it in the air.

I wouldn't make my way back to a hobby shop until the early 1980s. I was looking for a model kit at that time, but an R/C car caught my eye. From there, my passion for racing came alive. I eventually started racing 1/12 on the road and eventually 1/10 .15-cc nitro road cars. In 20-plus years of racing, I travelled all over Canada and the U.S.

I had the opportunity to fly once more

with my dad before his passing. I joined the Dunrobin R/C Club, where I received my wings from Al Joy. After taking another couple of years off, I started flying again. This time, I joined the Ottawa Remote Control Club. During my time with the Club, I have held a few different positions and am currently the President.

I am honoured to become the new Zone G Director.

I am fully committed to the members and the Association. ✈

VALLEE DE L'OUTAOUAIS (G)

Jeff Nidd- 75693

Directeur de zone

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

En ma qualité de nouveau directeur de votre zone, je voulais partager quelques bribes d'information à mon sujet et au sujet de notre passe-temps.

Comme plusieurs membres du MAAC, mon père m'a transmis la passion de l'aéromodélisme. Je me souviens des nombreuses heures que mon père et moi avons passées à construire mon premier kit du Javelin (du fabricant Guillow's). Je revois encore l'avion voler au terrain de balle, évoluant dans le ciel. Je me suis brièvement

lancé en vol circulaire à l'aide d'un Spitfire de Cox (avec moteur 0,049) mais je n'avais pas assez d'aptitude pour le garder en l'air.

Je ne suis pas entré dans un magasin de passe-temps avant le début des années 1980. Je recherchais une maquette à l'époque mais une voiture télécommandée a attiré mon attention. À partir de ce moment charnière, j'ai développé une passion pour la course. J'ai commencé à piloter des voitures à l'échelle 1/12 sur surfaces dures et éventuellement, j'ai fait de la course à l'aide de maquettes 1/10 munies de moteurs nitro de .15 cc. En plus de 20 ans de course, j'ai sillonné le Canada et les États-Unis.

J'ai eu l'occasion de piloter une maquette télécommandée avant que ne décède mon père. Je me suis joint au Dunrobin R/C Club, où j'ai reçu mes 'ailes' grâce à Al Joy. Après une autre pause de quelques années, j'ai repris le pilotage. Cette fois, je me suis joint à l'Ottawa Remote Control Club. Pendant ce séjour au sein du Club, j'ai occupé divers postes et j'en suis présentement le président.

Je suis honoré de devenir le directeur de la zone G.

Je suis entièrement dévoué aux membres et à l'Association. ✈

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!

NORD ONTARIO (F)

Craig Knight - 9467L

Directeur de zone

705-254-8610 | zd-f@maac.ca

Nous voici au beau milieu de notre hiver nord-ontarien. L'été prochain s'annonce chargé.

En premier lieu, je remercie les membres qui ont pris le temps de participer à l'Assemblée annuelle de la zone, le 30 octobre dernier. Nous avons eu une bonne discussion sur les mérites et sur le processus entourant le Prix de la zone. Celui-ci a été traditionnellement remis – lors de notre Fun-fly annuel – à un participant qui apporte une maquette unique ou exceptionnelle. C'est devenu tout un défi de s'en tenir aux critères d'origine et lors de la réunion, les clubs ont réclamé des ajustements aux critères en question. Il faudra y consacrer du travail et nous organiserons une réunion à cet effet en mars.

Trois événements sont prévus à l'heure actuelle pour l'été prochain. Le Club NIPMAC de North sera l'hôte du Fun-fly annuel de la zone, le 19 août. Merci à ce club d'avoir ajusté sa date afin d'accommoder d'autres événements qui se retrouvaient en conflit. Il y aura deux concours d'acrobatie de copies volantes au sein de la zone : le toujours très prisé NOIC les 29 et 30 juillet ainsi qu'un autre, cette fois à Sault-Sainte-Marie, les 24 et 25 juin. D'autres clubs annonceront des événements une fois que les détails organisationnels seront

réglés.

Je suis au courant que les clubs NIPMAC, du Sault et MAC de Sudbury sont très actifs en vol intérieur et je ferai rapport de ces activités dans un prochain numéro.

VOTRE NOUVEAU DIRECTEUR DE ZONE ADJOINT - EMMANUEL KATSIAPIS

« Ma passion de l'aviation remonte à mon enfance et a été provoquée par les allers-retours en Grèce sur les ailes d'un Boeing 747 à chaque été pour rendre visite à la famille. Cette passion s'est transformée en carrière professionnelle à titre de mécanicien d'entretien des aéronefs. J'ai travaillé sur la ligne d'assemblage du bombardier CL-415 pendant plus de cinq ans; j'ai été employé à contrat pour le compte de diverses compagnies afin de travailler sur des appareils d'aviation générale, des jets d'affaires et des avions de quelques lignes régionales. J'ai aussi travaillé à titre de pilote de Système aérien télépiloté afin de mener des inspections de poteaux d'électricité et afin de créer des certificats d'opérations spécialisées (SFOC en anglais) pour une entreprise au sein de laquelle j'ai brièvement travaillé.

« J'ai commencé au sein de ce merveilleux passe-temps lorsque j'étais âgé de 21 ans, en 2008, et tandis que je suivais le cours d'entretien des aéronefs au Collège Canadore. Un copain de classe, mon bon ami et pilote renommé d'hélicoptères télécommandés de vol 3D, Colin Bell, m'a convaincu d'essayer son passe-temps et

de même tenter le coup en acrobatie. J'ai fait mes débuts à l'aide d'un T-34 Mentor (d'E-Flite) et une fois que j'ai obtenu mes 'ailes', j'ai progressé jusqu'au vol 3D grâce à un Extra (d'Extreme Flight) d'une envergure de 58 pouces. À partir de là, j'étais solidement 'accro' au vol acrobatique. J'aime aussi des copies volantes d'appareils à décollage et atterrissage court (STOL en anglais) et les hélicoptères. Mon parc d'avions consiste de diverses maquettes plus grandes (à essence) pour le vol 3D, de copies volantes à ailes hautes, de jets EDF, de maquettes de formation (l'avion de mon garçon âgé de neuf ans) et d'hélicoptères de dimension 500/600.

« Aujourd'hui, ma passion de ce passe-temps est plus forte que jamais. J'adore faire la promotion de notre savoir-faire au sein de la communauté afin de mousser les adhésions mais aussi à l'extérieur de la zone par le biais de YouTube, Facebook et d'Instagram. Pour moi, c'est aussi divertissant d'être actif au sein du NIPMAC, d'être en train d'agir comme instructeur auprès de nouveaux venus et de donner des leçons de pilotage en 3D que d'être en train de piloter l'une de mes propres maquettes. Je crois que la clé afin d'assurer la longévité de l'aéromodélisme et de montrer les rouages à la prochaine génération, c'est d'adopter des façons positives de faire la promotion de la sécurité, de tisser des liens avec autrui et de faire la promotion d'une éducation un peu plus technique. » ✨



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.

Northern Ontario (F)

from page 15

larger gas 3D aircraft, high wing scale, EDF jets, trainer aircraft (9-year-old son's airplane), and 500/600 size helicopters.

"Today, my passion for this hobby is as strong as it has ever been. I love promoting our craft within our community locally to help boost club membership, but also outside of our zone utilizing YouTube, Facebook, and Instagram. Being active within NIPMAC, instructing newcomers, and giving 3D aerobatic lessons is just as fun for me as flying. I feel that having positive ways to promote safety, outreach, and promoting technical education are key to the longevity and next generation of modellers." ✨



Craig Knight - 9467L
 Zone Director
 705-254-8610 | zd-f@maac.ca

Here we are amid our Northern Ontario winter. We have an exciting year ahead of us next summer.

First, I thank those members who took the time on October 30th to participate in the Annual Zone Meeting. We had a good discussion on the merits and process of the Annual Zone Award. This award has traditionally been given to a participant at the Annual Zone Fun Fly who brings a unique or otherwise exceptional model. Keeping to the original criteria has become challenging, and at the meeting, the clubs have been asked to consider adjustments to the criteria. Work needs to be done, and a follow-up meeting will be held in March.

Three events are currently planned for

this summer. North Bay's NIPMAC will host the annual Zone Fun Fly on August 19th. Thanks to NIPMAC for adjusting their event date to accommodate scheduling conflicts. There will be two Scale Aerobatics events in the zone this coming summer: the perennial NOIC on July 29th and 30th and Sault-Sainte-Marie, June 24th and 25th. Other clubs in the zone will announce their events as they get organized.

I know that NIPMAC, the Sault and Sudbury MAC are actively flying indoors, and I'll report on those activities in a future issue.

YOUR NEW DEPUTY ZONE DIRECTOR EMMANUEL KATSIAPIS

"My passion for aviation goes back to when I was a small child, sparked by travelling to Greece on the Boeing 747 every summer to see family. This passion extended into my professional career as an Aircraft Maintenance Engineer. I've worked

on the final assembly line of the Bombardier CL-415 waterbomber for over five years, contracting for various companies working on general aviation aircraft, business jets, and regional airliners. I have worked as a UAV pilot doing hydro pole inspections and creating SFOCs for the company I worked for briefly.

"I started this incredible hobby when I was 21 years old back in 2008 while I was taking the Aircraft maintenance program at Canadore College. A classmate, close friend and well-known RC 3D helicopter pilot (Colin Bell) pushed me to get into the hobby and, more so, the aerobatic side of modelling. I started in this hobby by flying an e-Flite T-34 mentor, and once I got my wings, I progressed to 3D flying with an Extreme Flight 58" Extra. From this point, I was completely hooked on aerobatic flying. I also enjoy scale STOL-type aircraft and helicopters. My fleet consists of various

continued on page 14

SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



John Deadman - 26518

Directeur de zone

604-354-2736 zd-h@maac.ca

Bonjour, les membres

Le 17 septembre 2022, l'Assemblée annuelle de zone a eu lieu avec 20 membres présents ainsi que 109 autres, cette fois représentés par vote de procuration. La rencontre a été un succès et j'aimerais remercier le Parksville District and Qualicum Flyers Club d'en avoir été l'hôte. J'ai été nommé au prix Leader et cette mise en candidature a été approuvée; merci aux personnes qui l'ont appuyée. Leo Katila a été nommé afin de recevoir un prix du Temple de la renommée du MAAC et les personnes présentes ont aussi appuyé cette distinction.

LAWRENCE LEWIS – NOUVEL ASSISTANT DIRECTEUR DE ZONE

« J'ai (re)commencé en vol télécommandé parce que je m'en étais toujours ennuyé. Ma première expérience était grâce à un Spitfire de vol circulaire que m'avait acheté ma grand-mère à l'occasion de mon 13e anniversaire. Il y a 42 ans de cela, si bien que mes souvenirs et les détails de cette expérience initiale commencent à être un peu flous. Toutefois, cet oiseau-là était une véritable fusée – et occasionnait tout un mal de tête à faire démarrer – et était bruyant, sentait mauvais et était très nerveux. Mais j'ai éprouvé beaucoup de plaisir à le faire évoluer en rond dans le cul-de-sac au bout de notre rue à chaque occasion qui se présentait (mon allocation de l'époque me permettait d'acheter du carburant). Éventuellement, j'ai appris à faire voler cette maquette avec juste assez de bravade que j'ai péché par excès de confiance et celle-ci s'est écrasée en un million de morceaux – il n'y avait plus rien à récupérer.

« Malheureusement, mon pilotage a cessé au cours des décennies suivantes... mais pas l'envie de revenir exercer le passe-temps. Il y a environ cinq ans, je suis allé faire un tour au magasin de passe-temps avec mon fils et j'ai redécouvert les maquettes télécommandées et leurs possibilités modernes. J'en ai eu le souffle coupé. Des appareils télécommandés à batterie? Des émetteurs de technologie

numérique et de modulation des fréquences? Des systèmes programmables munis de RTH et d'interface satellitaire/GPS? Et que dire de la sélection époustouflante des avions maintenant disponibles à coût modique, même pour un débutant? Wow! Sur-le-champ, j'ai effectué un retour au passe-temps. J'ai acheté un diminutif Sport Cub – vous le connaissez (un foamy orange à trois voies et à envergure de 18 pouces) – et je n'ai jamais eu de regrets d'y être retourné!

« On avance en vitesse jusqu'en 2022 et je possède maintenant environ 50 appareils de tout acabit dans mon hangar – des maquettes électriques ou à moteur nitro – qu'il s'agisse d'appareils de formation, de voltige, des coucous de guerre (warbirds) et des jets. Bien que je me plaise beaucoup à trouver – et davantage à construire – de nouvelles maquettes intéressantes de tous les genres et époques, ce que j'apprécie le plus, c'est l'esprit de camaraderie et de confrèrerie qui vient avec la pratique de notre passe-temps. J'ai le privilège d'appartenir à trois clubs sur l'île de Vancouver – les PDQ à Parksville, le RCAA-Comox et le VRCMS de Victoria. La meilleure portion pour moi, c'est de voler en compagnie d'une variété de modélistes. Chaque visite au terrain de vol offre la découverte de la passion précise qui anime quelqu'un, un nouvel appareil et son baptême de l'air, de nouvelles amitiés ainsi que l'occasion d'apprendre quelque chose de nouveau à propos de n'importe qui. On ne saurait passer sous silence le fait qu'on ne manque jamais d'histoires à propos de vols qui se sont mal terminés (et pourtant, c'est rarement la faute du pilote, ha, ha!)...

« Lorsque l'occasion s'est présentée de jouer un rôle plus formel au sein de ce passe-temps, je l'ai saisie en me présentant à la direction adjointe pour l'île de Vancouver. J'ai toujours été un partisan de l'implication et de la contribution au service communautaire. J'ai été membre du Club Rotary pendant plus de 20 ans et j'en suis un ancien président. À l'heure actuelle, je siège au sein de quelques commissions nationales, y compris Arbres Canada et, localement, au sein de la Commission de police d'Oak Bay. Professionnellement, je suis aussi reconnu à titre de directeur de conseil d'administration par le biais du Rotman ICD Institute (de l'Université

de Toronto). Bien que cette formation et cette expérience m'aident à apporter une contribution d'envergure dans ces divers rôles communautaires, mon principal atout réside en une volonté toute simple de redonner – et de bâtir la communauté – en me servant de valeurs que je partage, de principes et d'activités. J'espère ainsi contribuer à notre passe-temps et particulièrement aux clubs situés sur l'île de Vancouver... en me faisant donner un coup de main de la part de notre directeur de zone, John Deadman.

« Je ne suis pas sûr si ma grand-mère avait tout cela en tête lorsqu'elle m'a fait cadeau de ma première maquette télécommandée (mais je pourrais me tromper, parce qu'elle était une femme aussi sage qu'astucieuse qui savait exactement comment couvrir et guider tous ses petits-enfants de multiples façons!). Quoi qu'il en soit, je suis honoré de pouvoir m'acquitter de ce rôle du mieux que je peux – devenir l'apôtre de nos intérêts et de contribuer à l'équipe du MAAC, tout en protégeant le legs des nombreux modélistes qui ont bâti et créé l'espace nous permettant de faire voler nos maquettes et de profiter de ce passe-temps. 'Il y a toujours du travail à abattre' disait souvent ma grand-mère... si bien que je suis heureux d'être le copilote d'un quelconque plan de vol que requiert ma zone, tel que requis/lorsque requis – merci, tout simplement. »

MERCI PETER!

Je veux remercier notre assistant directeur de zone sortant, Peter Murphy, pour les années qu'il y a consacrées. Peter a eu la gentillesse de prendre la relève à très peu d'avis et devait initialement rester en poste jusqu'à la prochaine AZA de 2020; cette affection s'est transformée en séjour en poste de trois années. Merci, monsieur.

EN SOUVENIR DE JACK OSTER

par Henry Hajdik – au nom de tous les membres du PAC et VGMC

« C'est son propre père – Pop Oster – qui a présenté le vol circulaire à Jack Oster, au début des années 1950. Bruce Duncan se souvient d'avoir rencontré Jack et son père à l'un des événements du VGMC en 1953. C'est vers cette époque que Jack a logé sa

suite à la page 77



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

HELLO MEMBERS

On September 17, 2022, the Annual Zone Meeting (AZM) took place, with 20 members in attendance and 109 proxies. The meeting was a success, and I would like to thank the Parksville District and Qualicum Flyers Club for hosting this year's AZM. I was nominated for a Leader Award, and the nomination was passed; thank you to those who supported it. Leo Katila was nominated for a Hall of Fame Award, and those in attendance who supported the nomination.

LAWRENCE LEWIS -- NEW DEPUTY ZONE DIRECTOR

Lawrence Lewis was elected as the Deputy Zone Director, so I asked him to write a few words to introduce himself to the members of Zone H.

"I started RC flying (again) because I had always missed it.

"My first experience with RC flying and planes was a control line gas Spitfire that my grandmother had bought for me for my 13th birthday. That was some 42 years ago, so my recollection and the details of that initial experience are a little sketchy, to say the least. However, that bird was a rocket -- a royal pain to get started -- loud, stinky, and twitchy. But I had a lot of fun flying in circles in the cul-de-sac at the end of our street every chance I got (my allowance back then covered fuel costs easily enough). Eventually, I learned to fly just well enough to be overconfident and drove her into the ground, smashing my prized possession into a million pieces -- nothing was salvageable.

"Sadly, there ended my flying for the next few decades but not the niggling desire to get back into the hobby. About five years ago, I was checking out a local hobby shop with my son and rediscovered the RC plane hobby and all the possibilities. I was blown away. Battery-powered RC planes!? Digital technology and modulating frequency radios!? Programmable systems with RTH and Satellite/GPS interface!? Not to mention the amazing selection of planes and an incredibly low entry cost for a beginner. Wow!

"Right then and there, I was back in the hobby. I bought a tiny Sport Cub -- you know the one (orange foamy, three-channel, 18-inch wingspan) -- and I never looked back.

"Flash forward to 2022, and I have a good 50 or so planes in my hangar of all shapes and sizes -- electric and nitro -- trainers to pattern to warbirds to jets. While I enjoy finding and building new and interesting models, what I have come to enjoy and value most is the camaraderie and fellowship this hobby brings.

"I have the privilege of belonging to three clubs on Vancouver Island (PDQ - Parksville, RCAA - Comox and VRCMS - Victoria). The best part for me is flying with a diverse and interesting community of people. Every field visit is a discovery of an individual's particular passion in this hobby, a new build and maiden, new friendships and an opportunity to learn something new about someone.

"When the opportunity came to play a more formal role in supporting our hobby, I threw my hat in the ring for Deputy Zone Director for Vancouver Island. I have always strongly advocated participating in and contributing through community service. I was a Rotarian for over 20 years and past president. I currently sit on a couple of national boards, including Tree Canada and locally sit on the Board for the Oak Bay Police Department.

"I hope to contribute this to our hobby, particularly those Vancouver Island clubs, through the tutelage and guidance of our Zone Director, John Deadman.

"I am not sure my Grandmother had this in mind when she gave me my first flying model, but in any event, I am honoured to play this current role as best I can -- advocating for our interests and contributing to the team of MAAC, protecting the legacy of so many who have built and created the space and places for us to fly and enjoy this great hobby. 'There is always work to be done,' my grandmother would often say... so I am standing by to co-pilot, whatever the flight plan, in my Zone as needed/when needed -- thank you."

THANKS PETER!

I would like to thank outgoing DZD Peter Murphy for his time as DZD. Peter was very kind in filling the role of DZD on short

notice, and what was supposed to be until the next AZM in 2020 and the short term turned out to be three years, thank you, Peter.

REMEMBERING JACK OSTER

by Henry Hajdik -- On behalf of all PAC & VGMC Members.

"Jack Oster was introduced to control line modeling by his father in the early 1950s. Bruce Duncan recalls meeting Jack and his father, Pop Oster, at one of the VGMC functions in 1953. It was about this time that Jack applied for his Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) membership and he has held MAAC No. 613, which represents not less than 69 years in the control line hobby.

"Jack built and flew many planes in numerous events, including Old Time Stunt as it was flown in the 1950s and 1960s. Jack seldom practiced the O.T. Stunt pattern just before the contest event, like so many other flyers did, he would just stand and watch the other flyers practicing and enjoy watching them "perfect their errors." He would then take his official flight and invariably succeed in finishing in the winner's circle.

"I particularly recall that in the 1980s when Nostalgia 15 Sport Racing was introduced using Fox 15BB Schneurle engines mounted in Flight Streak Jrs. and Ringmaster Jrs. profile planes, wherein we flew 4-up final races after the preliminary eliminations. You could bet your money that Jack would be in the final. Somehow, Jack knew how to break in those new Fox 15BB engines and inevitably, Jack's plane was likely to be the first in the air with speed! Somehow, I suspect that particular engine of Jack's was factory-tuned and broken in and was likely "running-in-the-box" when Jack purchased it! Only Jack knows for sure.

"Jack excelled as a laid-back and relaxed control liner who really enjoyed the sport. He especially enjoyed helping new flyers entering the hobby and was superb in quietly promoting the hobby that he personally enjoyed throughout his life. Somehow, I just know that somewhere in Heaven, Saint Peter prepared a special flying field with a beautifully paved circle and the site featured Jack Oster's name & his MAAC No. 613 at the entrance.

"God Bless you Jack ---we will all miss you." ✈

QUÉBEC (I)



Dale Patry - 83440

Directeur de zone

418-905-3062 | zd-l@maac.ca

Bonjour à tous,

Je vous présente bien humblement aujourd'hui mon premier article en tant que nouveau directeur de la Zone I. Les prochains jours / mois seront chargés car il y aura beaucoup à apprendre et à comprendre pour espérer m'acquitter convenablement des tâches inhérentes au MAAC et de toutes ses facettes. Soyez assurés que je ferai de mon mieux pour vous prêter main-forte au besoin et pour vous représenter auprès de l'Association qui vit de grands changements avec sept nouveaux directeurs de zone élus cette année. Nul besoin de vous dire que nous aurons beaucoup de pain sur la planche.

Cela dit, nous démarrons tous notre nouveau mandat avec un objectif commun, soit de rendre l'Association encore plus proche de ses membres et d'y transmettre vos messages et interrogations. Mon but premier : faire avancer le modélisme bien sûr mais surtout, de bien représenter notre réalité québécoise auprès de nos collègues du reste du Canada tout en étant à votre écoute et aussi disponible que possible. J'en profite pour remercier Jean-Paul Le Guilcher qui aura donné beaucoup à la zone pendant les huit dernières années et qui a exprimé son désir de demeurer au sein de l'équipe comme assistant de la zone. Nul doute qu'il sera de bon conseil et continuera de faire rayonner l'Association à chaque occasion possible dans ce rôle d'appui. Merci Jean-Paul!



Sur cette photo, Dale Patry, Bradley et Jonathan Ortega. / Dale Patry (l.) with Bradley and Jonathan Ortega.

VOL INTÉRIEURS

Dans un autre ordre d'idée, l'hiver et les vols intérieurs sont commencés pour plusieurs d'entre nous et c'est tant mieux. Vous me direz : « Qu'est-ce qui rend le vol intérieur si plaisant et populaire pour certains? » Je vous répondrai : les conditions de vols a priori, pas de pluie, pas de vents violents, pas de soleil aveuglant, juste de la grosse lumière de gymnase et des murs qui jouent des tours à la perspective... Seul petit hic... La chaleur qui n'est pas toujours au rendez-vous, ce qui est normal dans un contexte de gymnase où on pratique normalement de l'exercice physique. Donc, pour certains jeunes et moins jeunes, encore un ti-brin trop froid pour être heureux, comme vous

serez à même de constater sur les photos jointes à l'article. Certains pilotes sont plus frileux que d'autres il semblerait? Mais rien qui nous empêcherait de nous adonner à notre passion. Le bonus, on se rejoint tous au resto en fin de session pour un bon café et déjeuner chaud tout en continuant la conversation et en cultivant les rires des bons et mauvais coups de la session qui vient de se terminer.

Plusieurs clubs affiliés du MAAC s'adonnent chaque année à cette activité qui réchauffe nos cœurs pendant ces froids et longs mois d'hiver. Je vous invite à les imiter et ainsi, à faire grandir la camaraderie et tisser de nouveaux liens avec vos membres, collègues et aspirants

suite à la page 64

Dale Patry - 83440

Zone Director

418-905-3062 | zd-l@maac.ca

HELLO EVERYONE.

I am humbly presenting my first column as your new Zone "I" Director. The next few days/months will be busy as there is much to learn and to understand so as to take on the MAAC duties and related responsibilities. Rest assured that I will do my best to help you, as needed, and to represent you before the Association. MAAC is going through some major changes with seven newly elected directors, this year. Needless to say, we will have much to do.

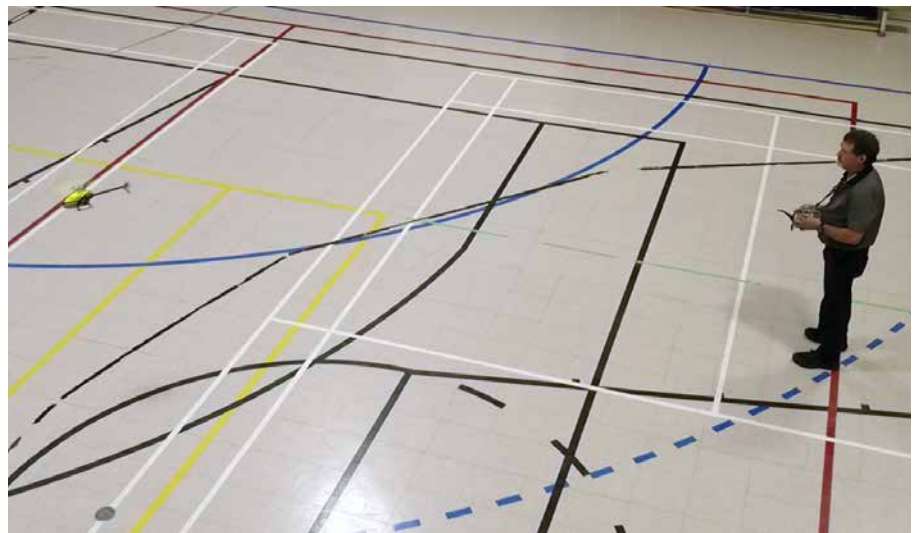
This being said, we begin our new mandate with a common goal, that of making our Association come closer to its members and to relay your messages and questions. My own priority goal: to enhance model activity, of course, but mainly to represent our Québec reality to our colleagues from the rest of Canada, all the while being attentive to your concerns and being available for you. I will take a moment to thank Jean-Paul Le Guilcher who offered much time and effort to the Zone over the last eight years and who has expressed that he would like to stay on the team by becoming a zone assistant. There is no doubt in my mind that he will be an excellent advisor (to me) and that in this role, he will continue to make the Association shine at every opportunity. Thank you, Jean-Paul!

