

Model Aviation

CANADA



Published by Morison Communications



Morison COMMUNICATIONS

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

Keith Morison
403.282.0837 b
403.510.5680 m
Keith@Morison.ca



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

Model Aviation CANADA

Our 'footer' ads bring more visibility!

Advertise in Model Aviation Canada

Get your message out to 11,000+ members!

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

ADVERTISE YOUR EVENTS

IN

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

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

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

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

NEWMARKET RECREATION CENTRE
200 Doug Duncan Dr. Newmarket

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

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

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

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

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

for more information contact:

*Keith Morison
403-510-5689*

editor@ModelAviation.ca



**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



"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 Randy Hepner zd-d@maac.ca
Executive John Deadman zd-h@maac.ca
 Leslie Farkas zd-l@maac.ca
 Grant Robinson zd-k@maac.ca
Treasurer Mike Anderson treasurer@maac.ca
Bilingual Reception and Membership Rivka Neal office@maac.ca

BOARD OF DIRECTORS

Alberta (A)

Philippe Dessureault 68233 Airdrie, AB zd-a@maac.ca

Atlantic (B)

Carl Layden, 44045 Paradise, NL zd-b@maac.ca

British Columbia Interior / Yukon(C)

Mark Betuzzi 26605L Kamloops, BC 250-682-9609 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)

VACANT

Northern Ontario (F)

Craig Knight 9467L Sault Ste. Marie, ON 705-303-5125 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)

Alain Carpentier 93833 Saint-Jean-Baptiste, QC 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 1j0 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 davecummings9@gmail.com

TRANSPORT CANADA

Mark Winstanley 24925 rusty505050@gmail.com

APPOINTMENTS (BOARD APPOINTED)

ACC DELEGATE

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

CHAIR OF COMMITTEES

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@kwadrus.com

FLIGHT TRAINING

Vacant

FLYING FIELDS

Lawrence Lewis 97029 Victoria, BC lewis.l@telus.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 roy.rymer@gmail.com

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@cogeco.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 J0L 2L0 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 lfyanextra@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



MARCH / APRIL - VOL. 54 NO 1

TABLE DES MATIÈRES

Chronique du président	4
Gestionnaire des opérations	8
Chronique de l'éditeur	9
Groupe consultatif de Transports Canada	11
Alberta (A)	12
Atlantique (B)	14
C-B Intérieure et Yukon (C)	16
Sud ouest de Colombie-Britannique (H)	19
Nord ontario (F)	20
St. Laurent (J)	22
Vallee de l'outaouais (G)	23
Québec (I)	24
Saskatchewan (K)	26
Sud-ouest ontario (M)	28
Vol circulaire acrobatique	30
F1D worlds	32
RPAS WILCO	34
Le vol sous l'égide de la Partie IX	40
Spectre radio	45
Vol circulaire	46
Vol libre intérieur	48
Vol Libre extérieur	50
Hydravions télécommandés	52
R/C Jet	54
Grosses Maquettes	56
Acrobatie de précision (voltage)	58
Course autour de pylônes	60
Copies volantes télécommandées	62
Magasins de passe-temps au Canada	67
Trading Post	68
Évènements à venir	69

TABLE OF CONTENTS

President's Message	5
Operations Manager	8
Editor's Message	9
Transport Canada Advisory Group	11
Alberta (A)	13
Atlantic (b)	15
British Columbia Interior - Yukon (c)	17
South West British Columbia (H)	19
Northern Ontario (F)	21
St. Lawrence (J)	22
Ottawa Valley (G)	23
Quebec (I)	25
Saskatchewan (K)	27
South-West Ontario (M)	29
Control Line Precision Aerobatics	31
F1D worlds	32
RPAS WILCO	34
Flying under Part IX	38
Radio Spectrum	45
Control Line	47
Free Flight Indoor	49
R/C Free Flight Outdoor	51
RC Float Plane	53
R/C Jet	55
R/C Large Model	57
R/C Precision Aerobatics	59
R/C Pylon	61
R/C Scale	63
Hobbyshops Canada	67
Trading Post	68
Coming Events	69



This RC Factory Sopwith Camel makes good use of the space at the indoor soccer field in Sault-Sainte-Marie, ON.
Le Sopwith Camel (du fabricant RC Factory) profite de l'espace disponible au terrain de soccer intérieur de Sault-Sainte-Marie (Ontario).
Peter Smith Photo



Mike Anderson - 17752

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

EXCUSES

Au nom de l'actuel Conseil de direction, j'offre mes excuses sincères quant à la perte des lieux de vol dans l'espace aérien contrôlé ainsi que pour la perte de l'Exemption (de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien, le RAC) qui permettait aux pilotes du MAAC de faire évoluer leurs maquettes et de s'adonner au passe-temps qu'ils adorent.

Nous savons que les derniers mois ont été éprouvants pour tous nos membres et nous espérons que vous accepterez nos excuses et que vous nous accorderez l'occasion de rétablir la situation. Nous nous sommes engagés à mieux vous servir et à récupérer notre réputation à titre d'association responsable et respectueuse aux yeux tant des organismes de réglementation que de nos membres.

Vous en avez probablement entendu parler, la raison de cette malheureuse décision tire son origine des gestes irréflectés de quelques-uns de nos directeurs de zone qui ont parrainé des terrains de vol extérieurs dans de l'espace aérien contrôlé, et ce, sur une période de trois. Ce faisant, cela dérogeait à notre plus précieux atout, l'Exemption (datant de 2019) de Transports Canada du Règlement de l'aviation canadien (le RAC). Pour empirer les choses, le MAAC n'avait pas mis au point des méthodes internes de contrôle suffisamment musclées qui auraient détecté ou empêché un parrainage fautif des terrains de vol, jusqu'à ce que le pot aux roses soit découvert au début 2022 lors d'une vérification (certains diront un audit) que faisait notre Groupe consultatif sur la sécurité des divers terrains de vol.

PARRAINAGE DE TERRAIN

Le 3 juin 2019, le 29 juin 2019 et le 1er janvier 2020, des directeurs au sein de trois différentes zones du MAAC ont parrainé (approuvé) des terrains de vol situés dans de l'espace aérien contrôlé de catégorie E. Le 19 novembre 2019, le 10 janvier 2019, le 11 juin 2020 et le 25 avril 2021, un directeur œuvrant dans une autre zone a

parrainé quatre terrains de vol situés dans de l'espace aérien contrôlé de catégorie C, non loin d'un aéroport majeur d'ampleur internationale. Au cours de cette période, le MAAC ne possédait pas d'entente avec les agences de réglementation afin d'approuver des terrains de vol supplémentaires qui menaient des opérations dans leur espace aérien.

Aucun des quatre directeurs de zone n'a consulté qui que ce soit (quelqu'un ayant des connaissances là-dessus) afin de vérifier si les modalités de l'Exemption seraient respectées en parrainant ces terrains de vol. Les clubs parrainés faisaient justement confiance à leur directeur respectif afin de demeurer au parfum des règlements et politiques du MAAC ainsi que de l'Exemption.

VÉRIFICATIONS ET SUSPENSIONS

En mars 2022, le Groupe consultatif sur la sécurité a terminé l'examen de 530 terrains de vol extérieurs répertoriés sur maac.ca. Les membres du Groupe se sont aperçus que dix terrains avaient été parrainés même s'ils se trouvaient dans de l'espace aérien contrôlé, depuis le début de l'Exemption, le 1er juin 2019. Le Conseil de direction a examiné le rapport lors de deux réunions (les 4 et 19 avril 2022) et le 25 avril, ses membres ont voté en faveur de la suspension des opérations à ces terrains précis. À ce point-ci des événements, nous avons compris que certains de ces dix terrains étaient inactifs ou inutilisés, même s'ils étaient encore répertoriés dans la base de données de maac.ca. C'était là notre première indication que les renseignements de notre base de données ne concordaient pas avec la réalité, c'est-à-dire les endroits à partir desquels les membres faisaient voler des maquettes.

Le Groupe consultatif sur la sécurité a préparé un deuxième rapport de vérification au cours duquel ses membres ont découvert que des terrains de vol identifiés comme étant « privés » n'étaient pas inclus dans la première vérification. Cela révélait une défektivité administrative du design de notre base de données qui, dans les faits, cachait un méli-mélo de terrains de vol qui auraient dû être inclus dans la vérification originale de 2019 et dans celle de mars 2022. En bout de ligne, nous avons découvert que 15

terrains de vol menaient leurs opérations dans de l'espace aérien contrôlé sans bénéficier d'une entente avec les agences de réglementation. Le MAAC a ordonné la suspension des opérations à tous ces terrains.

LA ROUTE DE PERDITION

Fin 2018 et début 2019, le Groupe consultatif de Transports Canada – la principale entité du MAAC qui travaillait de concert avec TC aux fins de l'Exemption – a compilé une liste des terrains de vol extérieurs qu'on savait à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé. On a nommé cette collection d'emplacements les « statu quo » parce que NAV Canada avait acquiescé à ce que le MAAC poursuive les opérations à ces endroits précis.

Cela devait être une entente temporaire entre le MAAC et NAV Canada : on s'attendait à mettre au point une entente permanente qui autoriserait le MAAC à parrainer des terrains de vol dans de l'espace aérien contrôlé. L'été 2019 a cédé la place à l'automne sans que ces pourparlers ne reprennent. Ensuite, la COVID-19 est arrivée au début 2020, ce qui a forcé l'activité aéronautique internationale à la quasi-paralyse; ces discussions n'étaient manifestement plus une priorité. Finalement, NAV Canada nous a fait signe en avril 2022 afin de discuter de l'accès sous espace aérien contrôlé.

J'ai assemblé une petite équipe afin d'échanger avec NAV Canada et pendant le reste de l'été dernier, nous avons organisé des rencontres régulières grâce auxquelles nous avons d'abord établi quels étaient les dangers et les mesures d'atténuation afférentes aux opérations de Système aériens télépilotes (acronyme RPAS, en anglais) dans de l'espace aérien contrôlé. J'ai servi d'hôte à mon vis-à-vis, le directeur de la Gestion du trafic SATP, lors du rassemblement Giant Scale Fun Fly de Kingston. Ce dernier a eu l'occasion de voir ce que nous faisons et comment nous le faisons. (Le briefing des pilotes était le meilleur que j'aie entendu.)

Nous avons fait des progrès, jusqu'au point où nos équipes respectives planchaient sur un cadre d'exigences et de critères lorsque nous avons découvert que des terrains de vol avaient été parrainés

suite à la page 6



Mike Anderson- 17752

President

613-299-3702 | president@maac.ca

APOLOGIES

On behalf of the current Board of Directors, I sincerely apologize for the loss of access to controlled airspace sites and the loss of the 2019 Transport Canada Exemption that allowed MAAC's RC flyers to avoid the Canadian Aviation Regulations and enjoy the hobby you love and enjoy.

We know that the last few months have been trying for all of our members, and we hope you will accept our apology and give us a chance to make things right. We are committed to serving you better and restoring our reputation as a responsible and respectful association in the eyes of both the regulator and our members.

As you've probably heard, the reason for this unfortunate situation is the careless actions of some of our directors, who sanctioned outdoor flying sites in controlled airspace over a period of three years. Doing so directly breached MAAC's most valuable asset, the 2019 Transport Canada Exemption from Canadian Aviation Regulations. To make matters worse, MAAC had not developed internal controls of sufficient strength to detect or prevent careless site sanctioning until these breaches were discovered in early 2022 during an audit of flying sites performed by our Safety Advisory Group.

THE SITE SANCTIONS

On June 3, 2019, June 29 2019, and January 1, 2020, Directors in three different zones sanctioned flying sites in class E controlled airspace. On November 19 2019, January

10 2020, June 11 2020 and April 25 2021 a Director in yet another zone sanctioned four sites in Class C controlled airspace, in the vicinity of a major international airport. During this period, MAAC did not have any agreement with the controlling agencies to approve additional sites operating in their airspace.

None of the four directors consulted anyone with authoritative knowledge to check if the terms of the exemption would be respected when approving these fields. The sanctioned clubs trusted their directors' authority to keep them in compliance with MAAC rules, policies and the exemption.

AUDITS AND SUSPENSIONS

In March of 2022 the Safety Advisory Group completed a review of 530 outdoor flying sites listed on maac.ca. They found that ten sites had been sanctioned in controlled airspace since the start of the Exemption on June 1, 2019. The Board of Directors reviewed the report over two meetings on April 4 and 19, 2022, and on April 25, voted to suspend operations at these sites. By this time, we had come to understand that some of the ten sites had become inactive or unused, even though they still existed in the maac.ca database. This would be our first indication that information in our database did not align with the reality of where members were flying.

The Safety Advisory Group completed a second audit report in which they discovered that sites marked as 'private' were not included in the first survey. This revealed an administrative defect in our database design that effectively hid a mix of sites that should have been included in the original 2019 site audit and the subsequent March 2022 audit. In the end,

we discovered fifteen sites operating in controlled airspace without an agreement with the controlling agencies. MAAC suspended operations at all of these sites.

THE PATH TO LOSS

In late 2018 and early 2019, the Transport Canada Advisory Group, the primary MAAC entity working with Transport Canada toward the exemption, compiled a list of MAAC outdoor sites that were known to be in controlled airspace. This collection would become known as the 'status quo' sites because NAV CANADA had agreed that MAAC could continue operating at those locations.

This was meant to be a temporary agreement between MAAC and NAV CANADA, with the expectation of developing a more permanent agreement that would allow MAAC to sanction sites in controlled airspace. The summer of 2019 drifted into year-end without a restart of those talks. Then in early 2020, Covid 19 brought international aviation to a near standstill, and talks were no-longer a priority. Finally, in April 2022, NAV CANADA reached out to restart discussions on access to controlled airspace.

I formed a small team to engage with NAV CANADA, and through the rest of the summer we had regular meetings where we first laid out hazards and mitigation related to operating RPAS in controlled airspace. I hosted my counterpart, the Director of RPAS Traffic Management, at the annual Giant Scale fun fly in Kingston. This was an excellent opportunity for him to see what we do and how we do it. (The Kingston club's pilot briefing was the best I'd ever seen).

We had progressed to the point

continued on page 7



Online Annual General Meeting Assemblée Générale annuelle, virtuelle June 11, 2021 | 11 juin 2023

The 2023 MAAC AGM will be held as an online 'web based' meeting that will be accessible to members using a normal web browser. Live voting will require access to email and a second browser tab on the same computer.

L'AGA 2023 de MAAC se tiendra sous la forme d'une réunion virtuelle "hébergée sur le Web" qui sera accessible aux membres en utilisant un navigateur WEB normal. Le vote en direct nécessitera un accès au courrier électronique et à un deuxième onglet du navigateur sur le même ordinateur.

à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé ultérieurement au 1er juin 2019. Des questions ont fusé et, fin novembre, j'ai soumis les réponses résumant les faits entourant le parrainage des terrains de vol à l'intérieur de l'espace aérien contrôlé de catégorie C. Nous avons fait preuve de transparence, ce que nous devons faire en présence d'une agence de réglementation. Bien que nous ayons établi la preuve que, de notre propre chef, nous avions fait cesser les activités à ces terrains nouvellement découverts, NAV Canada nous a avertis – le 22 décembre 2022 – que les terrains de vol ayant bénéficié du statu quo de 2019 n'étaient dorénavant plus autorisés à mener des opérations de SATP et que toutes les autres ententes étaient révoquées.

NAV Canada a ensuite averti l'organisme de réglementation – Transports Canada – des mesures de révocation et Transports Canada a entrepris sa propre enquête et évaluation internes. En bout de ligne, Transports Canada a conclu que le MAAC avait trop souvent enfreint la condition trois (3) (de l'Exemption) en trop d'emplacements géographiques pour que l'Exemption puisse encore s'appliquer.

Le 3 février 2023, Transports Canada nous a avertis, lors d'une conférence téléphonique, qu'ils avaient conclu que l'Exemption (de la Partie IX du RAC) n'était « dorénavant plus en vigueur » et que nous allions recevoir un avis formel à cet effet. Nous avons reçu l'avis en question le 13 mars 2023.

Faiblesse du processus de contrôle

L'une des problématiques qu'a relevée Transports Canada et qui l'a convaincu de retirer l'Exemption, c'était nos « piètres méthodes de contrôle interne » qui ont donné lieu à ces parrainages fautifs sans qu'ils ne soient décelés. La faiblesse la plus évidente au sein de nos processus et méthodes de contrôle, c'était que, sans faire de bruit, n'importe quel directeur pouvait parrainer n'importe quel terrain de vol au sein de sa zone et que la base de données du MAAC n'en avertirait que le club en question et le directeur de la zone.

Le paragraphe 14.1 du Manuel des politiques du MAAC traite des devoirs d'un directeur de zone. Depuis au moins 2011, ce paragraphe stipule que les directeurs peuvent uniquement « recommander (l'approbation des demandes de parrainage) qu'ils auront reçus des membres affiliés au club et destinées à l'Association aux fins de traitement. » (traduction libérale) Toutefois, les règlements de sécurité et les

politiques ont explicitement autorisé les directeurs à parrainer des terrains de vol et les événements, ce qui créait un conflit entre ces documents. Il en a résulté un vide procédural qui faisait en sorte que des décisions pouvaient être prises sans être l'objet d'une quelconque vérification ou surveillance.

Cela n'aide en rien que les devoirs des directeurs soient traités en plusieurs endroits : statuts et règlements, le Manuel des politiques et divers autres documents. Pis encore, à ce moment-là, il n'existait aucun critère et exigences clairs visant à parrainer les terrains de vol et événements et l'Association n'offrait pas beaucoup de surveillance ou de formation afin de s'assurer que les 13 directeurs appliquaient uniformément les exigences.

Aussi, les nouveaux règlements ont aussi créé de nouveaux renseignements que nos membres devaient comprendre afin de demeurer en règle en pratiquant notre passe-temps. Nous n'en avons pas suffisamment fait afin d'offrir les connaissances et la formation dont vous aviez besoin afin de comprendre les problématiques que vous deviez connaître. Au lieu, nous avons accordé le statut de « pilote qualifié » à tous les membres en juin 2019, même si nous avions migré dans un tout nouveau régime réglementaire. Au fil des trois dernières années, nous avons créé plusieurs nouveaux documents du Code de sécurité en nous disant que les membres s'informeront par eux-mêmes afin d'adhérer aux nouvelles exigences. La création et le dévoilement de la directive MSD-25 visait à traiter du « vide de connaissances » des nouveaux pilotes mais la plupart des membres ne savaient pas... ce qu'ils devaient savoir.

MAAC 2.0 ET L'EXEMPTION 2.0

Maintenant que vous connaissez dorénavant les faiblesses systémiques, voici ce que nous avons fait et ce que nous avons l'intention de faire.

Nous examinons encore les terrains de vol afin de nous assurer qu'ils répondent aux nouvelles normes. L'exercice de « vérification et de réparations » a tout de même prouvé la valeur de la suspension des vols que nous avons imposée. En vérifiant les terrains de vol, nous avons découvert des terrains d'opération de SATP que nous ne connaissions pas ainsi que des terrains qui étaient répertoriés mais qui sont inactifs depuis déjà un moment. Nous avons aperçu des règlements de club qui

renvoient encore à l'entente de réciprocité avec l'AMA américaine (qui autorisent des vols à plus de 400 pieds ou qui comportaient des diagrammes inexacts) et ainsi de suite. Le processus de nouvelle autorisation aboutira à des opérations plus uniformes à tous les terrains de vol au Canada, ce qui comblera le vide et facilitera notre prochaine demande d'exemption.

Nous sommes à créer une série de nouvelles politiques et procédés de parrainage afin de traiter des diverses catégories. Le plan de match ressemble à ceci :

Directive MPPD 16 Processus général de parrainage

Directive MPPD 17 Terrains de vol se trouvant dans de l'espace aérien non contrôlé à l'extérieur de 3 milles nautiques d'un aérodrome

Directive MPPD 18 Terrains de vol se trouvant dans de l'espace aérien non contrôlé à l'intérieur de 3 milles nautiques d'un aérodrome

Directive MPPD 19 Terrains de vol se trouvant dans de l'espace aérien non contrôlé à un aérodrome

Directive MPPD 20 Terrains de vol se trouvant dans de l'espace aérien contrôlé

Directive MPPD 21 Terrains de vol se trouvant dans de l'espace aérien militaire

Directive MPPD 22 Terrains de vol personnels

Nous avons reprogrammé la base de données de maac.ca afin que seule une personne bénéficiant de privilèges d'administrateur puisse modifier le statut d'un événement ou terrain de vol vers la mention « approuvé ». À l'heure actuelle, ce rôle incombe au président du MAAC. Il se pourrait que nous configurions un autre rôle spécial à l'avenir mais cette tâche ne relèvera jamais d'un seul directeur. Nous avons créé le Groupe consultatif sur la gouvernance afin d'examiner nos statuts et règlements, politiques et autres documents afin de régler tout conflit et dédoublement ainsi que pour les examiner de façon sporadique.

Puisque bien du monde a été mêlé à cet effort de refonte afin d'accorder une fois de plus les privilèges de vol à chacun des terrains, nous avons retardé la présentation de l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) au dimanche 11 juin 2023 afin de nous accorder davantage de temps pour nous concentrer sur cette tâche herculéenne.

Le Comité exécutif du MAAC se

suite à la page 10

where our teams were working towards a framework of requirements and criteria when it came to light that we had discovered some sites had been sanctioned in controlled airspace after June 1, 2019. Questions were asked, and in late November, I submitted responses summarising the facts surrounding the sanctioning of sites in Class C airspace. We were completely transparent, as we must be when dealing with a controlling agency. Even though we demonstrated that we shut down the newly-discovered sites on our own, NAV CANADA advised us on December 22, 2022, that the 2019 'status quo' sites were no longer authorized to continue RPAS operations, and all other agreements were revoked.

NAV CANADA then advised their regulator, Transport Canada, of their revocation actions and Transport Canada began their internal investigation and assessment. In the end, Transport Canada concluded that MAAC had breached condition three too often in too many locations for any corrective action to be taken while leaving the exemption in play.

On February 3, Transport informed us, in a conference call, that they had concluded the Exemption was 'no longer in effect' and that a formal notification was forthcoming. We eventually received formal written notice on March 13, 2023.

Internal Controls Process Weakness

One of the issues cited by Transport Canada for revoking the exemption related to 'poor internal controls' that allowed these sanctions to happen and not be detected. The most obvious weakness in our processes and controls was that any Director could quietly sanction any site in their zone, and the MAAC database would only notify the club and director.

Section 14.1 of the MAAC Policy Manual covers the duties of a Director. Clause 14.1 has, since at least 2011, established that Directors can only "...Recommend sanction requests received from the Club Affiliate Members to the association for processing." However, safety rules and policies have explicitly allowed the Directors to sanction sites and events, creating a conflict between these documents. It left a gaping procedural hole that allowed decisions to be made without any oversight.

It doesn't help that the duties of Directors are covered in multiple places across the Bylaws, the Policy Manual and various other documents. Even worse, at the time, there were no clear criteria and

requirements for sanctioning sites and events, and the association didn't provide much oversight or training to ensure that the thirteen directors applied the requirements uniformly.

Also, with the new regulations came new information our members needed to understand to remain compliant as they enjoyed the hobby. We did not do enough to provide the knowledge and training you needed to help you understand the important issues that you needed to know. Instead, we effectively granted 'qualified pilot status' to all members in June 2019 even though we had moved into a completely new regulatory regime. Over the last three years, we've rolled out several new crucial safety code elements but trusted that members would self-study and comply. The creation and rollout of MSD-25 was meant to address the 'knowledge gap' for new pilots but still left most members in the dark about what they needed to know.