INDOOR FLYING

On another topic, winter and indoor flying have set in for many of us... and that's a good thing. You'll ask: "What make indoor flying so fun and popular for some people?" I will answer: flying conditions, certainly! No rain, no heavy winds, no blinding sun, only some bright gym lights and walls who cheat your eyes because of depth perception. The only caveat - Heat is not always on the menu, which is normal for a location which is normally used for physical activity. For some - young and old - it's a little too cool to be happy, as you'll notice with the attached photos. It would seem that



M. Claude Larochelle, pilote d'hélicoptère. / Claude Larochelle, helicopter pilot.



Monsieur André Bernard, pilote d'hélicoptère. / André Bernard, helicopter pilot.

some pilots shiver more easily than others. But it's nothing that will prevent us from indulging in our passion. As a bonus, we all meet at a restaurant after the flying session to sip some coffee and to have breakfast while continuing our discussion. Here's to continued laughs and stories of our flying session.

Many MAAC affiliated clubs partake in this activity during the long and cold winter months. I invite you to do likewise so as to share some camaraderie and to meet members and colleagues who, in many ways, would otherwise be like our flying fields: reduced to no activity for a

few months because of the snow and the cold. We can have as much fun inside as we would outside. All you need is the right toy and the right attitude. There are some newbies to take up the hobby and they are watching us, such as young Bradley (wearing glasses for safety) in his stroller. He was smiling and was bewildered by each airplane or drone flying by. One thing is sure: with the wall full of helicopters that his father has, he will join the ranks of MAAC, one day.

I'll see you sometime and enjoy your winter flights, my friends. ✈️

ST. LAURENT (J)



Fabien Gagne - 87950

Directeur de zone

514-240-1482 | zd-l@maac.ca

Soumis par Steve Woloz

VISITE À DIVERS CLUBS

Au cours des derniers mois, il m'a fait plaisir de rendre visite à plusieurs clubs à l'occasion de Fun-flies ou de simples journées de vol, histoire de dire bonjour. Ces clubs comprennent Air Calm Lachute, Amidair, Antigravité, CSLRC, C.R.A.S.H, Escadrille du Haut-Richelieu (Carignan), Escadrille du Richelieu (Sorel), Montreal RC Club et WIMAC.

L'été dernier, tous les clubs au sein de la zone ont profité d'une météo magnifique et la participation en faisait foi. Veuillez jeter un coup d'œil aux photos que j'ai prises, au fil de ces visites.

PROGRAMMES DE CONSTRUCTION

En décembre 2022, le Club CSLRC a lancé un programme d'apprentissage et de construction de F3P, que menait avec brio Richard Gareau.

Notre séance initiale, présentée au Centre aquatique de Côte Saint-Luc le 3 décembre 2022, a vu 13 personnes de plusieurs clubs du MAAC y prendre part et tout le monde a bien aimé cette expérience.



Une deuxième séance – finale – allait avoir lieu le 17 décembre afin de terminer le processus de construction. Nous espérons pouvoir organiser des séances d'apprentissage au pilotage à partir du gymnase, selon la disponibilité de ce local. Nous aurons aussi recours à un simulateur de vol.

Nous menons présentement des pourparlers afin de monter un programme d'apprentissage de la construction grâce à des produits de carton-mousse (foamboard) de FliteTest.

Je vous souhaite un bon temps des fêtes, santé et bonheur à vous-même ainsi qu'à vos familles à l'occasion du Nouvel an. ✈

Fabien Gagne - 87950

Zone Director

514-240-1482 | zd-l@maac.ca

Submitted by Steve Woloz

CLUB VISITS

During the last few months, I have had the pleasure of visiting numerous clubs for Fun Flys or simply normal flying days and to say hello. The clubs I have recently visited include :Air Calm Lachute, Amidair, Antigravité, CSLRC, C.R.A.S.H, Escadrille du Haut-Richelieu (Carignan), Escadrille du Richelieu (Sorel), Montreal RC Club and WIMAC.

This summer, all clubs in this zone have enjoyed excellent weather, reflecting the turnout. See the attached photos taken during these visits.

LEARN TO BUILD PROGRAMS

This December, the club CSLRC has initiated a Learn-to-Build F3P program, led by the most capable instructor, Richard Gareau.

Our initial session, held in the Côte Saint-Luc Aquatic Centre on December 3, 2022, had 13 attendees from various MAAC clubs and all really enjoyed it. A second and final session will be held on December 17 to complete the build process. We then hope to schedule learn-to-fly sessions in the gymnasium, depending on the availability of the gymnasium. We will also use a flight simulator for this purpose

We are now in discussions of a follow-up Learn-to-Build program based on the FliteTest foamboard models.

Wishing you all enjoyment this holiday season and the best of health, and happiness to you and your families in the coming New Year. ✨



SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

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

LE CHAPEAU FAIT... REGARD HUMORISTIQUE SUR LES PERSONNALITÉS EN VOL R/C

Vous pourriez fort bien rencontrer ces personnalités à un moment donné à un terrain de vol.

LE PILOTE DE 3D

La façon la plus facile de déceler un pilote de vol 3D, c'est d'apercevoir plusieurs maquettes alignées dans l'aire des puits tandis qu'un seul modéliste en pilote une. Ces pilotes semblent sans cesse agiter les manettes sur leur émetteur en espérant faire exécuter à leur avion une quelconque manœuvre inédite et extraordinaire sans pour autant se voir obligé de ramener une maquette en pièces détachées dans un sac d'ordures... ce qui a déjà été son coûteux appareil à l'échelle 1/3. Par le passé, nous aurions demandé au pilote – désormais décontenancé après un désastreux Lomcevak – « C'était quoi, cette manœuvre et peux-tu la répéter? »

Autre façon toute simple de les reconnaître : leurs jambes sont écartées... euh, tout comme leur amour-propre. Ces pilotes utilisent de grands cordons de retenue de leur émetteur, ils exécutent des manœuvres parfois imprécises et gèrent la remise des gaz comme si on entendait un engin de moto-cross lors d'une journée de course.

L'INGÉNIEUR DE FAUTEUIL

Il s'agit du type qui vous voit avec votre plus récente création et qui prend plaisir à vous dire à quel point vous n'avez pas monté votre dérive verticale à angle parfaitement perpendiculaire à l'axe rotationnel de votre maquette. Fait amusant : il vous en fera la remarque à chaque fois qu'il vous revoit. Son expérience varie du vol avec succès de plusieurs maquettes à son propre aveu qu'il est le meilleur constructeur au monde et qu'il a une idée de ce dont il parle lorsqu'il s'adresse à un modéliste qui se contente d'assembler des maquettes presque prêtes à voler (ARF); qu'il pense qu'il peut concevoir une navette spatiale mieux que quiconque

sans pour avoir pour autant ressenti le plaisir de séparer ses doigts collés avec de la super-colle.

Si vous attestez de sa présence au-delà d'un simplement signe du menton, il vous en coûtera encore 30 minutes de sermon sur vos techniques de construction (ou manque de techniques).

LE TYPE À MARQUE EXCLUSIVE D'ÉQUIPEMENT

Il s'agit du modéliste qui minimisera tout défaut d'usine de sa marque préférée parce qu'il a été malchanceux. Bien que le plus récent servo à avoir souffert une défaillance ait été le cinquième de la lignée – ou qu'il suggère que son récepteur n'était pas tout à fait ajusté comme il aurait dû l'être – il maintient qu'il s'agit du meilleur équipement disponible dans cette gamme de prix. Si vous-même avez vécu une mauvaise expérience avec cette marque d'équipement, c'est parce que vous avez commis une erreur en cours d'utilisation.

L'ÉTERNEL APPAREIL DE FORMATION

Je fais référence au gars qui est capable de piloter autre chose qu'une maquette de formation mais qui s'y refuse. Peu importe combien de fois celle-ci s'est écrasée, a été réparée, modifiée ou a bénéficié de quelconques améliorations afin de la transformer en quelque chose qu'elle n'est tout simplement pas... cela demeure une maquette bien basique. Et à ce point-ci, on y retrouve davantage de colle que de bois de balsa. Cette maquette demeure la meilleure en vol et malgré tous vos encouragements à essayer quelque chose de plus récent, il ne le fera pas.

LE GARS QUI ACCUMULE

C'est le type au terrain de vol qui raconte à tout le monde son meilleur achat récent ou la meilleure aubaine qu'il vient de décrocher. Il ne pouvait dire non à cette affaire du siècle. De plus, quelqu'un d'autre pourrait en avoir besoin une prochaine fois... et ce modéliste l'aura déjà... alors pas besoin d'aller au magasin de passe-temps. Lorsque vous lui rendez visite, son sous-sol ou son garage est bourré d'avions. Après examen approfondi, vous découvrez – il en demeure surpris – qu'il ne possède pas le bidule que vous recherchez mais qu'il

possède plusieurs exemplaires de la même maquette (il a perdu le compte au fil des années). Pas plus qu'il sait avec exactitude combien de stock il a accumulé.

Si vous lui demandez s'il se départirait de telle ou telle maquette, la réponse sera : « Mais je pourrais vouloir la piloter, un jour. »

LE PASSIONNÉ DES COUCOUS DE GUERRE

Ce personnage sympathique se présente au terrain de vol avec la cinquième version d'un appareil de la Seconde Guerre mondiale (un « warbird »), souvent un P-51 Mustang ou un Corsair. Il est de nature déterminée et semble entretenir rapport amour-haine avec sa maquette. Souvent, exécutera une passe en rase-mottes en parallèle avec la piste en soufflant « Rat-tat-tat! » entre ses lèvres ou tente même un tonneau victorieux à mi-terrain afin de souligner sa victoire au combat aérien... acrobatie grossièrement exécutée, au final. Assurez-vous d'apporter un appareil photo et des sacs de poubelle parce que notre intrépide oublie souvent une caractéristique importante de son avion : il n'atterrit pas comme une maquette de formation!

Voler plus lentement et à basse altitude, ce ne sont pas alors de bons paramètres, surtout en finale avant la piste, monsieur Doolittle!

LE JEUNE VOISIN PASSIONNÉ

Ce sont sans doute les personnages les plus agréables au sein de notre passe-temps. Il s'agit des personnes qui vous ont espionné alors que vous étiez en train de travailler sur votre projet dans le garage et – parce qu'elles en sont excitées – elles veulent tout savoir à son sujet et mieux encore... arriveraient-elles à le piloter? Et à chaque fois que vous répondez « non », cela ne l'empêche pas de reposer la question en espérant qu'une prochaine fois, vous direz « oui ».

Et même si vous êtes (pour ce jeune) le vieux bonhomme détestable d'à côté, ce petit visage maculé de crème au chocolat vous fera sourire tout doucement malgré les trois millions de questions qu'il ne cesse de vous poser.

suite à la page 62

Grant Robinson - 26561

Zone Director

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

THE SHOE FITS....A HUMOROUS LOOK AT R/C PERSONALITIES.

You might encounter these personalities on any given day at a flying field.

THE 3D PILOT

The easiest way to spot a 3D pilot is a bunch of planes lined up in the pits while only one guy is flying. They appear to be aimlessly jamming the transmitter sticks into all corners, hoping he does something extraordinary and new and to not go home with a bag full of parts of what used to be his expensive 1/3 scale plane. In years gone by, we looked at the pilot who did this and is now shaking uncontrollably with a horrified look on his face after a failed attempt at a Lomcevak, and asked, "What was that and can you do it again?"

An easy way to spot them. Their legs are spread wide for their big ummm...egos. Long neck straps, sketchy manoeuvres, and throttle management that sounds like a moto-cross bike track on race day.

THE ARMCHAIR ENGINEER

This is the guy who sees you with your latest build and takes great pride in telling you how you did not angle your vertical stab perfectly perpendicular to the rotational axis of the airplane. Fun fact: He will remind you every time he sees you. His experience ranges from having successfully built and flown a few aircraft, self-proclaiming to be the world's most expert builder, and having an idea of what he is talking about to the guy who only builds ARFs, thinking he can design a better space shuttle, despite having never had the pleasure of gluing his fingers together with super glue.

Engaging in anything other than a nod during a conversation with him will often only get you another 30 minutes of getting berated for your building techniques (or lack thereof).

THE ONLY BRAND GUY

This is the guy who can excuse any factory defect of his favourite brand because he got unlucky. Even though this is the fifth servo in a row that failed, or perhaps he claims his receiver isn't quite tuned the way it should be, he claims it is the best equipment money can buy. A bad experience with his brand is because you have made a mistake in its application.

THE PERPETUAL TRAINER

This is the guy who is capable of flying something other than a basic trainer airplane but refuses to fly anything else. And no matter how many times it is either crashed, rebuilt, modified or has some makeover to make it look like something it's not, it's still just a basic trainer. And at this point, it is more glue than balsa wood. It is still just the most excellent and best flying airplane out there, and no matter how much you encourage him to try something new, he refuses to.

THE HOARDER

This is the guy at the field who tells everyone about his latest and greatest buy and the great deal he got. He couldn't say no. Besides, someone else might want it one day, and he will have it, so there is no need to go to the hobby shop. When you visit him, his basement or garage is stuffed to the rafters with airplanes. Upon further examination, you both discover, much to his surprise, he doesn't have just one, but several of the same plane, as he has lost track over the years as to what he has bought.

When asked if he will sell you one of them, the response is, "But I might want to fly that someday."

THE WARBIRD ENTHUSIAST

This lovable character often shows up at the field with the fifth rendition of his favourite WW 2 airplane, often a P-51 Mustang or Corsair. He is a determined sort and appears to have a love-hate relationship with his aircraft. Often, he likes to perform low-level strafing runs along the field

centerline while quietly muttering "rat a tat tat!" under his breath to himself or attempts an ill-timed victory roll midfield to show his triumphant return after winning a dog fight, which ends up resembling that of a bent corkscrew rather than a victory roll. Be sure to bring both a camera for pictures and a supply of garbage bags, as he always forgets one important feature of this airplane. It does not land like a trainer!

Low and slow is not your friend here, especially on final, Mr. Doolittle!

THE PASSIONATE KID NEXT DOOR

These are most likely the most enjoyable characters in our hobby. These are the ones who spied you working on your newest prize possession in the garage and, out of pure excitement, want to know everything about it and, more importantly, can they fly it? And each time you say no, it still does not deter him from repeatedly asking, hoping that maybe the next time he asks, you will say yes.

And even if you are the grumpy old man next door, the face covered in chocolate, a youngster can still bring an invisible smile to your face, despite the three million questions he will surely ask you.

Ultimately, these kids are also what bring sense to the hobby. Their passion can sometimes annoy an R/C hobbyist. Still, it is important to step back for a moment and realize how much fun this hobby could be if we all enjoyed the same passion and excitement as the wide-eyed kid from down the street instead of being wrapped up in our own petty nonsense. After all, this child is the future of this hobby.

Whether it is at the age of 5 or when they turn 50 and can finally afford to get into the hobby, these people are the same future. Twenty years ago, who only dreamed of making an autonomous drone, or invented flight stabilization technology today have made it a reality.

Give this youngster a rubber band-powered plane and teach him the joys of aviation. After all, you may well just be encouraging the next Amelia Earhart, Chuck Yeager or Charles Lindbergh. ✈

SUD-EST ONTARIO (L)



Setup of Model tables behind the safety fence. / Les bancs de préparation des maquettes, derrière la clôture de sécurité.



Herb Hunte, the club's BBQ chef. / Herb Hunte, le chef en barbecue du Club.

Leslie Farkas - 21370

Directeur de zone
905-886-6959 | zd-l@maac.ca

Il m'a fait plaisir de rendre visite à des clubs de la zone, l'été dernier. J'ai trouvé qu'ils étaient tous très bien organisés, que le leadership des dirigeants était fort et que les modélistes étaient hors du commun. Ces visites m'ont reconforté relativement à l'avenir de notre Association. Après avoir accepté une invitation à un rôti et Fun-fly, je me suis rendu à l'Huron Radio Control Club, d'Innisfil. À mon arrivée, le président Michael Foster m'a présenté son vice-président John Allen ainsi que d'autres membres.

J'étais un peu envieux de l'emplacement, de l'atmosphère qui y régnait et des superbes maquettes. L'une d'entre elles était un autogyre DAG 60. J'ai pris plusieurs photos qui valent, bien sûr proverbiallement, 1 000 mots.

Pendant les vols de démonstration, j'ai vu de mes propres yeux à que point tout le monde observait les règlements de sécurité du MAAC. J'ai parlé à plusieurs membres et ai récolté leur point de vue sur le MAAC, leurs besoins et comment nous pourrions améliorer l'organisme. J'ai aussi mentionné l'importance de l'interaction entre clubs, ce qui renforcerait l'aéromodélisme au sein de notre zone. Compte tenu de leur accueil et de l'amitié que les membres m'ont témoignée, j'ai hâte d'y retourner. ✨



Mike Foster, Leslie Farkas and Peter Foster

Leslie Farkas - 21370

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

I had the pleasure of visiting some Southern Ontario clubs this summer. I found all of them extremely well organized, with strong leadership and outstanding modellers. These visits gave me a good feeling about the future of our Association.

After accepting an invitation to a Roast and Fun Fly, one of my visits was to the Huronia Radio Control Club in Innisfil. Following my arrival, Michael Foster, the club's President, introduced me to John Allen, their VP, and other members.

I envied their location, the atmosphere and the beautiful models. One of them was a beautifully made DAG 60, an autogyro. I took many photos which tell a thousand words.

During their model flying, I experienced firsthand how seriously they followed the MAAC safety rules. I talked to several club members about their views of MAAC, their needs and how to improve our Association. I also mentioned the importance of club interaction, which would strengthen the aircraft modelling in our zone. Because of their hospitality and demonstrated friendship received, I look forward to visiting the club next year. ✈



Top: Richard Whitmore talking about modelling to Jason Wan, a university student. / En haut : Richard Whitmore jase modélisme avec Jason Wan, un étudiant présentement à l'université.



Left: Mike Foster is preparing to fly with Tom Gunn / À g. : Mike Foster se prépare à voler en compagnie de Tom Gunn.



Right: Mike Foster is teaching Anthony Farkas how to fly with the help of his buddy-box/ À dr. : Mike Foster montre le pilotage à Anthony Farkas à l'aide d'une boîte-école (buddy box).

SUD-OUEST ONTARIO (M)



London Model Airplane Club Swap Meet. / La vente-échange (Swap Meet) du London Model Airplane Club.

Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

519-791-5328 | zd-m@maac.ca

Je reviens de ma toute première réunion (en personne) du Conseil de direction. Après avoir passé deux jours à parcourir l'ordre du jour et à aborder les nombreux sujets de discussion, ces directeurs ont ce qu'il faut afin d'assurer la direction du MAAC au cours des prochaines années.

En octobre dernier, je me suis rendu à la vente-échange (Swap Meet) du London Model Airplane Club. Il s'agissait de sa 33e année et d'après ce que j'ai vu, la participation a été très bonne. Les 100 tables étaient louées et au moins 250 personnes ont franchi le seuil de la porte. Vous feriez bien d'inscrire cet événement à votre calendrier pour l'année prochaine!

Je vous présente deux autres représentants du MAAC et qui proviennent de notre zone.

Bob Bennett (Directeur adjoint de zone)

« Je suis né à Marvel (France) sur une base des Forces aériennes du Canada en 1963. Lorsque j'étais âgé de quatre ans, la famille est revenue au Canada, à la base de Trenton (Ontario).

« Mon père meublait ses temps libres en pratiquant le vol circulaire. Il m'a présenté ce loisir lorsque j'avais dix ans. C'est alors qu'il m'a offert mon premier kit en balsa et un moteur 0,049. C'était le début d'une longue lignée de maquettes que j'ai construites,

pilotées et reconstruites au fil des années. C'est toute une courbe d'apprentissage!

« Il y a environ 33 ans, je me suis joint au MAAC. J'ai reçu mes 'ailes' de pilotage au London Model Aircraft Club; j'y obtiendrais mes qualifications pour maquettes à voilure tournante (hélicoptères) plusieurs années plus tard.

« Au fil de ans, j'ai été membre de six clubs et je participais souvent à des rassemblements Fun-flies. Fiona (ma compagne) aime être à mes côtés et goûte aussi à ce passe-temps. Nous aimons tous deux nous rendre à des événements et à regarder l'action.

« Au sein du MAAC, j'ai agi à titre de président de club, d'instructeur de vol et j'ai œuvré au sein du Comité de la sécurité.

« À l'heure actuelle, je pilote des maquettes à essence, électriques et des jets à turbine.

« À titre de nouveau directeur adjoint de la zone M, j'ai hâte de rencontrer les membres la saison prochaine. »

Bryan Mailloux (Assistant directeur de zone)

« Je me suis lancé dans ce passe-temps il y a plusieurs années, en partie parce que j'étais exposé à l'aviation depuis mon enfance. Ce qui m'a motivé, c'était de pouvoir compter sur un club local et d'avoir rencontré des personnes talentueuses qui m'ont influencé.

« Mon club-maison, c'était l'Otterville Radio Control Flying Club. J'ai réussi à participer et à contribuer à de nombreux

événements qui ont remporté beaucoup de succès. Lors du temps mort (en hiver), je me suis impliqué au sein des adeptes des maquettes de la Seconde Guerre mondiale, à Cobble Hill. Plus tard, je recherchais quelque chose de différent et je me suis intéressé au vol intérieur. Mon premier foamy de vol 3D était lourd et surmoterisé.

« Par la suite, j'ai goûté à mon premier concours IMAC chez les Forest City Flyers à l'aide de mon Extra 300 (un kit de Carl Goldberg); j'ai été concurrent et j'ai terminé le concours... C'en était fait : j'étais accroché, pour ainsi dire. Plus tard, j'ai essayé les maquettes de course de forme delta ou pour la course autour de pylônes, ce qui m'a incité à toujours vouloir aller plus vite et plus haut. J'ai progressé aux maquettes à turbine et je me suis procuré un Baby Boomerang usagé. À l'heure actuelle, je possède quelques jets (sportifs et copies volantes) au sein de ma collection.

« Je suis impliqué au sein du MAAC depuis plusieurs années, notamment à titre d'assistant directeur de zone au sein de celle du Sud-ouest (la nôtre). Je suis président du Woodstock Radio Control Flying Club depuis plusieurs années. J'ai rencontré tant de fabuleuses personnes que je me considère béni d'être capable de profiter de ce merveilleux passe-temps. »

Je termine cette chronique en souhaitant aux membres de Joyeuses fêtes et un Nouvel an tout ce qu'il y a de plus prospère!



Peter Doupnik - 16715

Zone Director

519-791-5328 | zd-m@maac.ca

I just returned from my first in-person Board of Directors meeting. After spending two days going through the agenda and discussing numerous topics, this Board has what it takes to guide MAAC going forward.

In October, I attended the London Model Airplane Club's Swap Meet. This was their 33rd year holding this event, and from my observations, it was well attended. All 100 tables were booked, with at least 250 visitors walking through their door. Put this one on your list for next year!

I want to introduce two other MAAC representatives from our zone.

BOB BENNETT (DEPUTY ZONE DIRECTOR)



Bob with his Ultra Flash jet powered by a Kingtech 140 turbine / Bob et son jet à turbine Ultra Flash, mù par une turbine Kingtech 140.

"I was born in Marvel, France, at a Canadian Air Force Base in 1963. When I was four, the family moved back to Canada, Trenton Air Force Base in Ontario.

"In my dad's spare time, he liked to fly U-Control Aircraft. Dad introduced me to the hobby when I was ten. That's when he gave me my first balsa kit and .049 to build, which was the start of many builds, flown and rebuilt over the years. It's definitely a learning curve!

"Approximately 33 years ago, I joined MAAC. The London Model Aircraft Club is where I received my Fixed Wings and Rotary Wings several years later.

"Over those years, I have been a member of six clubs and a

frequent participant at Fun Flies. Fiona (my other half) enjoys the hobby by my side. We both enjoy going to events to spectate.

"In the past years with MAAC, I have been Club President, Flight Instructor and a Safety Committee Member.

"Currently, I am flying Gassers, Electric and Turbine Jets.

"As the new Deputy Zone Director of Zone M, I look forward to meeting more of the membership in the coming season."



Bryan with his 103" Pilot RC Extra powered by DA 120. / Bryan et son Extra (un produit de Pilot RC) d'une envergure de 103 pouces et mù par un DA 120..

BRYAN MAILLOUX (ASSISTANT ZONE DIRECTOR)

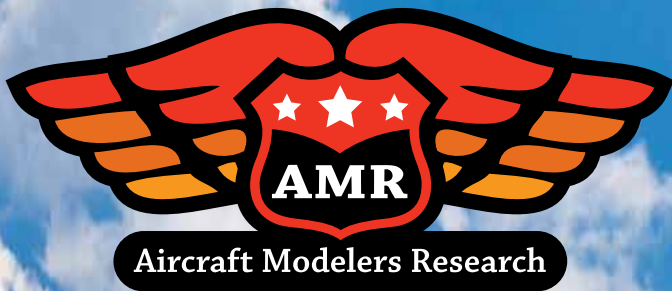
"I became involved in this hobby many years ago, being around aviation as a kid. Having a local club to grow and meet many talented and influential people was my driving force.

"My home club was the Otterville Radio Control Flying Club. I was able to participate in and contribute to many successful events. In the off-season, I became involved with the Cobble Hill's fighter crew flying WWII Combat. Later, I searched for something different and became interested in indoor flying. My first indoor 3D foamy was heavy and overpowered.

"After I had my first taste of an IMAC contest at the Forest City Flyers with my kit-built Carl Goldberg Extra 300, I was able to compete and finish the contest, and I was hooked. Later on, I became involved with faster delta and pylon racer planes which drove my desire to fly faster and higher. This progressed into turbine jets, where I acquired a used Baby Boomerang. Currently, I have a few sport/scale jets in my collection.

"I have been involved with MAAC for many years as an AZD in the SW Zone. I have been the Woodstock Radio Control Flying Club President for several years. I have met so many great people and consider myself truly blessed to be able to enjoy this great hobby."

I want to close by wishing everyone Happy Holidays and a very prosperous New Year! ✈️



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 for-
midable et que vous vous êtes amusés. ✈

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

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

for more information contact:

Keith Morison
403-510-5689

editor@ModelAviation.ca

DAG 60



The scale-like scheme is whimsically based on the Canadian Coastal Command aircraft of the 415 Squadron.

Submitted by Mike Foster

In the fall of 2021, while searching for updates on my Richard Harris-designed Panther autogyro, I came across a much older (2008) Autogyro build by Richard Harris in RC groups. His build was a 1 ½ times enlargement of a DAG 40; hence it became the DAG 60! Never heard of a DAG before. Mr. Harris called his version a DAG GT after finishing it in colours similar to those of the mid-1960s Ford GTs as raced at Le Mans.

Dave Surace in the USA designed the DAG series of Autogyros.

The DAG name is derived from Dave's Auto Gyro, the number representing the two-stroke motor size, although most of the ones I could find were either electric or four-stroke powered.

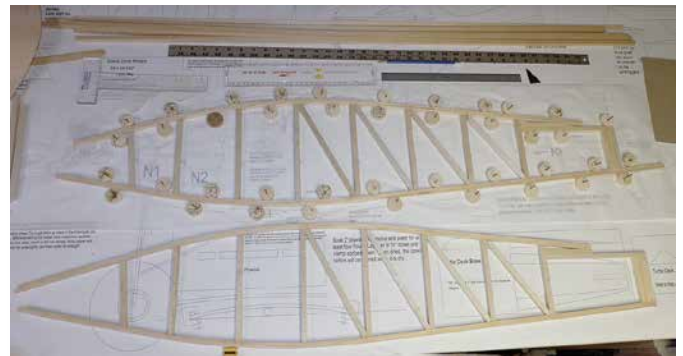
After the Richard Harris build and successful test flying, David Surace drew up a set of plans for the DAG 60. Upon seeing the YouTube videos of this fascinating flying machine, I had to build one.

A search for the plans revealed that the original URL now represented full-size helicopters. I could not find the plans available for sale. I finally found the plans here

<https://www.rcgroups.com/forums/showthread.php?3536327-My-Plans-Collection-PDF-format/page79>

The fuselage was started first. It called for a lot of 3/8" square. I did not have much 3/8" balsa on hand, and the hobby shops had even less! I did have a lot of 1/8" X 4" sheets which were ripped into 1/8 X 3/8" strips and laminated to size.

I did deviate from the plans by building the elevators and rudder from wide 3/8" thick strips instead of a 3/8" thick sheet with holes in them. I should have also done the same with the stab tips as they turned out very weak, having the grain run front to back. It would have helped if I had extended the 3/8" X 1/4" spruce stab spar to the end of the tips.



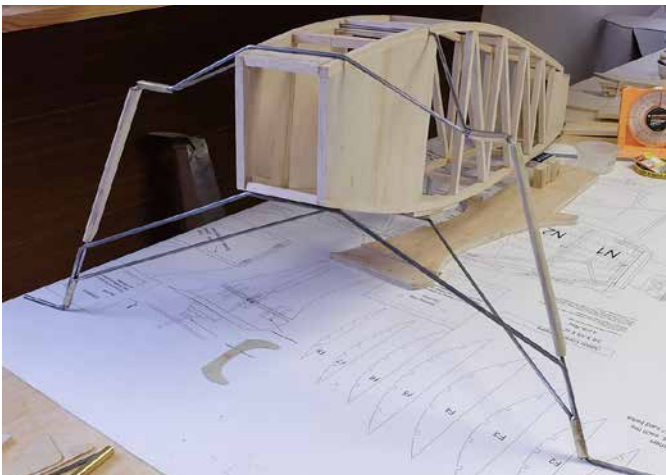
Construction of the basic fuselage sides



Fuselage in my jig to keep it straight



My mast has a 1/4" hard balsa core, 5 oz glass cloth and 1/8" ply epoxied on each side. Very strong.



16 screws & 8 clamps secure the gear.



Cross section of my DAG 60 rotor blade.



A razor plane worked best



I made up a profile sander too. This was more useful for checking the profile than for actual shaping.



I covered each blade with iron-on film and ensured each weighed the same after covering. This seems laborious but is necessary for a smooth turning rotor.



This is the rotor spindle I initially used.



The hang angle is measured under the flat bottom stabilizer. According to the plans, it should be between 14 to 18 degrees as a starting point.

The landing gear was an exercise in wire bending made somewhat easier with my trusty K&S "Mighty Wire bender." Three lengths of 5/32 and one full length of 3/16" wire was used with very little of the 5/32 left over. A total of 11 feet 8" were used to make the landing gear. As shown on the plan, the upper rear wishbone shape did not fit my landing gear, so I had to custom-fit one to my gear and fuselage before soldering up. Despite my best efforts, I could not do a neat job of wire wrapping the joints. Instead, I used some brass tubes that I coerced into shape to firmly hold the wire junctions together for soldering. It was nice to find out that the gear can be removed from the completed model should the need arise.

The plans show three so-called 1/4 scale hinges pinned to hold the control head to the mast. I expected this Dag 60 to come in at around 10 pounds; I wanted something more robust. I opted to use a brass piano hinge from the hardware store pinned in place by three lengths of 1/4" diameter hardwood dowel in the mast and three more in the head through the hinge. It is not going anywhere! It worked great on my Panther autogyro; it should (and did) work well on the DAG 60.

The control head on this model is set up for roll control only. Pitch is handled by the elevators.

I once again deviated from the plans regarding the rotor blade construction. The original called for a 3" x 36" Sig airfoil sheet to be glued to a 1/4" X 3" X 36" balsa sheet and a 3-foot length of 1/8" piano wire glued to the leading edge. Many have been built and successfully flown this way.

I opted to change the construction method to that of my Panther Autogyro, which used Sitka Spruce for a leading edge and balsa for the rest of the blade. For the DAG 60, I cut some 1 1/8" X 3" X 36" Douglas fir for the leading edge as I had some, and it is an acceptable substitute for the spruce, then epoxied it to the 3/8" X 2" X 36" balsa to make up the three blade blanks plus one spare.

I duplicated the tested and proven airfoil shown on the plans.

The blade profile was traced out on each end of the blade blanks, along with the high point of the airfoil and the trailing edge position.

After finishing the blade profile, 1/16" birch plywood was cut to shape and epoxied to the flat bottom of the root end of the blade. The plans called for the same on the top. I instead used a piece of 1/16" thick garolite fiberglass cut 1" wide X 3 3/4" long. Once the blade was balanced cord-wise and the other blades matched, I glued the fiberglass fingers on and drilled the blades for the retaining bolts.

The blades need to be balanced and closely matched span-wise and in weight. Several coats of dope were used to bring the light blades up to the weight of the heaviest blade. On some, I had to



add a layer of tissue paper to increase the weight.

I used a model 710 Super Box gear reduction unit made by AstroFlite. I only had one of these and would switch it from the Panther to the Dag 60, depending on which one I wanted to fly. A second rotor spindle was supplied by a retired and very skilled machinist club member Paul Eves – thanks, Paul!

The rotor plate is a 1/16" thick G10 garolite fiberglass sheet with a separate double layer underneath, acting as an anti-strike plate to prevent the rotors from flexing downwards on bad landings. Available from Thunderbolt RC right here in Canada!

As with any powered model, there are some offsets needed for thrust correction. I used 6 degrees of motor down thrust, 2 degrees right thrust, and 6 degrees of rotor tilt back.

These three angles are built in by carefully following the plans.

The scale-like scheme is whimsically based on the Canadian Coastal Command aircraft of the 415 Squadron.

So far, after initial test flights and some adjustments, I have a hang angle of 15 degrees. The angle of attack of the blades was increased from 6 degrees to 7 1/2 degrees by adding washers under the front of the rotor spindle block. The model flies at about 3/4 throttle. I can now land the DAG at a very slow speed with a very short ground roll.

As I get more familiar with the model, other trim changes may be made. I still need to make up a (very lightweight) dummy radial engine and find a suitable pilot figure for it.

The final weight came in at 11 pounds 4 ounces, heavier than the prototype by more than a pound. ✈

DAG 60

Rotor disc	73 1/2" in diameter
Weight	11 pounds 4 ounces. (5103g)
Power	Saito 125 four-stroke
Propeller	Master Airscrew 16-6
Covering	UltraCote
Blade covering	UltraCote "fake" Carbon Fiber covering
Rotor spindle	custom-made "Paul Eves Special" with a 1/4" X 28 TPI steel shaft supported by a set of OS 46 motor ball-bearing races.
Wheels	DuBro 1/3 scale Cub wheels
Servos	2 x Hitec HS-5645MG servos for roll control. 2 x Hitec HS485HB servos for elevator and rudder 1 x Futaba 148 on the throttle.
Graphics	Phase Two Graphics using my drawings and templates.



Removed all wood that did not look like a rotor blade

Going *small*



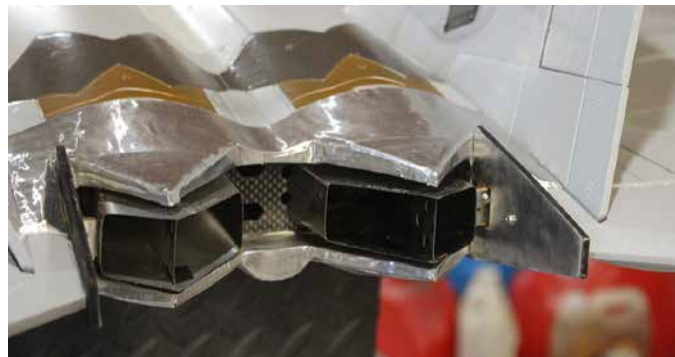
Submitted by Ken Park

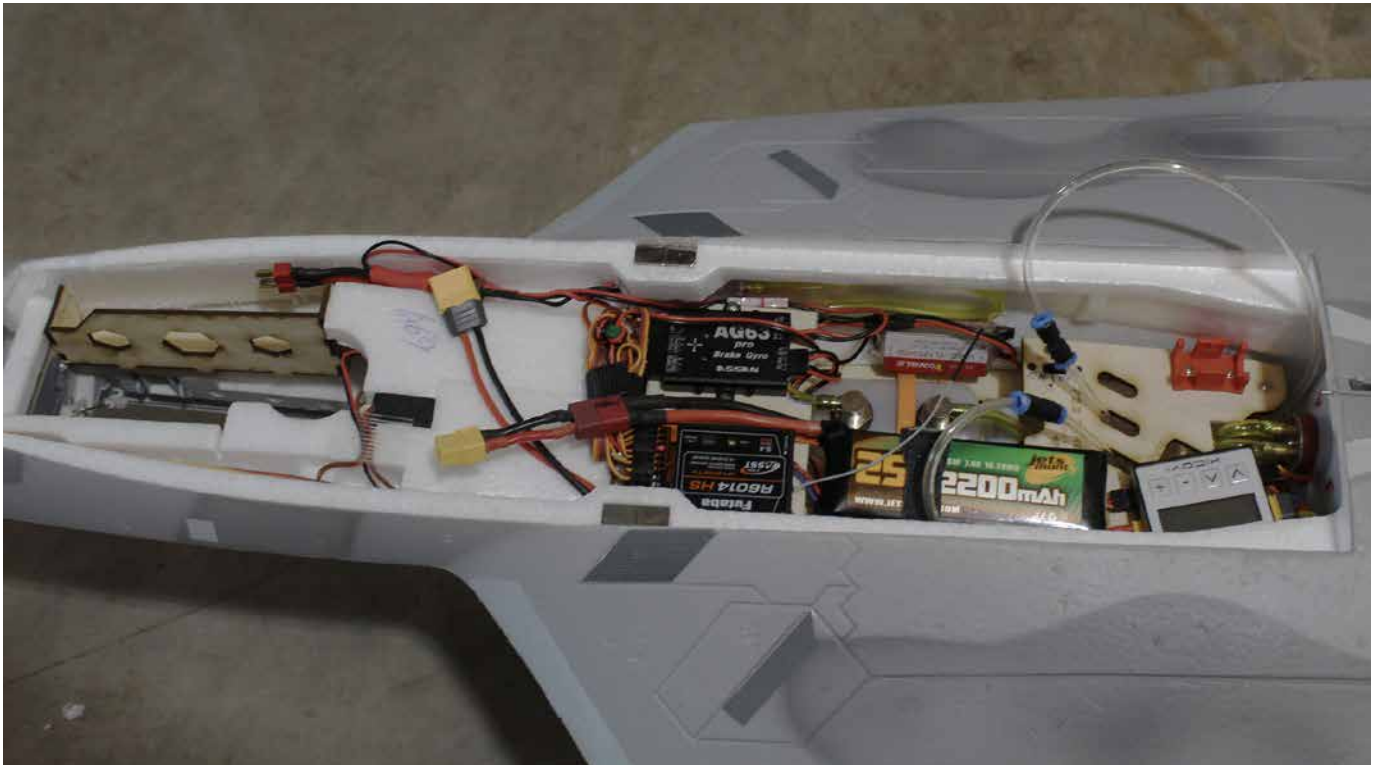
I was the first to fly an EDF/Turbine conversion this summer at Thunder Thrust 2022, in Chatham, Ontario. The model got lots of attention to see how it worked and what it cost. For those who are familiar with 80/90mm EDFs, this may be a good entry into turbines for the first-timer.

I had a goal of converting the Freewing F22 EDF with a Xicoy 45. I normally fly 80-90mm EDFs at my local RC club grass field and I was looking for an everyday grass field turbine flyer. The Xicoy 45 checked all the boxes for me on what I wanted. It can be dialled down in power if required and even has a restart function.

In today's world if you want to learn something new you will find it on YouTube. Yup, there are lots of videos about turbine conversion kits. These mainly consisted of a thrust tube, UAT, Alum foil tape and heat shields etc. After shopping online, I got the basic items to do the project:

- Xicoy 45 turbine bought from Canadian distributor Peter Ayache (Altecare) = Approximately \$2500 CAD
- Freewing F-22 Raptor - 90mm Jet kit version with full servo's model only without ESC and Fan - Parts you don't need = Approximately \$543 CAD
- Yongle UBEC 5v-12v 2S-12S - The plane servos are 5V and UBEC lets you use 2S Lipos = Approximately \$16 CAD
- Assan AG63 Pro Anti-slip Electric Braking System with JP Hobby Electric wheels and brakes 65mm with 4mm axles - Assan provides independent power to both main wheel brakes and the nose wheel has a gyro to steer straight - In other words, the





model tracks straight under braking without locking up. =
Approximately \$168 CAD

- JL Turbine F22 Conversion kit bought online (USA) =
Approximately \$210 USD
- Thunderpower Lipo's 2 x 2S 2200 Rick Bruce RPM Jets = \$70
CAD

I spent just over \$3500 CAD for this whole project. I would gladly do the conversions for people. If I had to put a figure on my own labour of about 2 weeks, I would charge \$500 CAD.

BUILDING

First, I carefully watched those YouTube videos several times before I got to work. It really feels weird and wrong to cut into such a nice and perfect pricy new model. Those long thin box-cutter blades seen in the video cut like butter making very thin accurate cuts.

The F22 landing gear wheels and axles were swaped out for the JP ones. After removing the grub nuts, I thought the axles would simply slide out. Nope, the FW kits used Lock-Tite and no matter how much you tap on them they wouldn't move.

I got them out after using a mini blow torch that melted the Lock-Tite. The JP axles are just long enough and after some new lock-Tite and replacement of the grub nuts, you need to pull the brake wires into the center section. The JL conversion kit ply motor mounts are designed for the Kingtech 45 motor and I found I had to make my own replacement parts for the X45 motor mounts. Take your time getting the Bi-ducted thrust tube installed because once done it gets sealed into the model for good! Yup the bottom foam plate gets glued back into place.

There and there are tons of people saying the JL kit UAT is rubbish and it leaked! I will say I've got a replacement 2oz MAP UAT on hand if it ever does. So far after 5 flights no problems. I hand-crank my fuel into the plane and don't exert high pressure





on the small fuel system that an electric pump might do.

This is a small model and runs on 2 x 2S 2200 lipo's. One is just for the Xicoy operations and the other lipo is doing double duty running both the UBEC and the JP Electric brakes. I made a short power wire extension with Deans at both ends and soldered the power wires + / - for the Assan into the front Deans connector and the rear Dean is soldered with the UBEC +/ - power wires. This way you got 7.4v for the Assan JP brakes and the UBEC gives you the 5v for the servos I kept it simple and added an on/off power switch. Don't leave Deans connected after the flight as they will drain when not in use. The model needed a couple of ounces of lead to balance exactly as expected from the video's information. Other than adding a throttle start-up sequence for the Xicoy the radio/plane was set up as per the EDF instructions. I used the same radio and switches that I programmed for all my other EDFs.

Note: If you're an aggressive hard rocker of a flyer you might want to upgrade servos and linkages.

Flying: I only use full throttle for take-off and it requires a blip of up elevator to get it climbing upward at 45 degrees - the plane really gets on step cruising rock solid just above half throttle and you can do all your manoeuvres gracefully without changing speed. When I hit the 3:30m mark I drop the gear and on the downwind leg I go into full flaps with the F22 elevator downmix as per F22 instructions the plane stays perfectly level all the way down to landing - The model really slows down fast once you go too idle so keep your

foot in it until you're a couple of feet from the ground. Feed in the elevator to flair you will find the F22 loves high-alpha.

Small models have short flight times but it's still almost double the time an EDF 6S 5000 battery would give you. The tiny 800cc tank gives you approx. 5-7 minutes of flight time - With caution, I fly for a solid 3:30 min using the radio's timer and then go into my landing sequence. So, after shut down, at the 4:30 min mark, I can see about a 1/3 of the tank remaining. I was able to get 6 tank fills from my little 5L Jersey fuel carrier. The battery draw is very low about 10% for each flight made. With all this foam I take extra caution getting my electric leaf blower going the second the motor stops - I was worried about melting the tail feather so I made my own small heat shields on each side of the exhaust and so far, they have worked great. This plane fly's just like the EDF version but the turbine sound from the biducted tailpipes is amazing! The model is light just under 7lbs, so it was no surprise those big twin rudders weather veined hard into a stiff crosswind on one of my take-offs.

Mike Basso did the first test flight for me and all he could offer is it needed more Expo. Being old school, I don't use gyros for flights. I recently flew this model at my RC clubs grass field and the model had an excellent take off and the landing was textbook slowing down to a walking speed. I finished with a high-alpha flair stopping within 30 feet no brakes required. The model won't taxi at idle on grass. Oh, bonus because the exhaust goes out level horizontal it won't burn the grass. ✈

Meet Larry Stooge



Your Remote Release Airplane Launcher, Larry for short, in use with a Sig Twister powered by an OS 35FP.

by Peter Wakefield

If you fly control line model airplanes, you're likely acquainted with a helpful assistant called Stooge. For the newcomer, Stooge is a mechanical device that lets the pilot release the control line model at the centre of the flying circle. The release is activated by pulling the trip line, which is famous for many humorous stories.

Things such as the 5-second dash because one's foot snagged the trip line before getting to the control handle, or the ever-popular having the trip line wind increasingly tighter around one's ankles.

It's time Stooge got a technology update.

From the variety of devices available at Amazon.ca, I selected a single-channel remote control switch and an automobile door lock actuator, both suitable for 12 volts.

The eMylo R121A remote control switch instructions explain how to pair the TX and RX, wiring, and programming the operating mode. The wireless switch has three operational modes; momentary, latched, and toggle. Be sure to use the momentary

mode; otherwise, the actuator is stalled until powered off again. The remote control switch came with two key fob-type transmitter units.

The photo shows the mechanical arrangement. The actuator is a push/pull device. In my setup, the polarity is connected so that the actuator pulls to retract the release pin. Manually turning the bellcrank extends the release pin to secure the aircraft. I suggest first making the pushrods and then locate the release block, bellcrank, and actuator as appropriate. This actuator's stroke is 20mm, so drill the hole and cut the release slot as needed.

I'm using a 12V 1300 mAh sealed lead acid battery for power. A threaded insert is installed for a ground anchor pin.

All worked great during bench testing but outdoors, the operating range was about 30 feet. Upon examination, I found the receiver antenna neatly coiled up. There is plenty of space inside the receiver case and stretching out the antenna solved the range problem. ✨

HUGHES H1 RACER



Submitted by Peter Veighey
Sunparlor RC Flyers

I came across plans for a Hughes H1 Racer, an airplane I have always admired for its history and unique design, so I purchased them and began a scratch-build. This particular set of designs was developed in 1974 by J A DeVries, Colonel USAF.

It was initially designed for entirely balsa-covered foam wings and fuse. At this time, my friend and fellow club member Bob Barrow saw what I was doing and decided to build the same model simultaneously. This worked out well as he was experienced in hot-wire foam cutting, and I had the resources to mold and finish the fibreglass cowling.

We began with the wings, first cutting the foam, adding the leading edge and then covering them with 1/16th balsa. Before covering the bottom of the wing, servo pockets, wire channels, wheel pockets and landing gear mounting pockets were cut into the foam. Then wing tips were added, and ailerons fitted. With some careful shaping and sanding, the wings were ready for covering.

Although the plans showed a foam fuselage, it made more sense to us to construct the fuse with balsa and ply formers and stringers. This made installing control rods, gas tanks and batteries much easier. At this point, Bob and I took different paths for powering our models. Bob chose a Saito100 4s glow power engine, while I chose a

Rim-fire 55 electric motor.

With so much flex in the balsa stringers, we doubled the number of formers specified on the plans. We felt that additional structural stability was necessary, and well worth the small amount of additional weight was added. Due to the complex contours of the design, the fuse turned out to be quite a challenge both with installing the stringers and adding the 1/16 balsa covering. Much time was spent on this phase.

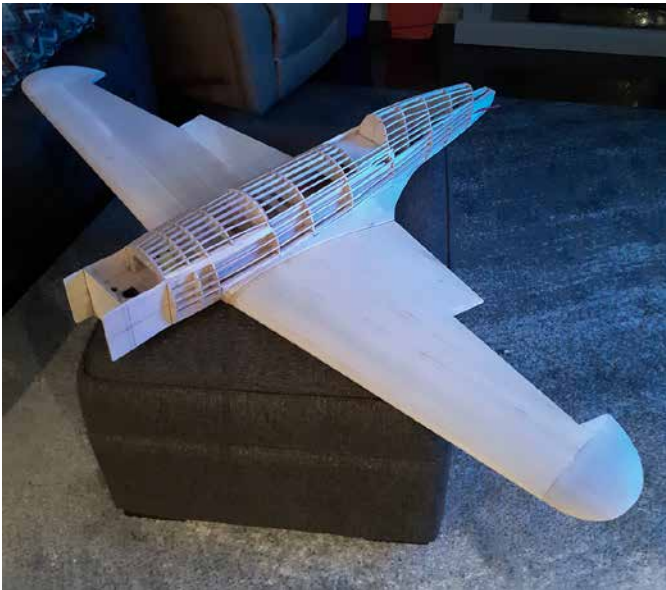
We also abandoned the thought of using foam cores for the tail assembly. The design was a challenge here, and balsa construction was agreed on. With a bit of imagination, we managed to piece it together.

The cylindrical cowl was a bit of a challenge. I lathe-turned a wooden mold to lay up fibreglass for a one-piece cowl. After several tries, we managed two good parts. Bob made the canopy from a clear coke bottle. Who knew?

At this point, we were ready for the final sanding, fitting of servos, motors, and retracts and carried on with the ultra-cote. A zillion other details are not covered here, but all good modellers know what I mean.

The finished model looks very realistic and to scale. Now I need to decide whether to fly it or make it a Hanger Queen.

Good flying, all. ✈



GETTING & KEEPING FLYING FIELDS

Steve Woloz - 7877L

Committee Chair

514-944-8241 | s.woloz@gmail.com

GETTING AND KEEPING OUR FLYING FIELDS

Having dealt with getting and keeping our flying fields since 2012, it is apparent that the challenge of dealing with government agencies has become more complex, let alone uneasy neighbours.

Several universal guidelines to keep in mind maintaining good relationships at all times are:

AWARENESS AND COMPLIANCE WITH GOVERNMENT REGULATIONS

Be aware of the most recent government guidelines (federal and provincial) that can

legislate to shut down an existing field—for example, attempting to fly in controlled airspaces as designated by NAV CANADA.

Farmland protection agencies across Canada also wield a firm hand, so it is best to be fully informed of their requirements before going to do battle with them. In some rare cases, the term “acquired rights” may apply, as in Quebec, if the flying site had been in existence before the coming into effect of the Farmland Protection Act on November 9, 1978.

GETTING ALONG WITH NEIGHBOURS

Go electric: Electric motors emit far less noise than gas or glow fuel motors, which should have mufflers to keep noise levels below 95 dB.

Establishing NO-Fly Zones: Respect your neighbours and do not fly over their

property.

KNOW AND SUPPORT COMMUNITY ACTIVITIES

Become friendly with the key persons in the community where your field is located. It would be wise to support local activities/initiatives that their community may be holding. Invite them to your flying field and encourage them, and their children, to fly with you on a buddy box.

PREVENTION IS BETTER THAN A CURE

In summary, familiarizing yourselves with legal requirements and building and maintaining strong community relations may be your best investment in getting and keeping your flying field. ✈

OBTENTION ET PRÉSERVATION DE NOS TERRAINS DE VOL

Steve Woloz - 7877L

Chef de Comité

514.944.8241 | s.woloz@gmail.com

OBTENTION ET PRÉSERVATION DE NOS TERRAINS DE VOL

Comme j'ai trempé dans le dossier d'obtention et de sauvegarde de nos terrains de vol depuis 2012, il appert qu'il soit plus complexe de traiter avec les agences gouvernementales... il en va tout autant avec des voisins que nos activités rendent nerveux.

On doit garder en tête plusieurs lignes directrices si l'on veut entretenir de bons rapports en tout temps :

SENSIBILISATION ET OBSERVATION DES RÈGLEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Soyez au fait des plus récentes lignes directrices gouvernementales (qu'elles soient fédérales ou provinciales) qui

peuvent régir de fermer un terrain existant – par exemple, tenter de faire évoluer une maquette dans de l'espace aérien contrôlé, tel que désigné par NAV CANADA.

Les agences de protection de sols agricoles d'un bout à l'autre du Canada ont aussi le bras long, si bien qu'il vaut mieux être pleinement informé de leurs exigences avant de chercher à livrer combat avec elles. En de rares cas – la terminologie des « droits acquis » pourraient s'appliquer, comme au Québec – le terrain de vol existe avant l'entrée en vigueur de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, le 9 novembre 1978.

S'ENTENDRE AVEC LES VOISINS

Passez à la motorisation électrique. Les moteurs électriques produisent beaucoup moins de bruit que les moteurs à combustion interne; ces moteurs de vieille technologie devraient d'ailleurs être muni d'un silencieux qui maintient le niveau sonore sous la barre des 95 décibels.

Établissez des zones interdites de vol. Respectez vos voisins et ne faites pas voler votre maquette au-dessus de leur propriété.

CONNAISSEZ ET APPUYEZ LES ACTIVITÉS COMMUNAUTAIRES.

Devenez ami.s avec les personnes clés au sein de la communauté où se trouve votre terrain de vol. Il serait sage d'appuyer les activités/initiatives locales organisées au sein de ladite communauté. Invitez ces personnes bien en vue à passer à votre terrain et encouragez-les – et leurs enfants – à piloter quelque chose avec une boîte-école (buddy box).

MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR

Pour résumer, ce serait dans votre meilleur intérêt de vous familiariser avec les exigences juridiques et sur la création et le maintien de liens communautaires durables si vous entendez vous munir et sauvegarder votre terrain de vol. ✈

Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair
250.682.9609 | mebetuzzi@shaw.ca

CONSISTENCY FOR TRAINING SET-UPS

Over the last four years, I've instructed up to 25 new members of MAAC members at the Kamloops Model Airplane facility. Of the 50 members in the club, five of us take on the task of instructing new flyers. We usually set aside two days a week to offer the training using the wireless features of the buddy box training system.

Most of the new students have purchased an electric Bind and Fly, Almost Ready to Fly (RFT) airplane, and the radio equipment is usually Spektrum.

To start with, we have a safety orientation and some ground school training before the actual flight training takes place. We cover the proper inspection of the airplane to ensure it is safe and ready to fly. The other items covered are basic flight and safety rules before the student can fly the airplane.