MAAC 2.0 AND EXEMPTION 2.0

Now that you know the systemic weaknesses, here are a few things we've done and are planning to do.

- We continue to review sites and ensure they meet newly-developed standards. This 'audit and fix' exercise has proven the value of the outdoor flying suspension. As we've audited sites, we've discovered RPAS sites we didn't know about and also sites that were listed but have not been active for some time. We've seen club rules that still referred to the AMA reciprocal agreement, allowing for operations above 400 feet or had inadequate diagrams and so on. The reauthorization process will result in more consistent club operations at all sites across Canada, which will close a gap that improves our next exemption application.
- We are creating a series of site-sanctioning policies and procedures to cover the different site categories. The roadmap looks like this:
 - MPPD 16 General Sanctioning process
 - MPPD 17 Sites in uncontrolled airspace outside of 3 nm of an aerodrome
 - MPPD 18 Sites in uncontrolled airspace inside of 3 nm of an aerodrome
 - MPPD 19 Sites in uncontrolled airspace on an aerodrome
 - MPPD 20 Sites in controlled airspace
 - MPPD 21 Sites in military airspace
 - MPPD 22 Personal Flying Sites

- We've reprogrammed the maac.ca database so that only someone with special Admin privileges can change the status of any event or site to 'Approved'. Currently, that role belongs to the President. We may set up some other special role in the future, but it will never be in the hands of a single Director.
- We've created the Governance Advisory Group to review our Bylaws, policies and other documents to clean up these conflicts, overlaps and duplications and do periodic reviews of them.
- Realizing the 'all hands on deck' effort it would take to get as many of our sites back in operation, we delayed this year's AGM to Sunday, June 11, to give us more time to focus on the reauthorization effort.
- The Executive is meeting in person at the end of April to lay the groundwork for our next exemption application.

We've been told the next exemption won't be a copy of the last one. We must get our house in order before we can even know how to assemble an application package. This application won't be a few sheets of paper; it will be more like a thick binder. We need to have established clear, enforceable policies and procedures to demonstrate that MAAC is ready to take on the responsibility of self-regulation. We need time to finish the new safety code and to see it in action. In short, we need to rebuild trust we had with NAV CANADA and Transport Canada.

We are doing everything possible to accelerate the exemption application process, but most of the 2023 traditional summer flying season will be under CAR Part IX. If we can find a way to get there sooner, we will.

COMMUNICATING WITH MEMBERS

Over the last few months we've carefully considered what and when to openly disclose, seeking advice from different sources. Many members have asked for this 'full accounting' in emails they have sent me and social media posts they have made. We haven't been as forthcoming as many members would have liked, and I'll take the blame for that. In this column, I've tried to share as much of the story as possible, as concisely as possible. I hope it was helpful. The plan is to give regular eBlast updates to members on our progress to keep you as informed as possible. ✈

OPERATIONS MANAGER

David Petrie – 99631

Operations Manager
416-406-6044 | ops@maac.ca

You've all heard the proverb, alleged to be Chinese in origin, "May you live in interesting times." As MAAC's new operations team – myself as Operations Manager, Nina Simatos as Secretary, and Errol Hinds as Financial Manager – have transitioned into our new roles, we've certainly found that the times are, indeed, interesting!

We came on board in September last year and have been working hard to assume the day-to-day management of MAAC's affairs. Between weekly Board meetings and bi-weekly Executive Committee meetings, regular Governance Advisory Group meetings, understanding MAAC's "personality" as an organization (every association has one, and they're all different) and trying to learn about model aviation, we've been busy.

Busy doing what? Well...

- Preparing Board and Executive Committee meeting packages – agendas and supporting materials, including motion papers.
- Preparing minutes of Board and Executive Committee meetings.

- Arranging a day-and-a-half face-to-face Board meeting last December.
- Developing a Directors' orientation presentation which we delivered at the December meeting.
- Assisting with confidential disciplinary proceedings.
- Editing a variety of documents for President Mike Anderson – mostly documents provided to the Board.
- Working with the auditors, BLR, on the 2022 audit.
- Working with the Finance Advisory Group on the 2023 budget.
- Working on setting up the Governance Advisory Group and assisting them on revisions to the by-laws and policy manual.
- Helping prepare for the 2023 Annual General Meeting (June 11, 2023 from 1 to 3 p.m. ET – although a formal notice will be sent shortly, you might want to mark your calendars!).

To remain coordinated and work with MAAC's volunteers effectively, we meet three times a week with Mike, Vice-President Cato Hansen, and (until recently) Interim Executive Director Keith Morison. Our focus has been on the mundane details of MAAC's operations, plus information sharing so we're all on the same page. I'd like to thank Mike, Cato and Keith for their

support as we have transitioned in.

BOARD ACTIVITIES

Your Board of Directors is a hard-working group and has been dealing with some crucial issues since we came on board. Key among them has been MAAC's relationship with Transport Canada – as Mike noted in his column in the November/December issue of the magazine, MAAC has had to demonstrate to them that we are a responsible safety partner. As you know, this has not been without its setbacks but I can assure you that the Directors have given the decisions that have come before them the most thoughtful consideration. Everything they've done has been done in your ultimate best interests, even though there has been some undeniable short-term pain.

Right now, the Board is focusing on understanding, reviewing and approving the Safety and Transport Canada Advisory Groups' Safety Code revisions and, secondly, preparing for the AGM. While the Safety Code is definitely out-of-scope for us, AGM prep is certainly within our collective wheelhouse at ACI.

On behalf of all of us on the new operations team, we're looking forward to working with (and meeting) you in the coming months. ✈

GESTIONNAIRE DES OPÉRATIONS

David Petrie – 99631

Gestionnaire des opérations
416-406-6044 | ops@maac.ca

Vous avez sans doute entendu parler du proverbe chinois : « Puissiez-vous vivre en une époque fascinante. » En notre qualité de nouvelle équipe des opérations du MAAC – moi-même en tant que gestionnaire des opérations, Nina Simatos à titre de secrétaire et Errol Hinds à titre de gestionnaire aux finances – nous avons effectué la transition vers nos nouveaux rôles et nous nous sommes certainement aperçus que cette époque est, disons, intéressante!

Nous nous sommes mis au boulot en septembre 2022 et travaillons d'arrache-

pied afin d'assurer la gestion quotidienne des affaires du MAAC. Les rencontres hebdomadaires du conseil de direction, les rencontres bimensuelles du comité exécutif, les réunions du groupe consultatif sur la gouvernance, la compréhension de la personnalité du MAAC à titre d'organisme – toutes les associations en ont une et elles diffèrent toutes – et apprendre ce qu'est l'aéromodélisme, voilà des tâches qui nous ont gardé fort occupés.

Occupés à faire quoi? Eh bien...

- préparer les trousseaux servant aux réunions du conseil de direction et du comité exécutif (ordres du jour et matériel à l'appui, y compris la documentation pour les résolutions);
- préparer les procès-verbaux des réunions du conseil de direction et du

conseil exécutif;

- coordonner une rencontre en présentiel des membres du conseil de direction, en décembre dernier;
- mise au point d'une présentation sur l'orientation des directeurs, que nous avons offerte à la réunion de décembre dernier;
- aide aux procédures de mesures disciplinaires (confidentielles);
- l'édition de divers documents à l'intention du président Mike Anderson – surtout des documents fournis au conseil de direction;
- travail auprès des vérificateurs (BLR) à l'occasion de la vérification de 2022;
- travail auprès du Groupe consultatif sur les finances quant au budget 2023;

suite à la page 66

Keith Morison - 24909L

Editor
403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

WE'RE BACK

Yup, were back, and in more ways than one. In a recent eBlast, the President told members that the January-February issue of the magazine had been cancelled. Truth be told, there was simply too much happening and too many changes coming to be able to get a magazine together. But we're back at it and will try to make up that issue with another one this summer.

But we're also back in another significant way. Since last February, I have been serving MAAC in the role of Interim Executive Director. This was always intended to be a temporary role, and I have recently transitioned the responsibilities to MAAC's association management company.

So now, I'm back steering the ship at Model Aviation Canada Magazine, and hopefully help our members share inspiring stories with each other.

A CHALLENGE

Without a doubt, MAAC members as a whole are facing some of the most challenging times we've seen in the hobby. But I can't help but think there are still countless stories waiting to be told and many inspiring stories to come.

My challenge to the members is to keep thinking about the positive aspects of the hobby that remain and maybe even share how you are adapting to the new world we fly in. It might be trying a new discipline -- such as control line or free-flight -- or it might be about experimenting with telemetry or GPS tracking to get a better understanding of where you really are flying. Over the past year I've done both and was really quite surprised with the results; in my case, I was flying both closer and lower than I would have thought.

THE GUIDING PRINCIPLES

When it comes to deciding on content, I use a set of principles and commonly accepted journalism practices, at least when I worked in that industry 20 years ago.

Those principles are blended with the fact that our magazine is an 'internal' magazine, and not an independent publication.

In short, these guidelines are:

- Provide a positive forum to celebrate everything the hobby has to offer.
- Promote any and all activity that falls under MAAC's umbrella.
- Be a vehicle for the President, Executive, Board of Directors, Committee Chairs, and members to share stories, thoughts, and ideas in a positive and pro-active manner.
- Do not allow any comment or speculation that puts words in the mouth of other people or groups.
- Do not allow any content that could be considered libellous or destructive.
- Work to avoid content that is aimed at being solely divisive.

Over the years, there have been very few instances where I've had to refuse, or heavily edit content. When I do, I lean on everything I've done in the hobby to date -- and in my career as a journalist -- to inform my decisions. ✈

CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

Keith Morison - 24909L

Éditeur
403-510-5689 | editor@modelaviation.ca

DE RETOUR

Eh oui, nous sommes de retour, et ce, de plus d'une façon. Dans un récent envoi électronique, le président a informé les membres que le numéro de janvier-février de la revue avait été annulé. La vérité, c'est que trop choses se produisaient en succession rapide pour même songer à assembler le matériel. Nous avons persévéré et nous tenterons de préparer un numéro spécial, cet été.

Nous sommes aussi de retour d'une autre façon. Depuis février dernier, j'oeuvrais au sein du MAAC en ma qualité de directeur général par intérim. Il a toujours été clair que ce poste était temporaire, si bien que j'ai récemment transféré ces responsabilités à l'équipe de gestion qu'à embauchée le MAAC.

Maintenant, je suis de retour à la barre

de Model Aviation Canada et avec un peu d'espoir, j'espère aider nos membres à partager leurs histoires.

UN DÉFI

Sans l'ombre d'un doute, les membres du MAAC se butent à tout un défi, ce que nous n'avons encore jamais vécu au sein du passe-temps. Je crois toutefois qu'il se trouve nombre d'histoires encore non racontées et qu'elles sauront nous inspirer.

Le défi que je lance aux membres, c'est de se concentrer sur les aspects positifs de notre passe-temps, voire même de partager comment vous vous adaptez à ce nouvel univers. Il se peut que vous ayez eu le goût d'essayer une nouvelle discipline – le vol circulaire ou le vol libre, par exemple – ou que vous ayez décidé de vous former en télémétrie ou en repérage GPS afin de mieux comprendre où vous faites voler vos maquettes. Au cours de la dernière année, je me suis adonné aux deux loisirs et les résultats m'ont énormément surpris; dans mon cas, je faisais voler une maquette

beaucoup plus près et plus bas que je pensais.

LES PRINCIPES QUI ME GUIDENT

Lorsque vient le moment de décider du contenu, j'ai habituellement recours à des principes acceptés de pratiques journalistiques, tout au moins ceux en vigueur lorsque j'évoluais au sein de cette industrie, il y a 20 ans. Ces principes se marient au fait que la revue est un magazine «interne», pas une publication indépendante.

En gros, ces principes sont les suivants :
-- Au-delà de toute autre considération, offrir un forum positif afin de souligner tous les attraits de notre passe-temps.

-- Faire la promotion de toute activité sous le parapluie du MAAC.

-- Devenir un véhicule par lequel le président, l'exécutif, le conseil de direction, les présidents de comité et les membres puissent partager des histoires, leur opinion, des idées et même remettre en

suite à la page 10

réunit en personne, fin avril, afin de jeter les bases de notre prochaine demande d'Exemption.

On nous a dit que la prochaine Exemption ne sera pas tout bonnement une copie de la précédente. Nous devons effectuer le ménage à l'interne d'ici là afin de mieux assembler notre trousse de demande officielle. Et soyez assurés que cette nouvelle application ne se résumera pas uniquement à quelques feuilles de papier; elle aura plutôt l'allure d'un gros cartable. Il nous faudra avoir établi de nouvelles politiques et procédures claires et applicables (les faire respecter) afin de montrer que le MAAC est prêt à accepter la responsabilité de s'autoréguler. Nous avons besoin d'un peu de temps afin de terminer le nouveau Code de sécurité et de le mettre en œuvre sur le terrain. Succinctement, nous devons rebâtir la confiance de NAV Canada et de Transports Canada à notre endroit.

Nous faisons tout en notre possible afin d'accélérer le processus d'application d'une nouvelle Exemption mais il est clair que les opérations aux terrains de vol au cours de la saison 2023 devront être menées sous l'égide de la Partie IX du RAC. Si nous pouvons y parvenir plus vite, nous le ferons.

COMMUNICATION AUPRÈS DES MEMBRES

Au cours des derniers mois, nous avons soigneusement songé à ce que nous pouvions révéler au public et nous avons récolté les avis en provenance de diverses sources. Plusieurs membres ont exigé cette « entière franchise » dans des courriels qu'ils m'ont envoyés ou dans des messages affichés sur Facebook. Nous n'y sommes pas autant parvenus que ce que souhaitaient plusieurs membres et j'en accepte le blâme. À l'aide de cette chronique, j'ai tenté de partager autant d'éléments de l'histoire que possible et de façon aussi concise que possible. J'espère que cela a aidé. Le plan consiste maintenant à offrir de nouveaux bulletins électroniques aux membres quant au progrès réalisé, histoire de vous garder aussi bien informés que possible. ✨

cause les gestes et décisions de façon positive et proactive.

-- Ne pas autoriser les commentaires ou la spéculation qui mettrait des mots dans la bouche d'autres personnes ou groupes.

-- Ne pas autoriser du contenu qui puisse être considéré comme étant du libel ou qui soit destructif.

-- Éviter le contenu qui ne vise qu'à diviser les personnes.

Au fil des ans, j'ai bien peu souvent refusé du contenu ou à l'éditer de façon majeure. Lorsque j'ai à le faire, je me fie à tout ce que j'ai fait au sein du passe-temps jusqu'à maintenant -- et lors de ma carrière de journaliste afin de prendre une décision informée. ✨

de « réapprobation » à l'intention de tous les terrains de vol à l'échelle du pays.

Initialement, cela nécessitait que tous ces terrains soient interdits de vol au cours de l'hiver puisque leur statut était inconnu, à l'époque. L'examen desdits terrains comprenait leur emplacement géographique, le type d'espace aérien au-dessus, la distance par rapport aux aérodromes, la classification de l'espace aérien ainsi que les règlements en vigueur à chacun des clubs.

Comme vous pouvez l'imaginer, cela a nécessité un effort hors du commun de la part du Groupe consultatif en matière de sécurité; de plus, les directeurs de zone ont dû se tourner vers chacun des clubs afin de récolter l'information requise. Ce dont a fait état notre président à l'aide de plusieurs bulletins électroniques. La plupart des terrains situés dans de l'espace aérien non contrôlé et à l'extérieur de trois (3) milles nautiques d'un aérodrome ont pu reprendre leurs activités.

Le Groupe consultatif en matière de sécurité s'emploie maintenant à régulariser la situation des terrains qui se trouvent à l'intérieur des trois milles nautiques d'un quelconque aérodrome. Si bien que la plupart des clubs pourraient redevenir opérationnels avant même le début de la saison de vol.

Entre-temps, Le Groupe consultatif de Transports Canada poursuit ses discussions avec Transports Canada en espérant négocier une nouvelle exemption. Ces discussions se passent bien et Transports Canada est heureux de la façon par laquelle les gestionnaires du MAAC passent le Code de sécurité au peigne fin tout en introduisant de nouvelles politiques qui feront en sorte qu'une enfreinte – un modéliste agissant individuellement – à une seule condition ne se solderait pas en l'annulation d'une quelconque future exemption.

La prochaine étape : inclure NavCanada à même les discussions et nous assurer que ses gestionnaires sont tout à fait d'accord avec les conditions avant même que ne soit accordée une prochaine exemption.

Petit à-côté, je lis les sites RCCanada et Facebook ainsi que d'autres médias sociaux afin de voir ce qui se passe. J'y ai vu quantité de désinformation, des théories de complot et de fausses vérités. Certaines affirmations sont carrément insultantes à l'endroit des bénévoles qui font de leur mieux; certains membres en colère et tenants de complots tentent d'ailleurs de lancer des recours contre Transports Canada et NavCanada.

Rien de tout cela n'aidera de quelque façon que ce soit et si vous croyez que TC et NavCanada ne sont pas au courant de ce qui est affiché sur les médias sociaux, vous faites erreur. Ces personnes haut placées y jettent aussi un coup d'œil et prennent note de ce qui s'écrit sur ces plateformes. Veuillez faire très attention de ce qui est écrit et ceux d'entre vous qui lisez ces commentaires devriez faire preuve de jugement avant de transmettre ces messages.

L'équipe de leadership du MAAC voit effectivement de la lumière au bout du tunnel... c'est-à-dire la reprise de notre loisir avec un semblant de normalité. Compte tenu de l'environnement législatif actuel, c'est un privilège plutôt qu'un droit... ce que nous devons tous respecter. ✨

Mark Winstanley

President

613-299-3702 | president@maac.ca

Well... what a winter!

'How on earth did we get here?' I am quite often asked. Back in the summer and autumn of 2022, we were negotiating with NavCANADA to be able to approve more flying fields in controlled airspace in addition to the 58 'Status Quo' agreement fields that we declared in 2019. During these discussions, we discovered more fields in controlled airspace that were previously unknown to the BoD.

NavCANADA took a dim view of these extra fields in controlled airspace and cancelled our agreement meaning that, now, no one could operate at any fields located in controlled airspace. Transport Canada caught wind of this and decided that condition 3 of our exemption had been violated and cited one field in particular and one Zone Director as being the primary evidences and cancelled the entire exemption.

Transport Canada also cited that MAAC rules and policies were not strong enough to deter anyone from repeating this violation.

So, here we are now, no exemption and all of us members must now operate under CAR Part IX. We all now know what

additional efforts that entails.

What has MAAC done to rectify this situation?

The Board of Directors (BoD), with the support of the Safety Advisory Group (SAG) and the Transport Advisory Group (TCAG), has revised the Safety Code and has instituted a 're-approval' process of all flying fields across the country.

This, initially, required shutting down all fields over the winter as the actual status of all fields was unknown at that time. The review of fields included locations, type of airspace, distance to aerodromes, airspace classification and club rules.

As you can imagine, this took an inordinate effort by the SAG and also required the Zone Directors to go to each and every club to get the required information. As has been reported in several e-blasts from the President. Most fields in uncontrolled airspace and more than 3 NM from an aerodrome have been returned to service.

The SAG is now working on fields within 3 NM of aerodromes. This activity should get most MAAC fields back into action before the flying season gets underway.

In the meantime, the TCAG has been holding discussions with Transport Canada (TC) with the aim of negotiating a new exemption. These discussions are going well and TC is pleased with the way MAAC management is refining the

Safety Code and introducing new policies to ensure individual transgressions of any single condition would not result in the cancellation of any future exemptions.

The next step will be to include NavCANADA in the discussions and make sure that they are in full agreement of any conditions before the next exemption is granted.

As an aside, I look at RCCanada and Facebook and other social media to see what is going on. I see a lot of misinformation, conspiracy theories and just plain untruths expressed. Some are quite insulting to volunteers doing their best in navigating this difficult road, with some angry members and conspirator theorists trying to incite actions against TC and NavCANADA themselves.

None of this is helpful and if you think that TC and NavCANADA are not aware of what is being posted on social media – you are gravely mistaken. They also look and make note of what is being said there. Please be very careful what is written there and those of you who read it, please use judgement before you pass it on.

MAAC's leadership team does see the light at the end of the tunnel, which is the continued enjoyment of model flying getting back to some semblance of normality. In the current regulatory environment, this is a privilege rather than a right which we all need to respect. ✨

GROUPE CONSULTATIF DE TRANSPORTS CANADA

Mark Winstanley

Président

613-299-3702 | president@maac.ca

Eh bien... quel hiver!

« Grands dieux, comment en sommes-nous arrivés à ceci? » Voilà ce qu'on me demande souvent. À l'été et à l'automne 2022, nous étions en train de négocier avec NavCanada afin de pouvoir approuver davantage de terrains de vol situés dans l'espace aérien contrôlé, en plus des 58 ententes (le statu quo) relativement aux terrains que nous avions déclarés en 2019. Pendant ces discussions, nous avons découvert d'autres terrains situés dans l'espace aérien contrôlé dont le conseil de

direction du MAAC ignorait l'existence.

NavCanada n'a pas aimé apprendre cette nouvelle et a annulé notre entente – l'exemption de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) – ce qui signifie qu'à partir de ce moment, personne ne pouvait faire évoluer des maquettes à quelque terrain que ce soit en espace aérien contrôlé. Transports Canada a appris la même nouvelle et a décidé que la condition numéro 3 de notre exemption avait été enfreinte; les fonctionnaires ont cité un terrain en particulier et un directeur de zone en guise de preuve et a ainsi annulé notre exemption au complet.

Transports Canada a aussi argué que les règlements et politiques du MAAC

n'étaient pas suffisamment musclées afin de décourager qui que ce soit d'enfreindre ces règlements une fois de plus.

Nous y voici donc : plus aucune exemption et nous tous, les membres, devons maintenant faire évoluer nos maquettes sous l'égide de la Partie IX du RAC. Nous savons tous maintenant quel effort supplémentaire cela exige.

QU'A FAIT LE MAAC AFIN DE RECTIFIER LA situation?

Le conseil de direction du MAAC – avec l'appui du Groupe consultatif en matière de sécurité (SAG) et du Groupe consultatif de Transports Canada (TCAG) – a examiné le Code de sécurité et a lancé un processus

suite à la page 10

ALBERTA (A)

Philippe Dessureault #68233

Directeur de zone
zd-a@maac.ca

« Laissez-moi me présenter. Je suis Philippe Dessureault; les gens m'appellent Phil, c'est plus facile. Si mon nom vous dit quelque chose, c'est que vous me connaissez probablement déjà en ma qualité de président du Comité des grosses maquettes.

« On m'a récemment nommé directeur de zone après que Keith Landra se soit retiré. Je lance un gros merci à Keith d'avoir accepté le poste l'automne dernier et d'avoir travaillé à mes côtés, le temps d'assurer une transition en douceur. Après ces quelques lignes de ma part, vous retrouverez la dernière chronique de Keith pour Model Aviation Canada!

« Je suis né dans une petite localité du nord-ouest du Québec au début des années 1970. Selon mes parents, le premier mot qui est sorti de ma bouche était 'avion!'... Je crois bien que j'ai eu la piqûre en bas âge! J'étais âgé de 14 ans lorsque j'ai reçu mon premier avion télécommandé; il s'agissait d'un Professor (du fabricant Futaba) et il a duré environ deux minutes! J'ai récupéré les composantes, commandé une boîte de balsa chez Tower Hobbies et j'ai conçu ma propre maquette qui a merveilleusement bien volé! J'étais conquis : c'était tellement agréable de mettre au point et de construire son propre appareil et c'était très satisfaisant de le voir voler pour la première fois. Parallèlement, j'ai appris à piloter des avions à l'échelle réelle grâce à un ami qui possédait un Aeronca Champ. Je faisais voler mes avions sur sa piste privée.