One of the items we take care of before the first training flight is a standardization of the switches, their assignment, and their location. For the Master controller on a Spektrum radio which is our club trainer, the following is the layout of our controller:

- Switch A – Master/Student Switch
- Switch B – Flight Modes or Safe On/ Safe Off
- Switch C – Timer
- Switch F – Flaps
- Switch E – Dual rates for all three axis
- Switch H – Throttle Kill.

Once a student has obtained his/her wings, it's their option as to how the transmitter switches are assigned.

TEST FLYING

As flight instructors at our local club, one of the items we often get asked to do is an airplane's initial or maiden flight. A new student arrived with an E-Flite electric 3D Ultimate. I went over the initial set-up, and everything seemed correct, and it was ready for the first flight. I took off with the SAFE stabilization turned off to trim it for straight and level flight, and that SAFE

stabilization would work the correct way. It was way out of trim in flight, and all surfaces were very sensitive on the control sticks. I was able to tame it down a little by going to low rates to get it flying straight and level.

I turned SAFE on, and this level stabilization feature was working correctly. I was also unaware that for the Safe On/ Off switch in use, the new pilot had on position 3... reverse thrust!

I flew along at full throttle at a four-mistake height level when I switched the Reverse thrust. There was a horrible propeller and motor sound, and the plane plummeted to the ground at breakneck speed. It was one of those "OH CRAP, get the garbage bags" moments. I used up most of the four-mistakes height, but I was able to bring the plane home in one piece.

There were a few lessons learned that day; the main one being to maybe have more than one instructor look over the plane before the flight to ensure the switches were where you are familiar with their location and use. ✈

SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité
250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

L'UNIFORMITÉ EN CONFIGURATION DE FORMATION

Au cours des quatre dernières années, j'ai formé environ 25 nouveaux pilotes au sein du Kamloops Model Airplane Club. Des 50 membres au sein du Club, cinq d'entre nous avons accepté d'agir à titre d'instructeurs pour les besoins des nouveaux pilotes. Nous mettons habituellement de côté deux jours par semaine afin d'offrir ladite formation à l'aide d'une boîte-école (buddy box) sans fil.

La plupart des élèves pilotes ont acheté une maquette de type Bind and Fly (appairage facile) et presque prête à voler tandis que le système de télécommande est habituellement du Spektrum.

Histoire de lancer le bal, nous offrons une séance sur la sécurité et de formation

« école au sol » avant de montrer les rudiments du vol à l'aide d'une maquette. Nous passons à travers toutes les étapes d'inspection d'une maquette afin de nous assurer qu'elle puisse voler en toute sécurité. Les autres sujets que nous abordons sont le vol de base et les règlements de sécurité avant même que l'élève pilote puisse y aller tout seul.

L'un des sujets que nous abordons avant le premier vol de familiarisation, c'est l'uniformisation des interrupteurs (switches), leur assignation (pour telle ou telle fonction) ainsi que leur emplacement sur l'émetteur. Voici la configuration que nous préférons sur l'émetteur maître (Master) Spektrum de l'instructeur :

- Interrupteur A – interrupteur Maître/ élève pilote
- Interrupteur B – modes de vol sécurité (Safe ON)/Safe OFF
- Interrupteur C – Chrono
- Interrupteur F – volets (flaps)
- Interrupteur E – les deux modes de

débattement (dual rates) sur les trois axes
Interrupteur H – interruption des gaz (throttle kill)

Une fois que l'élève pilote a obtenu ses « ailes » de pilotage, il ou elle aura l'option de configurer ces interrupteurs selon ses propres préférences.

VOLS D'ESSAI

En notre qualité d'instructeurs à notre club local, l'une des tâches qu'on exige souvent de nous, c'est de procéder au vol inaugural d'une maquette. Une fois, un élève pilote est arrivé avec un biplan Ultimate (d'E-Flite). Je me suis attardé à sa configuration initiale et tout semblait en ordre, si bien que l'avion était prêt à prendre la voie des airs pour la première fois. Je l'ai fait décoller en désactivant le mode de vol SAFE (de stabilisation), le temps de procéder aux réglages pendant le vol en palier (droit) et afin de m'assurer que le mode SAFE fonctionnerait correctement.

suite à la page 76

Paul Gibeault - 8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Je suis très fier de vous présenter de nouveaux (et plus récents) membres de notre Comité de vol circulaire :

1. Ron Peters de St. Davids (Ontario)
2. Gordy Jack de Prince George (Colombie-Britannique)
3. Neill McRae de Vernon (Colombie-Britannique)
4. Peter Wakefield d'Osgoode (Ontario)
5. Darryl Wurtz de Saskatoon (Saskatchewan)

Je veux remercier ces nouveaux membres et nos membres déjà vétérans qui ont suffisamment à cœur notre discipline pour vouloir y jouer un rôle. Notre Comité de vol circulaire est le plus gros comité permanent du MAAC. En y songeant, ce même comité combine des centaines d'années d'expérience. Il y a de quoi en être fier!

Bien que plusieurs d'entre vous me connaissent à titre de « gars des moteurs », Ron Peter – ancien concurrent canadien en FAI Speed – l'est aussi, mais de façon plus professionnelle. Chris Cox est un expert de la construction et possède des connaissances approfondies en construction moulée. Si bien que si quelqu'un requiert une quelconque expertise en vol circulaire au Canada, vous trouverez cela ici.

BONNE NOUVELLE

Vous trouverez plus bas la section du Règlement de l'aviation canadien (RAC) tirée de l'AIM (Aeronautical Information Manual), paru en octobre dernier. À l'origine, les auteurs devaient livrer d'autres détails, mais ceci simplifie les choses considérablement.

3.2.38 Aéronefs télépilotes amarrés (Tethered Remotely Piloted Aircraft, ou RPA, en anglais)

Le paragraphe 101.1 (1) du RAC définit un aéronef télépilote comme étant un « aéronef navigable utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon (en anglais, remotely piloted aircraft).

Conséquemment, lorsqu'un aéronef télépilote n'est pas conçu pour être navigable et qu'il est amarré (tethered) au sol de sorte à l'empêcher d'être dirigé, manœuvré ou piloté, il ne répond dorénavant plus à la définition d'un aéronef télépilote ni aux exigences réglementaires de la Partie IX du RAC; plutôt, les exploitants de tels objets rattachés doivent répondre aux exigences d'obstruction de la Norme 621 (chapitre 11) du RAC.

Cette interprétation reconnaît que les aéronefs télépilotes qui ne peuvent naviguer sur une trajectoire donnée ouvrent la porte à un tout autre ensemble de dangers par rapport aux engins qui, eux, volent librement. Si l'aéronef télépilote est manœuvré ou que sa navigation est contrôlée pendant que l'aéronef télépilote est amarré, il est considéré navigable et il répond une fois de plus à la définition d'un aéronef télépilote; la Partie IX du RAC s'appliquera. Les maquettes de vol circulaire ne sont pas conçues de sorte à ce qu'on les « navigue » et ne répondent pas à la définition d'un aéronef télépilote.

Où qu'ils se trouvent, les pilotes de maquette de vol libre peuvent continuer de faire évoluer leur appareil comme toujours, sans que les règlements de la Partie IX de TC y portent atteinte.

L'application « ArriveCAN » ainsi que la mise en œuvre de l'adhésion temporaire pour étrangers du MAAC dont ont besoin les visiteurs s'ils veulent faire voler une maquette au Canada ont toutes contribué à une forte réduction de la participation habituelle de nos amis américains. Les effets nuisibles ont été constatés lors de concours en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario. Maintenant que l'application ArriveCAN sera abandonnée, nous devrions attirer davantage de nos amis américains.

Nous sommes d'avis que l'exigence d'adhésion temporaire de trois mois à l'intention des modélistes étrangers a aussi nui aux concours outre-frontière autant de vol circulaire que de vol télécommandé. Avec la confirmation de TC que les maquettes de vol circulaire ne sont pas des aéronefs télépilotes, les membres du Comité permanent de vol circulaire encouragent le conseil

de direction du MAAC de travailler de sorte à accoucher d'une nouvelle entente avec l'AMA américaine (nos vis-à-vis américains) qui autoriserait des membres aux maquettes non-télépilotes d'être reconnus correctement sans avoir à acheter une adhésion.

L'ACTIVITÉ À TRAVERS LE CANADA

Plusieurs zones en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario ont organisé des concours, dont le célèbre Fly-A-Thon des Ringmasters, grâce auquel des modélistes ont inscrit plusieurs centaines de vol.

D'autres pilotes canadiens de vol circulaire ont fait très bonne figure lors de concours internationaux. Mike Hazel, de Mehama (Oregon), m'a aidé – j'ai remporté deux premières places aux AMA Nationals de Muncie (Indiana) en Racing & Speed, respectivement. J'étais réjoui aussi de m'être vu remettre le prix High-Speed de l'épreuve Formula 40 Speed avec une vitesse de plus de 160 milles à l'heure, ce qui se trouvait à plus ou moins 98 % du record national de l'AMA. Chris Cox, de Delta (Colombie-Britannique), a aussi reçu des prix acrobatiques lors de ces Nats de l'AMA.

Le Winnipeg Perfect Circle Club a célébré sa première année complète sur les nouveaux cercles et les membres ont continué de travailler fort afin de soigner les lieux.

Un nouveau cercle de vol en est à l'étape d'aménagement à Dryden (nord-ouest de l'Ontario); le terrain devrait être fonctionnel au printemps 2023. On me dit aussi qu'un terrain de vol circulaire sera réinstallé à Arnprior (non loin d'Ottawa).

Il n'est pas trop tôt pour songer à inviter les clubs à être l'hôte des Épreuves d'équipe en disciplines F2A, courses en équipe F2C ainsi qu'en équipe de combat F2D en prévision du Championnat mondial de 2024 en F2. Envoyez-moi vos soumissions la saison prochaine.

Demeurez aussi aux aguets afin de lire les détails entourant les événements de vol circulaire prévus à Vancouver, Edmonton, Ponoka, Winnipeg, Ottawa, ainsi que dans le sud-est et le sud-ouest de l'Ontario en 2023. ✨

Paul Gibeault - 8478L CD

Committee Chair

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

I'm very proud to introduce some new (& newer) members to our Control Line Committee:

1. Ron Peters from St. Davids, ON
2. Gordy Jack from Prince George, B.C.
3. Neill McRae from Vernon, B.C.
4. Peter Wakefield from Osgoode, ON
5. Darryl Wurtz from Saskatoon, SK

I want to extend my thanks to these new members and our older members for caring enough to be engaged with this committee. This makes our C/L Committee the largest Standing Committee in MAAC. When you think about it, our C/L Committee has the combined knowledge of several hundred years of experience. You deserve to be proud of that!

Although many of you know me as an "Engine Guy," former National FAI Speed flier Ron Peters is also, but on a professional skill level. Chris Cox is a building expert and has excellent knowledge of constructing completely molded airframes. So, if anybody needs C/L expertise in Canada, you can find it here.

GREAT NEWS

Below are the Canadian Air Regulations (CARs) section from the AIM (Aeronautical Information Manual), which came out in October. Originally, they were going to give more details, but this simplifies things.

3.2.38 Tethered Remotely Piloted Aircraft (RPA)

CAR 101.01(1) defines a remotely piloted aircraft (RPA) as "a navigable aircraft, other than a balloon, rocket, or kite, that is operated by a pilot who is not on board."

Therefore, when an RPA that is not designed to be navigable is tethered to the ground in a way that prevents it from being steered, manoeuvred, or piloted, it no longer meets the definition of an RPA and the regulatory requirements contained in Part IX of the CARs no longer apply; instead, operators of tethered objects must meet the obstruction requirements of CAR Standard 621 Chapter 11.

This interpretation recognizes that RPAs that are prevented from being navigated along a path pose a different set of hazards



Derek & father, Ray Shapka, travelled from Okotoks to enjoy the Ponoka, AB Fun Fly. / Derek et son père – Ray Shapka – sont partis d'Okotoks afin de prendre part au Fun-fly de Ponoka (Alberta)

from RPAs that are free-flying. If the RPA is being manoeuvred or the navigation is controlled while the RPA is on the tether, it is navigable, and it once again meets the definition of an RPA, and Part IX of the CARs will apply. Control-line flying models are not designed to be navigated and do not meet the definition of an RPA.

C/L fliers everywhere can continue to fly as they always have, unimpeded by Part IX TC regulations.

The "ArriveCAN app" and the implementation of the "MAAC Temporary Foreign Membership" required to fly in Canada directly reduced the usual participation by our American friends. The adverse effects were seen in competitions held in B.C., Alberta, and Ontario. With the ArriveCAN app on the way out, we should attract more of our American friends back.

We feel the current temporary three-month foreign membership requirement has also been very detrimental to cross-

border C/L competitions and R/C events. With Transport Canada's confirmation that Control Line models are not RPAs, the CL Committee members encourage the MAAC Board of Directors to work to create a new agreement with the AMA that allows non-RPAS members to be recognized without having to buy a membership.

FLYING ACROSS CANADA

Zones from B.C., Alberta, Saskatchewan, Manitoba, and Ontario held events, most notably the famous Ringmaster – Fly-A-Thon, in which Canadian fliers logged several hundred flights.

Other Canadian C/L pilots did very well in major international competitions. Mike Hazel of Mehama from Oregon assisted me, -- I won two first-place awards at the AMA Nationals in Muncie, in Racing & Speed flying, respectively. I was also pleased to have been awarded the overall High-Speed Award in the Formula 40 Speed event flying

continued on page 77

VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE



Len Bourel flying his Polar Bear at the SOCC. / Len Bourel pilote son Polar Bear lors du rassemblement SOCC.

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

DE CECI ET DE CELA

La chronique de ce mois est un ramassis de sujets que j'ai collectionnés au cours de la dernière année et que je n'avais pas réussi à placer ici auparavant.

FILINS EN SPECTRA

La plus récente mouture des règlements de vol circulaire acrobatique a retiré l'exigence des filins – de vrais fils en métal – afin de contrôler sa maquette. Len Bourel, de Dresden (Ontario), a décidé d'évaluer la fibre tressée Spectra pour la pêche. Celle qu'a choisie Len, c'est la Power Pro (limite de 65 livres) de couleur jaune visibilité élevée. Cette ligne à quatre brins possède un diamètre de 0,016 pouce.

Ces lignes Power Pro sont incroyablement douces et rondes et fendent l'air en causant une traînée minimale, contrairement aux filins d'acier.

Autres caractéristiques : légèreté, résistance aux nœuds et visibilité accrue.



Konstantin Bajaikine (third from left) at Nartkala F2B (Russia). / Konstantin Bajaikine (le troisième depuis la g.) lors du concours de F2B à Nartkala (Russie).

On peut dès lors diminuer le poids de la pesée en bout d'aile opposée, ce qui diminue le poids de la maquette. Typiquement, Len diminue de moitié les pesées qu'il doit fixer en bout d'aile opposée.

Le nœud revêt une importance critique. Len utilise exclusivement le nœud chirurgical (modifié). Il vous serait très utile de jeter un coup d'œil au fil de discussion StuntHangar – Adventures in Spectra. Ce fil inclut une vidéo sur YouTube (de Michael Stinson) qui explique en détails comment nouer le meilleur nœud pour nos besoins : https://youtu.be/LqVyA_GI5AM.

Len a utilisé avec succès cette marque de ligne à pêche sur des maquettes propulsées tantôt par un LA .25 (sur Ringmaster), tantôt par un RO-Jett .61 à échappement de résonance (monté sur un Polar Bear).

Avant que je quitte le sujet de Len, je dois souligner ses récents exploits. Lors du Championnat de vol circulaire du Michigan en août dernier, Len a ravi la première place en Profile Stunt, la première place en N30/Classic Stunt et la première place en Expert PAMPA Stunt. Un véritable tour du chapeau!

suite à la page 76

CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS



Bill Trumble at the SOCC. / Bill Trumble, lors du rassemblement SOCC.

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

BITS AND PIECES

This month's CLPA column is a compendium of bits and pieces I have collected over the past year but did not place in a previous column.

SPECTRA LINES

The latest edition of the CLPA rules removed the requirement for steel control lines. Len Bourel of Dresden, Ontario, decided to evaluate the use of braided Spectra fibre "fishing lines." Len's lines of choice are Power Pro 65-pound test high visibility yellow. This four-strand line has a diameter of 0.016 inches.

The Power Pro lines are incredibly smooth and round and cut through the air without drag, similar to steel lines.

Other key features are lightweight, kink/tangle resistance and high visibility. The Spectra lines allow a reduction in tip weight and, therefore, overall model weight. On average, Len uses about half the normal tip weight.

The knot used to secure the lines to the clip is of critical importance. Len exclusively uses a "modified surgeon knot." An



excellent StuntHangar thread – Adventures in Spectra, is well worth reading. This thread includes a YouTube video by Michael Stinson that details tying the best knot for our purposes https://youtu.be/LqVyA_GI5AM

Len has successfully used the 65-pound Power Pro lines on models from an LA .25-powered Ringmaster through to his piped RO-Jett .61-powered Polar Bear.

Before I move on from Len's exploits, I have to mention his Hat Trick in Detroit. At

the Michigan Control Line Championships in August, Len took first place in Profile Stunt, first place in N30/Classic Stunt and first place in Expert PAMPA Stunt.

KONSTANTIN BAJAIKINE

While on the topic of congratulating great performances, I am pleased to report that Konstantin Bajakine, while visiting family, was able to participate in the Nartkala, Russia F2B Championships held on October 15th and 16th. Konstantin flew his way into second place in a field with 27 pilots. Congratulations Konstantin.

NEW LEADER MEMBERS

Congratulations are also sent to Len Bourel and Konstantin Bajakine, who were recognized and awarded Leader Member status for their past and ongoing Leadership in mentoring, training and inspiring members in their clubs and in their zone.

BILL TRUMBLE

I wanted to mention Bill Trumble. Bill is a competitive CLPA pilot from Sarnia, Ontario. Bill burned in some solid patterns at this year's Southern Ontario Control Line Championships at the Beanfield in Dresden, Ontario. The performance was

continued on page 76

VOL LIBRE EXTÉRIEUR



Team Canada / Équipe Canada.

David Loveday - 7073

Chef de Comité

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Eh bien, la saison hivernale est arrivée et il semble bien que la saison de vol soit terminée pour l'instant.

Il me fait plaisir de vous annoncer la constitution de l'équipe de vol libre FAI, après la sélection en prévision du Championnat national de 2023, en France. Voici donc la liste :

FiA. Jama Danier, Vidas Nikolajavas, Leslie Farkas. Remplaçant : Peter Allnutt
 FiB. Tony Mathews, Ladislav Horak, Patrick MacKenzie. Remplaçant : Dima Silin

FiC. Yury Shvedenkov, Rostislav Pechersky, Richard Grulinski. Remplaçant : John Buskell

Félicitations à ces personnes qui représenteront le Canada et bonne chance. ✈️

ZABOKREKY CUP F1A									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

R/C FREE FLIGHT OUTDOOR

David Loveday -

Committee Chair

514-634-6006 | freeflightguys@yahoo.ca

Well, the winter season is upon us all, and it looks like the free flight season is over yet again.

It is my pleasure to announce the FAI Free Flight Team selection for the World Championships for 2023 in France. Please note that our Canadian Team is as follows:

F1A. Jama Danier, Vidas Nikolajavas, Leslie Farkas. Alternative: Peter Allnutt

F1B. Tony Mathews, Ladislav Horak, Patrick MacKenzie. Alternative: Dima Silin

F1C. Yury Shvedenkov, Rostislav Pechersky, Richard Grulinski. Alternative: John Buskell

Congratulations to those representing Canada at the 2023 World Championship, and good luck to you all. ✈



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

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family for Over 50 Years

HANGAR 9 Fly First Class™

dji

GREAT PLANES MODEL MANUFACTURING COMPANY

HOBBICO

GAUI

TOP FLITE

SPEKTRUM Leaders in Grand Spectrum Technology

parkzone

Eflite

HITEC

FAT SHARK RC VISION SYSTEMS

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 - Join Us

MAQUETTES ÉLECTRIQUES RC



E-flight MPD Commander. It flies very well if the CG is correct! See story. /Un Commander MPD (d'E-Flite). La maquette vole vraiment bien si le C.G. est bien placé. Lire le compte-rendu.

Nigel Chippindale - 3778L

Chef de Comité

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

LE CENTRE DE GRAVITÉ

Vieil adage aéronautique : « Les aéronefs trop lourds du nez volent mal. Les aéronefs trop lourds de la queue ne volent qu'une fois ! » Commençons par l'examen des effets de ne pas être équilibré.

LOURD DU NEZ

Si le centre de gravité (C.G.) est situé trop vers l'avant, un aéronef sera stable mais répondra paresseusement au gouvernail de profondeur, même si le débattement de la gouverne augmente. Dans un virage, le nez s'abaissera de façon trop importante et nécessitera trop de correction de la profondeur afin de tenter de compenser l'assiette de vol. Au sol, un avion à

train classique (traildragger, diraient les anglophones) pourrait facilement se retrouver sur le nez. En clair, l'avion volerait de façon « sécuritaire »... mais mal.

LOURD DE LA QUEUE

Si son C.G. est trop reculé, l'avion sera instable en assiette (pitch) et impossible à ajuster pour le vol en palier. La gouverne de profondeur sera très sensible même si son débattement est réduit. L'appareil pourrait décrocher de l'aile, surtout en approche afin d'atterrir. Une aile pourrait s'abaisser subitement sans crier gare; il se pourrait que votre maquette ne survive pas à son vol d'essai.

Entre ces deux extrêmes se trouvent un point idéal – une marge de manœuvre, si l'on veut – qui devrait être précisé dans les instructions. Dans le spectre « avant », la maquette sera plus stable en assiette et moins sensible à un point déterminé

de la gouverne de profondeur; si le C.G. se situe à l'autre extrémité du spectre – trop en arrière – la maquette sera plus sensible et agile et pourrait nécessiter moins de débattement de la gouverne de profondeur pour que son pilote soit à l'aise à la contrôler. Il n'existe pas de C.G. parfait parce que vous seul pouvez décider du comportement correct de votre maquette. Mais si vous êtes dans le doute, débutez avec le C.G. vers l'avant du spectre et ne le déplacez vers l'arrière qu'à petites doses à mesure que vous vous habituez à votre maquette.

J'aime inscrire la plage du C.G. (range) recommandée en dessous d'une maquette aux ailes hautes. J'inscris la même chose sur l'extrados (partie supérieure) des ailes s'il s'agit d'une maquette à ailes basses et j'examine l'équilibre (le centrage) en

suite à la page 77



I am checking the balance at the field. The HobbyZone AeroScout wing has helpful CG markings. / Je vérifie le centrage sur place. Les ailes de l'AeroScout (de Hobby Zone) sont déjà dotées d'inscriptions pour le C.G.

Nigel Chippindale - 3778L

Committee Chair

613.747.9628 | nchippin@gmail.com

CENTRE OF GRAVITY

Old aviation adage: "Nose-heavy planes fly badly. Tail-heavy planes fly once!"

Let's start by looking at the effects of being out of balance.

NOSE-HEAVY

With the centre of gravity (C.G.) significantly too far forward, a plane will be stable but respond sluggishly to the elevator, even if the throw increases. In a turn, the nose will drop excessively, needing lots of up elevator to compensate. On the ground, a taildragger may easily tip on its nose. In short, the plane flies safely but badly.

TAIL-HEAVY

With the C.G. too far back, the plane will be unstable in pitch and impossible to trim for steady-level flight. It will be very sensitive to elevator, even with reduced throw. It may be prone to tip stalling, especially on the landing approach. It will be liable to drop a wing without warning; it may not survive the maiden flight.

Between these extremes is a sweet spot or range, which should be specified in the instructions. At the forward end, the model will be more stable in pitch and less sensitive for a given elevator throw; further back, it will be more sensitive and agile and may need reduced throw for comfortable flying. There's no one "right" C.G. because the choice of handling is up to you. But if in doubt, start with the C.G. towards the forward end of the range and only move it back incrementally as you get familiar with

the model.

I like to mark the recommended C.G. range on the underside of a high wing. I mark it on the top for a low winger and balance it upside down. Various balancing devices are available, but I find a pair of sensitive fingertips do the job quite adequately, as shown in the picture.

You are often told to balance the model "a bit nose down." This is misleading advice, as balancing the model in any attitude other than level means you are not determining the true CG. For a model such as the Apprentice, a 15° nose-down attitude means your fingertips are about 15 mm (0.7") ahead of the true C.G. That's quite a bit and can significantly affect elevator sensitivity and make the model harder to taxi and land. Balancing tail-down is worse.

So, the correct way to determine C.G. is

continued on page 76

HYDRAVIONS TÉLÉCOMMANDÉS



Panorama of Sandy Point Float Fly area. / Une vue panoramique de l'aire de vol lors du Float-fly de Sandy Point.

Peter Graham 80605

Chef de Comité

905.937.5577 | pgraham7@cogeco.ca

LE RASSEMBLEMENT FALL CLASSIC 2022 DE SANDY POINT

par Mark Betuzzi

« En dehors du vol de maquettes télécommandées, l'un de mes autres intérêts, c'est la photographie. Vers 1972, je me suis procuré un appareil Pentax Spotmatic 500 et d'une lentille téléphoto zoom. Je prenais surtout des diapositives et récemment, je les ai converties en fichiers JPEG afin de les entreposer sur mon disque dur USB. Vers 2010, j'ai acheté mon premier appareil numérique; il s'agissait d'une Pentax de technologie point and shoot (visez et cliquez) d'une résolution, si ma mémoire ne me fait pas défaut, d'environ 7 mégapixels. Pas tellement longtemps plus tard, j'ai acheté une Canon T3i et ensuite, une Canon 6D. Il y a deux ans ou un peu plus, je me suis muni cette fois d'une Canon 'full frame' 5D MK IV et d'une lentille zoom standard de 24-105 mm ainsi que d'une lentille Canon LE de 100-400 mm. Le capteur de ma 5D MK IV possède une résolution de plus de 30 mégapixels. En cours de route, l'ancien président du MAAC Richard Barlow, Lars Ing (Time Capsule Photography) et mon collègue à la Kamloop Model Airplane Society, Jeff Allen, m'ont prodigué d'excellents conseils. Jeff est expert en photo et se spécialise en course d'accélération (drag racing) sous le nom de Fat Kid Photography.

« Les nouveaux appareils numériques comportent de nombreuses caractéristiques de mise au foyer automatique, de stabilisation d'image et d'autres réglages qui donnent d'excellentes photos. Lors d'une



Recovery boat. / Le bateau de récupération.



Bushmasters lined up on the beach./ Des Bushmasters alignés sur la plage.

journée typique au terrain de vol, je croque souvent plus de 150 photos en format RAW que je convertis ensuite en fichiers JPEG;

j'apporte ensuite des retouches mineures à l'aide de Photoshop (d'Adobe). Ensuite, je rétrécis habituellement la sélection à autour



Enlarged Sig LT40 called an LT82. / Un LT40 (de Sig) grossi, si bien qu'il a été rebaptisé LT82.