« J'ai appris l'existence du MAAC plusieurs années plus tard. Puisque j'étais le seul adepte du vol télécommandé dans un petit village, j'ignorais tout de l'organisme jusqu'à ce que je fréquente le collège et que je m'inscrive au club de maquettes télécommandées.

« Je suis devenu mécanicien (AME) et j'ai travaillé sur les hélicoptères, ce qui m'a amené à déménager en Alberta, en 2005. J'ai occupé tous les postes : AME sur le terrain, gérant de la qualité pendant plusieurs années, contrôleur de qualité (archives techniques), directeur de l'entretien et à l'heure actuelle, gérant de



Randy Smith of Red Deer Prop Busters RC Club in Arizona (December 2022). / Randy Smith, des Red Deer Prop Busters RC Club, en Arizona en décembre 2022.

la production depuis Red Deer (toujours en Alberta).

« Plus de 30 ans plus tard, je suis marié et j'ai deux enfants (des jumeaux)... et je demeure tout aussi passionné de l'aviation.

« Les prochaines années comporteront leur part de défis en raison des nouveaux règlements mais nous pouvons compter sur un bon groupe de passionnés au MAAC, des personnes qui travaillent très fort afin de franchir les obstacles.

« Merci de l'accueil chaleureux! »

MERCI À L'EXÉCUTIF DES CLUBS

Je ne suis directeur de zone que depuis quelques mois et mes convictions se sont avérées : nous jouissons de membres d'exécutif de club qui sont excellents, engagés et coopératifs au sein de notre zone. Notre processus d'autorisation de club a fait en sorte que quotidiennement, je dois communiquer avec au moins – et souvent plusieurs – personnes au sein d'un exécutif et l'autre. Malgré des circonstances éprouvantes et plusieurs données inconnues, nous avons persévéré.

UNE COMMUNAUTÉ DE PILOTES

Plusieurs membres font partie de plus d'un club, tandis que d'autres ne s'en tiennent qu'à un seul. À mesure que nous entamons l'année 2023, les membres de certains clubs pourront reprendre la voie des airs plus rapidement que d'autres. J'encourage les clubs qui seront actifs plus

vite de tendre la main vers les autres clubs et vers les membres du MAAC qui ne sont pas afin de vérifier de quelle façon vous pourriez aider vos semblables. Songez aux façons d'améliorer votre accueil pour les pilotes en visite, devenez l'hôte de davantage de Fun-flies et songez à accélérer les demandes d'adhésion des clubs qui comptent plusieurs membres. Quelqu'un a déjà dit : « Ne gaspillez pas une bonne crise », si bien que j'encourage tous les clubs du MAAC à profiter de cette époque intéressante afin de vous faire de nouveaux amis et de nouveaux souvenirs en 2023.

PARLONS SÉCURITÉ

Notre passe-temps est excitant mais n'est pas exempt de dangers et de considérations en matière de sécurité. Puisque nous nous dirigeons vers une prochaine saison de vol, le moment est bien choisi afin de nous pencher sur la culture de la sécurité que nous créons à titre de leaders et de membres d'un club. Qu'est-ce que la « culture de la sécurité »? Il s'agit de nos attitudes, nos croyances et nos valeurs relativement à un club – ou nous-mêmes en tant que modélistes – qui se considère sécuritaire. Les pires pilotes seront complaisants (par exemple, ils pêchent par trop de confiance en eux-mêmes mais ne sont pas si compétents) ou ils enfreignent régulièrement les consignes de sécurité sans égard pour les possibles conséquences. D'autre part, les

suite à la page 65



left: A 1/3 scale MS505, owner Neil Meyers of Chinook Winds RC Club (December 2022). / À g. : un MS505 à l'échelle un tiers. Son propriétaire est Neil Myers, membre du Chinook Winds RC Club (en décembre 2022). right: 1/3 scale WACO YM-5, owner Neil Meyers of Chinook Winds RC Club (January 2023) / À dr. : un WACO YM-5 à l'échelle un tiers. Son propriétaire est le même Neil Myers, du Chinook Winds RC Club (photo en janvier 2023).

Philippe Dessureault #68233

Zone Director
zd-a@maac.ca

“Let me introduce myself. My name is Philippe Dessureault, but people call me Phil, its just easier! If my name sounds familiar, you may also know me as the Large Model Committee Chair.

“I was recently appointed as your Zone Director after Keith Landra stepped down. I want to express a big thank you to Keith for taking on the position last fall and for working with me to take this position and making the transition easier. Following this introduction is Keith's last column for the magazine!

“I was born in a small town in the northwest part of Quebec in the early 70s. According to my mum and dad, the first word that came out of my mouth was “plane!” ... so, I guess I got the bug at very young age! I was 14 when I got my first RC plane; it was a Futaba Professor that lasted about two minutes! I saved the guts of the Professor, ordered a balsa assortment box from Tower Hobbies and designed my own model, which flew amazingly well! I was hooked: building and designing was so much fun, and so satisfying to see your work take flight for the first time. I learned to fly full-size aircraft at the same time with a friend who owned an Aeronca Champ. I was

flying RC alongside on his private field.

“I learned about MAAC many years later. Being the only one flying RC in a small town, I had no idea about the organization until I went to college and joined the RC club.

“I went on to become an AME, working on helicopters, which brought me to Alberta in 2005. I held all the positions: AME in the field, Quality Manager for many years, Quality Control (tech record), Director of Maintenance and currently Production Manager in Red Deer, Alberta.

“Over 30 years later, a wife, two kids (twins)... I'm still very passionate about aviation.

“The next few years may be challenging with the new regulations, but we have a really good group of passionate people at MAAC who are working really hard to push us through all this.

“Thanks for the warm welcome!”

The following was submitted by Keith Landra.

THANKS TO CLUB EXECUTIVES

Having been Zone Director for only a few months, my early beliefs were confirmed; we have a Zone of excellent, committed, cooperative club executives. Our club field re-authorization process has required my daily contact with at least one, and often several, club execs. Under trying

circumstances and many unknowns, we've persevered together.

A COMMUNITY OF FLYERS

Many members belong to more than one club, while others call a single club their flying home. As we proceed through 2023, some clubs will be back in the air sooner than others. I encourage clubs back in the air to consider reaching out to clubs and MAAC members who are not and seeing how you can help our fellow flyers. Please consider how you can enhance your guest-flyer opportunities, host (more) fun flies, and consider expediting new membership applications for clubs with member capacity. It was said, “don't let a good crisis go to waste,” so I encourage all MAAC clubs to use these interesting times to make new friends and new memories in 2023.

SAFETY MATTERS

Our hobby is an exciting one, but not without its hazards and safety concerns. As we head into a new flying season, it is a good time to reflect on the safety culture we create as club leaders and members. What is “safety culture”? It's our attitudes, beliefs and values regarding being a safe club and flyer. The worst flyers will be complacent (e.g. over-confident, under-competent) or routinely break safety rules without regard for the possible

continued on page 65

ATLANTIQUE (B)

Carl Layden, 44045

Zone Director
zd-b@maac.ca

Bonjour les modélistes en Atlantique, je suis Carl Layden. Il se pourrait que vous éprouviez une sensation de retour dans le passé. J'ai rédigé mon dernier rapport de zone en février 2004. Ces dernières années, plusieurs personnes sensationnelles ont occupé ce poste et ont accompli du bien beau travail. J'espère que vous saurez vous joindre à moi afin de remercier Cato pour ses nombreuses heures de bénévolat afin d'appuyer nos intérêts communs; merci, Cato, pour tout ce que vous avez fait pour le MAAC et pour la zone Atlantique.

C'est un privilège de reprendre la responsabilité de la direction de la zone et de poursuivre l'œuvre de mes prédécesseurs.

Qu'ai-je fait, ces dernières 19 années? Entre 2004 et 2006, c'était un honneur d'agir à titre de président du MAAC. Depuis, j'ai diminué mon implication et je ne m'activais que lorsque quelqu'un avait besoin d'aide ou de conseils. Ma passion pour l'aéromodélisme et tout ce qui concerne les avions est plus prononcée que jamais.

J'ai poursuivi la construction, la conception et le vol de diverses maquettes, de la propulsion élastique à de gros appareils multimoteurs. Après avoir travaillé pendant presque 33 ans chez Bell Aliant et des compagnies affiliées, j'ai pris ma retraite à l'été 2022. Puisque je dispose maintenant de plus de temps, il me fait plaisir d'aider les membres, clubs et membres du MAAC en général.

Bon, assez discuté de moi. Je veux partager les nouvelles d'un rassemblement bien chouette et d'une maquette sensationnelle. J'ai hâte de renouer avec plusieurs amis de longue date et de rencontrer plusieurs d'entre vous partout dans la zone Atlantique.

LE RASSEMBLEMENT VALLEY GATHERING

Le Club The Wings of Wellington a été l'hôte d'un rassemblement, ce 1er avril. Cet événement se perpétue depuis plusieurs décennies mais son format a évolué au fil des années. À l'heure actuelle,



Above: Pam and Jim Lloyd attended the Wings of Wellington Valley Gathering. The foam profile Camel was built by Jim. Visit the WOW FB page to video of it flying. / En haut : Pam et Jim Lloyd se sont rendus au rassemblement Wings of Wellington Valley Gathering. Jim a construit le Sopwith Camel en configuration profil. Consultez la page Facebook du Club de Wellington afin de l'apercevoir en vol.

Right: Mike Whitelaw puts in another flight at the Valley Gathering. With his smile can only assume it was a fun flight. / À droite : Mike Whitelaw exécute un autre vol lors du rassemblement de Wellington. À en juger par son sourire, l'envolée a été amusante.



c'est l'un des plus gros rassemblements de vol intérieur et il attire des modélistes de plusieurs provinces. Moyennant un frais minime, vous pouvez exécuter des vols à l'intérieur et pour 10 \$ de plus, on vous fait dîner. C'est une très belle façon de passer la journée tout en vous retrouvant en bonne compagnie. D'après les dires de tout le monde, la rencontre de cette année a remporté un franc succès. Wow! Beau travail...

LE HURRICANE

Sandy MacInnis est un modéliste très doué et compte plusieurs œuvres d'art volantes à son actif. Il est un pilote tout aussi accompli. Son plus récent projet, c'est un Hurricane MKIIC d'une envergure de 96 pouces qu'il construit à l'aide des plans de Roy Vaillancourt. L'une des astuces afin

de réduire le poids consiste à remplacer les longerons d'épinière par du pin clair. Cela a permis une économie de poids d'environ 2,5 kg, y compris 750 grammes à la queue. (Rappelez-vous : les maquettes lourdes du nez ne volent pas bien; les maquettes lourdes de la queue ne volent que très bien brièvement.)

Il s'est aussi tourné vers l'impression 3D; Isabel Deslauriers a fourni des répliques des pots d'échappement et Roger Forgues a réalisé les canons intégrés aux ailes. On retrouve même un tableau de bord fidèlement reproduit. Sandy a l'intention d'effectuer la finition de son appareil aux couleurs de QO-P, du 3e Escadron, basé à Wick; la motorisation sera un DLE 55. Le

suite à la page 19

Carl Layden, 44045

Zone Director
zd-b@maac.ca

Hello Atlantic zone, I'm Carl Layden. Some of you may be getting flashbacks or images of "Groundhog Day". I wrote my last zone report in February 2004. Over the past many years, this job has been held by wonderful people doing a great job. I hope you'll join me in saying thank you to Cato for his many years work volunteering countless hours to support our common interests; Cato, thanks for everything you have done for MAAC and the Atlantic Zone. It is my privilege to take on the responsibility of Zone Director and attempt to fill the shoes.

What have I been doing for the past 19 years? From 2004 to 2006, it was my honour to serve as MAAC President. Since that time, my involvement with MAAC has been limited, usually only getting involved when someone reached out for help or advice. My passion for model aviation and all things aircraft is as strong as it has ever been.

I have continued to build, design, fly and enjoy model aviation of all types from rubber powered free-flight machines to giant scale multi-engine aircraft. After nearly 33 years with Bell Aliant and its subsidiary companies, I retired last summer. With my increased availability of time, it is my pleasure to assist zone members, clubs and MAAC members overall.

That's enough about me. There's an event and an awesome scale model in the zone to share with you all. I look forward to getting reacquainted with many old friends and meeting many new ones throughout the Atlantic Zone.

THE VALLEY GATHERING

The Wings of Wellington hosted The Valley Gathering this year, on April 1st. This event has been ongoing for decades although the format has changed over the years. It is currently one of the biggest indoor events bringing modelers from various provinces. For a nominal fee, you get to fly in an excellent facility and for \$10 more, you get lunch, too. What a great way to spend the day enjoying camaraderie of friends. By all accounts, this year's event was a wonderful success. Well done WOW!



Sandy MacInnis' longtime Vaillancourt 96" Hurricane project is coming together well and will show some amazing details including panel rivets and 3D-printed cannons. / Le Hurricane de Sandy MacInnis, un projet de longue date avec envergure de 96 pouces d'après les plans de Vaillancourt, progresse bien et comportera des détails surprenants, y compris des lignes de rivets sur les panneaux et des canons imprimés en 3D.

VAILLANCOURT HURRICANE

Sandy MacInnis is a very skilled modeler, having built many works of art over the years. He's a very accomplished pilot as well. His latest project is a 96-inch, MKIIc Hurricane built from Roy Vaillancourt plans. One of the tricks Sandy used to keep the scale model as light as possible was replacing spruce longerons with clear pine. Overall, this saved about 2.5 kg, including 750 grams from the tail. (Remember, nose heavy planes don't fly well, tail heavy planes don't fly long).

He also took advantage of 3D printing as Isabel Deslauriers provided the exhaust stacks and Roger Forgues gets credit for the wing-mounted cannon. There's even a scale instrument panel. He plans to finish the aircraft as QO-P of 3 Squadron based

in Wick; power will come from a DLE 55. The aircraft will be supported by Sierra air retracts.

Scale projects of this magnitude take a considerable amount of time and patience to complete. Sandy has been working on this one for a long while, perhaps it'll be in the sky in 2023 if not maybe 2024.

'Till next time

That's all for this time. Hopefully, by the time you read this, the weather has warmed up and we are back doing the flying activities we enjoy. Looks like the building season here in NL may be extended, as I look out window at two metres of snow on the front lawn with more falling from the sky.

Hope to see you at flying events this year. Stay Safe Have Fun! ✈️

COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)

Mark Betuzzi 26605L

Directeur de zone
zd-c@maac.ca

Fin mars de cette année, on m'a nommé à titre de directeur de la zone C. J'aimerais remercier mon prédécesseur, Comboy Rowland, pour le temps et les efforts qu'il a consacrés au sein du conseil de direction et de la zone.

Je suis un modéliste actif au sein du MAAC depuis 1995 et je suis membre de la Kamloops Model Airplane Society (KMAS en raccourci) et c'est là que j'exécute la plupart de mes vols. Renseignements au <http://www.kmasrc.ca/>. Depuis 2005, je préside le Comité du spectre radio du MAAC.

Le MAAC se retrouve à la croisée des chemins en raison de la nouvelle réglementation que nous a imposée Transports Canada. Puisque nous vivons maintenant dans un univers réglementé, je n'étais pas surpris de constater que tôt ou tard, les modélistes du MAAC seraient assujettis à de quelconques telles restrictions gouvernementales. La façon la plus facile de continuer à nous amuser au sein de notre passe-temps, c'est de vous munir de votre certificat – de base ou avancé – de pilote de Systèmes aériens télépilotés (SATP, en français) et de reprendre ce merveilleux passe-temps, les vols de maquette.

Au sein de la zone C, au 3 avril 2023, nous comptons 474 membres, ce qui représente une diminution de 4 % par rapport à l'année précédente. Quelque 28 clubs sont actifs et les événements sont en passe de recevoir leur approbation opérationnelle.

Ces dernières années ont comporté leur part de changements; la plupart des clubs ont cessé leurs activités pendant la COVID-19 et voilà que maintenant, nous devons suivre de nouveaux règlements avant de faire voler nos maquettes télécommandées. C'était tout un défi d'accepter tous ces changements. ✈



Rich Coutu's P-51 Mustang and Edge 540 at the KMAS field. / Les P-51 Mustang et Edge 540 de Rich Coutu au terrain du Club KMAS.



Ben Overmars' Ducted Fan A-10 with the gear and flaps down! / L'A-10 de type "ducted fan" de Ben Overmar, train et volets sortis.



Thirteen-year-old Ethan McKendry performs a steep take-off with his Timber at the KMAS field. / Ethan McKendry (âgé de 13 ans) execute un décollage très prononcé à l'aide de son Timber au terrain du Club KMAS.

Mark Betuzzi 26605L

Zone Director
zd-c@maac.ca

In Late March of 2023, I was appointed the Director MAAC's Zone C. At this point I would like to thank the previous Zone director, Cowboy Rowland, for his time and efforts both on the Board and in the zone.

I've been an active MAAC R.C. flyer since 1995 and now belong to the Kamloops Model Airplane society, where I do most of my R.C. flying. <http://www.kmasrc.ca/>

Since 2005, I've been the Chairman of MAAC's Radio Spectrum committee.

MAAC is now at a crossroads with the new regulations that have been brought in by Transport Canada. As we live in a regulated world, I was not surprised sooner or later, MAAC flyers would be under some sort of government regulations. The easiest way to still enjoy our hobby is to now get your basic or advanced RPAS (Remotely piloted aircraft system) operator certificate and go back to enjoying your great hobby of flying Radio Controlled Models.

In Zone C as of April 3, 2023, there are 474 members, which is a %4 drop from 2022.

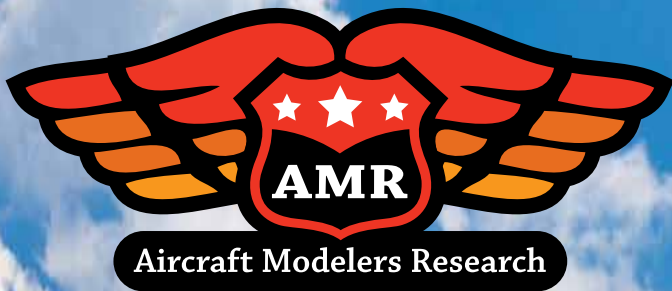


Ben Overmars' Yak. / Le Yak de Ben Overmar.

There are also 28 Active clubs in Zone C, and events are slowly being given sanction approval.

It's been a challenging few years of

changes with most flying clubs shut down during Covid and now the new regulations for flying RC airplanes, it's been a daunting few years to accept all the changes. ✈️



**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

SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)



John Deadman - 26518

Zone Director

604-354-2736

zd-h@maac.ca

It has been a long and challenging road, these last few months. I have been very busy, along with other MAAC volunteers, working to restore flying fields to active status. For some fields, the road is a little longer but I am hoping the return to flying is sooner than later.

For all the club Presidents and executive

members who supplied me with the required paperwork, thank you for helping me help you!

As of writing this column, 24 of 30 clubs have received their Site Operating Certificates (SOC); Zone H was the first zone to receive SOCs and 100% of the clubs who were able to receive them, have had them issued.

Sadly, that is not a true 100% of all flying clubs in the zone, but I shall continue to do whatever I can to see those remaining clubs get flying status.

LEO KATILA

On a brighter Note, Zone H member Leo Katila (MAAC # 35) has been awarded both The Model Aviation Pioneers of Canada Award and The Hall of Fame Award.

Later this Spring, I will be traveling to Vancouver Island to present these awards to him.

Please, as always, feel free to contact me with anything I may be able to assist you with. Please include your phone number as it speeds up my response time to you. ✈

SUD OUEST DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)



John Deadman - 26518

Directeur de zone

604-354-2736

zd-h@maac.ca

La route été sinueuse et encombrée de défis, ces derniers mois. De concert avec d'autres bénévoles du MAAC, je m'affairais à aider les terrains de vol à récupérer leur statut. Certains terrains nécessiteront davantage de travail administratif mais j'espère que tous pourront reprendre leurs activités plus tôt que plus tard.

Aux présidents et à l'exécutif des clubs qui m'ont fourni les documents requis...

merci de m'avoir permis de vous aider!

Au moment de rédiger cette chronique, 24 des 30 clubs ont reçu leur certificat d'opération; la zone H a été la première à recevoir ces documents et la totalité des clubs admissibles se sont vu remettre ce certificat tant convoité.

Malheureusement, ce n'est pas la réalité de tous les clubs au sein de la zone mais je ferai tout en mon pouvoir afin d'aider les clubs restants à récupérer leur privilège de vol.

LEO KATILA

Sur une note plus enjouée, l'un de nos membres – Leo Katila (MAAC 35) – est le récipiendaire de deux prix très prestigieux, le Prix des pionniers de l'aéromodélisme canadien ainsi que le Prix du Temple de la renommée, toujours de notre organisme national.

Plus tard ce printemps, je me rendrai sur l'île de Vancouver afin de présenter ces prix à Leo. Comme toujours, n'hésitez à me faire signe si je peux vous aider avec quoi que ce soit. Veuillez inclure votre numéro de téléphone puisque je peux ainsi vous répondre plus rapidement. ✈

Atlantique (B)

suite de la page 14

système pneumatique du train escamotable est de marque Sierra.

Des projets de copie volante de cette ampleur prennent beaucoup de temps et de patience à terminer. Sandy travaille sur celui-ci depuis un bon moment, déjà. Peut-être l'avion prendra-t-il la voie des airs en 2023 ou en 2024?

À la prochaine

C'est pour pour cette fois. Avec un peu de chance, lorsque vous lirez ces lignes, le temps sera devenu suffisamment clément pour que vous ayez repris les vols, ce que nous aimons tous. Il me semble que la saison de construction sera prolongée ici à Terre-Neuve-et-Labrador... Je jette un coup d'œil par la fenêtre et j'aperçois deux mètres de neige encore au sol et ça continue de tomber.

J'espère vous voir lors de rassemblements, cette année. Bons vols en toute sécurité et amusez-vous!



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.



Cecil Marshall and Rino Zorzi checking over Rino's dollar store foam board special. / Cecil Marshall et Rino Zorzi vérifient la maquette en "foam board" de Rino.
Peter Smith Photo

Craig Knight - 9467L

Directeur de zone

705-303-5125 / zd-f@maac.ca

Bonjour, tout le monde.

Ces dernières semaines, nous avons assisté à un regain des activités en des lieux intérieurs. Tandis que plusieurs clubs louent ou réussissent à avoir accès à des gymnases d'école, la Ville de Sault-Sainte-Marie a offert une autre occasion au Club.