Peter Graham - 80605

Committee Chair
905.937.5577 | pgraham7@cogeco.ca

SANDY POINT – 2022 FALL CLASSIC

by Mark Betuzzi

“One of my interests, besides RC flying, is photography. Around 1972, I purchased a Pentax Spotmatic 500 film camera with a telephoto zoom lens. I mainly took slides and recently converted all my slides to JPEG files for storage on my USB hard drive. Around 2010, I purchased my first digital camera; it was a Pentax point-and-shoot with, I believe, around 7 MEGAPIXELS resolution. Shortly afterwards, I bought a Canon T3i camera, followed by a Canon 6D, and then a couple of years ago, I purchased a Canon full-frame 5D MK IV camera complete with the standard 24 – 105 mm lens plus, I purchased the 100 – 400 MM Canon LE telephoto zoom lens. The 5D MK IV has over 30 MEGAPIXELS resolution of the sensor. Along the way, I've received excellent advice and help from former MAAC President Richard Barlow, Lars Ing



Icon A5. / Un Icon A5

(Time Capsule Photography) and my fellow Kamloops Model Airplane Society member, Jeff Allen. Jeff is an expert at taking photos and specializes in drag racing – Fat Kid Photography.

“The new digital cameras feature fast auto-focus features, image stabilization

and many optional settings to get fantastic photos. On a typical day at the field, I often take more than 150 photos in RAW, convert them to JPEG files and use minor editing with Adobe Photoshop. After that, I usually try to narrow the day's photos to around 25 for posting on my Google Photos site.



Extreme Flight Bushmaster. / Un Bushmaster (d'Extreme Flight).

de 25 photos afin de les afficher à mon site Google Photos.

« Depuis 2010, je me suis toujours rendu au rassemblement annuel Shuswap Lake Aeromodellers Fall Classic. L'emplacement de l'aire de vol pour hydravions est à Sandy Point sur le lac Shuswap, à environ 8 km à l'ouest de Salmon Arm (Colombie-Britannique). Le rassemblement s'est déjà déroulé en d'autres endroits mais les adeptes des hydravions aiment beaucoup celui de Sandy Point.

« À l'occasion de l'évènement de 2022 – des 6 au 11 septembre – une météo clémente et chaude a accueilli les modélistes. Les vols ont cependant été interrompus à quelques reprises parce que le vent se levait et provoquait des moutons sur l'eau du lac.

« Au plaisir de vous voir sur la ligne de vol. » ✈



Beaver on floats. / Un Beaver monté sur flotteurs.



Large Maule. / Un imposant Maule.



Large Beaver of Roger Martens of Vernon. / Un gros Beaver, celui de Roger Martens, de Vernon.



J-3 Cub on Floats

“Since 2010, I have attended the annual Shuswap Lake Aeromodellers Fall Classic. The float flying location is at Sandy Point on the beautiful Shuswap Lake, about 8 kilometres west of Salmon Arm, B.C. This event has been at various places but is at Sandy Point, a location all the RC float pilots enjoy.

For the 2022 event, which ran from September 6 – 11, the modellers were greeted with warm and sunny days. Although for a couple of times, flying was put on hold due to powerful winds producing white cap waves on the lake.

See you on the flightline. ✈️



Michael Allman adjusting his Extreme Flight Bushmaster.

GROSSES MAQUETTES

Philippe Dessureault - 68233

Chef de Comité

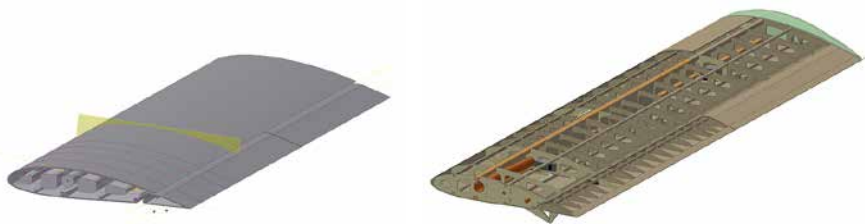
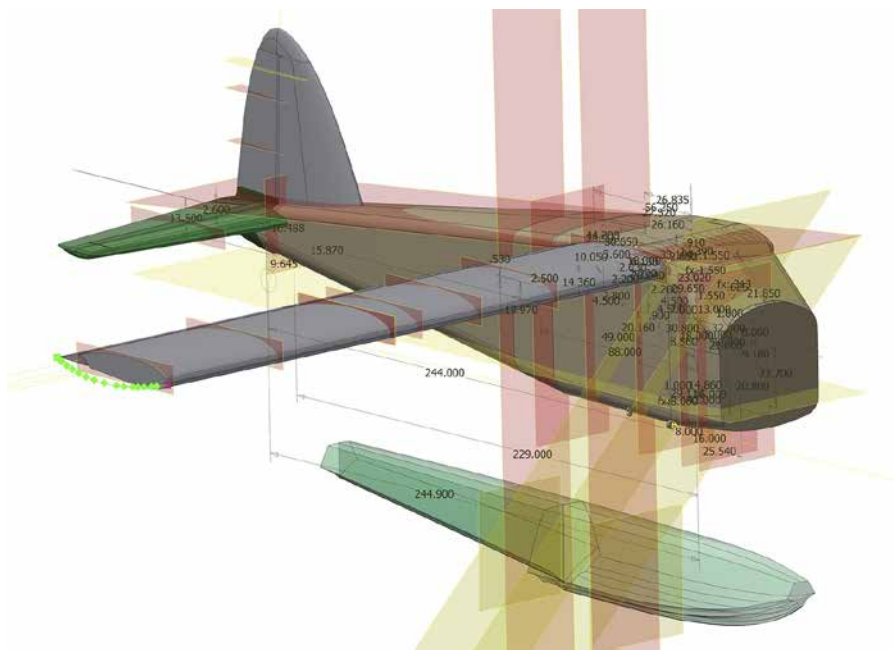
phil.dessureault@gmail.com

Nous y voici : la saison de construction! Dans ce numéro-ci, j'ai pensé que l'occasion serait idéale de laisser mon bon ami Martin Rousseau – de MR Aerodesign – expliquer son processus de conception d'une copie volante.

« Bonjour, je suis Martin Rousseau de MR Aerodesign. Mon but est d'offrir au modéliste des avions de construction traditionnelle (contreplaqué, balsa, fibre de verre ou ABS thermoformé) les plus fidèles possible directement de la boîte ! J'aimerais, dans cette chronique, vous expliquer comment je fais le design de mes copies volantes. Nous prendrons pour exemple mon dernier kit, le DHC-2 Beaver, à l'échelle 1/4.

« Premièrement, et souvent le plus difficile, est de trouver de la bonne documentation. L'idéal est d'aller directement à la source, c'est-à-dire de trouver des plans directement de la compagnie. Ce n'est pas toujours facile car les fabricants n'ont pas nécessairement le temps et envie pour nous fournir de la documentation technique. Parfois, il faut de bons contacts, beaucoup de temps et une bonne dose de chance. C'est ce que j'ai réussi à faire avec le CL-415, le Pilatus PC-6 Porter et le Beaver où j'ai pu mettre la main (légalement) sur des plans très précis et fidèles. Ensuite, il faut prendre des centaines de photos de détail de l'avion et de prendre des mesures de ce qui n'est pas détaillé dans les plans de référence. Lorsque l'avion n'est pas disponible localement, j'ai souvent utilisé des copains modélistes qui eux, avaient accès à ces avions et qui m'ont trouvé les infos manquantes et pris des photos.

« Deuxièmement, je dessine en 3D l'extérieur de l'avion à l'échelle 1:1. (Image 1). Comme je suis dessinateur industriel de métier, j'ai accès à Autodesk Inventor pour faire mes designs. C'est ici que les plans de référence sont utiles, car tout part d'ici. Généralement, les ailes et la queue sont plutôt simples à faire. Pour les ailes, il faut parfois changer le profil pour avoir quelque chose qui soit plus adapté au vol télécommandé. Pour le Beaver, j'ai gardé le profil original car il est épais et aussi car la maquette est très grosse. Sur mon petit Beaver, j'avais très légèrement épaissi le profil pour avoir un avion plus lent





Le prototype du Beaver de MR Aerodesign à l'échelle ¼, qu'a construit Gordon Wilhem de Calgary (Alberta). / MR Aerodesign quarter scale Beaver Prototype Build by Gordon Wilhem of Calgary, AB

Philippe Dessureault - 68233

Committee Chair
phil.dessureault@gmail.com

There it is, it's building season!! For this issue, I thought it would be a perfect fit to give my good friend Martin Rousseau at MR Aerodesign a chance to explain his process in the design of a scale model.

"Hello, I am Martin Rousseau, of MR Aerodesign. My goal is to offer modellers traditionally built planes (ply, balsa, fibreglass or ABS) that are most faithfully reproductions of full-size examples, right out of the box! In this column, I would like to explain how I design my scale models. As an example, let's start with my latest, the ¼ scale DHC-2 Beaver.

"Firstly – and often the hardest part – is the task of finding the right documentation. The ideal solution is to go straight at the source, i.e. to find company plans. This is not always easy as manufacturers do not necessarily have the time and motivation to supply us with technical data. Sometimes,

you need good contacts, much time and a dose of good luck. This is what I was able to do with the CL-415, Pilatus PC-6 Porter and the Beaver: I (legally) got hold of very precise plans. Next, you must take hundreds of detailed photos of the aircraft and take measurements of what features are not highlighted on the reference plans. When the full-size subject is not available locally, I have often turned to modeller buddies who had access to the aircraft and who were able to find missing information and who take photos.

"Secondly, I draw in 3D the exterior of the aircraft on a 1:1 scale (image 1). Since I'm an industrial illustrator by trade, I have access to Autodesk Inventor to work on my designs. This is where reference plans come in handy... it all starts here. Generally speaking, wings and the tail are rather easy to reproduce. For the wings, I must sometimes change the airfoil to have something better suited to RC flight. For the Beaver, I kept the original profile because it is thick and because the model is very big. On my little Beaver, I made

the airfoil slightly thicker so as to slow down the completed model and to give it a more realistic flying speed. The hardest portion of drawing is the fuselage and the cowl. This is where good reference plans are all-important. Ideally, you must have fuselage sectional views in many key places to be able to remain faithful to the original outline.

"Thirdly, I take my full-size scale drawing and reduce it to the size I need. From this new 3D drawing, I will "empty" the interior while keeping my "sheeting" thickness, longerons, leading edge and trailing edge sizes (image 2). I can now create all my components separately according to this reference (image 3). This is the longest part of the project because much work – thanks to acquired experience – remains to be done. The challenge is to keep the construction process simple, light but strong, all the while remaining faithful to the original aircraft.

"Fourthly, I must transfer the various sections to plans in order to directly build the model on them. Also, I must single out

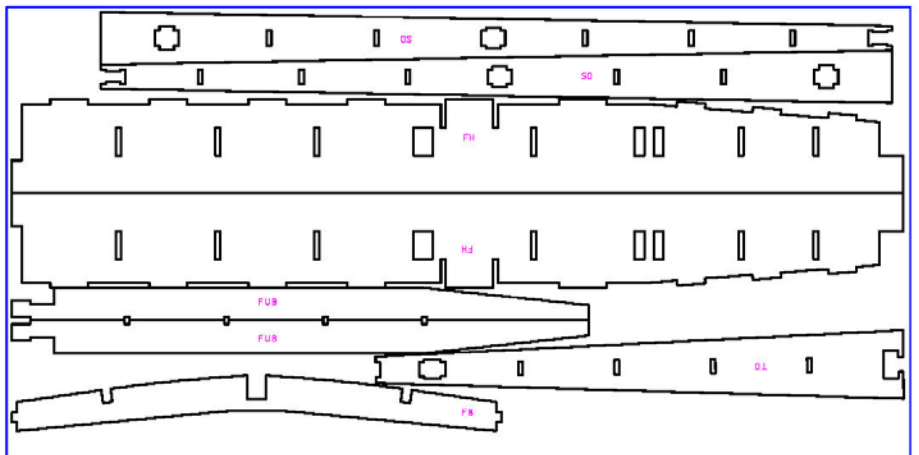
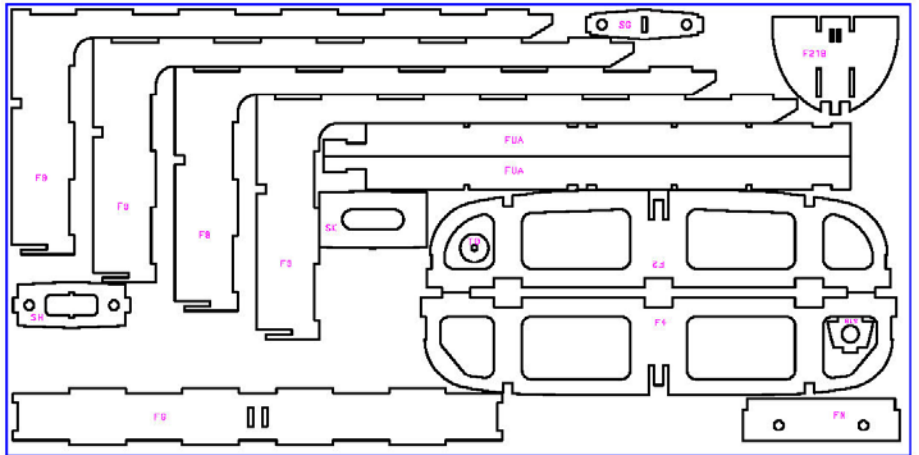
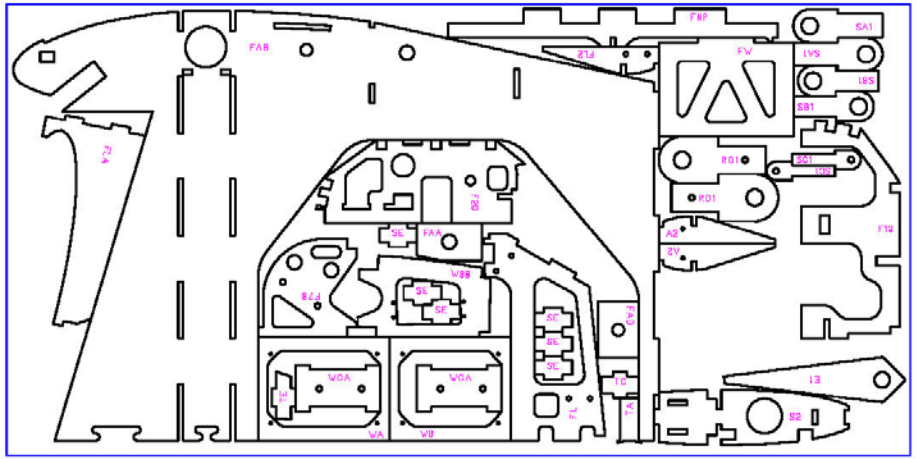
qui se rapprochera plus d'un vol réaliste. Le plus difficile à dessiner, c'est le fuselage et le capot moteur. C'est ici que les plans de référence détaillés prennent toutes leur importance. Il faut idéalement avoir des vues de section du fuselage à plusieurs endroits pour être capable de rester le plus fidèle possible à l'original.

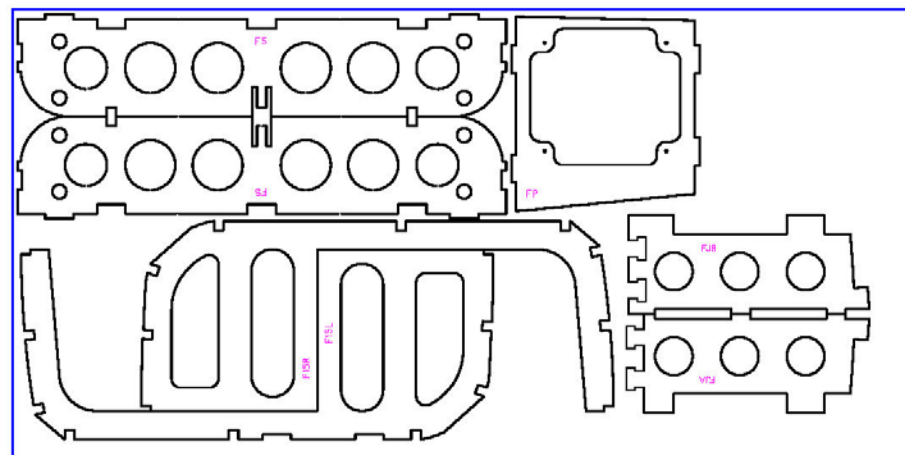
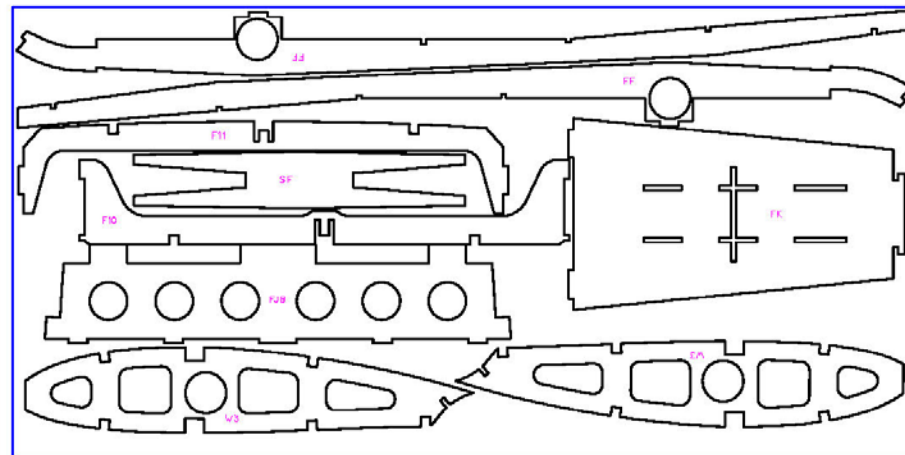
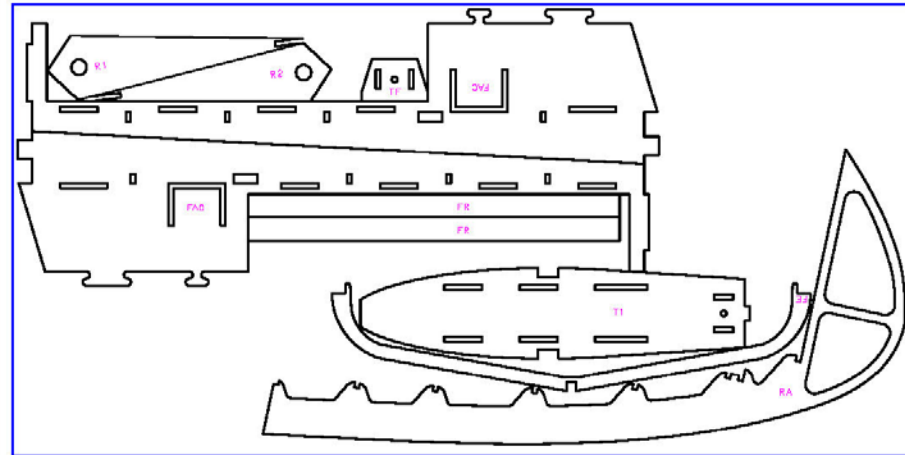
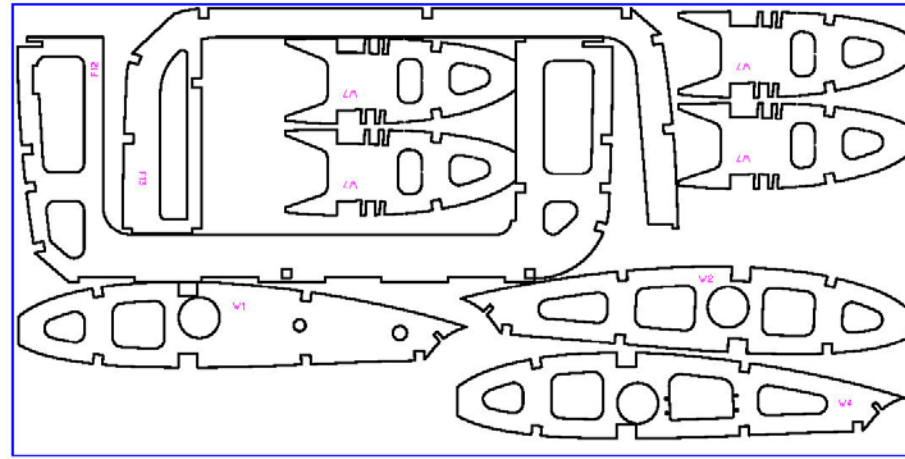
« Troisièmement, je prends mon 3D de l'avion à l'échelle réelle et je le diminue à l'échelle dont j'ai besoin. À partir de ce nouveau 3D, je vais « vider » l'intérieur en gardant mon épaisseur de « sheeting », les longerons, bord d'attaque et bord de fuite. (Image 2) Je peux maintenant créer toutes mes pièces séparément à partir de cette référence. (Image 3) C'est tout de même la partie la plus longue du projet car il y a beaucoup de travail à faire et d'expérience requise. Le défi est de garder la fabrication simple, légère mais solide, tout en restant le plus possible fidèle à l'avion original.

« Quatrièmement, il faut faire la mise en plan des différentes sections pour être en mesure de pouvoir construire l'avion directement sur le plan. Il faut aussi sortir le dessin de chaque pièce qui devra être coupée sur le laser, sortir le nombre de pièces requises, et faire la disposition complète de la découpe laser. C'est aussi beaucoup de travail de tout placer les pièces afin d'optimiser la découpe pour ne pas gaspiller de bois, surtout au prix où est rendu le balsa aujourd'hui! (Image 4)

« Finalement, il faut préparer le manuel de montage, étape par étape. Je fais normalement une première version du manuel. Lorsque je fais la construction du prototype, je vais souvent modifier des étapes, ajouter des informations et parfois même changer le design afin de faciliter la fabrication. Il m'arrive souvent aussi d'apporter des améliorations au manuel et au design même du modèle, suite à des commentaires de clients ou à de bonnes idées que vont me suggérer d'autres modélistes. Mes maquettes sont en constante évolution car il est toujours possible d'améliorer quelque chose à quelque part !

« J'ai consacré au moins 500 heures de travail « derrière l'ordinateur » pour faire le design du Beaver à l'échelle 1/4. Mais je suis vraiment content du résultat car j'ai réussi à faire un modèle très fidèle à notre grande merveille d'ingénierie qu'est le DHC-2 Beaver. » ✨





each component drawing so as to laser-cut it, take out the number of pieces required and perform the complete CNC layout. It's much work to place all pieces in order to optimize the CNC cutting process; you don't want to waste any wood, especially at the price balsa goes for, today! (Image 4).

"Finally, I must create the step-by-step assembly manual. Normally, I will create an initial version. As I build the prototype, I will often modify some steps, add some information and sometimes change the design so as to simplify the assembly. Often, I will incorporate manual changes and the actual design following builder comments or ideas which other modellers have suggested. My models are constantly evolving since it's always possible to improve something, somewhere!

"I invested at least 500 work hours 'behind the computer' to end up with the 1/4 Beaver design. But I am very happy with the end result because I was able to faithfully reproduce this great engineering marvel, the DHC-2 Beaver. ✈

ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Dame nature a laissé entendre de façon évidente qu'il est temps de se diriger à l'intérieur, où les vents sont toujours calmes, la température est agréable et que le vol de nuit est aussi facile à réaliser que d'allumer l'éclairage.

Par le passé, l'arrivée de l'hiver signifiait que le gros des séances de vol était terminé et qu'il était temps de se retirer à l'atelier et de construire. Avec la mise au point de maquettes pratiques pour le vol intérieur, nous pouvons nous diriger à l'intérieur et poursuivre nos activités tout au long de l'année.

Le premier concours de la saison était le 11e Championnat canadien (de l'Est), disputé à Cobourg (Ontario), le 26 novembre dernier. Le format de la rencontre consistait en une pratique libre en matinée et du concours proprement dit en après-midi. Les séquences de F3P sont suffisamment courtes pour qu'un concours de six rondes soit disputé en l'espace d'un après-midi.

Les concurrents au sein de toutes les catégories ont piloté, y compris la catégorie officielle Sportsman. Il s'agit de la même séquence qu'Intermediate et se limite aux maquettes d'un poids minimum de 100 grammes et dotées d'une seule hélice.

Cette année, huit pilotes étaient de la partie et évoluaient au sein des quatre catégories suivantes. Voici justement les résultats :

Plusieurs types de maquette ont été mis à l'essai, du Clik – populaire en Sportsman – à celles très sophistiquées, capables de livrer combat en F3P à un championnat mondial; Pat MacKenzie, Xavier Mouraux et Larry Lai en ont établi la preuve. La

[suite à la page 62](#)

Top: Xavier Mouraux's model. Photo by Xavier Mouraux.

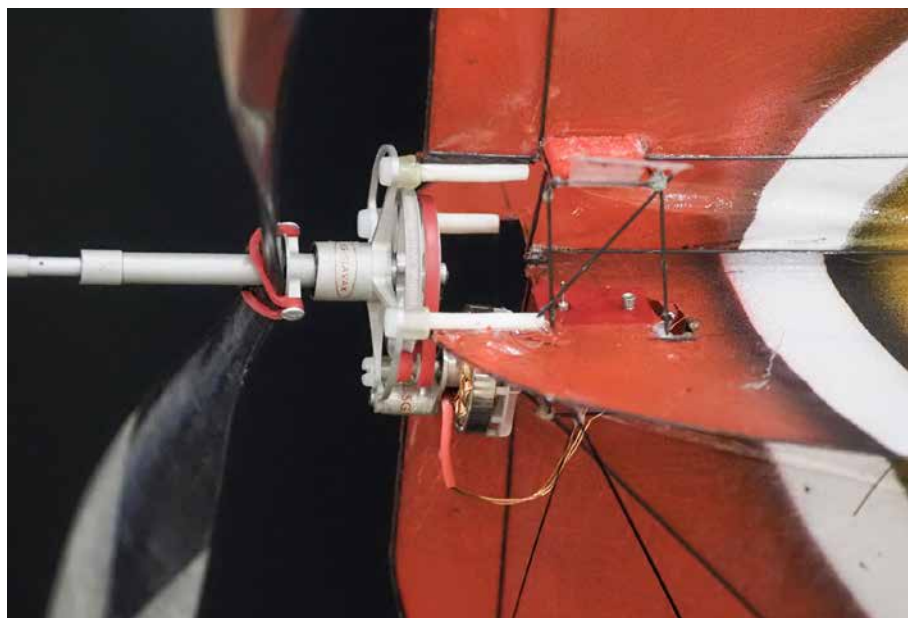
/ En haut : La maquette de Xavier Mouraux.

Centre: Pat MacKenzie's model at the ECC. / Au centre :

La maquette de Pat MacKenzie lors du Championnat ECC.

Bottom: Glavak contra rotating power system. / En bas :

Le système controtatif de motorisation Glavak.





Scratch built by Dave Bowes. / FRENCH

Paul Brine - 22685
 Committee Chair
 519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Mother Nature has dropped 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 the past, the beginning of the winter meant flying for most was over, and it was time to retreat to the shop and build. With the development of practical indoor models, we can move indoors to fly and continue all year round.

The first contest of the indoor season was the 11th Eastern Canadian Championships held in Cobourg, Ontario, on November 26th. The event format was an open practice in the morning and a contest in the afternoon. The F3P sequences are short enough that a six-round contest can be flown in an afternoon.

All classes were flown, including the unofficial Sportsman class. Sportsman flies the same sequence as Intermediate and is limited to models with a minimum weight of 100 grams and a single propeller only.

This year, there were eight pilots entered spread out over the four classes. Here are the results:

SPORTSMAN	
Brian Board	4000.00
Hendrik Jongsma	3857.80
INTERMEDIATE	
Dave Bowes	4000.00
Walter Gebhart	3721.00
ADVANCED	
Harry Ells	4000.00
F3P	
Pat MacKenzie	4000.00
Xavier Mouraux	3985.87
Larry Lai	3523.71

Various models were flown, ranging from the Klik, popular in Sportsman, to the state-of-the-art models capable of competing at the World Championships flown in F3P by Pat MacKenzie, Xavier Mouraux and Larry Lai in F3P. Pat's model is his version of a Finnish design called the "Rane" modified from plans available on RCGroups. Construction is carbon rod, mainly 0.25mm and 0.5 mm in diameter.



Klik in action in Sportsman. / FRENCH

Covering is 3 microns thick (0.0001") Mylar airbrushed with water-based acrylic enamel. Weight ready to fly is 47 grams. The contra-rotating power system motor is a Glavak SG CRE V16-1S with 18-inch props, made in Germany. The 1S 120-mAh battery gives about 7-8 minutes of flight time.

Xavier's plane was designed and built by Maxime Schmitt in France. It weighs 51 grams with a 1S 130-mAh battery and is also powered with a Glavak contra-rotating power system with two 18-inch propellers. The structure is 0.3, 0.5 and 1mm carbon rods covered with Mylar. ✈️

COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

BONJOUR AMATEURS DE COURSE!

L'Ontarien Cory Paine soumet quelques articles à cette chronique. Et reposez en paix, Fast Eddie; nous nous ennuyons tous de votre gouverne!

GRAND VALLEY

soumis par Cory Paine

« Un petit groupe d'entre nous de Grand Valley (Ontario) nous sommes rencontrés afin d'organiser une petite course d'Electric Formula 1 (EF1), en octobre dernier. Nous n'avons pas eu la participation escomptée mais nous avons persévéré et nous sommes allés de l'avant. Notre bon ami Ken Fluney en était l'hôte et nous avons accueilli six gars qui étaient prêts à se livrer concurrence. Nous avons aussi souhaité la bienvenue à un nouveau venu, Vadim Kirillov, du Club TEMAC! Ce dernier s'est bien débrouillé entre les poteaux et était déjà plus rapide après quelques manches. Je crois que nous l'avons attiré pour de bon! C'était chouette à constater.

« Grâce à quelques aides de camp et du fait que nous nous sommes relayés à coordonner la course, nous avons pu disputer trois rondes avant que la météo ne se gâte. Nous luttions contre du vent assez corsé, les nuages gris étaient menaçants tout au long de la journée et finalement, la pluie a commencé à tomber... Nous avons attendu pendant une heure avant de devoir annuler le reste de la journée. Les résultats de la course importaient peu.

NOUVEAU RECORD D'EF1!

« L'épreuve EF1 existe depuis quoi, huit ou dix ans? Ken Fluney était là dès les premiers instants et je m'y suis aussi lancé. Quelques gars de mon club local et quelques autres en provenance du Club TEMAC ont aussi eu la piqûre et voilà, c'était parti! Nous nous plaisions à prendre part à un type de course autour de pylônes qui existe depuis les années 1960! L'épreuve EF1, c'est aussi la raison pour laquelle j'ai repris mes activités au sein des autres catégories que j'avais délaissées (mon père aussi, de même que Dave Ford et



Left to right: Zack Paine, Cory Paine, and the best caller, Rick Paine.

Mike Baker); c'était en quelque sorte une renaissance.

« Récemment, lors des American Nationals de 2022, l'épreuve EF1 a été reconnue à titre d'évènement national et les records qui y seraient établis avaient intérêt à être consignés. Pour ajouter de la pertinence à ces records, ma journée se déroulait plutôt bien; trois rondes disputées... trois fois, j'ai terminé en première place.

« Lors de ma quatrième ronde, j'ai doublement coupé l'éventuel gagnant. J'ai terminé dixième – sur 30 concurrents – avec un chrono rapide de 1:11.75... quelqu'un a réalisé un temps encore plus vite de 1:09 – Mais à l'intérieur de la règle des 5 %, il existe un chrono de rechange (backup) afin de détenir le record. J'ai aussi réalisé un chrono de 1:12 au concours, ce qui me conférait le titre de premier détenteur d'un record en EF1! J'ai dû envoyer la documentation officielle de mes temps de vol et les détails de l'évènement. De plus, j'ai fait inspecter ma maquette Rickey Rat afin de s'assurer qu'elle était conforme aux règlements ainsi qu'aux exigences de motorisation, de contrôleur de vitesse et de batteries. Elle a réussi ce test! Lorsque

les officiels m'ont annoncé la nouvelle, j'ai ri parce que je savais que c'était un bon chrono mais pas si bon... et que quelqu'un fracasserait éventuellement mon record. J'ai néanmoins déboursé mes 25,00 \$CAN et envoyé ma documentation à des fins d'approbation. L'AMA américaine m'a envoyé le document officiel attestant de mon record, une lettre de son président et des autocollants commémoratifs.

« Un mois plus tard, un de mes bons amis a aisément fracassé mon record avec son propre chrono de 1:08.35! Nous en rions encore. Mon père, Dave et moi-même nous sommes rendus à une course de plus petite envergure en Indiana, en septembre et j'ai piloté (vols rapides!) en compagnie d'un autre ami. Au quatrième tour, je l'ai devancé et ai réalisé un chrono de 1:07.23 pour remporter la course!

« Officiellement, ce n'était pas un évènement d'envergure nationale et je n'ai pas réalisé un autre chrono à l'intérieur du règlement des 5 % -- si bien que le record que l'autre gars a établi demeure. Mon objectif : me le réapproprier!

« J'ai eu la chance de pouvoir compter sur mon père, Rick Paine, pour un travail

suite à la page 64

Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

HELLO RACER FANS!

Cory Paine from Ontario will be submitting a couple of articles for this edition of the Pylon Column. Rest in peace, Fast Eddie. We will all miss your guiding light!!

GRAND VALLEY

Submitted by Cory Paine

"A small group of us in Grand Valley, Ontario, tried to get together for a small EF1 race this past October. We didn't get the expected turnout, but we marched on and gave it a go. Hosted by our good friend Ken Fluney, we had six guys ready to race. We also had a new racer come out and give it a try, Vadim Kirillov, from the TEMAC group! Vadim did pretty well at finding the poles and was getting faster within a couple of heats. I think the proverbial hook has been set! Good to see.

"With a couple of helpers, and all of us taking turns at the running race, we managed to get in three rounds of racing before the weather took a turn. We were battling some gusty winds, the grey clouds were threatening all day, and finally, the rain came... we tried to wait it out for about an hour but called off the rest of the day due to weather. Results are irrelevant.

EF1 RECORD SET!

"Electric Formula 1 has been around for about eight or ten years now? Ken Fluney was at ground zero when it started, and Ken and I dove into it. A few guys from my local club and a few from the TEMAC Club also got the bug, and away we went -- having fun teaching this style of pylon racing that has been around since the 1960s! EF1 also was why I got back into the other classes I used to race in (as well as my dad, Dave Ford and Mike Baker); we are kinda' reborn.

"Recently, at the American Nationals 2022, EF1 was recognized as a national



event, and official records are to be kept. In saying that, I was having a pretty good day, three rounds, three first place finishes.

"In my fourth round, I double cut racing the event's eventual winner. I finished 10th out of 30 with a fast time of 1:11.75... there was a quicker time of 1:09 -- but there is within the 5% rule of a "backup" time to hold the record. I also had a 1:12 for the contest, thus making me the First National Record holder for EF1! I had to send in the official documentation of my flight times and details of the event. Plus, I had to have My Rickey Rat inspected to ensure it adhered to the rules and Motor, ESC, and batteries. It passed! When they told me, I laughed because I knew it was a good time, but not a great one and that somebody soon would break it. Nonetheless, I paid my \$25US, sent all my stuff in for approval, and the AMA sent an official document of the record, a cover letter from the AMA President and commemorative stickers.

"A month later, my record was beat (handily) with a 1:08.35! ...By a good friend of mine -- we are having some laughs about

this. Dad, Dave and I went to a smaller race in Indiana back in September, and I had some tight laps with another fast friend. On about lap 4, I got ahead of him and turned a 1:07.23 for the win!

"This was not officially a national event, and I did not have another time within the 5% rule -- so his record stands. Now I have a goal to get it back!

"I was fortunate enough to have some great calling from my Dad, Rick Paine, and we won the EF1 event!

Pylon racing in Ontario

"A small group of us still try to keep racing alive in Ontario. Ken Fluney has been the band's leader and has held the band together! Some old racers and new racers still gather for some laps and laughter! We have a group of guys from the Toronto Club (TEMAC) and a few of us old UPRC guys that keep racing going!

"EF1 is our thing for southern Ontario, and we are always looking for people interested in speed and competition. Contact Ken or myself for additional information.

"So that's that. Thanks for reading!" ✈

COPIES VOLANTES TÉLÉCOMMANDÉES

Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

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

Hé ho, allô les amateurs de copies volantes! Nous voici en hiver et je suis persuadé que les copeaux de bois s'accumulent dans l'atelier de multiples modélistes partout au Canada.

Je me suis engagé à terminer le Hurricane (d'après des plans de Vailly Aviation) et le Bf-109G6 (d'après Meister) au cours de l'hiver mais des absences prolongées de la maison m'ont empêché d'y consacrer trop de temps... Le Hurricane est à l'étape des lignes de panneau et de rivets. Mon intention, c'est d'appliquer une finition de type Flite-metal à la section avant, à l'effigie de l'avion réel. J'ai réussi à appliquer de la fibre de verre à cette même section avant et de l'harmoniser avec la portion arrière du fuselage, recouverte de Solartex. Chaque projet procure sa part d'apprentissage de nouvelles astuces et ce projet est tout un défi! Le positionnement des lignes de panneau requiert un bon diagramme trois-vues. Certains dessins sont très détaillés. J'en ai choisi un avec de bons tracés de ligne mais ne comportant pas trop de détail.

Souvenez-vous : Les juges s'appuieront sur VOTRE documentation que vous

avez assemblée! La Loi 5 de Dave Platt

s'interprète de la façon suivante :

« Le modélisme de copies volantes de compétition fait appel à la reproduction, pas à l'authentification. »

LE PROJET KI-61 D'ALEX FAWCETT (MEMBRE DU COMITÉ)

« J'aime considérer le modélisme de copies volantes comme une œuvre cinématique. Nous jouissons d'une occasion en or de donner vie à l'histoire, ce que d'autres passe-temps ne nous permettent pas de faire. Nous avons tous vu des maquettes de P-51 et de Bf-109 et plusieurs d'entre nous ont eu l'occasion de voir de tels exemples en vol. C'est pourquoi j'aime trouver un sujet qui soit un peu plus obscur lorsque je sélectionne un appareil à reproduire de façon artisanale. Le KI-61 remplit à merveille ce cahier de charge. Notamment en raison de son moteur en ligne (clône du DB-605) qu'on retrouve normalement sous le capot du Bf-109, cet appareil est inhabituel au sein de la gamme des chasseurs japonais habituellement à moteur en étoile. De plus, je n'ai pas encore vu de photos de la version de la verrière en forme de bulle... probablement parce qu'il s'en est construit si peu de prototypes (trois seules photos existeraient encore).

« Mon projet de construction du KI-61 a commencé à l'aide des designs

numériquement assistés (dessins CAD) de Guy Fawcett et de pièces découpées par CNC. La construction consiste en de la fibre de verre appliquée sur de la mousse rose et de 'foam board' (le papier cartonné). La finition a été relativement traditionnelle : application de ruban de type Chartpak afin de simuler les lignes de panneau, des rivets de vinyle, le tout recouvert de peinture au latex. Les couleurs finales et la livrée (markings) seront achevées avant la saison de vol 2023. J'ai eu recours à l'impression 3D afin de réaliser le moulage de la verrière et afin d'ajouter d'autres détails comme le cockpit, les roues, les canons des mitrailleurs, etc. Ma maquette se situe à l'échelle 1/5, ce qui lui confère une envergure de 94 pouces. Son poids est de 19 livres (prête à voler) et sera mue par un moteur électrique de 149 kv faisant tourner une hélice tripale de 24 pouces (historiquement bien dimensionnée) et alimentée par une batterie Li-Po de 8s. Les vols d'essai se sont déroulés avec succès l'automne dernier avant que j'y ajoute la finition et la peinture. »

Comme toujours, veuillez me faire signe au crosby.scott@rocketmail.com si vous avez des suggestions de construction à me refiler.

Bonne construction. ✨

Acrobatie de précision

suite de la page 58

maquette de Pat est sa propre version d'un design finlandais appelé « Rane », d'après des plans (modifiés) qu'on retrouve sur le fil de discussion RCGroups. La construction consiste d'une tige de carbone (d'un diamètre de 0,25 et de 0,5 mm). Le recouvrement est du Mylar d'une épaisseur de 3 microns (0,001 pouce) sur lequel a été appliqué au pistolet de la peinture acrylique à émail à base d'eau. Le poids, prêt à voler, est de 47 grammes. Le système de propulsion contrarotatif est un Glavak SG CRE V16-1S doté d'hélices de 18 pouces, fabriqué en Allemagne. La batterie 1S de 120 mAh offre des vols de 7 ou 8 minutes.

Le Français Maxime Schmitt a conçu et construit la maquette de Xavier. Elle pèse 51 grammes dotée d'une batterie 1S de 130 mAh et est aussi mue par le système à hélices doubles Glavak contrarotatif. La structure a été réalisée en tiges de carbone de 0,3, 0,5 et 1 mm et en Mylar. ✨

Saskatchewan (K)

suite de la page 22

Ultimement, ces jeunes forment la raison d'être de notre passe-temps. Leur passion peut parfois embêter un adepte de maquettes télécommandées. Malgré cela, il est important de prendre un léger recul et de s'apercevoir à quel point ce passe-temps serait encore mieux si nous pratiquions notre loisir avec la même passion et la même excitation que le petit bonhomme aux yeux écarquillés qui vit sur la même rue. Parfois, nous nous enfermons dans notre propre univers. Force est d'admettre que cet enfant représente l'avenir de notre passe-temps.

Que nous soyons âgés de cinq ans ou que nous nous lancions dans cette discipline une fois la cinquantaine franchie (et qu'on puisse se permettre une gâterie), nous constituons l'avenir de l'aéromodélisme. Il y a 20 ans, qui aurait rêvé d'assembler un drone autonome ou d'inventer une technologie de stabilisation. Aujourd'hui, c'est devenu réalité.

Offrez une maquette à propulsion élastique à un enfant et montrez-lui les joies de l'aviation. Après tout, il se pourrait que vous soyez en train d'encourager un ou une futur.e Amelia Earheart, Chuck Yeager ou Charles Lindbergh. ✨

Scott Crosby - 23964

Committee Chair

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

Hi, Scale Fans! We are now in the grips of winter, and I'm sure the balsa shavings are piling up nicely all over Canada!

I've committed to finishing the Vailly Hurricane and Meister Bf-109G6 this winter, but I have been away from home more lately... The Hurricane is at the panel line and rivet stage. My plan is to Flite-metal the front section as per the full-size. I was able to fibreglass the front section and blend it into the Solartex-covered rear half of the fuselage. Every project has me learning new ways of doing things, and this one is challenging me! The panel line placement requires a good three-view drawing. Some drawings go into an intense amount of detail. I chose one with good lines but not a lot of detail.

Remember, it's what YOUR documentation says! Dave Platt's Law #5 "competitive scale modelling is about replication, not authentication."

KI-61 PROJECT UPDATE BY SCALE COMMITTEE MEMBER ALEX FAWCETT.

"I like to think of scale modelling as kinetic artwork. We have a unique opportunity to bring history to life in a way that no other medium offers. We have all seen models of P-51s and BF-109s, and many of us have had the opportunity to see prototypical examples flying. That's why I like to find something a little more obscure when I select a subject for scratch building. The KI-61 fits the bill perfectly. With its inline clone of the DB-605 engine as featured in the BF-109, it is an oddity among primarily radial-engined Japanese fighters. Furthermore, I have yet to see any flying models of the bubble top variant, probably because there were so few prototypes built (and only three known photographs in existence).

My build on the KI-61 started with CAD designs by Guy Fawcett and CNC-cut



lite ply parts. Construction is fibreglass over pink foam and foam board. Finishing has been relatively traditional, with Chartpak tape for panel lines and vinyl rivets, all topped off with latex paint. Final colours and markings will be completed before 2023's flying season. 3D printing has been utilized for the canopy mould and for many details, such as the cockpit, wheels, gun barrels, etc. The aircraft is 1/5 scale,

with a 94-inch wingspan. Weighing in at 19 pounds, ready to fly, it is powered by an electric 149kv motor spinning a scale 24-inch, three-bladed prop on 8s LiPos. The aircraft was successfully test-flown in the fall before detailing and painting."

As always, please get in touch with me at crosby.scott@rocketmail.com with your scale ideas and suggestions.

Happy Building. ✈

R/C SCALE AEROBATICS

Frank Klenk - 23964

Chef de Comité

418-296-8791 | flyanextra@gmail.com

BONJOUR, TOUT LE MONDE.

Je suis Frank Klenk, votre tout nouveau président de comité. Lee Prevost a porté le flambeau pendant plusieurs années et nous a guidés à travers deux championnats mondiaux, des épreuves MAAC Scale Aerobatics Nationals et plusieurs concours; merci, Lee, de votre dévouement et des efforts que vous avez déployés. Cela dit, Lee ne sera jamais bien loin... d'autant plus que nous savons où il habite!

Mon arrivée à la présidence du Comité tire son origine de notre Assemblée annuelle de zone et j'ai accepté sans la moindre hésitation. Si je vous raconte mes états de service, je compte environ 18 ans de concours d'acrobatie de copies volantes et 14 ans à titre de directeur de zone. Eh bien... comme le temps file. À l'heure actuelle, je peux exécuter la séquence Advanced.

Le Comité compte de nombreuses personnes : Stéphane Corriveau, Jim Daly, Brendan Grace, Bryan Mailloux, Nicholas McIntosh, Bill Teeter et Gordon Wilhelm.

Si vous avez quelque question que ce soit, demandez à ces personnes; ils possèdent collectivement beaucoup d'expérience.

Mise en contexte

Voici un peu de mise en contexte à l'intention des personnes qui sont arrivées plus récemment au sein de notre giron.

L'acrobatie de copies volantes au Canada s'appelle la même chose aux États-Unis. À l'origine, il s'agissait d'un groupe à intérêt particulier au sein de l'AMA américaine (l'équivalent du MAAC). Aujourd'hui, l'International Miniature Aerobatic Club (IMAC) a pris de l'ampleur et représente quantité d'adeptes et organise des compétitions à l'échelle mondiale. Neuf régions englobent le Canada, les États-Unis, l'Asie Pacifique, l'Europe et l'Amérique latine. Bill Teeter agit à titre de directeur régional adjoint au sein de l'IMAC Centre-Nord; Brendan Grace (de Sudbury) est maintenant le 2e directeur adjoint régional pour l'Ontario. Quiconque veut en apprendre davantage sur le MAAC peut communiquer avec Bill ou avec Brendan.

CONCOURS

L'année 2022 a été splendide pour les concours disputés en Ontario et les choses

se sont replacées après la pause forcée de la COVID-19. Les concours de Sudbury, Ottawa et de Woodstock (tous en Ontario) ont remporté beaucoup de succès et ont attiré beaucoup de monde. Les pilotes avaient hâte de se revoir et de retrouver de vieux amis. Encore plus excitant : certains visages étaient nouveaux et ont essayé la séquence Basic. Nous encourageons toujours les nouveaux venus à venir faire un tour et à essayer l'IMAC/acrobatie de copies volantes. Nous avons déjà hâte à la saison 2023.

En plus des concours mentionnés plus haut, nous en ajouterons un à Sault-Saint-Marie (dans le nord de la province) et peut-être un autre. Nous confirmerons les dates tôt, ce printemps.

NOUVEAU SITE WEB

Un nouveau site Web a été lancé à la même adresse : mini-iac.org et nous y avons affiché les séquences pour 2023 (dans la section des téléchargements). Si vous êtes un peu blasé de faire des trous dans le ciel et de faire des poser-décoller, venez faire voler un appareil avec nous.

De la part de nous tous, Joyeux Noël et Bonne année. Et gardez vos ailes parallèles à l'horizon! ✨

Course autour de pylônes suite de la page 60
d'observation sans faille et nous avons remporté l'épreuve d'EF1!

La course en Ontario

« Un petit groupe d'entre nous tente de garder la course bien en vie, en Ontario. Ken Fluney dirige cet effort et tient le groupe ensemble! Des concurrents vétérans et de nouveaux venus se rencontrent encore afin de faire quelques tours de parcours et de rigoler! Un groupe de gars du Club TEMAC (Toronto) et quelques-uns d'entre nous du UPRC continuons de nous livrer à cette activité!

« La course EF1, c'est notre dada dans le sud de l'Ontario et nous recherchons toujours des personnes qui s'intéressent à la vitesse et à la compétition. Communiquez avec Ken ou avec moi pour en savoir plus long.

« Et voilà! Merci de m'avoir lu! » ✨

R/C Scale Aerobatics
by early spring.

from page 65

NEW WEBSITE

A new IMAC website has been launched at the same address -- mini-iac.org and the schedules and sequences for 2023 are now posted under the downloads section. So, if you are bored with punching holes in the sky, doing touch and goes, come fly with us.

From all of us, we wish you a Merry Christmas and Happy New Year. Keep yer wings level. ✨

Québec (1)

suite de la page 18

spectateurs qui, autrement, seraient comme nos terrains de vols, endormis sous le poids de la neige et du froid pendant plusieurs mois. Après tout, on s'amuse autant en dedans que dehors. Il s'agit juste d'avoir le bon jouet et la bonne attitude. La relève est là et nous regarde, comme ce jeune Bradley qui porte des verres fumés dans sa poussette, sécurité oblige, et qui sourit et s'émerveille à chaque passage d'avion ou de drone. Chose certaine, avec le mur d'hélicoptères que son père possède, il ne saurait tarder à rejoindre les rangs du MAAC.

À la prochaine et bon vols hivernaux chers ami(es). ✨



Frank Klenk - 23964
 Committee Chair
 418-296-8791 | flyanextra@gmail.com

Left to right, standing is Dan Reichart, Frank Klenk, and Glen Lundigren at Sudbury NOIC contest 2022. / De g. à dr. (debout) : Dan Reichart, Frank Klenk et Glen Lundigren lors du concours NOIC 2022 à Sudbury.

GREETINGS, EVERYONE.

I am Frank Klenk, your freshly minted Chairman. Lee Prevost carried the torch as Chairman for many years and guided us through two World Championships, MAAC Scale Aerobatic Nationals and several contests; thank you, Lee, for your dedication and efforts. That said, Lee is not going anywhere... and we know where he lives!

My nomination for Chairman came from my Annual Zone Meeting, and I accepted without hesitation. Looking into the past, I count about 18 years of competing in Scale Aerobatics and 14 years as a Zone Director, my, my... how time flies. Currently, I fly the Advanced schedule.

We have several Committee members, and they are as follows ...

Stéphane Corriveau, Jim Daly, Brendan Grace, Bryan Mailloux, Nicholas McIntosh, Bill Teeter, and Gordon Wilhelm. If you have any questions, please ask, as these men carry a lot of experience.

Scale Aerobatics Background
 A bit of background for the new folks. Scale Aerobatics in Canada is called the same in the U.S.A. Originally started as a Special Interest Group under the U.S. modelling organization AMA, the International Miniature Aerobatic Club (IMAC) has grown to represent and organize scale aerobatic competition on a global level. Nine regions encompass Canada, the U.S.A., Asia Pacific, Europe and Latin America. In addition to having Bill Teeter as an Assistant Regional Director for North Central IMAC, Brendan Grace from Sudbury is now the second Assistant Regional Director for Ontario. Anyone wanting to

learn more about IMAC is encouraged to contact Bill or Brendan.

CONTESTS

2022 was a great year for Ontario contests and getting things back on track after the COVID-19 hiatus. We had excellent, well-attended events in Sudbury, Ottawa and Woodstock. Pilots were keen to see each other again and renew friendships. Even more exciting was to have some new pilots come out and fly the Basic sequence. We are always encouraging new folks to come out and give IMAC / Scale Aerobatics a try and look forward to another good year in 2023.

In addition to the Sudbury, Ottawa and Woodstock contests, we will add a contest in Sault-Sainte-Marie and perhaps at another location. Dates will be confirmed

continued on page 64

OBITUARIES

FAST EDDIE

submitted by Cory Paine

“Well, I hate to report this, but our good friend Ed Smith passed away in early November; he was 82yrs old. Ed’s health deteriorated over the last few years and he was not well. Ed and his family are finally at peace.

When I grew up in this pylon racing world, Ed Smith was one of our originals. He was my dad’s friend and became my friend; the age difference was never an issue. Those guys embraced me, and I was always one of the ‘gang.’ This friendship lasted years! Ed and I were on the road when my Dad couldn’t make the races! Always laughing, then on the way home, going over all the ways to lose a race! LOL.

“Ed was passionate about model airplanes as a hobby since he was a kid, and he really enjoyed the camaraderie and competition of pylon racing when he moved to Canada.

“When the racing started to die off in Canada, he went further into the United States to race in the CAPS circuit, where he became quick friends with this group and had friendships that lasted a lifetime.

“His resumé and accomplishments precede him. He contributed at all levels of the pylon world, from the kit building, glass work, and drawing plans -- competing in Canada and the U.S. to competing at the World Champions throughout the 1990s. His wife, Marion, was always at his side. He was the MAAC Zone Director and Pylon Committee Chair.

“If you knew Ed, you had to know him... and if you didn’t, that is your loss! His sense of humour and wit could leave you speechless at times.”



Ed at Muncie

FAST EDDIE

soumis par Cory Paine

« Eh bien, il m’est douloureux de vous apprendre cela mais notre bon ami Ed Smith a rendu l’âme au début du mois de novembre; il était âgé de 82 ans. Sa santé s’est détériorée au cours des dernières années et il n’était pas bien. Sa famille et lui ont dorénavant la paix.

Lorsque je grandissais au sein de cet univers de la course, Ed Smith était l’un de nos adeptes originaux. C’était l’ami de mon père et il est devenu le mien; la différence d’âge n’était jamais un handicap. Ces gars-là m’ont accueilli à bras ouverts et j’étais toujours l’un des membres de la ‘gang’. Cette amitié s’est prolongée au cours des décennies! Et moi j’étais sur la route lorsque mon père ne pouvait se rendre à l’une ou l’autre des courses! Nous étions toujours en train de rigoler et sur le chemin du retour, nous avons passé en revue toutes les différentes façons de perdre une course! Ha, ha...