PROGRAMME DE VOL INTÉRIEUR 55+

Peter Smith, du Sault Ste. Marie RC Club, nous raconte le programme de vol intérieur pour les 55 et plus. Il nous écrit :

« Nous jouissons d'un volet de vol intérieur chez le Soo Modellers Radio Control Model Airplane Club depuis que je fais évoluer des maquettes télécommandées au Sault. Initialement, nous faisons voler nos maquettes à l'intérieur de gymnases d'écoles publiques et secondaires. Nous nous plaignons

beaucoup dans ces espaces réduits mais j'en ai toujours voulu davantage. En 2018, nous avons eu l'occasion de faire voler nos maquettes au Northern Community Centre. Le bâtiment compte une bibliothèque, des salles de reunion et une grande aire de soccer intérieur. Le gymnase compte deux terrains de soccer intérieur et une 'pelouse' sur laquelle nous pouvions faire atterrir nos appareils. Nous avons reçu certaines leçons d'apprentissage tout en constatant que nos maquettes volaient mieux en cet endroit. La soi-disante pelouse était moins rugueuse mais il fallait installer des roues de plus grand diamètre afin de faire rouler nos maquettes au sol. Il était nécessaire de lancer nos plus petits avions à la main. Nous étions débarrassés des filets de soccer mais nous devons composer avec les filets sur les murs et de soccer. L'avantage principal, c'était l'aire de vol et la hauteur, toutes deux augmentées, ce qui rendait possible le vol acrobatique. Malheureusement, le coût de location des lieux était très corsé.

« Peu après, le service des loisirs de la Ville a lancé un programme d'activité pour les aînés afin d'utiliser ses lieux disponibles. On nous a demandé si les membres du Club seraient intéressés à utiliser les terrains de soccer intérieur. Nous nous sommes joints à un programme de la Ville, 55+ Active Living Centre. On nous a offert un temps de vol en semaine, pendant l'après-midi. À l'heure actuelle et tout au long de l'hiver, nous utilisons ces lieux le mardi, entre 13 heures et 15 heures. Puisqu'il s'agit d'une activité de la Ville, n'importe qui pouvait y participer. Nous payons la modeste somme de 2 \$ par séance. Le seul hic, c'est que les participants doivent être âgés de 55 ans ou plus; le temps de la journée, aussi... le début de l'après-midi. Cela élimine les membres du Club plus jeunes et les personnes qui travaillent de 9 heures à 17 heures.

« Notre programme scolaire urbain se poursuivait en même temps ainsi que les séances au terrain de soccer. Nous pouvions nous rassembler le vendredi

suite à la page 65

Craig Knight - 9467L

Zone Director

705-303-5125 / zd-f@maac.ca

Greetings all.

Over the last few weeks we have seen a new focus on indoor venues. While many clubs rent or otherwise garner access to school gyms, the city of Sault-Ste. Marie offered the Club another opportunity.

55+ INDOOR FLYING PROGRAM

Peter Smith of the Sault Ste. Marie RC Club reports on the city's 55+ indoor flying program.

Peter writes:

"We have had a winter indoor flying component to our Soo Modellers Radio Control Model Airplane Club since I have been RC flying in the Soo. Initially, we flew in public and high school basketball gyms. We had lots of fun in those limited spaces, but I always wanted more air space. In 2018, we got a chance to fly at the Northern Community Centre. It has a library, meeting rooms, and a large indoor soccer facility. The gym has two indoor soccer fields and a softer turf to land on. We had some learning pains, learning what models flew best there. The turf was softer, but we needed larger wheels to taxi with. Hand launching is necessary with smaller indoor planes. Instead of basketball court hoops and net obstacles, we have wall netting and soccer nets to contend with. The main advantage is the increased area and height, making more aerobatic flights possible. Unfortunately, the cost of renting the soccer facility was prohibitive.

"Shortly after, the City's recreational division began a seniors' activity program to utilize vacant city facilities. We were asked if Club members would be interested in using the indoor soccer fields. We joined the 55+ Active Living Centre, a city program. We were offered a weekday and afternoon time. We currently fly from 1 p.m. to 3 p.m. every Tuesday all winter. As this is an entire city-run function, anyone could participate. We pay a small fee of \$2 each per session. The only downfall is the restriction to participants being aged over 55 years and the time of day: early afternoon. This prohibits junior members and those still working 9 to 5.



Mike Simard giving his Micro Triplane a hand launch. / Mike Simard lance son micro-triplan à la main.
Peter Smith Photo



Cecil Marshall giving a heave-ho. / Cecil Marshall lance la maquette de vol intérieur.
Peter Smith Photo

"Our city school program continued at the same time as the soccer facility flying for a few years. It ran on Friday evenings and appealed more to school-age kids, families, and working-age people. COVID-19 shut down the schools for public use. It would be nice someday to fly indoors at night during the week or on the weekend. Then, it would appeal to a broader audience and introduce younger people to the joy of radio controlled flying."

Thanks, Peter.

Many clubs are now in the planning stages for their summer events... and it

should be a good summer.

THREE MAJOR EVENTS ARE PLANNED FOR NORTHERN ONTARIO

Scale Aerobatics Competition, Sault Ste. Marie June 24, 25. This will be the third hosting of an IMAC/Scale Aerobatics event for the Sault. Competitors from Michigan and Ontario are expected. This will follow the full IMAC event requirements. The contest organizer is Nico McIntosh.

The perennial Northern Ontario IMAC Challenge is planned again by the Sudbury

continued on page 25

ST. LAWRENCE (J)

Alain Carpentier, 93833

Zone Director

514-953-2350 | zd-l@maac.ca

Well, this will be my first column as Saint-Laurent Zone Director.

I must admit frankly that during my first conversation with Fabien last January, I was far from imagining becoming your Zone Director. But life being life, I find myself here today.

First, I would like to thank Fabien Gagné for his commitment and strength as Zone Director and as a human being. Fabien has values and convictions that he staunchly defends and it is to his honour. Thank you, Fabien!

For my part, it was in 2017 that I returned to model aircraft. My two daughters are now adults and my wife is back in school; it gave me a little more time over with my personal projects.

Since 2017, I have been a member of the Club Modéliste Anti-Gravité where I have volunteered in different roles, ranging from secretary, vice president and now treasurer. Moreover, I trained some airplane pilots.

My collection (hangar) comprises aircraft of all kinds. Electric motorization and gasoline, I have planes varying between 60 and 104 inches such as acrobatic, scale (Super Cub, Super Decathlon, Cessna) and some “trainers” which yes, still fly regularly. Quite unusual you will say, but I have an E-Flite Apprentice that I use often (it is almost always with me) to have the interested by-standers try it in order to engage them in our hobby.

Since the beginning of 2023, I have had the chance to speak with most of the executives of your clubs by e-mail, in person or by teleconference. I must admit that I am impressed by the commitment of all these people to our passion, which is model aircraft.

In the summer of 2023, I will try to visit as many clubs as possible. I don't know if I'll be able to do them all, but I'll try to go to as many as I can. Rest assured. And I do not intend to go on a simple public relations visit. NO, I want to fly with you as long as possible.

On that note, I committed to holding a conference with all members during my first message to all in March. I do not have the date yet, because there is still work to be done, but I want to hold this meeting and believe me, it will take place.

That said, prepare your aircraft, renew your club membership cards (they need them to also prepare to greet you), put yourself in order, because the season is fast approaching.

Have a good 2023 season. ✨

ST. LAURENT (J)

Alain Carpentier, 93833

Directeur de zone

514-953-2350 | zd-l@maac.ca

Eh bien, c'est ici ma première chronique à titre de directeur de la zone Saint-Laurent.

Je dois vous avouer bien franchement que je ne m'attendais pas à aboutir à ce poste lorsque j'ai eu une première discussion avec Fabien, en janvier dernier. La vie étant ainsi faite, je me retrouve ici.

En premier lieu, je remercie Fabien Gagné pour son engagement et sa force de caractère pendant son mandat de directeur de la zone et en tant que personne. Fabien possède des valeurs et des convictions qu'il défend bec et ongles et c'est tout à son honneur. Merci, Fabien!

Pour ma part, c'est en 2017 que j'ai effectué un retour aux maquettes volantes. Mes deux filles sont maintenant des adultes et ma femme est retournée aux études; j'avais un peu plus de temps à dévouer à mes projets personnels.

Depuis cette date, je suis membre du Club Modéliste Anti-Gravité, où j'ai offert mes services pour divers rôles, tantôt secrétaire, tantôt vice-président et maintenant, à titre de trésorier. De plus, j'ai formé des élèves pilotes.

Ma collection (aussi bien dire mon hangar) compte des avions de toutes sortes. Qu'ils soient à motorisation électrique ou à essence, je possède des avions dont l'envergure varie de 60 à 104 pouces, autant acrobatiques que copies volantes (Super Cub, Super Decathlon, Cessna) et des avions de formation qui, oui, volent encore régulièrement. Vous direz peut-être que c'est inhabituel, mais je possède un Apprentice (d'E-Flite) que j'utilise souvent (je l'ai presque toujours avec moi) afin d'initier les spectateurs, histoire de les « embarquer » au sein du passe-temps.

Depuis le début 2023, j'ai eu la chance de parler à l'exécutif de la plupart de vos clubs par courriel, en personne ou en conférence téléphonique. Je dois vous dire que l'engagement de toutes ces

personnes envers notre passion – les avions miniatures – m'a beaucoup impressionné.

Au cours de l'été, je tenterai de rendre visite à autant de clubs que possible. Je ne sais pas si je pourrai m'arrêter à tous mais je tenterai de me déplacer à autant que je peux. Soyez assurés que je n'entends pas faire une simple visite de relations publiques. NON, je veux effectuer des vols en votre compagnie, le plus longtemps possible.

Là-dessus, lors de mon premier message aux membres (en mars), je me suis engagé à organiser une conférence auprès de tous les membres. Je n'ai pas encore la date – parce qu'il y a encore du travail à abattre – mais je tiendrai cette réunion et croyez-moi, elle aura lieu.

Ceci dit, préparez vos maquettes, renouvelez votre adhésion de club (ils en ont besoin pour se préparer à vous accueillir), révisez vos affaires... parce que la saison de vol arrive à grands pas! Passez une excellente saison 2023. ✨

Jeff Nidd - 75693

Zone Director

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

HOBBIES AND MINIATURES FESTIVAL

As the snow melts away, we are also treated to the sight of new growth and the return of outdoor flying.

During the middle of January, the Les Ailerons Club was again invited to put on a display about their club and the remote-control hobby as part of the Hobbies and Miniatures Festival. The club has been participating in this event for over ten years now. More than a dozen enthusiastic club members and executives manned the display to talk about the hobby.

The event has been hosted by the local miniature train club in the Les Galeries d'Aylmer mall in Gatineau, Quebec.

On display were a variety of RC aircraft ranging from large turbines, fixed wing, indoor and park flyers.

The main objective of the club is to promote MAAC values and the safe operation of RC aircraft. There was even a flight simulator for all to try.

The club has strong ties to the community. The club encouraged young potential flyers to participate in a workshop where each new pilot built light Styrofoam free-flight gliders to gain knowledge about flight.



The display was constantly packed with rows of mall goers just waiting to ask questions.

A great time was had by all who participated in the event, with several new potential new recruits.

Thank you to the Les Ailerons Club for doing such an amazing job. ✈

VALLEE DE L'OUTAOUAIS (G)

Jeff Nidd- 75693

Directeur de zone

613.299.7851 | zd-g@maac.ca

FESTIVAL DU PASSE-TEMPS ET DU MODÉLISME

À mesure que fond la neige, nous avons droit à la croissance de la nouvelle végétation ainsi qu'au retour de séances de vol à l'extérieur.

À la mi-janvier, le Club Les Ailerons a été invité une fois de plus à présenter un aperçu du passe-temps dans le cadre du Festival du passe-temps et du modélisme.

Le Club y prend part depuis plus d'une décennie. Plus d'une douzaine de membres et de l'exécutif se trouvaient sur place afin de parler des activités qu'offre ce loisir.

L'invitation venait du club local de trains miniatures et l'exposition a été organisée au centre commercial Les Galeries d'Aylmer, dans ce secteur de Gatineau (Québec).

On retrouvait une variété de maquettes télécommandées, des gros appareils à turbine aux voilures fixes, des maquettes de



vol intérieur et des park flyers.

L'objectif du club, c'était de faire la promotion des valeurs du MAAC et de parler de l'opération sécuritaire de maquettes télécommandées. Un simulateur de vol avait aussi été installé de sorte à laisser des personnes prendre les commandes d'un aéronef virtuel.

Le Club Les Ailerons entretenait de très bons rapports avec la communauté. Ses membres ont encouragé de jeunes gens à participer à un atelier au cours duquel

chaque nouveau pilote construisait un petit planeur de vol libre en mousse, le temps d'en apprendre un peu plus sur la science du vol.

Les consommateurs de passage au centre commercial ont beaucoup visité l'exposition et ont posé bon nombre de questions. Tout le monde s'est bien amusé et quelques recrues potentielles se sont manifestées.

Merci au Club Les Ailerons pour ce travail hors pair. ✈

QUÉBEC (1)

Dale Patry - 83440

Directeur de zone

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

Bonjour à tous,

L'hiver tire à sa fin et avec cette réalité, le vol intérieur aussi. Notre club de vol intérieur, Onsenvoleaunord, a tenu sa dernière matinée de vol et nous avons eu l'occasion de recevoir la visite de notre ancien directeur de la zone, Jean-Paul Le Guilcher et ce dernier a amené son petit-fils pour lui montrer comment nous, les grands enfants, passions nos temps libres. Victor est son nom.

« Victor lui demandais-je, que dirais-tu d'essayer de faire voler un petit avion avec moi? »

« Euhhhh, O.K., » a-t-il répondu.

Donc, on procède à une petite introduction de la machine, parce qu'après tout, notre ami Victor n'y connaît rien encore. Après quelques agitations de l'émetteur et des gouvernes, ce dernier est maintenant captivé par tout ce qu'il peut faire bouger avec cette manette...

« Donc, Victor, tu vas voler seul? »

« Non, je vais voler avec M. Patry car ce dernier va me guider dans les manœuvres de ce si joli jouet. »

OK, on tire une chaise sur le bord de la piste, on s'installe avec la manette et Victor entre moi et la manette.

« Victor, tu crois que tu pourrais la voler seul? »

« Hum... on essaie? »

Un mur plus tard, on réessaie de nouveau mais avec une autre approche.



Victor, entre moi et la manette. Mes mains sur la manette et les mains de Victor sur mes doigts.

On bouge d'un côté, puis de l'autre, on test les commandes et on est fin prêts pour le décollage. 1, 2, 3 Victor prend son envol. On sent déjà le stress, la joie, l'incertitude au bout de ses petits doigts qui, néanmoins, prennent plaisir à faire tourner l'appareil en cercle dans le gymnase. On tourne, on tourne, on bat des ailes pour saluer pappy Jean-Paul et on fait quelques petits poser-décoller tout en s'amusant.

Victor est rivé sur l'action et s'amuse follement. On va prendre une petite pause après un atterrissage bien réussi. Vous me direz que Victor a eu bien du plaisir et vous avez raison. Mais ce n'est pas terminé. On ne fait que changer d'oiseau. « Victor? Que dirais-tu de voler un hélicoptère? » Je vous laisse deviner la réponse. Victor est

non seulement devenu un pilote d'avion mais aussi d'hélicoptère. Belle journée d'introduction pour Victor et une belle fierté pour son pappy qui prenait plaisir à le filmer et le photographe pour la postérité.

Je vous présente donc Victor en images et vous encourage à partager notre passion avec la jeunesse. Ils aiment tous l'expérience et leur sourire est la récompense de votre geste et du temps que vous avez consacré auprès d'une jeune personne. Les exemples positifs sont ce qui façonne l'optique positive de nos jeunes et leur démontre qu'en déployant quelques efforts, ils peuvent tout réussir. Même à faire voler un aéronef téléguidé pour la première fois.

Bon vols 2023 pour ceux qui en auront la chance et au plaisir de vous rencontrer. ✨

Saskatchewan (K)

suite de la page 26

comme étant des pionniers en la matière. Lors des Épreuves nationales de Detroit (Michigan) en 1937, monsieur Lanzo a offert une démonstration d'un récepteur à trois tubes qui fonctionnait sur 80 mètres, d'un mécanisme artisanal de liaison et d'un petit moteur de locomotive de 1,5 volts muni d'un entraînement afin de faire fonctionner la gouverne de direction. Son avion pesait 5,75 livres, y compris le récepteur de 1,75 livre et du mécanisme de contrôle. Un moteur à essence de 1/5 c.v. motorisait la maquette; son concepteur lançait

habituellement la maquette à la main car la motorisation n'était pas suffisante pour faire décoller l'avion.

Vers la même époque, Ross Hull et Clinton DeSoto ont mis au point un système servant à contrôler des planeurs. Un mécanisme de relai dans le circuit contrôlait un solénoïd qui, lui, activait un mécanisme à élastique qui permettait de sélectionner les positions à droite, au neutre et à gauche. C'était pratique puisque le « pilote » au sol pouvait observer la position de la gouverne de direction et combien d'impulsions il

devait commander afin de faire virer l'avion.

Jusque-là, le contrôle de la direction importait davantage que celui de l'altitude. Il importait de garder la maquette dans son champ de vision et de la faire atterrir sur le terrain à partir duquel elle avait décollé. Il importait aussi d'observer l'avion afin de réussir des virages en « huit ».

C'est assez pour l'instant. Je ne veux pas tout vous révéler du premier coup. Dans le prochain numéro, je vous présenterai la partie 2. ✨

Dale Patry - 83440

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

Winter has come to a close and with it, ditto for indoor flying. Our Club, Onsenvoleaunord, held its last morning flying session and we were treated to special visitors, former Zone Director Jean-Paul Le Guilcher and his grandson, Victor, so the young one could see how we “big children” use our free time.

“Victor,” I asked him, “how would you like to try to fly a small plane with me?”
“Errrr, O.K.,” he replied.

I proceed to briefly introduce the model to him since our young friend has limited knowledge of such machines. After wiggling the transmitter sticks and associated controls on the model, Victor is positively captivated by what he can move thanks to the sticks...

“So, Victor, you’ll fly alone?”

“No, I’ll fly with Mr. Patry because he will guide me through this nice toy’s manoeuvres.”

O.K., we pull up a chair next to the runway and I set Victor in position with the transmitter.

“Victor, you think you could fly alone?”

“Errrr... we’ll try?”

One wall later, we tried again, this time with a new approach: Victor between myself and the transmitter. My hands were on the sticks and the little fellow’s hands were on my fingers.



We moved the sticks one way and the other, we tested the controls and we were all set for the take-off. 1, 2, 3 and Victor is off. I already felt the stress, the joy, the uncertainty at his fingertips. But Victor was enjoying himself, making the model turn in circles in the gym. We had the plane turning and turning and rocking its wings as a salute to Grandpa Jean-Paul and we made a few touch-and-goes, all the while having much fun.

Victor is concentrating on the action and is having much fun. After a successful landing, we took a break. You’ll say that Victor had the time of his life and you would be right. But this is not over. We merely switched birds.

“Victor? What would you say to flying a helicopter?” I’ll let you guess what the

reply was. Victor not only became an airplane pilot but also a helicopter pilot. What an introduction day for him and his grandfather was quite proud of him as he filmed and took photos, for posterity.

Thus, let me introduce Victor in photos; I encourage you to share our passion with youth. These young people love the experience and their smile is the reward for the action which you’ve taken and the effort you put in. Positive examples lead to positive outlook for our young ones and it shows them that through a bit of effort, they can accomplish anything that they set their minds to. Even flying an RC aircraft for the first time.

Happy flying in 2023 to those who will be able to partake in this hobby and I look forward to meeting you. ✈

Northern Ontario (F) *from page 21*

Model Airplane Club. The NOIC is challenging to be the longest continuously held event of any sort. Competitors have come from Ontario, Michigan, and Quebec. The event Coordinator is Brendan Grace.

The Northern Ontario Annual Zone Fun Fly will be hosted this year by the Nippissing Model Aircraft Club at their Cranberry field in Callandar. This is the must-attend Fun Fly gathering for Northern Ontario. In addition, the Northern Ontario Pilots award is presented to a participant at this event annually. The event has moved dates to August 19th following a discussion at

the annual Zone meeting to resolve a conflict with another event. Contact club President Foley Soroye for details.

ZONE PILOT’S AWARD

Every year at the Zone Fun Fly, a participant is presented with this prestigious award for having an exceptional model. The criteria excluded ARFs and non-flying models. The criteria have been updated for the coming years as follows:

Judges are the Assistant Zone Director (or Deputy Zone Director) for the host club, a previous award recipient and one other non-participant.

This year, any aircraft may be entered. However, the weighting will still favour the degree of effort involved.

The aircraft must fly during the event or must have been flown. If weather conditions are such that flying is prohibitive, a statement verifying the aircraft’s flight capability will suffice.

The decisions of the judges are final.

The award will be presented at the end of the event. The winner will keep the trophy until the next zone Fun Fly; the winner will also get a small “keeper” plaque. ✈

SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

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

VÉRIFICATION DE VOTRE ÉQUIPEMENT

C'est ce moment-là de l'année... le printemps! C'est le moment de vérifier vos maquettes et équipement connexe que vous avez peut-être rapidement remis, l'automne dernier. Nous devrions vérifier nos émetteurs, batteries, moteurs et ainsi de suite.

Voici une liste de contrôle afin d'examiner ces composantes.

Vérifiez vos moteurs (à nitro ou à essence) afin de vous assurer que l'arbre tourne aisément; si vous sentez une friction, il se pourrait que les roulements soient défectueux. Assurez-vous aussi que les boulons de moteur ne se soient pas desserrés. C'est aussi une bonne idée de vous assurer que l'hélice est encore solidement montée.

Vérifiez la solidité de vos supports moteur, tant à cloison que sur le moteur. Une cloison de bois peut rapetisser ou prendre de l'expansion – selon le taux d'humidité dans votre hangar – ce qui pourrait accorder trop de jeu à vos boulons. Gare : ne serrez pas trop, sans quoi vous écraserez le bois.

Vérifiez votre réservoir et les durites (conduits) de carburant. Avec le temps, la nitro de notre carburant peut causer l'érosion du tube d'étain et des fissures. Les modélistes qui possèdent des maquettes à essence se butent à quelque chose de semblable : les additifs peuvent encrasser les conduites et les assécher.

Vérifiez vos durites pour y déceler de microfissures et vérifiez le bloc de caoutchouc afin d'en assurer l'étanchéité.

Vérifiez vos raccords et pentures pour toute fatigue du matériau. Remplacez-les au besoin.

Vérifiez l'état de vos batteries et rechargez-les, dans l'émetteur comme dans le récepteur. Adeptes de maquettes électriques : ce serait une bonne occasion d'examiner vos piles Li-Po et de les recharger en les équilibrant lorsque vous les sortirez d'entreposage. Portez une attention particulière sur tout défaut ou gonflement.



Avis aux nouveaux venus : si vous éprouvez quelque difficulté que ce soit, tournez-vous vers des modélistes plus expérimentés au sein de votre club. Ce serait une bonne excuse pour organiser une réunion de club et de rassembler vos maquettes de sorte à ce que néophytes et vétérans puissent procéder à une inspection de plusieurs appareils. Plusieurs paires d'yeux valent mieux qu'une seule; quelqu'un pourrait déceler quelque chose que vous n'avez pas vu.

L'HISTOIRE DES SYSTÈMES DE TÉLÉCOMMANDE, PARTIE 1

Si vous avez déjà pris du recul afin de songer à la technologie exceptionnelle qui nous permet de contrôler nos maquettes – ne serait-ce que les 2.4 gigahertz – vous vous êtes peut-être demandé comment nous sommes parvenus à ce plateau. J'y réponds en vous présentant un pan d'histoire de la mise au point des systèmes de télécommande. J'ai effectué quelques recherches Google et consulté divers articles traitant des débuts et je compresse le tout afin de vous offrir quelques détails.

Le concept de contrôler des véhicules non-habités précède en fait l'invention de la radio. En deuxième moitié des années 1800, des dispositifs ont été mis au point en fonctionnant par fil jusque vers un « opérateur »; cela comprend la première utilisation jugée pratique, celle de l'ingénieur allemand Werner von Siemens en 1870. De la technologie sans fil est apparue plus tard et en 1897, les ingénieurs



britanniques Ernest Wilson et C.J. Evans ont offert une démonstration de bateaux télécommandés sur la Tamise. Nikola Tesla a présenté un bateau télécommandé l'année d'ensuite à New York. Grâce à la technologie mise au point pour les torpilles, le dispositif de monsieur Tesla comprenait un échangeur de fréquence radio (par entraînement horloger) qui empêchait toute prise de contrôle de la part d'un ennemi.

Après un bond dans le temps jusqu'à la Première Guerre mondiale, Joh Hays Hammond fils, un inventeur américain, a conçu plusieurs techniques à même des dispositifs de télécommande, y compris la mise au point de torpilles, navires, systèmes antibrouillage d'ondes et même un système qui permettait à son bateau télécommandé de cibler les projecteurs d'un navire ennemi. En 1922, il a installé un système télécommandé sur le vétuste bâtiment de guerre USS Iowa de sorte à ce que celui-ci devienne une cible navigante.

Le recours à la technologie radio afin de contrôler une maquette ne date pas d'hier. Cette vague a débuté lors des premiers balbutiements des communications radio; toutefois, la lourdeur et la dimension de l'équipement d'alors – et leur fiabilité discutable – ont ralenti la mise au point et seuls quelques amateurs un plus érudits qui voulaient contrôler des maquettes de bateau s'y intéressaient.

Des hommes comme Clinton DeSoto, Ross Hull et Chester Lanzo sont considérés

suite à la page 24

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

TIME TO CHECK OVER YOUR EQUIPMENT

It's that time of year again. Spring! And time to inspect all of your planes and other related equipment, that may or may not have been hastily put away last fall. We should check our radios, batteries, engines, and so on.

Here is a bit of a checklist of some of the things you should be looking over.

Check your glow and gas engines to see if they turn over smoothly or if they feel rough, which could be an indication of poor bearings. Check to make sure none of the engine bolts themselves have come loose. Good idea to check that the prop is still tight, as well.

Check the tightness of engine mounts, to the firewall and to the engine itself. A wood firewall can shrink or expand -- depending on the humidity in your hangar -- and can make the bolts loose. But be careful, to not overtighten and crush the wood.

Check over your fuel tank and fuel lines. Over time, the nitromethane in our glow fuels can cause the brass tubing in our tanks to erode away and split. Similar issues with the gas guys: some of the additives in the gasoline can cause gunk to form and dry out the fuel lines.

Check the fuel lines for pin holes and check the rubber stopper to make sure it is still in good condition and seals properly.

Check all of your linkages, and hinges for wear and fatigue. Replace these as necessary.

Check the condition of your batteries and charge them. Transmitter and receiver. Electric guys, this would be a good time to examine you LiPos' and balance charge them as you bring them out of storage and check for any defects and bulging.

For the new guys, if you have any difficulties with anything, be sure to reach out and contact more experienced guys in your club for help. This might be a good excuse to have a club meeting and bring your planes together so the new guys and old guys can get together and have a model check-out night.

Several eyes looking at a plane can



sometimes be better than just your own, and someone else just might spot a defect that you didn't catch.

HISTORY OF R/C CONTROL SYSTEMS, PART 1

If you have ever sat and marveled at the wondrous technology we have today for controlling our model airplanes -- 2.4 gigahertz spread spectrum capable of doing most anything you would like it to do -- then you may have given some thought as to how we got here. To help answer this question, I would like to present a bit of radio control history. A quick set of Google searches and a bit of searching through older articles has shown me insight to the early days of radio control, and I will attempt to try and compress some of the important details here.

The idea of controlling unmanned vehicles predates the invention of radio. The latter half of the 1800s saw development of many such devices, connected to an operator by wires, including the first practical application invented by German engineer Werner von Siemens in 1870. Eventually, new wireless technology appeared and in 1897 British engineers Ernest Wilson and C. J. Evans demonstrated radio control boats on the Thames

River. Nikola Tesla followed suit with a demonstration of a radio-controlled boat in New York in 1898. With the technology intended for torpedoes, Tesla's radio included a clockwork-driven frequency changer that prevented the device from being taken over by the enemy.

Fast forward to World War I when American inventor John Hays Hammond Jr. developed many techniques used in subsequent radio control devices, including remote controlled torpedoes, ships, anti-jamming systems, and even a system that allowed his remote-controlled ship to target an enemy ship's searchlights. In 1922, he installed radio control gear on the obsolete US Navy battleship USS Iowa so it could be used as a target ship.

Using a radio to control models, is by no means new. It really started with radio communications; however, the bulk of the equipment necessary plus the unreliability of its operation retarded development and interested only a few advanced amateurs who specialized in model boats.

Gentlemen like Clinton DeSoto, Ross Hull, and Chester Lanzo to name a few were pioneers in multi-channel radio control. At the 1937 Nationals in Detroit, Lanzo demonstrated a three-tube

continued on page 66

SUD-OUEST ONTARIO (M)

Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

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

Le MAAC enverra des courriels à mesure qu'il a du nouveau sur l'exemption de vol.

En janvier, quelques modélistes adeptes des jets ont rendu visite à Brad Metcalf, à Sarnia (sud de l'Ontario). Brad est l'un des meilleurs constructeurs que je connaisse. Voici quelques photos du F-35 et du Comet qu'il construit à l'aide de plans. Je sais maintenant ce qui est arrivé au stock de bois de balsa en Amérique du Nord!

Je désire vous présenter l'un de nos assistants directeurs de zone, William Fry :

« Mon premier contact avec le vol télécommandé s'est fait lorsque j'avais environ dix ans; j'ai lu quelque chose au sujet des bateaux télécommandés dans la revue Popular Science. Une fois adolescent, je construisais des maquettes de papier de riz et en bâtonnets. Les filles ont monopolisé mon existence au cours des prochaines années; je me suis ensuite marié et j'ai commencé à assembler de plus maquettes lorsque le temps me le permettait. Mon épouse et moi habitons Burlington et comme ce n'était pas loin d'Oakville, j'ai fait la connaissance du président de l'époque au MAAC, Warren Hitchcox; c'est lui qui m'a intéressé au vol de maquettes.

« En 1969, nous sommes déménagés à Goderich et j'ai rencontré deux autres types passionnés du vol télécommandé. J'ai acheté mon premier émetteur - un CRC - et nous avons tous trois fondé le Club Skyharbour Modellers.

« J'ai construit plusieurs copies volantes de la Seconde Guerre mondiale et je suis devenu directeur de zone pendant huit ans. Maintenant que je suis assistant directeur de zone, c'est une tâche aussi facile qu'agréable.

« La photo suivante est de mon Tiger Moth (un kit de Bud Barkley). Je l'ai construit en 1980, l'ai piloté pendant une saison et l'ai vendu à l'Aéroport de Goderich, où il est demeuré suspendu dans l'aérogare pendant 23 ans. Puisque ce bâtiment a été remis en état cette année, on m'a rendu cette maquette. J'ai retiré l'ancien recouvrement afin de recommencer et j'ai installé un nouveau moteur. »



Brad Metcalf's Comet model. left to right: Peter Doupnik (ZD), Brad Metcalf, and Robert Bennett (DZD). / La maquette Comet de Brad Metcalf. De g. à dr. : Peter Doupnik (directeur de zone, Brad Metcalf et Robert Bennett (assistant directeur de zone)



Dave Kool performing his magic at the Sun Parlor RC Inc. swap meet/auction sale. / Dave Kool fait des prouesses lors de la vente-échange du Club Sun Parlor RC inc.

Peter Doupnik - 16715

Zone Director

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

MAAC will send e-mails as new information becomes available regarding our flying exemptions.

In January, a few jet modellers visited Brad Metcalf in Sarnia. Brad is one of the best builders that I know. Here are a few pictures of the F-35 and Comet models he is building from plans. Now I know what happened to all the balsa wood in North America!

I want to highlight one of our Assistant Zone Directors, Mr. William Fry:

“My first encounter with RC was when I was about 10; I read about remote control boats in Popular Science. By the time I was in my teens, I was building stick and tissue models. Girls kept me busy for the next few years then I got married and started to build bigger models when I had time. My wife and I lived in Burlington, and being close to Oakville, I encountered Warren Hitchcox, the president of MAAC at the time; he got me interested in flying models. In 1969 we moved to Goderich, and I met two other fellows who liked models. I bought my first remote radio, a CRC, and the three of us started the Skyharbour Modellers.

“I have built many World War II models and eventually was the Zone Director for the Southwest Zone for eight years. Being an Assistant Zone Director now is a nice and easy duty.

“The enclosed picture is of a Bud Barkley Tiger Moth. I built this in 1980, flew it for one season, then sold it to the Goderich Airport and it hung in the terminal building for 23 years. The terminal was refurbished this year, and the airplane was returned to me. I tore the covering off -- rebuilt it, recovered it, and put in a new motor.”



Bud Barkley Tiger Moth built by William Fry in 1980. / Le Tiger Moth (un kit de Bud Barkley) qu'avait construit William Fry en 1980.



Brad Metcalf with his F-35 build from csmithplans. / Brad Metcalf et son F-35, construit à partir d'un jeu de plans en provenance de csmithplans.

VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

Alors, vous vous êtes mis à la recherche d'une nouvelle maquette profil acrobatique. Vous avez un OS LA .46 en quête d'une cellule sur laquelle le greffer? Vous songez à un Fancherized Twister, à un Cardinal (de Brodak), à un Pathfinder ou à un Oriental? Ce sont toutes de bonnes maquettes qui volent très bien, mais on dirait que tout le monde a la sienne.

Eh bien, que diriez-vous d'une maquette qui vole encore mieux qu'elle ne le devrait? Une maquette qui possède du charme d'antan mais qui offre une performance tout à fait moderne? Que pensez-vous de la maquette qu'a choisie l'un des meilleurs pilotes acrobatiques des États-Unis, Joe Gilbert?

Dans la chronique de ce mois-ci, nous mettons en vedette le Ringmaster 576D. Que cette maquette soit assemblée de façon artisanale (scratch-built, diraient les anglophones) ou à l'aide d'un kit à construction accélérée (quick-built) de Tom Dixon, vous aurez entre les mains une maquette dont le vol est impressionnant.

Comme son nom le suggère, cette maquette fortement inspirée du Ringmaster possède une surface alaire de 576 pouces carrée, ce qui est idéal pour le très bon moteur LA .46. L'avion possède une envergure de 53 pouces et bien sûr, on y retrouve le célèbre empennage oval du Ringmaster original. Les ailes comportent un ensemble de volets (flaps) sur toute son envergure et une distance – somme toute, assez courte – de 13 pouces entre la ligne des pentures et la dérive de profondeur. Mais si on le construit bien droit, léger et qu'on le règle correctement, le Ringmaster 576D peut exécuter d'excellentes voltiges. Les virages sont nets et les sorties de virage vers le vol en palier sont très positives.

Le kit Quick-Build de monsieur Dixon s'avère une excellente option si vous préférez un kit à la construction artisanale. Toutes les composantes de feuille de balsa sont très bien prédécoupées (volets, fuselage, profondeur, stabilisateur, gouverne de direction, renforts de contreplaqué) depuis du balsa d'excellente qualité et le kit comprend le



Ringmaster 576. / Un Ringmaster 576.



Len pils for Brad. / Len a servi d'observateur/aide pour Brad.

train d'atterrissage. Au cœur du kit : les panneaux d'ailes en mousse, dont les bords d'attaque et de fuite sont déjà installés. L'assemblage est rapide; vous n'avez qu'à construire bien droit et aligné. Le kit ne renferme pas les composantes (la tringlerie) de contrôle parce que la plupart des pilotes préfèrent utiliser leurs produits préférés. Toutefois, vous pouvez vous procurer cet équipement directement auprès de Tom. Vous pouvez communiquer avec lui à : Controline Sales LLC, 351 Santa Anita



Len Bourel and his Ringmaster 576. / Len Bourel et son Ringmaster 576.

Avenue, Woodstock (GA) USA 30189. Son numéro de téléphone est le 770.592.3279.

Len Bourel, Brad LaPointe et moi-même nous sommes procurés un kit Quick Build du 576D. Brad et Len ont assemblé le leur et y ont installé un LA .46. J'ai l'intention de construire le mien cet hiver et il sera à propulsion électrique.

suite à la page 48



Brad's Ringmaster 576D. / Le Ringmaster 576D de Brad.

John McFayden - 14681L
 Committee Chair
 905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

So, you are searching for a new profile stunter. You have a sweet-running OS LA .46 looking for a new home. Maybe a Fancherized Twister, a Brodak Cardinal, Pathfinder or Oriental? They are all really good flying models, for sure, but it seems everybody has one.

Well, how about a model that seems to fly better than it should? A model with some old-time charm but gives a modern performance. How about the profile of choice for one of the top stunt pilots in the USA, Joe Gilbert?

In this month's article, we feature the Ringmaster 576D. Scratch-built or assembled from a Tom Dixon quick-build kit, you will have a very impressive flying model.

As the name suggests, this Ringmaster-inspired ship has a wing area of 576 square

inches, which makes it ideal for that sweet running LA .46. The model features a wingspan of 53 inches, and of course, the famous Ringmaster oval tail is faithfully reproduced. The wing features a narrow set of full-span flaps and a relatively short 13" distance between the hinge line of the wing and stabilizer. But built straight, light and trimmed properly, the Ringmaster 576D can fly an excellent pattern. Turns are crisp and exit back to level is very positive.

The Dixon Quick Build kit is an excellent option if you prefer a kit over scratch building. All the sheet components come accurately pre-cut (flaps, fuselage, elevator, stabilizer, rudder, ply doublers) from quality hand-selected balsa, and the kit includes landing gear. The heart of the kit is the pre-sheathed foam wing with leading and trailing edges already in place. Assembly is very quick; get everything straight and aligned. The kit does not contain control system components because most pilots have their preferred set-up. You can, however, get these items from Tom.

at Controline Sales LLC, 351 Santa Anita Avenue, Woodstock, GA, USA 30189. Phone (770) 592-3279.

Len Bourel, Brad LaPointe and I purchased a 576D Quick Build kit. Brad and Len built theirs and installed LA 46s. I plan to build mine this winter, and it will be electric.

Len and Brad covered the wings with Ultracote and painted the sheet parts. Brad used Tremclad, and Len used Brodak dope. Len used a set of very light DuBro Micro Sport Wheels. The finished weight came to 48 ounces for Brad and 46 ounces for Len. Their propeller of choice with the LA .46 is the Thunder Tigre 11 X 4.5.

Len uses a 65-pound Spectra line requiring a scant ¾ oz tip weight.

Both Brad and Len report that the Ringmaster 576D is an excellent flying plane. Brad built his last winter and competed with it, last summer. Len finished his last fall and has been out getting the flight trimming completed. Enthusiastically, Len says: "This

continued on page 48

2022 F1D World Championship Team Report

By Dmytro "Dima" Silin

PREPARING FOR THE 2022 F1D WORLD CHAMPIONSHIP

The 2022 World Championship occurred on December 12-15 in Salt Mine, Slănic - Prahova, Romania. The venue is a Category 4 site with a maximum height of 56 meters. Quite a few World and European Championships have been held at this site since the 1980s. The mine is known for its height and stable but cold air. High flight times are only possible in the mine when the full height of it is utilized. Therefore, a high-performing model must be stiff and capable of fast climbs. Interestingly, a Variable Pitch Propeller won't provide any advantage in the mine due to its extreme height.

Canadian F1D team was on the podium last time in 1996 when Jack McGillivray, Mike Thomas, and Ed Liem took home bronze medals. Our team was also second in 1988 and 1990. Jack McGillivray also took individual bronze in 1988. This year our senior team consisted of Vladimir Linardic, Arend Borst, and me. Vlad and I both started building indoor models in 1992. Arend started F1D in 2018. He was F3J World Champion in 2002. In 2019 we had a team trial where Arend, Ed Liem, and myself were the only contenders. Unfortunately, the 2020 World Championship was delayed twice and finally cancelled. Ed couldn't attend this year's event, so we decided to replace him with Vlad. Vlad flew with us during trials but did not formally enter. His performance, however, was solid. So we decided that he would be a great substitute for Ed.

All the formal preparations went rather smoothly. Ed transferred money to Romanian Federation for entry fees and hotel. He also ordered team jackets and hats and made us team stickers! I acted as a team manager and submitted all the required documents for the team.

Our team was ready two years ago. When postponed 2020 World Championships got cancelled in December of 2021, we went to practice in the Salt Mine anyway. Vlad had 26.5 minutes flight, I had 25.5, and Arend got 23+. With another year for practice and improvement, we hoped to put up 150 minutes total for the team. That is – our two best flights of 25+ minutes for each. During 2022 Vlad came to the mine three more times and repeatedly performed 26+ minute flights. Before the World Championships, there was the traditional Otto Hints Memorial Cup. Vlad and Arend used it as an additional two days of practice. I entered officially and placed 9th out of 32.

RESULTS

What about the results? Bret Sanborn from the USA became World Champion for the second time. Ukraine took team gold for the first time. Currently, team Ukraine is both World and European champions! We placed 5th as a team with 140 minutes total, less than a minute short of 4th place. This is the highest Canada has been since 1996. Vlad came in 13th with 48.5 minutes for two flights, I was 14th with 48, and Arend was 20th with 43.5. The last time we were in the mine, at World Championship-2016, I had only 34.5 minutes, and Vlad had 37 minutes. We both improved our single flight duration by 5+ minutes! Two national records were set for Cat 4 sites – first, I flew 22:59 at Otto Hints Cup, then Vlad did 25:24 in Round 1 of the World Championship.

Overall, we were quite happy with our performance. Vlad and myself – no changes to the models for the next cycle. Instead, we



will focus on fine trimming and quality of flying and steering during the official rounds. Arend needs stiffer models that can handle the steep and fast climb. Our projection for the team podium wasn't correct. The 140 minutes total would have placed us on the podium in 2016. This is not the case now. Everyone has improved since the last World Championships. The models were the same, but flight times increased by a minute or so on average. The 25 minutes single flight is not enough anymore! Now we can hope for team medals only with 26+ minutes flights for each of us. Individual medals start at 27.5+.

WHAT COMPETITORS WERE FLYING

A brief review of modern F1D models. Overall, this event didn't show any disruptive innovations or novice features. Our last World Championship was in March 2018. Then, we were all ready for the next one in March 2020. Unfortunately, due to COVID, that event got postponed twice and eventually cancelled. It seems that most people brought to the 2022 event models they built back in 2018-2020. Let's review typical designs for each component. They will be given in order, starting with the most popular.

Motor sticks were practically all rolled of 0.33-0.40mm balsa sheets with boron filament reinforcement. Only one competitor used carbon tubing for the motor stick. Wing posts were balsa-boron; some people used 1-1.3mm carbon tubes. Tail booms were all tapered tubes rolled from 0.25-0.27mm balsa with boron reinforcement.

Wings and stabs were classical construction with balsa boron spars. Some people are trying to use carbon fibre for spars and tips instead of boron. Composite carbon-balsa ribs were quite popular for both wings and stabs. The Romanian team widely used Silica-Carbide filament for wing and stab tips. Most of the models had wrinkled OS film covering.

The largest variety could be observed in propellers. It would be hard to name the most popular design here. Many people had classical propellers with a spar and balsa outline. Some had outlines made of Silica-Carbide filament. Others had sparless props with balsa-boron or carbon fibre outlines. The composite ribs were also quite popular for the props.

One noticeable thing was how people focus on treating their rubber motors these days. Reminder, F1D flyers almost exclusively use TAN II rubber from May 99 batch. This batch is rare today and

extremely expensive (circa \$2500 /pound). There were many discussions about cutting rubber with minimum waste. Further, due to natural variations in the rubber, motors never come out the same. Today each motor is packed in an individual bag with a specific weight recorded to 3 significant digits!

CANADIAN TEAM'S MODELS

Vlad had classical models based on Ivan Treger's geometry but with his own stabilizer design and Silica-Carbide propeller outlines. I had both classical construction models of my own design, a couple of new wings with composite outlines, and both carbon sparless and Silica-Carbide propellers. Arend had the most advanced models of his own design with a wide use of carbon composites. They perform very well in cruise but need more stiffness to withstand launch torque loads.

GETTING HOME

We all arrived in Romania separately. The organizers provided buses at the airport and people who met us. Everything went just fine. Coming back was very troubling, however. All three of us had connections in Frankfurt. Vlad – to Zagreb, Arend and myself to Toronto. The flight from Bucharest got delayed. Vlad barely made his connection, but Arend and I were too late. After a few hours in lines, we had to leave the airport, find a hotel to stay and try again to rebook in the morning. With the way the lines were going, I realized I would miss a flight again. So, I had to buy another ticket for \$2700 myself and finally made it home. Arend spent 6 hours in lines and barely made it to the direct Vancouver flight because it was two hours late.

WHAT'S NEXT?

The 2024 World Championship will be in the Salt Mine again. We plan to attend several Cat 4 venues before that. We are planning team trials next summer at Kibbie Dome, Moscow, ID, USA. This 40-meter site was home to the 1996 World Championships and, by the rumours, might be the venue for the 2026 Worlds. All of us are planning to attend Kibbie and practice high-site flying. Arend and Ed also have a chance to attend Airship Hangar at Tillamook, OR. Vlad will be going to the Salt Mine regularly. I will go to the Kibbie and the Van Dover memorial in Johnson City, TN. Minidome of Eastern Tennessee University was a site for the 1988 and 1990 World Championships. It is also a candidate for 2026. Our American friends from AMA are deciding which one to include in their bid.



Place	Name	Country	Flight 1	Flight 2	Flight 3	Flight 4	Flight 5	Flight 6	Score
1	Brett Sanborn	W/C	26.51	27.16	28.10	26.50	28.00	29.00	57.10
2	John Kagan	USA	24.02	26.18	23.16	23.12	27.45	27.34	55.19
3	Dmytro Sednov	UKR	25.54	25.02	27.16	27.25	26.33	27.44	55.09
13	Vladimir Linardic	CAN	25.24	21.51	22.14	23.11	21.19	0.00	48.35
14	Dmytro Silin	CAN	23.01	22.38	25.01	8.34	20.34	0.47	48.02
20	Arend Borst	CAN	0.25	21.32	21.58	0.24	0.21	21.29	43.30

RPAS WILCO

RPAS Wilco can be a valuable tool for MAAC Members to use while enjoying the hobby. It not only is a brilliant airspace tool, but it will produce a report with all of the general information needed for a Part IX compliant site survey, including weather reports and NAV CANADA NOTAMS.

The site survey is also an important part of applying for an Site Operating Certificate from MAAC, as it will help you understand what MAAC requires of you to operate in any given location.

The app can be run either on your android or apple smart phone or through a web interface on any computer. For convenience we'll look at the phone app.

MAIN SCREEN

The main screen shows a map with colored shapes where there are airspace concerns. The **red** shapes indicate a serious concern that needs to be addressed, and includes airports as well as controlled and restricted airspace.

The **yellow** shapes indicate, generally, registered aerodromes and places where extra caution must be exercised.

Blue shapes indicate controlled airspace above 400', but are not shown in the screenshot.

Tapping on any of the shapes will bring up the basic information as well as a link to the CFS listing, if available. The CFS has all of the information you'd ever want for locations on the map.