“Ed était passionné des maquettes d’avion depuis qu’il était petit et il aimait beaucoup cet esprit de camaraderie et la compétition qu’offrait la course autour de pylônes au moment où il est déménagé au Canada.

« Lorsque l’intérêt pour la course a faibli au Canada, Ed s’est dirigé aux États-Unis afin de livrer combat au sein du circuit CAPS et il s’est rapidement fait des amis au sein du groupe et a préservé ces amitiés tout au long de sa vie.

« Son c.v. et ses accomplissements l’ont précédé. Il a contribué à tous les niveaux de l’univers de la course autour de pylônes – il



Ed at the 95 World Championship.

a construit des kits, il a travaillé la fibre de verre et a dessiné des plans – et il a été concurrent au Canada et aux États-Unis lors des divers championnats mondiaux tout au long des années 1990. Sa femme Marion était toujours à ses côtés. Il a aussi dirigé la zone au nom du MAAC et siégé à titre de président du Comité de la course autour de pylônes.

« Si vous connaissiez Ed, vous ne pourriez pas faire autrement... et si vous ne le connaissiez pas, c’est votre perte! Son sens de l’humour et son esprit vif vous laissait parfois sans mots. »

Kent Fabbro



It's very difficult to write this but our modelling community lost a terrific mentor, competitor and friend of so many years earlier this summer. Kent enjoyed life to the fullest and his passions were many over the years. He enjoyed sailing, cycling, skiing, tennis and golf but his greatest passion was flying.

He obtained his pilots license in his 20's and owned his own Mooney that he flew for many years and was a member of COPA. His passion for flying continued all his life as a member, volunteer and past executive in all positions for the Sudbury Model Aircraft Club and the Cambrian RC Flyers.

He was an ardent proponent of model aerobatics and flew in pattern competitions in the 80's and later as an IMAC pilot right up until the last few years. His love and enthusiasm for competitive RC influenced many hobbyists and made for many lasting friendships both locally and nationally. Kent was always there to help fledgling pilots learn the basics, to volunteer in making our local IMAC contest such a success, to bring out whatever was needed to maintain the field and take make everyone feel appreciated and special.

He above all loved his wonderful family, his children Jamie and Jennifer, and his many grandchildren who he talked about and revelled in their successes. He leaves behind an amazing legacy and we are all the better for having been touched by his love and passion and zest for life.

Fly high my friend.

Alberta (A)

from page 7

tough act for Rick to follow!

Although this time of year has few events, it is time to start thinking of hosting events in 2023. I look forward to joining folks as I visit several of these events, meeting builders, flyers and the many volunteers that make these events possible.

VOLUNTEER APPRECIATION

Like many not-for-profit organizations, MAAC couldn't exist without the dedicated service of hundreds of volunteers, including but not limited to the person who helps cut the grass at the field, club executives, event organizers and other volunteers. Please take a moment this week to contact a volunteer and show your appreciation for them and the work that they do. ✈

Alberta (A)

suite de la page 6

toute sécurité – de notre passe-temps, ma chronique fera habituellement état de la sécurité. Cette fois, mon fil de pensée me fait tourner vers l'exemption du Règlement de l'aviation canadien (RAC) dont jouissent les membres du MAAC et les conditions qui s'y rattachent. Par exemple, l'une d'entre elles, c'est que nous inscrivions notre nom sur nos SATP de sorte à ce que le propriétaire soit identifié. Le MAAC s'est doté d'une politique et d'une procédure là-dessus : la directive 10 – les coordonnées du propriétaire sur une maquette. Une autre condition, cette fois de TC, c'est que les membres du MAAC adhèrent à tous les règlements, procédures et lignes directrices en matière de sécurité qui forment ainsi notre « Code de sécurité »; vous trouverez cette exigence au sein de nos statuts et règlements. Je décrirais le MAAC comme étant un organisme de sécurité qui vit un problème de vols. Veuillez consulter (souvent) les documents du Comité consultatif de la sécurité afin de demeurer à jour sur ce que nous appelons collectivement notre Code de sécurité.

ÉVÈNEMENTS AU SEIN DE LA ZONE

Ce temps-ci de l'année est relativement tranquille en matière d'évènements ça et là au sein de la zone mais il m'a fait plaisir de me rendre à la vente aux enchères annuelle de l'Edmonton Radio Control Society, à la mi-octobre. Il s'agissait de ma première visite sur place, mais ce ne sera pas la dernière. C'était autant un rassemblement social qu'une vente aux enchères et j'y ai fait la connaissance de personnes carrément fantastiques. Toutes ces maquettes, moteurs, pièces et autres composantes, voilà qui était un festin pour les yeux de tout modéliste. J'ai appris une bien grande leçon... La prochaine fois, je viendrai à l'aide de mon camion afin de pouvoir miser sur les trésors plus volumineux. Félicitations à Rick Zaplachinski (MAAC 17799-L) ainsi qu'à son équipe de bénévoles d'avoir agi à titre d'hôtes de cet excellent évènement et une reconnaissance est de mise à l'endroit de Bob Wonitoy (MAAC 23727-L) d'avoir lancé le bal en sa qualité d'encanteur... Rick aura des croûtes à manger s'il veut lui succéder!

Bien que ce temps-ci de l'année nous offre bien peu d'évènements, il faut songer à ceux de 2023. J'ai hâte de me joindre aux modélistes lorsque je me rendrai à plusieurs d'entre eux, que j'y rencontrerai des modélistes ainsi que les nombreux bénévoles qui rendent possible la tenue de tels rassemblements.

APPRECIATION DES BÉNÉVOLES

Comme bon nombre d'organismes sans but lucratif, le MAAC n'existerait pas sans l'aide dévouée de centaines de bénévoles, y compris mais sans s'y limiter la personne qui coupe la pelouse au terrain de vol, l'exécutif de chacun des clubs, les organisateurs ainsi que tout autre bénévole. Veuillez prendre quelques instants cette semaine afin de communiquer avec un tel bénévole; montrez votre appréciation pour leur personne ainsi que pour le travail dont ils s'acquittent. ✈



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 Innovatins
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 Argenta 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>

TRADING POST

SUBMIT TRADING POST ADS TO:

10 RANCH GLEN DRIVE NW, CALGARY, AB T3G 1E3 OR TRADINGPOST@MODELAVIATION.CA

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

WANTED: Old radios for private collection. Any old radio from the 50's, 60's or 70's. These can be single channel, reeds, proportional etc. 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)

FOR SALE: HET 90mm Blue Angles F-18 NIB c/w EDF, 700 series brushless motor, air retracts. 87 Paid \$650 sell \$350 Andy Wells 416.574.9603 (11/22)

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 Hg 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 bdbaigent@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: OS engines used and some NIB. Also kits NIB. For more information contact LANGISSIMON@TELUS.NET (10/22)

FOR SALE: Top Flite P51-D Mustang Gold Edition kit c/w 5 rolls covering. \$250.00 plus shipping keithepierce@gmail.com 709-685-0908 (10/22)

FOR SALE: Never Used Boxed Cox Babe Bee 0.49 \$90 Contact Garth @ quixote.g@gmail.com Calgary, Alberta (10/22)

FOR SALE: E-Flight 25-46 retracts new in box #EFLG300 \$100.00 plus shipping keithepierce@gmail.com 709-685-0908 (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: Plettenberg Xtra 3010 Evo motor and Jeti Spin 99 speed control. \$675 obo plus shipping. Ph. (403) 201-4016, Donald. Sinclair@shaw.ca (11/22).

FOR SALE: New Never Used Boxed Cox

Babe Bee 0.49 \$90. Contact Garth at quixote.g@gmail.com, Calgary, Alberta (11/22).

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.

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 dome 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

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

COMING EVENTS

ALBERTA - A

JANUARY 22, 2023 - SUNDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 1 Day | LARCS (OPEN) Indoor Fun-Fly January 22 | LEDUC ALBERTA RADIO CONTROL SOCIETY | Beaumont Sport and Recreation Centre | LARCS is inviting you for some winter flying without the cold. Indoor flying planes along with micro/mini helicopters are welcome. Access following website for January 22/2023 Indoor Fun-Fly event details <https://www.larcs.ca/events> | 2023-1007

MAY 12, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Aerotow & Sailplane Weekend | CENTRAL ALBERTA RADIO FUN FLYERS (RED DEER) | 7.5 KMS E OF HWY 2 ON TOWNSHIP ROAD 374 | Three days of aerotow and sailplane flying. Predominantly an aerotow and e-glider fun-fly with limited Hi-Start or winch launch opportunities due to aerotow operations. Come for one, two or all three days! Please let us know ahead of time which day(s) you plan to attend so we can ensure adequate tow plane/pilot availability. No entry fee, free onsite dry camping; bring your own lunches etc. We provide tugs suitable for all size scale sailplanes! Thermals in mid-May at CARFF can be amazing

or the weather can blow us out...watch the forecasts closer to the time and contact us if in doubt. MAAC approved altitude ceiling of 1000' AGL; limited by Class E airspace floor. Altitude telemetry recommended for large sailplanes. | 2023-1008 | <http://www.carff.ca>

MAY 19, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Rycroft Wings & Blades 2023 HeliFly | RYCROFT WINGS & BLADES | RYCROFT WINGS & BLADES | The Rycroft Wings & Blades Heli Funfly will be held the weekend of May 19-21st at the club field. The event is open to all MAAC members. Dry RV camping is available on site. This is a fun relaxed event for the beginner to expert. We will be having a few fun and challenging events this year you can participate in. Please contact Dennis or Manny for any information you would like about the HeliFly or detailed directions to the site. We are approx 1 hr north of Grande Prairie AB, on the south banks of the Dunvegan Bridge on the Peace River. All MAAC rules will apply to the event. Barbeque on site with lunch and supper provided by donation. Contact 780-864-8291 Dennis or 780-518-9848 Manny for any additional info. Hope to see you ! | 2023-04

JUNE 30, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | AIRSHOW44 | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | "Special Event Friday" AG AIRCRAFT Combat/Candy Drop/Fireworks Events Saturday Come for the fellowship & flying of all types of aircraft at our field near Bawlf, AB. BQ's Available/No Concession. Dry camping & aircraft storage/charging available on site. Contact Reg @780-679-7342 Email: blackwellreg@gmail.com | 2023-1012 | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | CORN ROAST | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to our Annual Corn Roast. Celebrating the harvest at our field near Bawlf, AB. All types aircraft welcome. Activities for the family to enjoy! Dry camping, aircraft/storage available on site. BQ's available/ No Concession. Contact Reg @ 780-679-7342 Email: blackwellreg@gmail.com | 2023-1013 | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

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

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

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

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

news, events, contests -

Join Us

SEPTEMBER 16, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | FALL WINDUP | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTELST AIRPORT | CMA invite you to come the Fall Windup at ALA, near Bawlf, AB. Dry camping, aircraft storage/charging available on site. No Concession. Contact Murray @ 306-821-2385 Email: snaproll647@gmail.com | 2023-1014 | <http://www.m.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

ATLANTIC - B

JULY 15, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Shearwater Fun Fly / Jet Rally | SHEARWATER RADIO CONTROL FLYERS | SHEARWATER DECOMMISSIONED RUNWAY | Shearwater Fun Fly / Jet Rally. Gates open at 8am, rain date is 2023-07-16, possible night flying TBA. More info to come. | <http://shearwaterflyers.proboards.com/>

BRITISH COLUMBIA - C

FEBRUARY 03, 2023 - FRIDAY | Display | 3 Days | mall show | VERNON R/C AEROMODELLERS | mall show feb 3 2023 9am to 9 pm. feb 4 2023 9am to 9pm feb 5 2023 9am to 5 pm | 2023-03 | <http://vrcas.org>

MAY 26, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Spring Fun Fly | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | TOLKO AIRFIELD | Come join us in celebrating our 30th Anniversary at KMAS and our 20th Annual Fun Fly. Door prizes, raffles, 50/50 draws and great flying off our 600 foot paved runway and 600 foot grass runway. Clubhouse, lots of outdoor seating, fourteen new setup tables, charging stations, lot of room on the grass for day sun shelters and plenty of room for RV dry camping (recommend \$10/night). Swap meet Saturday, May 27th - FREE set up. Please bring your own table. Looking forward to seeing pilots and their families from clubs throughout BC and beyond. | 2023-29 | <http://www.kmasrc.ca/>

MAY 27, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | International Miniature Aerobatic Competition - "Primer". | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | May

27th 2023 International Miniature Aerobatic Competition (IMAC)- looking for beginners any plane will do. Come and see try flying event routines. A fun day of learning IMAC routines. Information is provided at the IMAC website - <https://mini-iac.org/> Contact Norm - 250-319-6742 | <http://www.highcountryflyers.org>

MAY 29, 2023 - MONDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 7 Days | Shuswap Spring Float Fly | GRINDROD AIR FORCE | SANDY POINT CAMPGROUND | GRINDROD AIRFORCE SPRING FLOAT FLY, MAY 29th to June 4th, 7 days on the water at Sandy Point Campground, Salmon Arm BC. This will be the 45th year for this event. A registration fee of \$10 will apply. The retrieval boat "RESQUE 1" will be available for those who need it. FULL HOOK-UPS available and a camping discount will be available at time of booking. Registration is ON-LINE at sandyptcampground.ca AFTER April 1st. GRINDROD CONTACTS ; JACK --- jbflflyer@gmail.com TREVOR -- norsworthy@telus.net DON'T FORGET YOUR MAAC CARD and REMEMBER the campground does not allow dogs. " SORRY "

JUNE 23, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Competition | 3 Days | Kamloops Pattern Challenge | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | 2023 Kamloops Pattern Challenge Free entry for first time flyers, any plane will do. Pilots will be able to arrive on Wednesday and practice Thursday & Friday. Pilots' meeting will be 9:00 am on both Saturday and Sunday morning. Campers(Dry Camping) can stay until Monday morning. We will be flying the new MAAC Precision Aerobatics schedules found here, Mark your calendars for June 23rd to June 25th 2023 for the return of the Kamloops Pattern Challenge. The contest will again be held at the Kamloops Tournament grounds north of Kamloops (5375 Yellowhead Highway, Kamloops, BC). More information, including a video of the flight area, is available at <http://f3acanada.org/canadian-precision-aerobatics-schedules/> <http://highcountryflyers.homestead.com/index.html>. There is a \$16.00 fee to camp at the grounds for the weekend, payable to the City at the entrance pay station. The \$35.00 contest entry fee includes your flying, trophies, coffee and muffins in the morning and lunch. First time pilots fly free so we hope to see a lot <http://>

f3acanada.org/canadian-precision-aerobatics-schedules/ FAI pilots will decide at the pilots meeting if they will only fly P or both P and F. If you have any questions, please e-mail or call Darren darren@valley.bc.ca - 604-556-6146 or call Roly Worsfold at 250-374-4405. | <http://www.highcountryflyers.org>

JUNE 30, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Summer Fun-Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Summer Fun Fly - June 30 - July 2nd, 2023. Enjoy a fun time of flying, All Birds welcome, lots of room for Helicopters and Drones on adjacent fields. Location: Kamloops Tournament Capital - Ranch Directions: Off Hwy 1 Take Highway 5 North from Kamloops and go about 18.5 km see sign on West Side pointing to the Kamloops Tournament Capital Ranch. South on Hwy 5 it's 18.5km North of Kamloops. 5375 Yellowhead Highway GPS Co-ordinates: Latitude - 50.831220 - Longitude -120.289415 Dry Camping Available - day early o.k. - City of Kamloops \$16.50 for the event. Time: 08:00 AM to 05:00 PM \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. Contact Person: Roly Worsfold Contact Number: 250-374-4405 Contact Email: rolydd@telus.net Event Website: <http://www.highcountryflyers.org/> | <http://www.highcountryflyers.org>

JULY 14, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Competition | 3 Days | IMAC Challenge | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | International Miniature Aerobatic Competition (IMAC)- looking for beginners any plane will do. Information is provided at the IMAC website - <https://mini-iac.org/> Contact Norm - 250-319-6742 | <http://www.highcountryflyers.org>

JULY 14, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Logan Lake 4th Annual Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | LOGAN LAKE FLYING FIELD | Annual - Logan Lake Fly-In July 14,15,16, 2023 Logan Lake, British Columbia Flying Dawn to Dusk Engine size limited to 1.20 Glow or 26cc Gas \$10.00 'landing fee' waived for High Country Flyers members. Dry Camping Available - Logan Lake Accommodations link on website poster. Come and enjoy some 'High Country' hospitality away from the heat of the

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!

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)

valley. Directions to Logan Lake Field - GPS: 50.488659 -120.828847 Take Hwy 970 west out of town and turn left .5km before the turn towards Merritt. Take road to ball diamond - field is on the right. Contact Glenn Piper - mgpiper@telus.net or 250-640-8441 | <http://www.highcountryflyers.org>

JULY 21, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Competition | 3 Days | 2023 BC Scale Classic | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | 2023 - 18th. annual British Columbia Scale Classic - Vernon R/C Aeromodelers Society. This event will be held July 21st. - 23rd., 2023. Friday night pizza "Hangar Party" included in the registration fees for contestants; costs for family & guests TBA. Possible Saturday evening dinner TBA based on the number of participants. Limited dry camping at the VRCAS field 10kms north of Vernon on L&A Cross Road off Hwy. 97 or 97A (North of Swan Lake) beginning Tuesday afternoon, July 18th. (first come, first serve). You can't miss it! GPS +50° 20' 47.08", -119° 15' 8.07" The event is low key fun for beginners through to expert modelers. Static Judging and Safety Inspections start Friday, 12:30pm to 5:30pm. Saturday and Sunday Pilots meetings at 8:30am with gear up at 9:00am; 4 - 6 rounds of flying planned. \$40.00 CDN entry fee per model; \$10.00 off for NorthWest Scale Aero-Modellers or US Scale Masters Association members. Early pre-registration encouraged to aid with the planning for the number of plaques needed and camping requirements! USSMA Rules format - The Categories/Classes are: Pro/Am-Sportsman (Fun Scale/Novice), Pro/Am-Pro (Experienced), Pro/AM Unlimited (Expert Flyers), Advanced (ARF's allowed in the first 3 classes), Team and Expert. Five mandatory maneuvers; Take-Off, Straight Flight Through under 20 Feet, Figure-Eight, Landing & Realism of Flight; plus 5 optional maneuvers which YOU pick that would be typical of what the full size version of your model was capable of flying. Awards for the top 3 places in each category, plus Highest Static & Flight Scores. As well, scores count toward "Canadian World Championship Team Selection," North West Scale Championships and US Scale Masters qualification. Daily 50/50 draws. Note: A No Smoking field. Event contacts: Roly Worsfold Ph: 250-374-4405 or e-mail: rolydd@telus.net or Mike Allman Ph: 250-938-9562 (cell: talk/text) or e-mail: mike.rc.allman@gmail.com Website: <http://www.vrcas.org> For rules information: www.uscalemasters.org | 2023-22 | <http://www.vrcas.org>

AUGUST 04, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 4 Days | Western Canada Heli Fun-Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Event will be held, August 4,5,6,7 2023 at the Tournament Capital Ranch 15 min north of Kamloops BC. City of Kamloops camping \$16.50(dry camping). Day early ok. Contact Barry Forsyth for more info E-Mail bares@

telus.net 778-586-1267. Helis only no airplanes please. Hotels 15 min away. Huge flying field. Night flying. Applicant | <http://www.highcountryflyers.org>

AUGUST 13, 2023 - SUNDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Cam Reuss Memorial Annual Float Fly | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | 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. | 2023-02 | <http://www.penmac.org>

AUGUST 18, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Western Canada Large Model Fly-In | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Western Canada Large Model Fly-In Hosted by: High Country Flyers & Fraser Valley Big Birds - British Columbia August 18th, 19th and 20th, 2023 - Wed. Early Flyers Welcome Warbird - Classic - Sport MAAC Large Model Rules 80 inches+ Wing Span or ¼ Scale - Bi-Planes 60 inch Come and enjoy a relaxing FUN weekend. Location: The Kamloops Tournament Capital - Ranch 5375 Yellowhead Highway GPS Co-ordinates: Latitude - 50.831220 - Longitude -120.289415 or: Latitude - 50° 27' 37.9583" - Longitude -120° 36' 24.3036" - \$10.00 'Landing Fee' waived for High Country Flyers members. - Dry Camping city of Kamloops: \$16.50 for event, - Covid Protocol will be followed. - Sat. supper to be arranged. Open Flying Area - No 3-D Flying (o.k. after 4PM) Contact Roly-Ph.250-374-4405- rolydd@telus.net Website: <http://www.highcountryflyers.org/> Applicant Name: ROLY WORSFOLD MAAC #: 50286 Email Address: rolydd@telus.net Zone: British Columbia Interior / Yukon | <http://www.highcountryflyers.org>

SEPTEMBER 15, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | End of Summer Fun-Fly | HIGH COUNTRY FLYERS | KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD | Judy | 250-320-3140 | five.grama@gmail.com | End of Summer Fall Fun Fly at the Tournament Capital Ranch for a big finish to the summer for September 15, 16, 17 2023. \$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/> | <http://www.highcountryflyers.org>

OCTOBER 21, 2023 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Kamloops - Swap Shop | HIGH COUNTRY FLYERS | Kamloops - RC Airplane Swap Shop October 21, 2023. 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. Applicant Name: ROLY WORSFOLD MAAC #: 50286 Email Address: rolydd@telus.net Zone: British Columbia Interior / Yukon | 2023-1011 | <http://www.highcountryflyers.org>

MANITOBA - D

MARCH 25, 2023 - SATURDAY | Display | 1 Day | Diamond Aces Swap & Shop mall show | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | Clear springs mall | https://www.google.ca/search?q=diamond+aces+rc&ie=UTF-8&oe=UTF-8&hl=en-ca&client=safari&dlnr=1&ei=_97BY7zhHqKVoPEPvK2KuAs | <http://www.diamondacesrc.ca>

MARCH 31, 2023 - FRIDAY | Display | 2 Days | ClearSprings Toy & Hobby Show | DIAMOND ACES R/C FLYING CLUB | ClearSprings Mall | https://secure.maac.ca/members/en/events_add.php | <http://www.diamondacesrc.ca>

AUGUST 18, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | Gimli gathering of aero modelers | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB | INTERLAKE RADIO CONTROL MODEL CLUB (IRCMC) | Gimli gathering of Aero Modellers . Free weekend for all aero modellers and their guests August 18 to 20 2023 at the magnificent Gimli r/c field hosted by IRCMC. Weather Permitting! Check the IRCMC Facebook group page for field & Wx updates <https://www.facebook.com/groups/ircmc/> and fly and hang out with fellow pilots. A weekend of ground pounding, worm burning flying! Non monitored Swap shop under the

sunshade. Un-serviced camping at the flying field, or stay in Gimli, motel, B&B or rent a cabin on the lake or do a day trip. Bring your own grub, Subway, Tim Hortons etc. in town. Porta potties on site. Quiet inverter type generators recommended. Campfire at night. Over-night airplane storage in the container storage. Open to all MAAC members to fly, must have MAAC insurance. IRCMC Members May come earlier - stay later ok No fixed landing Fees, donations appreciated. Annual Membership's are \$60.00 for Interlake Radio Control Club. Memberships taken on site or on line at tresircmc@gmail.com or IRCMC PO Box 1227 Gimli Mb RoC1Bo. Direct camp & fly inquiries to: Keith at keithdirvines7@gmail.com, Ken at kenkalynuk@gmail.com | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

MIDDLE - E

NO LISTINGS

NORTHERN ONTARIO - F

JUNE 24, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Competition | 2 Days | Soo IMAC competition | SAULT STE MARIE MODEL AIRPLANE RADIO CONTROL CLUB | LEIGH'S BAY ROAD | Bringing it back to the Sault!! Come visit our beautiful field and city maybe even take a swim in Lake Superior! Our field is right on the lake direct access to the water and a beautiful large grass runway and pit area. A nice parking lot for those who wish to bring up their campers to camp for the weekend. There is no electricity so generators are required. | 2023-27 | <http://soomodellers.ca/index.php>

JULY 29, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Competition | 2 Days | NOIC 2023 | SUDBURY MODEL AIRCRAFT CLUB | GARSON/ CONISTON ROAD SUDBURY | Join us once again for the Northern Ontario IMAC Contest. A long running and popular event where flying skills are put to the test with some friendly competition thrown in. Always a very supportive atmosphere where a memorable weekend is the main focus. Newcomers and spectators are always welcome to join us. Interested in giving it a try, please contact us and we will help you get started. | 2023-24 | <https://smac1964.wixsite.com/smac-website>

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Float fly and BBQ | SAULT STE MARIE MODEL AIRPLANE RADIO CONTROL CLUB | LEIGH'S BAY ROAD | Come have fun on the water fly on floats and eat some burgers! | 2023-28 | <http://soomodellers.ca/index.php>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Air Show/Demo | 1 Day | 2023 Annual Fun Fly | NIPISSING MINIATURE AIRCRAFT CLUB | CRANBERRY FIELD | Relaxing no stress event. All types of aircraft welcome. Great opportunity for fun, friendly and exchange of hobby related

ideas. Buy, sell or trade opportunity. Raffle tickets and pilot prices (all pilot win something). Rain day is Sunday, August 20th, 2023. Fee: \$15- Pilot + Lunch (\$5 for additional lunch only). | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

FEBRUARY 11, 2023 - SATURDAY | Auction | 1 Day | 2023 KRCM Club Auction | KINGSTON R/C MODELLERS | RCAFA Club (at entrance to Kingston Airport) | KRCM is holding a club auction Saturday February 11, 2023 at the RCAFA Club room located at 200 Hampton Gray Gate at the entrance to the Kingston Airport. (Look for the bright yellow Harvard on the pedestal). The doors will open at 8:00 A.M. for set up and registration. There is no charge to display your items or to bid at the auction. KRCM receives 10% commission from all sales. The auction will begin promptly at 10:30 A.M. Bring your own lunch, as we will take a short break around noon. The RCAFA bar will be available for coffee and other beverages. A 50/50 draw will be held with the proceeds going to the RCAFA Club. This is always a well attended fun filled event dedicated to the redistribution of model aircraft and accessories. | 2023-23 | <http://www.krcm.org>

FEBRUARY 25, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | ORCC Winter Fun Fly | OTTAWA R/C CLUB | ORCC - OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB | This is a great opportunity to meet up with friends to enjoy some pristine winter flying and a nice lunch. Our clubhouse is heated and we have electrical access for charging a few steps away. Plan to fly off skis or floats. Details will be circulated shortly before the event regarding parking and other relevant information. | <http://www.ottawarcclub.ca/>

MARCH 04, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Winter Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Stetsons Annual Winter Fun Fly: MAAC required. Come have fun in the snow with your friends! Skis recommended. All types of aircraft welcome. Warming shelter, warm drinks and yummy treats will be available. | 2023-829 | <http://www.stetsonflyers.com>

MARCH 11, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Chili Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | Good Fun Good Friends Good Food. Come have some fun and fresh air. For info call 613-802-5000 | <http://www.bmaclub.ca>