From the top, the icons on the right of the screen will do the following:

The Menu icon will let you choose what screen is being displayed. This includes selecting missions, adding RPAS and Operators, and accessing the current CFS and VFR charts that are a part of the RPAS Wilco package.

The 'arrow' icon will simply centre the screen on your current location, using location services from your device.

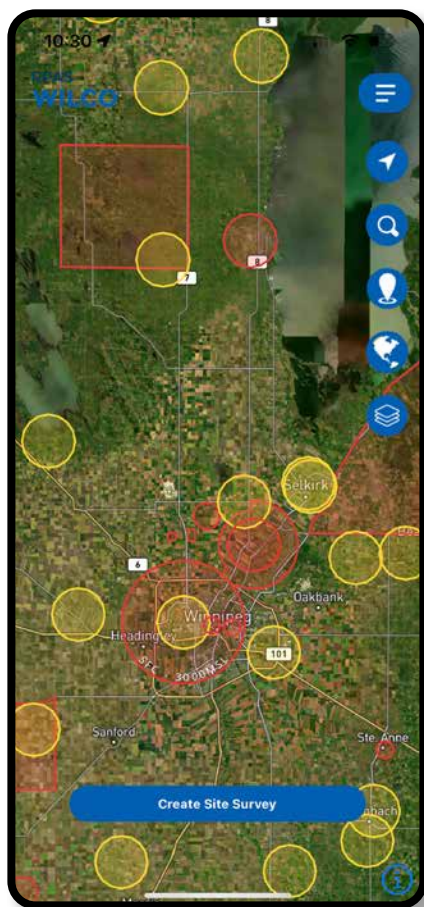
The 'magnifying glass' icon will allow you to enter a text address to search for a location, and will centre the map on that location.

The 'droplet' icon will allow you to enter coordinates in Degrees, Minutes, Seconds format and will centre the map on that location.

The 'globe' icon will change the basemap that the app shows behind the information.

The final icon opens up a window that allows you to select the layers that are showing. This is where you can toggle above 400' and also turn on or off aerodromes.

Finally, at the bottom of the screen is the 'create survey' button that starts the process of requesting a site report from RPAS Wilco.



L'application RPAS Wilco peut s'avérer un précieux outil pour les membres du MAAC tandis qu'ils s'adonnent à notre passe-temps.

Non seulement est-ce un brillant outil de détermination de l'espace aérien mais il pourra produire un rapport renfermant toute l'information voulue pour l'étude de site qui soit conforme à la Partie IX (du Règlement de l'aviation canadien), y compris les rapports de météo et les NOTAMS de NAV Canada.

Cette étude de site est aussi importante lorsqu'on demande au MAAC un certificat d'opération pour le terrain de vol parce qu'elle vous aidera à comprendre les paramètres recherchés.

Vous pouvez consulter l'application autant sur votre téléphone android qu'Apple ou par le biais d'une interface Web que vous pouvez utiliser sur n'importe quel ordinateur. Pour votre commodité, jetons un coup d'œil à l'application pour téléphones intelligents.

ÉCRAN PRINCIPAL

L'écran principal montre une carte sur laquelle se trouvent des formes colorées là où il faut examiner l'espace espace aérien en détail. Les formes en **rouge** indiquent une zone de préoccupation dont on doit s'occuper et inclut les aéroports de même que l'espace aérien contrôlé et restreint.

Les formes en **jaune** indiquent généralement les aéroports enregistrés et les endroits où on doit être prudent.

Les formes en **bleu** indiquent l'espace aérien contrôlé au-dessus des 400 pieds mais qu'on ne voit pas sur la capture d'écran.

Pour consulter les renseignements de base, tapez sur l'une ou l'autre des formes de couleur, en plus d'un lien vers l'entrée – le cas échéant – dans le Supplément de vol Canada (les anglophones l'appellent communément le CFS). Le Supplément renferme tous les renseignements voulus afin de trouver les emplacements sur une carte.

À partir du haut, les icônes à la droite de l'écran s'ouvrent vers les fonctions suivantes :

L'icône du menu vous laisse choisir l'écran. Ceci comprend la sélection des missions de vol, l'ajout des Systèmes aériens télépilotes (SATP, c'est-à-dire les maquettes du moment) et les opérateurs de SATP, en plus d'offrir un accès vers les tableaux actuels du CFS et VFR (visibilité à vue) qui font partie de la trousse RPAS Wilco.

L'icône de la flèche centrera votre emplacement actuel sur l'écran à l'aide des services de localisation de votre téléphone.

L'icône de la loupe vous permet d'inscrire un message texte afin de rechercher un emplacement (de vol) et le centrera sur une carte.

L'icône de la goutte d'eau vous permettra d'entrer les coordonnées (degrés, minutes, secondes) et centrera l'emplacement sur la carte.

L'icône du globe changera la carte de base qu'affiche l'application derrière les renseignements.

La dernière icône ouvre une fenêtre qui vous permet de sélectionner les couches qui apparaissent à l'écran.

C'est ici que vous pouvez actionner les paramètres des 400 pieds et de l'apparition – ou non – des aéroports.

Finalement, vous trouverez un bouton en bas d'écran, « create survey » (créer l'étude du site) qui enclenche le processus de demande de rapport de site auprès de RPAS Wilco.

SITE SURVEY

The first step in creating a site survey is to tap the 'create site survey' button on the main page. You are then taken to the 'new mission' page where you fill out the basic information for the flight. If you are using observers, you can enter them at this time and it will all be recorded with the mission. It is important to select your operating radius and max altitude. (This will become more important when we can get access to higher altitudes).

With the main parameters set, the next step is the map editor where you can refine your operation. By default the map editor will use your current location, but you can use the location tools to either enter an address or GPS coordinates. This operates just like it does on the main page.

You'll note that there is an airplane icon and another icon that looks like a pilot's hat. These are for reference, but should be placed in a way that represents the plane on the runway and the pilot at a pilot station.

By tapping the 'plus' icon on the right, you can add other features such as the location of a spotter or other identified hazards such as buildings, towers, other things that need to be noted on your site survey. You'll note that at the bottom right of the map editor, there is a box that indicates if the airspace is uncontrolled or controlled.

The next step is to enter the expected date and time for the mission. You'll want to do this for every flying day to be on the safe side. It is really easy to duplicate 'missions' for the same location but on a different day.

Once submitted, you can expect to see the site survey arrive in your email within 10 minutes or so. If your mission is for a day in the future, you will receive a preliminary survey with the basic information, followed by the full survey a few hours before your mission.

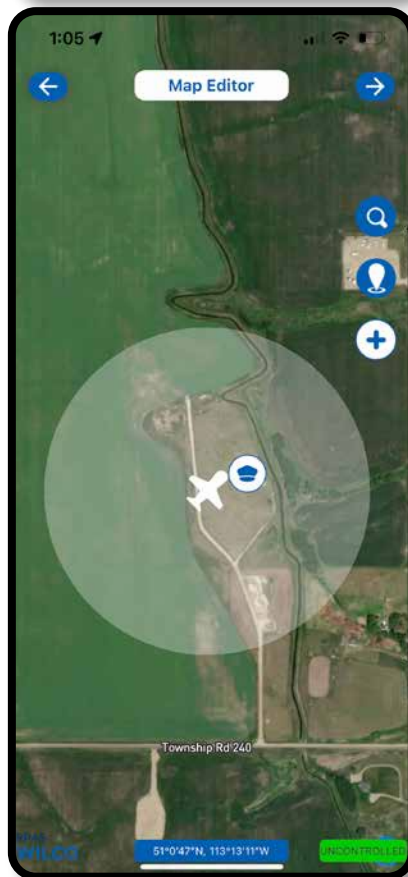
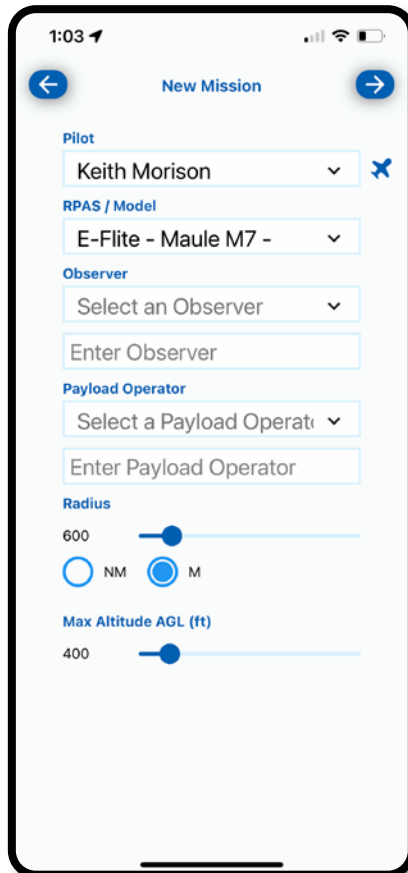
The survey contains the following information:

- Mission coordinates and details
- Overlying Controlled airspace
- Nearest Aerodromes with coordinates and distance.

An excerpt from the CARs
NAV Canada Weather Forecasts

The NOTAMS available for all aerodromes listed in the survey.

The CFS entries for all of the aerodromes listed in the survey.



ÉTUDE DE SITE (SITE SURVEY)

La première étape afin de créer une étude de site, c'est de presser le bouton « create site survey » sur la page principale. L'application vous conduit ensuite vers la page « new mission » (nouvelle mission) où vous pouvez compléter l'information de base afférente au vol. Si vous utilisez des observateurs, vous pouvez les inscrire à ce moment-ci et ces données seront consignées à la mission. Il importe de sélectionner votre rayon d'opération ainsi que l'altitude maximale. (Ceci deviendra encore plus important lorsque nous aurons accès, une fois de plus, à des altitudes plus élevées.)

Maintenant que vous avez établi les paramètres principaux, la prochaine étape consiste à utiliser l'éditeur de carte (map editor) afin de raffiner votre opération à venir. Par défaut, cet éditeur de carte utilisera votre emplacement géographique actuel mais vous pouvez utiliser les outils de localisation afin d'entrer une adresse ou des coordonnées de GPS. Cela fonctionne comme sur la page principale.

Vous remarquerez qu'une icône d'avion et une autre, un chapeau de pilote, apparaissent à l'écran. C'est à des fins de référence : vous devriez les déplacer sur le point où se trouvera la maquette sur la piste ainsi qu'à la station de pilotage.

Vous pourrez ensuite taper sur l'icône « plus » (sur la droite); vous pourrez ajouter d'autres caractéristiques (emplacement de l'observateur, autres dangers identifiés comme des bâtiments, tours et autres choses à noter sur votre étude de site). Dans le coin inférieur droit de l'éditeur de carte se trouve une boîte qui indique si l'espace aérien est contrôlé ou non.

La prochaine étape consiste à entrer la date et la durée prévues de la mission. Par prudence, vous devez faire cela à chaque jour de vol. Il est facile de reproduire les « missions » pour le même terrain de vol, mais pour une autre journée.

Une fois ces renseignements soumis, vous devriez recevoir l'étude de site dans votre boîte de courriels dans les 10 minutes. Si votre mission se déroulera à l'avenir, vous recevrez une étude préliminaire contenant les renseignements de base, suivi de l'étude plus complète à quelques heures de votre mission.

L'étude de site contient les renseignements suivants :

- Coordonnées et détails de mission
- L'espace aérien au-dessus
- Les aérodromes les plus rapprochés (coordonnées, distance)

Un extrait du RAC

Les prévisions météo de NAV Canada

Les NOTAMS disponibles pour tous les aérodromes répertoriés dans l'étude

Les entrées au Supplément pour tous les aérodromes répertoriés dans l'étude.

MISSIONS

From your phone you can access the site surveys at any time through the 'missions' page. On that page you will see a list of your submitted site survey requests, along with summaries of the mission information, including airspace concerns.

Beside the mission name you will see two icons. The first icon allows you to clone that mission, and would be valuable for when you return to the same location to fly again. You still have to confirm the information is still valid, but it is much faster than starting from scratch. The second icon turns on the 'off-line' mode that allows you to still use the checklists and other features even if your field doesn't have data coverage.

Along the bottom of the listing are three buttons.

The first will open up the site survey PDF that was sent to you by email. At the mission time this will be the complete survey, with the weather, NOTAMS and CFS data.

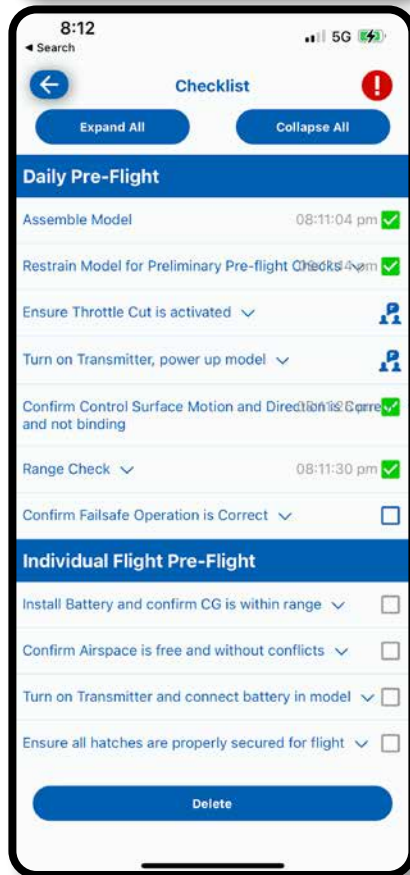
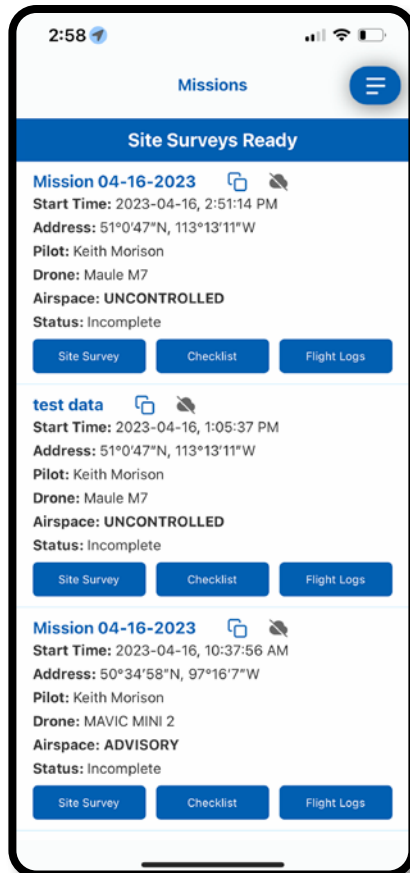
The second button opens up the checklist for the mission. This checklist can be customized by each user through the website interface. This allows you to make a site specific checklist that serves your needs and gives you appropriate reminders. The checklist will automatically time stamp each step of the process, and serves as good supporting documentation that you've completed your needed preflight checks.

Once the checklist is completed, a mission report is automatically sent to your email address with all of the key data points for the day, including flight times and the time of day each check-list item was done.

Not only is it good to have a record, but the checklists can be a good reminder of some of the little things we all take for granted.

Finally, the flight logs button will bring you to a screen that automatically captures the flight times, from transmitter on to transmitter off, or where you can manually enter individual flight times for that model.

While a single site survey is enough for a day at the field, if you create a survey for each model you intend on flying you can keep electronic flight logs automatically for each model... admittedly, a lot more work if you are taking several models to the field.



MISSIONS

À l'aide de votre téléphone intelligent, vous pouvez accéder aux études de site à n'importe quel moment grâce à la page des « missions ». Sur celle-ci, vous verrez une liste des demandes d'études que vous avez soumises, de même qu'un sommaire de l'information de « mission », y compris les zones d'inquiétudes relativement à l'espace aérien.

À côté du nom de la mission, vous verrez deux icônes. La première vous autorise à « cloner » cette mission, ce qui sera précieux lorsque vous reviendrez au même terrain de vol lors d'une autre séance de vol. Vous devrez toujours confirmer la validité de l'information mais c'est certainement plus facile que de reprendre à zéro. La deuxième icône actionne le mode « off-line » qui vous permet de continuer d'utiliser les listes de contrôle (checklists) et autres caractéristiques, même si votre terrain de prédilection ne se trouve pas dans une zone où entrent les données.

En bas de la référence se trouvent trois boutons.

Le premier ouvre le PDF de l'étude de site qui vous a été envoyée par courriel. Au moment de partir en mission, ce sera l'étude au complet (avec météo, NOTAMS et données du Supplément).

Le deuxième bouton ouvre la liste de contrôle de la mission. On peut la personnaliser grâce à l'interface du site Web. Cela vous permet de créer une liste de contrôle qui correspond au terrain de vol; ce sera idéal pour vos besoins et afin de vous lancer des rappels. La liste de contrôle affichera un « timbre » notant l'heure de chacune des étapes et servira de documentation d'appui afin de prouver que vous avez procédé à toutes vos vérifications prévol.

Une fois la liste de contrôle parcourue, vous recevrez automatiquement un rapport de mission à votre adresse courriel (données essentielles du jour, y compris les temps de vol, moment de la journée et les points vérifiés sur la liste de contrôle).

Non seulement est-ce une bonne chose de posséder une archive, mais ces listes de contrôle servent de rappel pour les petites choses qu'on a tendance à oublier.

Finalement, le bouton « flight logs » vous conduira à un écran qui consigne automatiquement les temps de vol (de la mise en tension de votre émetteur à sa mise hors tension); vous pouvez aussi entrer manuellement chaque temps de vol d'une maquette en particulier.

Bien qu'une seule étude de site suffise pour une journée passée au terrain de vol, si vous créez une étude pour chaque maquette que vous entendez faire voler, vous pourrez conserver des carnets de vol automatiquement pour chaque maquette... oui, c'est davantage de travail si vous apportez plusieurs maquettes au terrain de vol.

AIR SAFETY REPORTS

In the upper right of the checklist page is a red circle with an exclamation mark. This is the button that takes you to the Air Safety Report page.

This page generates reports on a number of concerns that are both stored in your RPAS Wilco data and email back to your account's address. This means you'll have a record of any report and an instant reminder of the work that needs to be done, or other actions taken.

The types of reports include simple maintenance records, maintenance requests where you can document work that needs to be done, incident reports where you can document something that has happened while it is fresh in your mind, and any other memos you want to make from the day's flying. Up to three photos from your phone can also be attached to the report and will be included in the Air Safety Report PDF that is sent to your phone.

The reports are also stored in your member profile on the RPAS Wilco website for convenient retrieval at any time.



RAPPORTS DE SÉCURITÉ AÉRIENNE

Dans le coin supérieur droit de la page de la liste de contrôle, vous apercevrez un point d'exclamation. Il s'agit du bouton qui vous conduira à la page de rapport de sécurité aérienne.

Cette page génère des rapports sur plusieurs inquiétudes, rapports qui sont consignés dans vos données de l'application RPAS Wilco ainsi qu'à l'adresse de votre compte (par courriel). Ceci signifie que vous aurez des archives de tout rapport soumis ainsi qu'un rappel du travail à abattre ou des gestes à poser.

Les types de rapport comprennent de simples archives d'entretien, des demandes d'entretien (où vous pourrez document les travaux à entreprendre), les rapports d'incident (afin de document tout évènement survenu pendant que c'est frais dans votre mémoire) et tout autre aide-mémoire relativement à la séance de vol que vous avez vécue, cette journée-là. Vous pourrez aussi joindre jusqu'à trois photos depuis votre téléphone intelligent et elles seront incluses dans le PDF de rapport de sécurité aérienne qui sera envoyé à votre téléphone.

Les rapports sont aussi emmagasinés dans votre profil de membre au site Web de RPAS Wilco pour toute récupération subséquente.

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 **TOP FLITE** **SPEKTRUM** Leaders in Smart Spectrum Technology
parkzone **Eflite** **HITEC** **FAT SHARK** RC VISION SYSTEMS
BLADE **ALIGN** **hobbyzone** **AS ENGINES** **EMAX**

Great Planes **HOBBICO** **GAUI**

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

OPERATING UNDER PART IX



Things changed for MAAC members in March, when our exemption from Part IX of the Canadian Aviation Regulations (CARs) was rescinded. Now, every MAAC member wanting to fly a remotely piloted aircraft system (RPAS) must comply with Transport Canada regulations. When this was first announced, there was a lot of concern and confusion, but in the end, complying with the CARs is not that difficult, and is an important step towards getting a new exemption and access to controlled airspace for the members. But what does this really mean?

UNDERSTANDING THE REGULATIONS

Of course, now that MAAC RPAS flyers are regulated, it is advisable to make yourself familiar with the regulations. While many members are finding the test for the operating certificates simple to pass, it is always valuable to have a full understanding of the regulations rather than 'just enough' to pass the tests.

There are a number of government publications that you can turn to.

The *Canadian Aviation Regulations*, often simply referred to as the CARs, these are the actual regulations that govern all aspects of aviation, and our hobby, in Canada. An internet search for Canadian Aviation Regulations will bring up many results, with the government links being the ones to look for.

CARs Part IX are the section that is specific to our RC models, also known as Remotely Piloted Aircraft Systems and is divided into various sections, known as parts and subparts, and divisions. Again, it is worth reading Part IX in its entirety, but most members can focus on 900.01 through 901.59. This will cover all the general provisions as well as the specific provisions for Basic Operations.

Advanced Operations would include operating within 3 NM (5.56 km) of an airport and 1 NM (1.86km) of a Heliport, which may be an advantage for some of the members, but certainly won't be a requirement for most RPAS flying within MAAC.

Transport Canada Aeronautical Information Manual: The Aeronautical Information Manual (AIM) is a companion document to the CARs, designed to be a general reference manual for aviators and is updated twice a year. In many ways, the AIM is a better reference document as it will often explain the regulations or explain common interpretations. Once again, the AIM looks at all aspects of aviation, with RPAS material starting on page 429 of the March 23, 2023 edition. An internet search for Transport Canada AIM will bring back results for the download page.

GETTING YOUR DRONE PILOT CERTIFICATE

The Transport Canada Drone Pilot licensing webpage can be found at <https://tc.canada.ca/en/aviation/drone-safety/drone-pilot-licensing>. There you will find links to study programs, other drone management information, and links to the drone pilot exam portal.

The **Small Basic Exam** will be the first step in the process. You need to register and pay a \$10 fee to write the exam, and you can repeat this every 24 hours until you pass the exam. The great thing is that you will get a study guide with your results that will show you what topics you should focus on to improve your results.

The exam itself consists of 35 multiple choice questions and you have 90 minutes to complete it. The passing grade is 65%, and the exam is considered 'open book,' so you can research the answers if you need to. The questions are drawn from a pool of questions, so they will be different the next time you take the exam.

Once you pass the exam, your Pilot Certificate will be available to download and will continue to be available through your drone

management portal.

If you want to take the **Small Advanced Exam**, you access it through the same drone licensing page, but you likely need to do some studying to prepare for it. The Advanced exam is made up of 50 multiple choice questions, also taken from a pool, and you have only 60 minutes to complete it. The passing grade is 80%, and the exam is also considered 'open book,' so you can research the answers if you need to, but you have much less time to do so.

To get your advanced certificate, you will then need to pass a practical exam that focuses primarily on creating a site survey, understanding the airspace you are in and safely flying a mission as if it were in a complex airspace. The actual flying portion of the practical exam is only a small part of it.

Your Drone Pilot Certificate is among the documents you need to have on hand when operating, so make sure you either save the document where you can access it electronically or have a print-out with your flight logs.