MAY 06, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | BMAC Open House Spring Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | BMAC Open House Spring Fun Fly. BMAC members would like to welcome you to a early spring fun fly. Come share some fun as we get some dust off the planes. Lunch will be available. Please call 613-

802-5000 for details | <http://www.bmaclub.ca>

MAY 27, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly and Swap | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our first event of the year always features a swap shop after a long winter! Come and enjoy flying your amphibious or float based aircraft at our fabulous waterfront site off the waters of the Bay of Quinte, peruse the RC stuff for sale or swapping and enjoy our modest BBQ. We are a small club but huge on having fun! | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

JUNE 03, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | Ed Rae Memorial Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Ed Rae Memorial Fun Fly Saturday June 3. Stay for Sunday fun flying too! Free basic camping. Canteen lunches. This is a popular annual event and a great way to start the season. Bring all your new and favorite planes and join in the celebration of Ed Rae's founding contributions to the Stetsons! Where: 5800 Frontier Road, Ottawa, ON, Canada Please join us again this year for a BIG DAY combining the Ed Rae Memorial and Giant Scale Fun Fly. ALL TYPES and sizes of aircraft, jets and helicopters are welcome at this combined event. MAAC is required. Flight line opens at 9 am both days and the landing fee is \$10 Stetson Canteen will be available for the DAY of the event ONLY. Basic camping available. (no hookups) You are welcome to stay and fly Sunday as well. Covid distance protocols in effect. Masks recommended if close to others. Website: www.stetsonflyers.com | 2023-453 | <http://www.stetsonflyers.com>

JUNE 10, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Competition | 2 Days | Arnprior IMAC Contest | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5556 LOGGER WAY ARNPRIOR, ON | Join us for a great weekend of IMAC flying at the Arnprior club. Put your skills to the test in a friendly supportive environment. Lets make this a memorable and lasting event. Newcomers and spectators are always welcome to join us. Interested in giving it a try, please contact us and we will help you get started. Our filed can accommodate camping, there are no hookups or electrical. | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com/>

JUNE 23, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | Weekend Float Fly with Camping! | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our second annual camping weekend for float flying on the Bay of Quinte! Camping is free (image weekend, waterfront camping for free!). Pilot registration is good for the weekend and helps pay for "Bob's Toilets" as our club is located on public waterfront land. Winds typical die down in late afternoon/early evening, after afternoon windy conditions

on the water and with the waterfront venue. some photo quality times flying aircraft over the water at dusk! Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arrange with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain where RC vehicles can also crawl or jump and concrete slabs for RC vehicle racing/driftng, is adjacent to the site. Lots of fun folks! | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

JUNE 24, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Heli and Multi Rotor Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Helicopter & Multi Rotor Fun Fly CD: Jim Denyer Come on out heli and multi-rotor Pilots! Bring all your rotary wing equipment out for a full day of fun at the Stetson Field. Helis and quads of all types are welcome. FPV Racing will also be included in the day's events, so be sure to come and participate! Rain Date is Sunday The Stetson Canteen will be running for your lunchtime needs. So come and Hot-Dog it up, show off that new Scale job, and wow us with your FPV skills! It's all fun! We hope to continue to grow this annual event, so help us reach that goal. Be a part of the action. | 2023-822 | <http://www.stetsonflyers.com>

JUNE 24, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | ORCC Open House & FunFly | OTTAWA R/C CLUB | ORCC - OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB | Many area pilots have not yet visited and flown at our outstanding new airfield. This is your day to do that - no landing fees for this event. We fly everything up to giant scale and larger EDFs off of our well groomed 460' runway. Bring your planes and your current MAAC membership and enjoy great comradeship and equally good flying. Lunch and beverages will be available for purchase. Details on parking and other relevant info will be published closer to the event date. | <http://www.ottawarclub.ca/>

JULY 29, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly events continue featuring flying amphibious and float equipment aircraft on the waters of the Bay of Quinte. Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arrange with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain adjacent to the site where RC vehicles can crawl and jump plus there are concrete pads for racing or drifting, are also welcome. Come have some fun!. | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

AUGUST 05, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | Zone G Fun Fly | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | THIS IS THE ONE. If you

are within driving distance this is the event to attend. You will see family and friends from all over the Zone at this event. We are planning on making this the best Zone Fun Fly to date. Flying, Friends, and awesome food. As well as supporting the Shriners Children's Hospital. Details will be posted on the BMAC website. | <http://www.bmaclub.ca>

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Competition | 2 Days | Stetsons IMAC Competition | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | The Stetson IMAC Weekend will be held again this year as a complete two-day contest, per IMAC regulations. All classes will be flying. We really hope to see a great turnout from across Eastern Canada. Bring the family to Ottawa, and enjoy a great weekend of Scale Aerobatics, friendship, and wonderful food from the Stetsons Canteen. The always enjoyable Pilots and Guests dinner will be held at a location tba on Saturday evening. Free Camping at the field (no hookups) and lots of Stetson hospitality to welcome everyone! Be sure to put this weekend on your schedule! Special low entry fee of \$10 for BASIC class pilots! Come on out and give this a try! | 2023-454 | <http://www.stetsonflyers.com>

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | Giant Scale | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Sat August 26, 2023. Rain day Sunday 27th. 5800 Frontier Road, Ottawa, ON, Canada Come join in the fun of this great Giant Scale Fun Fly! We hope to hold a field dinner Saturday evening. Details TBA. Free basic camping at the field. Canteen will be open for our delicious Stetson Burgs and stuff. Stay Sunday for more fun flying! MAAC is required. All types of Giant Scale aircraft are welcome. | 2023-824 | <http://www.stetsonflyers.com>

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly events continue featuring flying amphibious and float equipment aircraft on the waters of the Bay of Quinte. Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arrange with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain adjacent to the site where RC vehicles can crawl and jump plus there are concrete pads for racing or drifting, are also welcome. Come have some fun!. | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

SEPTEMBER 16, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | ORCC Fall FunFly | OTTAWA R/C CLUB | ORCC - OTTAWA REMOTE CONTROL CLUB | We invite all RC pilots to join us for this event. There will be flying opportunities for everyone (current MAAC membership required). The flying season won't last forever, so come on out and enjoy it

now. This event always draws a good crowd of our flying fraternity. Lunch and beverages will be available for purchase. Parking and other related details will be published closer to the event date. | <http://www.ottawarclub.ca/>

SEPTEMBER 23, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Greater Ottawa Aero-tow | ARNPRIOR RADIO CONTROL CLUB | FIELD - 5556 LOGGER WAY ARNPRIOR, ON | Join us for the annual Greater Ottawa Aero-Tow. We will have large tow planes so we can pull just about anything under the sun. No entry fee but we will collect funds for a donation to the club. | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com/>

SEPTEMBER 23, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our monthly events continue featuring flying amphibious and float equipment aircraft on the waters of the Bay of Quinte. Multirotors willing to fly over water are welcome and coordinated flight between participants for photos can be arrange with participating pilot agreement. We also have open space with rough terrain adjacent to the site where RC vehicles can crawl and jump plus there are concrete pads for racing or drifting, are also welcome. Come have some fun!. | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

SEPTEMBER 30, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | BMAC FALL FUN FLY | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | BMAC Fall Fun Fly/ Camp Out. Fun day of flying, potluck dinner and nice camp fire. Bring your camper or tents and enjoy some stories about the days events around the camp fire. For more info call 613-802-5000 | <http://www.bmaclub.ca>

OCTOBER 07, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | World Ringmaster Flyathon | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | CONTROL LINE FUN! This will be part of a world-wide Ringmaster Flyathon again this year. Bring your Ringmasters of all sizes and types. Stetsons club will attempt to set records for total number of Ringmaster flights. MAAC required. Come try your hand at control line. A student plane and coaching will be available. This is all in fun! Come get dizzy with the best of them! | <http://www.stetsonflyers.com>

OCTOBER 28, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Halloween Fun Float Fly and Swap Shop | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | Our annual end of season flying off the waters of the Bay of Quinte. It features a swap shop for getting rid of or acquiring RC related stuff for you winter projects. Costumes for Halloween are encouraged as long as they don't endanger you flying skills (unless removable). Come

out to one of the smallest MAAC clubs that has huge fun at every event! | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

BC COASTAL - H

NO LISTINGS

QUEBEC - I

NO LISTINGS

ST LAWRENCE - J

NO LISTINGS

SASKATCHEAWN - K

MARCH 18, 2023 - SATURDAY | Display | 2 Days | Moose Jaw RC Display @WDM 2023 | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | Western Development Museum -MJ | In conjunction with the Thunder Creek Model Railroad Club (TCMRRC) annual display, our Moose Jaw Radio Control Club (MJRCC) will partake in the event to be held at the Moose Jaw Western Development Museum. The weekend of the event will be held on March 18 & 19, 2023. Our member display will be part of the settings again in the beautiful Western Development Museum Facility, here in Moose Jaw. The WDM building hosts a wide collection of "planes, trains and automobiles." There will be SO much to take in - be prepared to spend a few hours to see it all. The TCMRR Club have hosted their event for over 24 years and we are very pleased to participate in it with them. Regular WDM admission charges will apply; check their web site for all the rates (senior discount, Family etc.) Keep posted to our Club Facebook Page at: <https://www.facebook.com/MJRCAircraftClub?ref=hl> OR to the WDM web site at: <http://wdm.ca/mj.htm> Come take in our MJRCA Club member models on display as well as spending some air time on simulators again. | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

AUGUST 05, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | Moose Jaw RC Fall Fun Fly 2023 | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | ASH ST. & 16TH AVE. | Moose Jaw Radio Control Aircraft Annual Pity-Pat Fun Fly on Saturday August 5, 2023 AND Sunday August 6, 2023. Open to all Pilots with a 2023 MAAC/AMA membership. No admission charges for Spectators. Pilot Landing Fee Donation \$10.00 for the one / two days inclusive. Props will go Pity-Pat and so will your heart with the excitement and the vast variety of crafts. We have ample camping room, sorry no services other than an excellent flying field to use! 600' x 230' grass area PLUS this... a (2014) GeoTex mat 135' x 35' for you electric Flying enthusiasts.

A power charging station for Electrics has been installed. Event Director: Kerry Olson (639) 538-3955 and Event Chairman: Justin Heagy (306) 690-3286. For directions, photos and lots more information, hook up to our NEW - Club Facebook site: <https://www.facebook.com/groups/785119741916847/> | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

AUGUST 10, 2023 - THURSDAY | TENTATIVE | 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 .

OCTOBER 07, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Moose Jaw RC Fall Fun Fly 2023 | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | ASH ST. & 16TH AVE. | Moose Jaw Fall Fun Fly Saturday October 7,2023 Free Admission for all Spectators 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/> | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

SOUTH EAST - L

APRIL 02, 2023 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | Whitby Aeromodellers Swap Meet | WHITBY AEROMODELLERS | HEYDENSORE PAVILION | Whitby Aeromodellers swap meet is scheduled for Sunday April 2, 2023. Please see our website for details www.whitbyaeromodellers.com Vendor tables are available to sell your RC airplane items. Tickets for guests \$5.00 589 Water Street, Whitby ON. | 2023-1009 | <http://www.whitbyaeromodellers.com>

JUNE 10, 2023 - SATURDAY | Swap Shop | 1 Day | Swap/fun fly | 6TH DIVISION FLYERS CLUB INC. O/A ORILLIA AERO MODELLERS | FIELD - 2734 CAMBRIAN RD SEVERN TOWNSHIP | Swap meet 9:00 am until 12:00 noon then fun fly until 5:00 pm event is free for all. Lunch will be bbq at a small fee and drinks will be supplied at a fee. Washroom on sight. Setup for swap @ 8:00am free event for all to attend. All flyers must have there maac insurance id. Rain day June 11/2022. | 2023-1006

SOUTH WEST - M

MAY 27, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Annual Fun Fly | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | Saturday May 27, 2023- Forest Lakeside Flyers Annual Fun Fly at their Proof Line Road club field, west off Hwy #21, approx 4 Km north of Forest Ontario. Refreshments and hot dogs available, no events, no entry fee, great flying site. 450 ft x 450 ft grass field. Current MAAC Membership required. Flying 9 am til 4 pm. no rain date. Contact: Stuart Schroeder 226-402-4527 | 2023-39 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

JULY 08, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Annual Scale Rally | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | Saturday July 8, 2023- Forest Lakeside Flyers Annual Scale Rally at their club field, west off Hwy #21, on the Proof Line Road, approx 4 Km north of Forest Ontario. Refreshments and hot dogs available. Great Flying site, no entry fees, lots of visitors. 450ft x 450ft grass flying site. Flying 9 am til 4 pm. No rain date. MAAC Membership required. Contact: Stuart Schroeder 226-402-4527 | 2023-41 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

JULY 27, 2023 - THURSDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 4 Days | Thunder Thrust2 Over Chatham Kent Airport | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | 11'th Annual Jet Rally at Chatham Kent Municipal Airport. Event is open to spectators on Saturday July 29'th from 10am to 3pm. Donations are accepted at the gate. | 2023-25

SEPTEMBER 13, 2023 - WEDNESDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 5 Days | Thunder Thrust Over Chatham Kent Airport | SOUTH WEST ONTARIO ZONE | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | 11'th annual jet rally, fall edition. Five days of jet flying Chatham Kent Municipal Airport. Any turbine powered model or EDF is welcome. Open to public on Saturday September 16'th from 10am to 3 pm. | 2023-26 |

R/C Electric

from page 49

to place your fingertips under the wing at the midpoint of the recommended C.G. range. Then move them back or forward until the model balances level. That will give you the true, current C.G. It should always be measured with a battery installed and the airplane ready to fly.

What if the C.G. is not correctly placed? Many models have enough room to allow the battery to be shifted back or forward enough to achieve proper balance. Others, however, offer little flexibility. Then your choices boil down to using a lighter or heavier battery or adding ballast. If the model is nose-heavy, it takes relatively little ballast on the tail to compensate. Tail heaviness is often more difficult to fix. Either way, you need to get it right.

The effect of the battery's weight depends on its location. For example, the Apprentice has the centre of the battery at about the wing leading edge, meaning the effect on C.G. of a heavier or lighter battery is modest. By contrast, the AeroScout and Timber, for example, have the battery entirely ahead of the wing, meaning variations in its weight matter more.

Last summer, I helped prepare an E-flite Commander for its maiden flight. It balanced in the recommended range and flew beautifully. Another flyer told of a friend's Commander that was almost unflyable and had suffered landing damage on its maiden flight. Why the difference between two seemingly identical BNF models? Easy. The one that flew well had a 3,200 mAh 4s battery, while the one that didn't had a 2,200 mAh 3s battery, a weight difference of about 160 grams (nearly six ounces), acting well ahead of the balance point. As a result, the twitchy model had the C.G. far behind the recommended range.

The moral of the story: always check the balance before flying. ✨

C/L Precision Aerobatics

from page 45

good enough to score a second-place finish in Profile Stunt. Bill flew a model of his own design powered by an LA .46.

PILOTS RETURNING TO CONTROL LINE FLYING

There has been an encouraging increase in CLPA activity at the Beanfield in Dresden. Under the leadership of Brad LaPointe and Len Bourel, several pilots have returned to control line flying and are learning to fly the entire pattern. Among them are Tom Knight and Stewart Morrison. Tom and Stewart should be in a position to compete in 2023.

CLPA COLUMN SUBMISSIONS

I invite everyone to consider submitting material for inclusion in future Model Aviation Canada Control Line Precision Aerobatics columns. ✨

Spectre radio

suite de la page 41

La maquette n'était clairement pas bien ajustée en vol et toutes les gouvernes étaient trop sensibles d'après ce que je ressentais en actionnant les manettes. J'ai réussi à amadouer la bête en actionnant le mode de débattement réduit (low rate) et cela m'a permis de piloter l'appareil en vol en palier.

J'ai actionné le mode SAFE et cette caractéristique fonctionnait correctement. Sur le coup, je ne connaissais pas quel interrupteur ON/OFF utiliser en mode SAFE. Le pilote avait configuré la position 3... poussée (thrust) inversée!

J'ai fait voler la maquette à plein régime à la proverbiale altitude des quatre erreurs de pilotage – même si on commet quatre erreurs, nous possédons suffisamment d'altitude pour empêcher un écrasement – avant d'actionner la position 3. Nous avons entendu un terrible son émanant de l'hélice et du moteur et l'avion a plongé vers le sol à une vitesse vertigineuse. J'ai tout de suite pensé : « Mince alors, on sortira bientôt le sac de poubelle » mais j'ai utilisé l'altitude disponible du mieux possible et j'ai fait atterrir la maquette en un seul morceau.

J'ai appris quelques leçons, cette journée-là; la principale étant de demander à plus d'un instructeur de vérifier la maquette avant son vol afin de s'assurer que tous les interrupteurs sur l'émetteur se trouvaient aux endroits auxquels nous sommes habitués et que leur fonction respective était la bonne. ✨

Vol circulaire acrobatique

suite de la page 44

KONSTANTIN BAJAIKINE

Puisque j'en suis à offrir des félicitations de performance, il me fait plaisir de vous rapporter que Konstantin Bajakine – alors en visite chez des proches – a réussi à prendre part au Championnat de F2B à Nartkala (Russie), les 15 et 16 octobre 2022. Ce dernier a ravi la deuxième place parmi 27 concurrents. Bravo, Konstantin!

NOUVEAUX MEMBRES LEADERS

Félicitations à Len ainsi qu'à Konstantin, ces deux derniers ayant été acceptés au sein des membres Leader en raison de leur savoir-faire, mentorat et en formation de membres – tout en les inspirant – au sein de divers clubs et de leur zone respective.

BILL TRUMBLE

Je voulais aussi mentionner le nom de Bill Trumble. Celui-ci est un pilote de vol circulaire acrobatique en provenance de Sarnia (Ontario). Bill a inscrit de très sérieux cercles dans l'air lors du Championnat Southern Ontario Control Line Championships au terrain de Dresden (Ontario). Sa performance lui a valu une deuxième place en Profile Stunt. Bill a piloté une maquette de son propre design, mûe par un LA .46.

UN RETOUR AU SEIN DE LA DISCIPLINE

L'activité s'est accrue au terrain de vol (on l'appelle le Beanfield) de Dresden. Sous la tutelle de Brad LaPointe et de Len Bourel, plusieurs pilotes ont effectué un retour au vol circulaire et apprennent à exécuter une routine entière. Parmi ceux-ci se trouvent Tom Knight et Stewart Morrison. Ils devraient d'ailleurs être en mesure de livrer combat en 2023 contre d'autres concurrents.

DES SOUSMISSIONS, S.V.P.

J'invite tout le monde à soumettre du matériel à cette chronique au sein des pages de Model Aviation Canada. ✨

renversant la maquette et en la tenant en équilibre. Divers appareils de centrage existent sur le marché mais pour moi, une paire de doigts sensibles font tout aussi bien le travail (voir photo).

On vous dit souvent d'équilibrer la maquette « avec un peu de nez vers le bas ». Cette affirmation peut porter à confusion puisqu'équilibrer la maquette sur n'importe quelle assiette sauf à l'horizontale, ça signifie que vous n'êtes pas en train de déterminer le véritable C.G. Pour une maquette comme l'Apprentice, une assiette de 15 degrés vers le bas signifie que vos doigts se trouvent à environ 15 mm (0,7 pouce) devant le véritable C.G. C'est beaucoup et peut un peu trop affecter la sensibilité de la gouverne de profondeur et faire en sorte qu'il soit plus difficile de déplacer la maquette au sol ainsi qu'à atterrir. Si vous équilibrez de façon erronée votre maquette et qu'elle est trop lourde de l'arrière, c'est pire.

La façon correcte de déterminer le C.G., c'est de placer l'extrémité de vos doigts sous les ailes à mi-chemin de la plage recommandée du C.G. Ensuite, reculez vos doigts ou avancez-les jusqu'à ce que la maquette se trouve à l'assiette parfaitement horizontale (à plat). Cela vous donnera le véritable C.G. Vous devriez toujours entreprendre cette étape avec la batterie à bord, comme si vous étiez sur le point de faire voler votre avion.

Qu'arrive-t-il si votre C.G. n'est pas correctement ajusté? Plusieurs maquettes disposent d'une marge de manœuvre suffisante pour déplacer la batterie vers l'arrière ou vers l'avant afin d'atteindre le bon point d'équilibre. D'autres maquettes n'offrent pas cette flexibilité. Les choix qui s'offrent alors à vous : l'emploi d'une batterie plus légère ou plus lourde ou d'ajouter du lest (poids). Si la maquette est lourde du nez, il ne vous faudra que peu de poids sur la queue afin de compenser cet équilibre. Une maquette trop lourde de la queue, c'est plus difficile à corriger. D'une façon ou l'autre, vous devez remédier à la situation.

L'effet du poids de la batterie dépend de son emplacement à bord de la maquette. Par exemple, le centre de la batterie à bord de l'Apprentice se trouve à peu près au bord d'attaque des ailes, ce qui signifie que l'effet d'une batterie plus lourde ou plus légère sur le C.G. est modeste, disons. Par contraste, la batterie embarquée de l'AeroScout ou du Timber est placée tout à fait devant le bord d'attaque, ce qui signifie que la variation de poids aura davantage d'importance.

L'été dernier, j'ai contribué à préparer un Commander (d'E-Flite) pour son vol inaugural. La maquette s'équilibrerait sur la plage recommandée de C.G. et a très bien volé. Un autre modéliste a raconté l'histoire du Commander d'un ami qui n'arrivait presque pas à voler et qui avait été endommagé lors de son tout premier atterrissage. Comment expliquer la différence de comportement entre deux maquettes presque prêtes à voler supposément identiques? C'est facile. La maquette qui a bien volé était dotée d'une batterie 4s de 3 200 mAh tandis que celle au comportement quasi-incontrôlable était dotée d'une batterie 3s de 2 000 mAh, une différence d'environ 160 grammes (presque six onces). Résultat : la maquette instable possédait un C.G. trop reculé par rapport à la plage recommandée.

La morale de l'histoire : vérifiez toujours le C.G. avant que ne vole votre maquette. ✨

demande d'adhésion aux Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) et il détient le numéro 613 depuis, ce qui représente 69 années au sein de la discipline du vol circulaire.

« Jack a construit et fait voler plusieurs maquettes lors de nombreux événements, y compris Old Time Stunt, formule des années 1950 et 1960. Jack pratiquait très peu la séquence O.T. Stunt avant de disputer le concours – à l'opposé de plusieurs autres modélistes – il se tenait non loin et observait ses adversaires lors de leur propre pratique et s'amusait à les voir « perfectionner leurs erreurs ». Ensuite, il entamait son vol officiel et réussissait invariablement à se hisser dans le cercle des gagnants.

« Je me souviens particulièrement qu'au cours des années 1980, lors de l'introduction de la catégorie Nostalgia 15 Sports Racing à l'aide de moteurs Fox 1BB Schneurle montés à bord des Flite Streak Jrs. et Ringmaster Jrs. – des maquettes profil – nous disputions des courses de format 4-up, après les rondes d'élimination. Vous pouviez parier que Jack se retrouverait justement en finale. D'une quelconque façon. Jack savait comment roder ces nouveaux moteurs Fox 15BB et inévitablement, sa maquette était la première en l'air... et rapide! Ce qui m'a amené à penser que ce moteur particulier qu'il possédait avait probablement été rodé à l'usine et qu'il était probablement parfaitement ajusté au moment où il l'a reçu! Seul Jack le saurait avec certitude.

« Jack excellait à être un adepte détendu qui s'amusait beaucoup au sein de ce sport. Il aimait particulièrement donner un coup de main aux nouveaux venus qui effectuaient leur entrée au sein du passe-temps et excellait tout autant à faire une promotion discrète du passe-temps qui lui a plus tout au long de sa vie. Personnellement, je crois qu'à quelque part Là-haut au Paradis, Saint-Pierre lui a aménagé un terrain de vol particulier doté d'un merveilleux cercle asphalté identifié par le nom et le numéro 613 de Jack à l'entrée.

« Que Dieu te bénisse, Jack – nous nous ennuyons tous de toi. » ✨

at 160+ MPH and 98+% of the AMA national record. Chris Cox, from Delta, B.C., made the elusive "Top 10" in stunt, and Len Bourel & Naomi Macklem from Dresden, Ontario, also received aerobatics awards at the AMA Nats.

The Winnipeg Perfect Circle Club celebrated its first full year flying on new circles, and members have continued to work hard to manicure the grounds.

A new circle is being established in Dryden, Ontario, with the field being up and flying in Spring 2023. I'm also told a C/L field is being re-established in Arnprior, Ontario.

It's not too early to start thinking of clubs to host Team Trials for F2A speed, F2C team races and F2D combat Team Trials for the 2024 F2 World Championships. Send your bids to me for next season.

Stay tuned for scheduled C/L Events in Vancouver, Edmonton, Ponoka, Winnipeg, Ottawa, Southeast & Southwestern Ontario in 2023. ✨

GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



P-51D Mustang 1.2m

- Available in BNF and PNP configurations
- Updated and upgraded to be the easiest-to-fly full-house Mustang model yet



Wingspan: 48in • Length: 41.3in • Motor: BL15 850Kv

EFL08975 — PNP w/Smart ESC

EFL089500 — 1.2m Smart BNF Basic



UMX Twin Otter BNF

- Powerful brushless motors
- Functional scale features including LED navigation lights
- AS3X and SAFE enabled



Wingspan: 22.6in • Length: 17.5in • Motor: 1206-7500Kv, 12-Pole

EFLU30050 — UMX Twin Otter BNF Basic



The very best in quality designed radio controlled aircraft! Find more details and see the wide selection of models and wingspans.

Proud to be Canada's source for AJ Aircraft!
See greathobbies.com for current selection.
Restocking in February!

OMP HOBBY Challenger PNP

- Balsa and film construction
- Lightweight and durable
- Motor, speed control and servos included



OMPBP003PRB — 49" PNP Red w/V2-2820-1100

OMPBP003PGB — 49" PNP Green w/V2-2820-1100

OMPBP005PRB — 59" PNP Red w/3520III

OMPBP005PGB — 59" PNP Green w/3520III

OMP HOBBY Bushmaster 65"



Wingspan: 65in • Length: 51in

OMPBP001PRY — PNP Red/Yellow w/X3520III/80A/SG7

OMPBP001PBW — PNP Blue/White w/X3520III/80A/SG7

OMPBP001ARY — ARF Red/Yellow

OMPBP001ABW — ARF Blue/White

Balsa Aircraft Kits from

DANCING WINGS HOBBY



stevens™
aeromodel



and more!



RealFlight Evolution

The newest version of our favorite simulator is in stock now!

For more than two decades, RealFlight® has been the #1 RC flight simulator in the world! It's the absolute best tool new RC pilots can use when learning how to fly. It also makes it possible for experienced RC pilots to practice new maneuvers and hone their skills so they can become even better pilots. Plus, it's the best way to "try" new Horizon Hobby and other models before you buy them!

More than 300 Aircraft • 75+ different flying site • Internet connection required, see website for system requirements

RFL2000 Realflight Evolution with Spektrum InterLink DX

RFL2000S Realflight Software Only



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 Argenta 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