REGENCY

Now that you have your drone pilot certificate... every two years, you have to follow up with recency testing. This is easily done through your drone portal and involves either re-taking the exam or by working through the Remotely Piloted Aircraft System (RPAS) Recency Requirements Self-Paced Study Program available on Transport Canada's drone safety site.

REGISTERING YOUR MODELS

The next step in the process is registering your RPAS models. This is done through your drone management portal, which is accessed through the internet at <https://tc.canada.ca/en/aviation/drone-safety/drone-management-portal>. This is your Transport Canada account that was set up when you wrote your exam and needs to be signed in to using either a CG-key or by going through a sign-in partner such as your online banking login.

When you register a model, you will have the ability to select from a list of known models from major manufacturers or indicate that it was built from a kit or custom parts. You will also be asked for a flying weight, but you only need to know if it is below 250g, between 250 grams and 25 kg, or above 25 kg. If you select anything other than between 250 grams and 25 kg, you will not be able to register the airframe.

Once you have your model registered, you need to put that registration number on your model. The AIM says that "the registration should be located on the main body of the aircraft and not on frangible or removable parts such as batteries, motor mounts, or payloads; it should contrast with the primary colour of the RPA and be clearly visible when the aircraft is not in motion."

That registration number will stay with the model, so it should be relatively permanent, but it doesn't need to be large. Like your Pilot Certificate, you need to have your registration certificate on hand when flying.

KEEPING RECORDS

The AIM explains, in part, the requirement to maintain records as follows:

"Every owner of an RPAS shall keep a record containing the names of the pilots and other crew members who are involved in each flight and, in respect of the system, the time of each flight or series of flights."

"Every owner of an RPAS shall keep a record containing the particulars of any mandatory action and any other maintenance action, modification, or repair performed on the system, including the

LE VOL SOUS L'ÉGIDE DE LA PARTIE IX



Les choses ont changé pour les membres du MAAC à compter du mois de mars, lorsque notre exemption de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) a été abrogée. Maintenant, chaque membre du MAAC qui veut faire voler un Système d'aéronef télépiloté (SATP, et en anglais, RPAS) doit adhérer aux règlements de Transports Canada. Lorsque cette nouvelle a été annoncée, elle a créé beaucoup d'inquiétude et de confusion mais en fin de compte, il n'est pas si difficile d'observer le RAC et c'est une étape importante en fonction de recevoir une nouvelle exemption et de ravoir accès à de l'espace aérien contrôlé. Mais qu'est-ce que cela veut dire?

COMPRENDRE LES RÉGLEMENTS

Bien sûr, maintenant que les pilotes SATP du MAAC sont réglementés, il serait de bon aloi de vous familiariser avec ces règlements précis. Plusieurs membres trouvent qu'il est facile de réussir l'examen de certificat d'opération, mais c'est toujours mieux de bien comprendre la réglementation plutôt que d'en savoir « juste assez » pour réussir l'examen.

Voici quelques publications gouvernementales sur lesquelles vous pouvez vous pencher.

Le **Règlement de l'aviation canadien** (communément appelé RAC), c'est l'ensemble des règlements qui gouvernent au Canada toutes les facettes de l'aviation ainsi que notre passe-temps. Si vous effectuez une recherche dans Internet grâce aux mots-clés « Règlement aviation canadien », vous obtiendrez plusieurs

résultats; ciblez plus précisément les liens gouvernementaux.

La **Partie IX du RAC**, c'est la section traitant des maquettes télécommandées – maintenant identifiées comme étant des Systèmes d'aéronef télépilotés, les SATP – et est divisée en divers chapitres (des parties et sous-parties) et divisions. Une fois de plus, cela vaut la peine d'entièrement lire la Partie IX mais la plupart des membres peuvent se concentrer sur les paragraphes 900.01 à 901.59. Ces passages traiteront de toutes les dispositions générales de même que de celles en ce qui concerne les opérations de base.

Quant aux opérations dites « avancées », elles comprendraient le vol à l'intérieur de 3 milles nautiques (5,56 km) d'un aérodrome et de 1 mille nautique (1,86 km) d'un héliport, ce qui pourrait avantager quelques membres mais ce qui ne sera certainement pas une exigence pour la plupart des SATP dont les propriétaires volent à titre de membres du MAAC.

Le **Manuel d'information aéronautique** (Aeronautical Information Manual, AIM de TC) : Cet ouvrage est un document-compagnon du RAC et a été conçu de façon à être un manuel de référence pour les aviateurs; il est mis à jour deux fois l'an. À plusieurs égards, l'AIM s'avère un meilleur document de référence parce qu'il explique souvent les règlements et en explique les interprétations les plus communes. Une fois de plus, le manuel AIM examine tous les volets de l'aviation; le matériel afférent aux SATP commence à la page 429 du numéro du 23 mars 2023. Une recherche Internet (mots-clés « Transport Canada AIM ») vous mènera vers une page à téléverser.

names of the persons who performed them and the dates they were undertaken."

"Every owner of an RPAS who transfers ownership of the system to another person shall also deliver to that person at the time of transfer all of the records containing the particulars of any mandatory action and any other maintenance action, modification, or repair performed on the system."

This is where the typical modeller will have a different experience than commercial drone operations. As a reminder, RPAS refers to a complete system, and includes the controller. Fundamentally, our models are Remotely Piloted Aircraft (RPA) and the transmitter completes the system to become an RPAS.

Because many members tend to use one transmitter with several different models, we have to document the transmitters separately from the model.

That means that for each day of flying, you would fill out logs for each model and each transmitter separately. The information recorded would include the date, the flying time, and any crew involved. We don't think about crew much when flying RC, but that would include a caller for competitive events, and spotters being used to monitor for conflicting air traffic in a more complex environment.

It is important to note that you can log individual flights or treat them as a series of flights, so as long as everything stays the same. That would allow a single line in the logbook to indicate '4 flight totalling 20 minutes', as an example.

The only exception to this would be flight logs for a model and transmitter that are EXCLUSIVELY used with each other. In that case, you could log the flights on a single combined log, but maintenance logs would still be best kept separate as they must stay with the model or transmitter when sold.

OTHER DOCUMENTATION

The regulations require that RPAS operators have the operating manuals available to them on site. That means having access to the manuals for the models themselves, if available, and for your transmitters accessible at the field. Thankfully, that can be access to electronic versions, so you don't have to print out or bring paper copies. Even for a bind-and-fly model, it would be important to have the information about flying weight expectations and centre of gravity ranges. Same goes for a kit's instruction manual.

GOING FLYING

We're a little over 1,450 words in, and we're not even at the flying field yet. In reality, this is a lot simpler than it seems at first, and after a couple of outings it will become simple and straightforward. But, there are a few more steps before we get in the air.

SITE SURVEY

RPAS operators are required to understand the environment they are flying in, right down to the weather conditions and any overlying airspace. From the CARs, a site survey must be current, for the day, and must consider the following items:

- the boundaries of the area of operation; (The total area you are overflying with your model.)
- the type of airspace and the applicable regulatory requirements; (At the moment, we can only fly in Class G airspace so you have to KNOW you are in class G, and now what airspace is above you.)
- the altitudes and routes to be used on the approach to and

departure from the area of operation; (this largely doesn't apply to our models since we are flying in the immediate area from where we are launching and landing)

- the proximity of manned aircraft operations;
- the proximity of aerodromes, airports and heliports; (Where are the closest aerodromes both in distance and direction)
- the location and height of obstacles, including wires, masts, buildings, cell phone towers and wind turbines;
- (This could change from time to time if someone is building on an adjacent property or there has been a change to power lines or similar)
- the predominant weather and environmental conditions for the area of operation; and (basically a current forecast and knowing the design limitations of your RPAS)
- the horizontal distances from persons not involved in the operation.

In short, you have to know everything you can about where you are flying and what is, or could be, flying around you. Maybe the most important of these is knowing where the controlled airspace is around, or above, you. Next is being aware of the nearest aerodromes and where there are in relation to your flying site, as well as any other obstacles in the area.

Site surveys can seem daunting, but MAAC has partnered with RPAS Wilco to provide access to their site survey app at no cost. MAAC members can use the app, or website, to create site surveys that meet the requirements, with the exception of a few things you can only really tell from being at the flying site. The best thing is that the site surveys can be accessed and 'cloned' for a new time and date, so it is easy to replicate a report for a site you've been to already, like your regular club field.

The question of 'sharing' site surveys has come up, and in theory, members or clubs can do that. But you have to remember that as an RPAS operator, ensuring the site survey is accurate and adequate is your responsibility.

PREFLIGHT CHECKS

While this should be standard practice already for members, another requirement of the Part IX regulations is doing a pre-flight check. The vision of the CARs goes a bit beyond the standard range check and control surface integrity, direction of movement, and smooth operation. It is also expected that if you are using crew, such as a spotter, that you make sure they understand what is expected from them and how to communicate with you effectively. It is also expected that you would have emergency procedures in place that dictate the actions should there be a radio failure, other equipment failure, an airframe failure, a fly-away, and understanding when you would decide to terminate the flight and how.

Once again, RPAS Wilco comes through with a customizable checklist that can be used and completed, even offline, with each 'mission.' The checklist time-stamps each item, and records flight times from transmitter on to off. The checklist customization needs to be done through the web interface, but once done, it will fit your operations specifically.

TIME TO GO FLYING!

Now that all the prep work is done, lets have a look at what flying under Part IX looks like.

As mentioned earlier, there are two types of RPAS operator certificates available. For most members, a Basic Operators

continued on page 43

OBTENTION DE VOTRE CERTIFICAT DE PILOTE DE DRONE

La page Web de Transports Canada en matière de délivrance du permis de pilotage de drone se trouve à <https://tc.canada.ca/fr/aviation/securite-drones/licence-pilote-drone>. Vous y trouverez des liens afin d'étudier des programmes, d'autres renseignements de gestion des drones ainsi que des liens vers l'examen de pilote de drone.

Le **examen opérations de base**, c'est la première étape du processus. Vous devez vous inscrire et payer les 10 \$ vous permettant d'écrire l'examen et vous pouvez vous reprendre à chaque tranche de 24 heures jusqu'à ce que vous l'avez réussi. Ce qui est chouette, c'est que vous obtiendrez un guide d'étude avec vos résultats qui vous montrera les sujets sur lesquels vous devrez repasser afin d'améliorer vos résultats.

L'examen proprement dit consiste de 35 questions à choix multiple et vous disposez de 90 minutes pour y répondre. La note de passage est de 65 % et l'examen est « à livre ouvert » de sorte à ce que vous puissiez effectuer une recherche avant d'inscrire vos réponses. Les questions sont prélevées depuis un vaste répertoire, si bien que les questions seront différentes si vous devez reprendre l'examen.

Une fois l'examen réussi, vous pourrez télécharger votre certificat de pilote; ce document sera toujours disponible au portail de gestion de drones.

Si vous voulez rédiger le **examen opérations avancées**, vous y aurez accès grâce à la même page de délivrance de permis mais vous devrez très probablement étudier afin de vous préparer. L'examen avancé consiste de 50 questions à choix multiple – aussi préparées grâce à un répertoire – et vous ne disposerez que de 60 minutes pour le rédiger. La note de passage est de 80 % (aussi « à livre ouvert »), mais évidemment, vous aurez moins de temps pour effectuer votre recherche.

Si vous désirez vous munir du certificat avancé, vous devrez alors réussir un examen pratique qui cible plus précisément la création d'une étude de site (site survey), la compréhension de l'espace aérien dans lequel vous vous trouvez ainsi que l'exécution en toute sécurité d'une mission, comme si vous vous trouviez dans un espace aérien complexe. La portion « vol » de l'examen pratique ne constitue qu'une petite partie.

Votre certificat de pilote de drone est l'un des documents que vous devez avoir avec vous lorsque vous faites évoluer votre appareil; assurez-vous de le sauvegarder ou de pouvoir y accéder par voie électronique. Mieux encore, vous pourriez l'imprimer.

MISE À JOUR

Maintenant que vous êtes en possession de votre certificat de pilote de drone... aux deux ans, vous devrez vous soumettre à un examen de mise à jour. Vous pourrez procéder à l'aide du portail de drone et implique que vous réécriviez l'examen ou que vous passiez à travers le programme autoguidé de mise à jour des SATP, disponible au site Web de Transports Canada en matière de sécurité des drones.

INSCRIPTION DE VOS MAQUETTES

La prochaine étape consiste à inscrire vos maquettes SATP. Vous pouvez le faire par le biais du portail de gestion des drones, au <https://tc.canada.ca/fr/aviation/securite-drones/portail-gestion-drones>. Il s'agit de votre compte de Transports Canada qui a été configuré lorsque vous avez écrit votre examen; vous devez y entrer

à l'aide de la clé GC ou à l'aide d'un partenaire signataire (telle que l'ouverture de votre séance bancaire).

Au moment d'inscrire une maquette, vous aurez le choix de sélectionner des maquettes depuis une liste de designs de fabricants reconnus ou d'indiquer que vous l'avez assemblée depuis un kit ou des composantes personnalisées. On vous demandera aussi son poids prêt à voler mais vous n'aurez qu'à savoir qu'elle se trouvera sous les 250 grammes, entre 250 grammes et 25 kg, ou encore, à plus de 25 kg. Si vous sélectionnez n'importe quel poids entre 250 grammes et 25 kg, vous ne pourrez inscrire cette cellule (les anglophones diraient « airframe »).

Une fois que vous aurez inscrit votre maquette, vous devrez apposer ce numéro d'immatriculation sur votre appareil. Le manuel AIM stipule que « l'immatriculation devrait se trouver sur le corps principal de la maquette et non sur des pièces fragiles ou détachables comme les batteries, les supports moteur ou charges à emporter; (cette immatriculation) devrait contraster avec la couleur primaire de l'aéronef et être clairement visible lorsque la maquette n'est pas en mouvement. »(traduction libérale)

Ce numéro d'immatriculation sera lié à la maquette de façon permanente, sans pour autant être très gros. Tout comme votre certificat de pilote, vous devez avoir votre certificat d'immatriculation en main au moment de procéder à votre séance de vol.

DOCUMENTER LE TOUT

Le manuel AIM explique – en partie – les exigences d'archivage de la documentation :

« Chaque propriétaire de SATP devra préserver une archive des noms des pilotes et autres membres d'équipage qui sont impliqués auprès de chaque vol et, relativement au système, la durée de chaque vol ou de série de vols.

« Le propriétaire d'un SATP doit tenir à jour un dossier contenant le nom des pilotes et des autres membres d'équipage qui participent à chaque vol et, à l'égard du système, le temps de chaque vol ou série de vols.

« Le propriétaire d'un SATP doit tenir à jour un dossier contenant les détails sur les travaux relatifs aux mesures obligatoires et aux travaux de maintenance, les modifications et les réparations effectuées sur le système, y compris : le nom des personnes qui les ont effectués et la date à laquelle ils ont été effectués.

« Le propriétaire d'un SATP qui transfère la propriété du système à une autre personne doit aussi fournir à cette personne, au moment du transfert, tous les dossiers contenant les détails sur les travaux relatifs aux mesures obligatoires et aux travaux de maintenance, les modifications et les réparations effectués sur le système. »

C'est à ce chapitre-ci que le modéliste régulier vivra une expérience qui diffère de quelqu'un qui mène des opérations commerciales. À titre de rappel, SATP fait référence à un système complet et cela comprend le système de télécommande. Fondamentalement, nos maquettes sont des aéronefs télépilotes et l'émetteur « complète » le système, de sorte à ce que la maquette devient un SATP.

Puisque plusieurs membres ont tendance à n'utiliser qu'un émetteur pour plusieurs maquettes différentes, nous devons documenter les émetteurs séparément de la maquette.

Cela signifie que pour chaque journée de vol, vous devriez compléter des carnets séparés pour chaque maquette et pour chaque émetteur. L'information consignée (archivée) devrait inclure la date, le temps de vol et tout membre d'équipage. Nous

Certificate will be adequate but for some, the Advanced Operators Certificate has some advantages.

With a **Basic Operators Certificate** you will be able to fly in uncontrolled airspace, within your line of sight, and up to 400' above the ground level as long as you stay more than 100 feet away from people and non-MAAC property not involved with your flight. Of course, there are other requirements, such as avoiding other air traffic and ensuring public safety.

When it comes to 'who's involved', the current understanding is that this would not include other members at the club while you are flying. The AIM states that "...people are considered part of the operation if they have been briefed on the RPA hazard and have the opportunity to leave the RPA operation site if they are uncomfortable with it. People inside vehicles or inside buildings are not factored into the 30-metre horizontal distance rule."

The **Advanced Operators Certificate** has some advantages for commercial operations, but for MAAC members, the main advantage is the ability to operate within 3 NM of an airport or 1 NM of a heliport. Most other advantages of the Advanced Certificate are also tied to using airframes that have a manufacturer's declaration, which our models won't have.

SITE OPERATING CERTIFICATES

MAAC is doing a lot of legwork for the members to help ensure they are operating appropriately for the airspace they are in/near/under or based on their proximity to registered aerodromes or airports (certified aerodromes.) Clubs and individuals can apply for Site Operating Certificates (SOCs) by supplying the information about the site, the type of model allowed, the site rules, and any other information required by the policy and procedure documents. SOC's are a MAAC requirement for any location you are flying at and will be issued for compliant club and personal sites.

This gives clubs and members third-party review of your site and rules, and eventually will help demonstrate to regulators that MAAC and its members are serious about safety and compliance.

MAAC SAFETY CODE

MAAC's Safety Advisory Group is currently creating new guidance documents, and revising old ones, to match our new requirements. Following the guidance in these documents will both keep you clear of the TC regulations but will also set you up for flying under any future exemption MAAC may get. ✨

ne songeons jamais à un « équipage » en faisant évoluer nos maquettes télécommandées mais cela comprend un observateur (ce que les anglophones appellent le « caller ») lors de concours, ainsi que les observateurs qui surveillent la circulation aérienne dans un environnement de vol plus complexe.

Il est important de noter que vous pouvez consigner des vols individuels ou les considérer comme étant une série de vols, en autant que vous les identifiez toujours de la même façon. Par exemple, en une seule ligne dans votre carnet, vous pourriez indiquer « 4 vols totalisant 20 minutes ».

Seule exception : des carnets de vol pour une maquette et un émetteur qui sont EXCLUSIVEMENT utilisés l'un pour l'autre. En ce cas, vous pourriez consigner les vols dans un unique carnet combiné, mais il serait préférable de séparer les carnets d'entretien puisque ces derniers doivent accompagner la maquette – ou l'émetteur – advenant leur vente.

AUTRE DOCUMENTATION

Les règlements stipulent que les opérateurs de SATP doivent avoir leur manuel d'exploitation à portée de la main, sur place. Cela signifie qu'ils doivent pouvoir directement consulter les manuels – si disponibles – ainsi que ceux concernant vos émetteurs. Heureusement, l'accès à un exemplaire électronique est autorisé, de sorte à ce que vous n'avez pas à l'imprimer ou à apporter des exemplaires déjà imprimés. Même pour une maquette de type « bind-and-fly », il serait important de posséder l'information afférente aux attentes de poids prêt à voler ainsi que du centre de gravité. Il en va de même avec le manuel d'instructions d'un kit.

ON VOLE!

Le compte de mots est déjà important et nous n'en sommes même pas encore rendus au terrain de vol. En réalité, tout est plus simple qu'il n'y paraît et après quelques sorties, ce sera moins compliqué. Il faut quand même examiner les étapes suivantes avant de faire décoller une maquette.

ÉTUDE DE SITE

Les opérateurs de SATP doivent comprendre l'environnement au sein duquel ils font voler leur maquette, y compris les conditions météo et tout espace aérien au-dessus. D'après le RAC, l'étude de site doit être récente – la journée même – et prendre en compte les paramètres suivants :

- Les frontières du secteur d'opération (l'aire totale que survolera votre maquette);
- Le type d'espace aérien et les exigences réglementaires applicables (À l'heure actuelle, nous ne pouvons faire voler nos maquettes que dans l'espace aérien de catégorie G, si bien que vous devez SAVOIR que vous vous trouvez dans de l'espace « G » et savoir quel espace aérien se trouve au-dessus de votre tête.)
- L'altitude et la route qu'empruntera votre maquette à l'approche et au départ du secteur d'opération (Ceci ne s'applique pas à nos maquettes puisque nous les faisons voler dans le secteur immédiat de nos décollages et atterrissages.)
- La proximité d'opérations d'aéronefs habités (à l'échelle réelle)
- La proximité d'aérodromes, aéroports et héliports (Où se trouvent les aérodromes les plus rapprochés, en distance et en direction?)
- L'emplacement et la hauteur des obstacles, y compris des fils à haute tension, mâts, bâtiments, tours cellulaires et éoliennes (Cela pourrait changer de temps à autre si quelqu'un construit quelque chose sur une propriété voisine ou si les lignes à haute tension ont été modifiées, par exemple.)
- La météo et conditions environnementales prédominantes dans le secteur d'opération (en somme, un bulletin météo à jour et que de connaître les limites opérationnelles de votre SATP); et
- Les distances horizontales des personnes qui ne sont pas impliquées dans les opérations.

En bref, vous devez tout savoir de l'endroit à partir duquel vous faites voler vos maquettes et de ce qui pourrait voler autour de vous. Probablement le facteur le plus important : savoir où se

trouve l'espace aérien contrôlé (autour ou au-dessus de vous). Ensuite, vous devez savoir où se trouvent les aérodromes les plus près (par rapport à votre emplacement de vol), de même qu'où se trouvent les obstacles dans le secteur.

Les études de site peuvent sembler intimidantes mais le MAAC fait équipe avec RPAS Wilco afin d'accéder à son application (app) d'étude de site, sans frais. Les membres du MAAC peuvent utiliser l'application ou le site Web afin de générer les études de site qui répondent aux exigences, à l'exception de quelques paramètres que vous ne pouvez savoir qu'en vous trouvant physiquement sur place. Caractéristique très valable : vous pouvez accéder ou « cloner » les études de site afin d'y inscrire de nouvelles heures et date, de sorte à reproduire un rapport pour un terrain de vol où vous êtes déjà allé (exemple : votre terrain de club habituel).

Certains ont soulevé la question du « partage » des études de site. En théorie, les membres ou clubs peuvent le faire. Mais vous devez garder en tête qu'à titre d'opérateur de SATP, il demeure de votre responsabilité de vous assurer que l'étude de site soit précise et convenable.

VÉRIFICATIONS PRÉVOL

Bien que cela devrait déjà faire partie des pratiques exemplaires des membres du MAAC, la Partie IX du RAC exige que vous procédiez à une vérification prévol. La vision qu'entretient le RAC dépasse la simple vérification de portée (range check) et inspection des gouvernes, direction du débattement des mêmes gouvernes ainsi que le bon fonctionnement général de votre maquette. On s'attend aussi à ce que si vous avez recours à un « équipage » (lire observateur), vous vous assurerez que ces personnes comprennent vos attentes à leur égard et qu'elles sachent comment communiquer efficacement avec vous. On s'attend aussi à ce que vous ayez songé à des procédures d'urgence que vous pourriez enclencher, advenant une défaillance radio, défaillance d'une autre pièce d'équipement, défaillance de la cellule (airframe), une dérive libre (fly-away) et que vous ayez une bonne compréhension du moment où vous déciderez de mettre fin – et comment – au vol de votre maquette.

Une fois de plus, l'application RPAS Wilco arrive à la rescousse en vous offrant une liste de contrôle (checklist) personnalisée que vous pourrez utiliser et remplir – même hors ligne – après chaque « mission ». La liste de contrôle appose une attestation de la date à chaque donnée et consigne le temps de vol (de la mise en tension de votre émetteur jusqu'à ce que vous le mettiez à « off »). Cette personnalisation de la liste de contrôle doit être faite par le biais de l'interface Web, mais une fois complétées, ces étapes correspondront à vos paramètres d'opération.

ALLONS VOLER!

Maintenant que vous vous êtes occupés du travail préparatoire, jetons un coup d'œil à ce dont ont l'air les séances de vol sous l'égide de la Partie IX.

Comme mentionné auparavant, deux types de certificat SATP sont disponibles. Pour la plupart des membres, un certificat d'opération de base suffira mais pour d'autres modélistes, le certificat avancé offrira quelques avantages.

Si vous êtes munis d'un **certificat d'opération de base**, vous pourrez faire voler votre appareil dans de l'espace aérien non

contrôlé – dans votre ligne de vision – et jusqu'à 400 pieds au-dessus du sol, en autant que vous demeuriez à plus de 100 pieds d'autres personnes non associées à votre vol et de propriété matérielle n'appartenant pas au MAAC. Bien sûr, il y a d'autres exigences – l'évitement d'autres appareils qui circulent et d'assurer la sécurité du public.

Quant à la notion de « qui est impliqué », la compréhension que nous avons de ce concept, c'est que cela n'inclurait pas d'autres membres du club où vous faites voler vos maquettes. Le manuel AIM stipule que « les personnes sont considérées comme faisant partie des opérations si on les a informées (sous forme de briefing) des dangers associés aux maquettes télépilotees et qu'elles aient l'occasion de quitter les lieux si cela ne leur convient pas. Les personnes à l'intérieur de véhicules ou de bâtiments ne sont pas comptabilisées dans la règle des 30 mètres de distance horizontale. » (traduction libérale)

Le **certificat d'opération avancée** renferme quelques avantages pour les opérations commerciales mais pour les membres du MAAC, le principal avantage, c'est qu'ils peuvent faire évoluer des maquettes à l'intérieur de 3 milles nautiques d'un aéroport ou de 1 mille nautique d'un héliport. La plupart des autres avantages du certificat avancé sont liés à l'utilisation d'une cellule (airframe) qui jouissent d'une déclaration du fabricant, ce que n'ont pas nos maquettes.

CERTIFICATS D'OPÉRATION DU TERRAIN DE VOL

Le MAAC est en train de déployer beaucoup d'effort au nom des membres afin de s'assurer qu'ils mènent leurs opérations de façon convenable quant à l'espace dans lequel/près duquel/en dessous duquel ils se trouvent ou quant à la proximité d'aérodromes ou d'aéroports enregistrés (les aéroports sont des aérodromes certifiés). Les clubs et les modélistes (à titre individuel) peuvent faire une demande de certificat d'opération du terrain de vol en fournissant les renseignements quant à l'emplacement, le type autorisé de maquette, les règlements en vigueur à ce terrain de vol ainsi que tout autre renseignement qu'exige la politique et les documents de procédure. Les certificats constituent une exigence du MAAC, peu importe l'emplacement du terrain de vol à partir duquel vous faites voler une maquette et ils seront délivrés aux clubs ou terrains personnels qui sont conformes.

Ceci procure aux clubs et aux membres un examen d'un tiers-parti de votre terrain de vol et de ses règlements; cela montrera aussi aux législateurs que le MAAC et ses membres prennent au sérieux la sécurité et l'adhésion aux règlements.

CODE DE SÉCURITÉ DU MAAC

Le Groupe consultatif du MAAC en matière de sécurité s'affaire présentement à créer de nouveaux documents directeurs et à réviser les anciens afin de les rendre conformes aux nouvelles exigences. Si les modélistes suivent les directives de ces documents, ils épargneront un fardeau réglementaire supplémentaire de la part de Transports Canada et ils seront dans la bonne voie, advenant toute exemption future dont pourrait bénéficier le MAAC.



Mark Betuzzi - 26605L

Committee Chair
250.682.9609 | mebetuzzi@shaw.ca

Spektrum 2.4 GHZ R.C. receivers can now be programmed using one of the latest versions of Spektrum transmitters. A menu pops up in your transmitter called "Forward Programming." Straightforward, intuitive menus within Forward Programming guide you through the steps of setting up the various flight modes with various AS3X settings and SAFE settings. If the receiver has SAFE, you can then tell each flight mode if you want Safe on or off.

In late October, in Kamloops, we were still enjoying very warm weather, so another flight training session was scheduled at our flying field. One of the students had a new radio he wanted to use for flight training with his airplane. There needed to be more

clarity about when I would arrive at the field, so some other club members decided to step in and help program the new radio transmitter to the AR631 SAFE receiver. It was all pre-programmed ahead of my arrival at the field.

I arrived and took the plane out for a trim flight with the SAFE setting switch turned off. It seemed to be flying fine until I turned SAFE on; it did not seem to be working correctly, so we shut SAFE off for the rest of the training flights for that day.

The next day, with very strong winds blowing at our field, one of the other instructors said he wanted to take this plane up for a test flight. Unfortunately, the winds got stronger and were very gusty shortly after the take-off. We honestly did not think we would get the plane back in one piece; miraculously, the instructor was able to get the plane home.

I said to the other club members "Let me

take the plane and transmitter home with me, I have some time, and I'll try to figure out what is going on with the receiver."

When I got the plane into my workshop area and started to test the SAFE features, I found the following. On the roll axis, in SAFE, both ailerons were going up or down at the same time; I don't know how our R.C. instructor got the plane back; it points to his great skill set of flying in very windy conditions.

I reset the Spektrum AR631 receiver to factory settings and went through the "First-time Set-up" menus. I was then able to program in 3 flight modes, and SAFE worked as designed.

The Spektrum transmitter and receivers must have the latest software for all the Forward Programming menus to be available.

See you on the flight line. ✈

SPECTRE RADIO

Mark Betuzzi - 26605L

Chef de Comité
250.374.3683 | mebetuzzi@shaw.ca

On peut maintenant programmer les récepteurs de technologie 2.4 GHZ à l'aide de l'une des versions les plus récentes d'émetteurs Spektrum. Un menu apparaît sur votre émetteur, « Forward Programming ». Ces menus pas compliqués et intuitifs vous guident alors à travers les étapes d'établir les divers modes de vol à l'aide de divers ajustements du récepteur AS3X et du mode SAFE. Si le récepteur est doté dudit mode SAFE, vous pourrez dicter au programme si vous le voulez à « on » ou non.

Fin octobre 2022 à Kamloops, il faisait encore beau et chaud, si bien que nous avions prévu organiser une autre séance de formation à notre terrain de vol. L'un des élèves pilotes possédait un nouvel émetteur qu'il voulait utiliser pour sa formation avec sa maquette. Le moment de mon arrivée au terrain n'était pas précis et un autre membre du club a décidé d'aider à

programmer l'émetteur et son récepteur AR631 de technologie SAFE. Le tout était préprogrammé lorsque je suis arrivé au terrain.

Je suis donc arrivé et j'ai procédé à un vol de réglage (trim), cependant en désactivant le mode SAFE. L'avion semblait bien voler jusqu'à ce que j'active le mode SAFE; quelque chose clochait, si bien que nous avons désactivé le SAFE pendant tous les vols subséquents de formation pour élèves pilotes, cette journée-là.

Le lendemain – alors qu'un vent soufflait plutôt fort au terrain – l'un des instructeurs a déclaré qu'il voulait faire prendre la voie des airs à cette même maquette afin d'effectuer un vol d'essai. Malheureusement, le vent a pris encore plus de vigueur et il y avait de la bourrasque peu après le décollage. Honnêtement, nous ne pensions pas que nous pourrions ramener l'avion en un seul morceau; miraculeusement, le pilote l'a fait atterrir.

J'ai dit aux autres membres du club : « Laissez-moi transporter l'avion chez moi; j'ai du temps et je vais tenter de comprendre ce qui se passe du côté du

récepteur. »

Lorsque j'ai installé la maquette sur mon établi et que j'ai commencé à tester les caractéristiques du mode SAFE, je me suis rendu compte de ceci. Dans l'axe roulis – en mode SAFE activé – les deux ailerons s'agitaient simultanément en haut ou en bas; je ne sais pas comment notre instructeur a réussi à ramener la maquette sur le sol... Il est doué pour le pilotage par grand vent.

J'ai fait un « reset » sur le récepteur Spektrum AR631 afin de ramener les paramètres à ceux du fabricant et j'ai parcouru les menus intitulés « First-time Set-up ». Ensuite, j'ai programmé trois modes de vol et le mode SAFE s'est mis à fonctionner comme il a été conçu.

L'émetteur et les récepteurs de marque Spektrum doivent être munis du plus récent logiciel pour que tous les menus « Forward Programming » soient disponibles.

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



Tom Stevens poses with one of his three Ringmasters. PAW-powered. / Tom Stevens frappe la pose en compagnie de ses trois Ringmasters. Motorisation : PAW. (Cox photo)



Dave Finnie making some "adjustments" to his McCoy-powered S-1. / Dave Finnie possède de des "réglages" du moteur McCoy de son S-1. (Cox photo)



Gord Spryt proudly shows off his S-1. / Gord Spryt exhibe fièrement son S-1. (Cox photo)

Paul Gibeault - 8478L CD

Chef de Comité

780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Bonjour, tout le monde!

Débutons l'année en vous présentant le rapport annuel 2022 du Comité de maquettes de vol circulaire. Nous pouvons être fiers de bien des réalisations!

RAPPORT 2022 DU COMITÉ DES MAQUETTES DE VOL CIRCULAIRE

MEMBRES DU COMITÉ

Nous sommes l'un des plus gros comités au sein du MAAC et les personnes suivantes en sont membres : Bob Whitley, Jon From (Zone A), Chris Cox, Dave Loveday (Zone H), Neill McCrae, Gordon Jack (Zone C), Daryl Wurtz (Zone K), Larry Maltman, Paul Gittel (Zone D), Van Peter Hanson, Ron Peters (Zone E), Robert Lamoureux, (Zone J), Ivan Mackenzie, Pat MacKenzie (Zone L) Len Bourel, Brad LaPointe (Zone M), Peter Wakefield, (Zone G).

SURVOL GÉNÉRAL

Le vol circulaire demeure une discipline vigoureuse en plusieurs régions du

Canada. L'allègement des mesures contre la COVID-19 a facilité le retour de concours locaux et internationaux. L'application « Arrive Can » et la mise sur pied de l'adhésion étrangère temporaire (au MAAC) qui étaient requises afin de faire évoluer une maquette au Canada ont réduit de façon assez directe la participation de nos amis américains.

Dans l'ensemble du Canada, les zones en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba et en Ontario ont présenté des événements, dont le célèbre Ringmaster Fly-A-Thon, au cours duquel des modélistes canadiens ont consigné plusieurs centaines de vols.

Le Championnat mondial de F2 (vol circulaire) a été disputé à Wloclawek (Pologne), en août. Compte tenu de l'incertitude entourant les consignes de voyage liées à la COVID-19 ainsi que la guerre toute proche en Ukraine, seul un pilote acrobatique du MAAC s'y est présenté.

D'autres pilotes canadiens se sont très bien débrouillés lors de concours internationaux. Votre humble rédacteur – moi – a récolté la première place lors des épreuves AMA Nationaux de Muncie (Indiana) au sein des catégories Racing et Speed (où la participation frisait un nombre

record). J'ai aussi gagné le prix High Speed au sein de l'épreuve Formula 40 Speed en me rapprochant à plus de 98 % du record national de l'AMA. Chris Cox (de Delta, C.-B.), Len Bourel et Naomi Macklem (de l'Ontario) ont aussi récolté des prix acrobatiques lors des Nats de l'AMA.

Le Winnipeg Perfect Circle Club a célébré son premier anniversaire de séances de vol et les membres poursuivent le travail d'aménagement des lieux. Un nouveau cercle de vol est préparé à Dryden (nord-ouest de l'Ontario), les adeptes ayant l'intention d'effectuer des vols ce printemps. On m'a aussi rapporté qu'un terrain sera une fois de plus aménagé à Arnprior (au nord-ouest d'Ottawa). Les Stetson Flyers (au sud-est d'Ottawa) sont de plus en plus actifs en notre discipline, tout comme la Ponoka R/C Fliers Association, qui a d'ailleurs été l'hôte du plus gros rassemblement de maquettes de vol circulaire en Alberta, en 2022.

En général, les modélistes adeptes du vol circulaire peuvent encore se procurer assez aisément des kits, moteurs, quincaillerie et autres matériaux par le biais d'entreprises qui fonctionnent par la poste, y compris la Balsa Dust Factory en Alberta... voire même Amazon. Bien sûr, les entreprises

suite à la page 64

Paul Gibeault - 8478L CD
 Committee Chair
 780.716.2950 | pgibeault@shaw.ca

Greetings everyone, let's start off the New Year with your 2022 Control Line Committee's Annual Report. We have a lot to be proud of!

CONTROL LINE COMMITTEE REPORT 2022

COMMITTEE MEMBERS

We have one of the largest committees in MAAC, being served by the following members: Bob Whitley, Jon From (Zone A), Chris Cox, Dave Loveday (Zone H), Neill McCrae, Gordon Jack (Zone C), Daryl Wurtz (Zone K), Larry Maltman, Paul Gittel (Zone D), Van Peter Hanson, Ron Peters (Zone E), Robert Lamoureux, (Zone J), Ivan Mackenzie, Pat MacKenzie (Zone L) Len Bourel, Brad LaPointe (Zone M), Peter Wakefield, (Zone G).

GENERAL OUTLOOK

Control Line flying remains vibrant in many regions of Canada. The relaxation of COVID-19 restrictions did allow for resumption of both local and international competitions. The "Arrive Can app" and the implementation of the Temporary Foreign Membership required to fly in Canada directly reduced the usual participation by our American friends.

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.

The F2 World C/L Championships were flown in Wloclawek, Poland in August. Due to the uncertainty of COVID-19 travel restrictions and the nearby war in Ukraine, only one MAAC aerobatics flier attended.

Other Canadian C/L pilots did very well in major international competitions. Your truly garnered first place awards at the AMA Nationals in Muncie, in both Racing and Speed flying at near record levels. I also won the overall High Speed Award in the Formula 40 Speed event flying at 98+% of the AMA national record. Chris Cox, from Delta, B.C., Len Bourel and Naomi Macklem from Ontario also received aerobatics



Ron Simonson two laps into his five lap "flight". / Ron Simonson vient d'exécuter deux tours – de cinq – lors de son « vol ». (Cox photo)

awards at the AMA Nats.

The Winnipeg Perfect Circle Club celebrated its first full year flying on its new circles and members have continued to work hard to manure the grounds. A new circle is being established in Dryden, Ontario with the field being up and running for spring 2023. I've also been made aware a field is being re-established in Arnprior, Ontario. The Stetson Fliers out of Ottawa are also becoming quite active as well as are the Ponoka R/C Fliers Association, who hosted the largest C/L event in Alberta in 2022.

Control Line fliers in general continue to enjoy readily availability kits, engines, hardware etc. mostly through mail order businesses, including Alberta's own The Balsa Dust Factory and even Amazon. Of course, suppliers out of the USA, England and Europe continue to offer very high-quality gear.

FUTURE ACTIVITIES, PLANS AND GOALS

- Conduct F2A, F2C & F2D Team Trials for the 2024 F2 World Championships.
- Strengthen ties with Control Line clubs across the country.
- Continue to increase committee membership. We are proud to be the largest standing committee in MAAC.
- C/L Events in Vancouver, Edmonton, Ponoka, Winnipeg, Southeast Ontario & Ottawa are also being scheduled for 2023.
- There were no recommendations arising from the minutes of the 2022 Annual Zone Meetings for the Control Line Committee to consider.
- The CL Committee members encourage the MAAC Board to work to reinstate or create an agreement with the AMA to recognize the memberships of Control Line fliers at control line events.

continued on page 64

VOL LIBRE INTÉRIEUR

Dmytro Silin - 86654

Chef de Comité

226-753-5983 | dmytro.silin@gmail.com

Le calendrier en 2023 offrira quantité d'événements de vol libre intérieur. En voici quelques-uns qui seront offerts près de la frontière. Du 1er au 3 avril, le Jim Richmon Open sera disputé à l'Hôtel West Baden Springs, en Indiana. Suivra le concours à l'Université Kent State, les 22 et 23 avril en Ohio. Le premier samedi de mai, nous nous rassemblons habituellement pour l'Indoor Fling à Pontiac (Michigan) (la date doit être confirmée). Finalement, du 19 au 23 juin, quatre concours en un seront disputés – l'Indoor NATS de l'AMA américaine, le Championnat américain de vol intérieur, la sélection d'équipe américaine de FiD ainsi que la toute première Coupe mondiale FiD de la FAI! Ces quatre rassemblements auront lieu au Kibbie Dome de Moscow (Idaho). Nous devons prendre l'avion depuis l'Ontario parce que la distance est considérable si on fait de la route depuis l'Alberta ou la Colombie-Britannique. De plus, nous espérons pouvoir présenter l'épreuve de sélection d'équipe canadienne, sur place, en prévision du Championnat mondial de FiD en 2024.

En décembre 2022, le groupe Ottawa Indoor Flyers a présenté un concours chronométré de précision. En dépit du nom

huppé, celui-ci était passablement simple et ne comportait que quelques paramètres qui faisaient en sorte que la maquette la plus légère ou la plus technologiquement avancée n'était pas nécessairement avantagée. L'objectif : encourager une participation maximale. L'idée a été si bien reçue que malgré peu d'avis, des modélistes ont inscrit 11 maquettes.

L'aspect précision faisait en sorte que la maquette devait voler en se rapprochant le plus de la marque des 20 secondes. Si cette dernière réalisait un vol de 20 secondes pile, son propriétaire/pilote obtenait 20 points. On perdait un point pour chaque seconde en deçà ou au-dessus des 20 secondes. Le temps de vol était arrondi à la seconde la plus près de sorte à simplifier la procédure et à éviter tout conflit. Chaque maquette pouvait effectuer trois envolées pour un pointage total possible de 60 points. Histoire d'encourager le plaisir et les maquettes attrayantes, on discernait 10 points pour l'apparence. Les membres votaient sur ce volet afin d'attribuer un classement grâce auquel le pointage était calculé.

Les règlements : la maquette devait être du type vol libre et être lancée à la main. Elle ne pouvait comporter une minuterie mais pouvait être motorisée n'importe comment. Les appareils inscrits étaient surtout à propulsion élastique et quelques-uns étaient mûs par de petits capacitaires électriques. En dépit de la

précision à laquelle on aurait pu s'attendre des maquettes électriques, celles à motorisation élastique ont pourtant ravi les première et deuxième places.

La beauté inhérente au concours, c'était que n'importe quel type – ou dimension – de maquette de vol libre pouvait être inscrite. Les membres ont apporté divers appareils, y compris un Super Cub de Guillow's, un Parasol (de Sig) et plusieurs maquettes de construction artisanale et même un ornithoptère biplan recouvert de pellicule super-mince.

John Wilson (29499) a été sacré gagnant. Sa maquette en bâtonnets et à propulsion élastique a réalisé un pointage presque parfait de 59 sur 60. Russell Homes (13407) a terminé deuxième à l'aide d'une presquécopie volante de l'Antoinette (comme mentionné auparavant, elle aussi mûe par élastique). Quant à Peter Olshefsky (864L), il a terminé troisième à l'aide d'un Push-E électrique déjà vétéran de plusieurs rencontres mais tout aussi fiable.

Comme toujours, quiconque s'intéresse au vol libre peut se joindre au groupe à l'aide de sa page Facebook – notre plateforme pour les discussions, feuilles de pointage, blogues de construction et vidéos de vol. De plus, on retrouve en ligne des kits afin d'assembler plusieurs maquettes simples.

John Cooper a offert le compte-rendu du concours d'Ottawa. ✨

Vol circulaire acrobatique

suite de la page 30

Len et Brad ont recouvert les ailes d'Ultracote et ont peint les composantes en feuille de balse. Brad a eu recours à de la peinture Tremclad et Len a utilisé de l'enduit-colle (dope) de marque Brodak. Len a utilisé un ensemble de roues très légères Micro Sport (de DuBro). Quant au poids, prêt à voler, l'exemplaire de Brad atteint les 48 onces tandis que celui de Len a atteint les 46 onces. L'hélice qu'ils ont tous deux choisie pour le LA .46 : une Thunder Tiger 11 x 4,5.

Len utilise des filins de marque Spectra (65 livres) et n'a eu besoin que d'une pesée de ¾ d'once au saumon de l'aile opposée.

Les deux modélistes m'ont dit que le Ringmaster 576D est un excellent appareil. Brad a construit le sien l'hiver dernier et a disputé quelques concours, au cours de l'été 2022. Len a terminé le sien à l'automne 2022 et procède toujours aux réglages. Avec enthousiasme, il a lancé : « Cet appareil vole mieux qu'il ne devrait! »

Si bien que le Ringmaster 576D est un excellent candidat si vous recherchez une nouvelle maquette acrobatique. C'est un appareil qui peut effectuer toutes les acrobaties voulues et, en boni, vous pouvez vous en servir lors de la fin de semaine du Fly-A-Thon pour Ringmasters et ainsi contribuer au nombre de vols effectués à l'échelle mondiale.

J'encourage tout le monde à soumettre du matériel pour inclusion dans de futures chroniques de vol circulaire acrobatique. ✨

Control Line Precision Aerobatics

from page 31

thing flies better than it should!".

So, the Ringmaster 576D is an excellent candidate to consider in that search for a new profile stunter. A model capable of flying an excellent pattern, plus you can fly it on Ringmaster Fly-A-Thon weekend to contribute to the World-Wide Ringmaster count.

I encourage everyone to consider submitting related content for inclusion in future CLPA articles. ✨



Ottawa Indoor Flyers December 2022 event named "Precision Timed Contest" was won by (right to left) Peter Olshefsky, John Wilson, and Russell Homes, posing with their models and contest prizes. / Les personnes suivantes se sont distinguées lors du concours 2022 "Precision Timed Contest" (concours chronométré de précision) du Club Ottawa Indoor Flyers. De g. à dr. : Peter Olshefsky, John Wilson et Russell Homes avec leur maquette respective et leur prix.

Dmytro Silin - 86654

Committee Chair

226-753-5983 | dmytro.silin@gmail.com

The 2023 calendar will have plenty of Indoor Free Flight events. Here are some close to the border. On April 1-3, we have the Jim Richmond Open at West Baden Springs Hotel in Indiana. Then follows the Kent State Indoor Contest on April 22-23 in Ohio. On the first Saturday of May, we usually have the Indoor Fling in Pontiac, Michigan (the date still needs to be set). Finally, on June 19-23, there will be four competitions in one -- AMA Indoor NATS, USA Indoor Championships, US F1D team selection, and the first-ever FAI F1D World Cup! All these events will take place at Kibbie Dome in Moscow, Idaho. We will have to fly from Ontario, as it's a driving distance from AB and BC. On top of these four events, we plan to hold our Canadian team selection for the 2024 F1D World Championships at the same venue.

In December 2022, the Ottawa Indoor Flyers held a Precision Timed Contest.

Despite the fancy name, this was a relatively simple contest with few limits and where the lightest and most optimized model does not necessarily have an advantage. The goal was to encourage maximum participation. That idea certainly worked, and with very short notice, there were 11 models entered into the contest.

The precision aspect was that the model had to fly as close to 20 seconds as possible. A model that flew exactly 20 seconds would get 20 points. One point was lost for every second over or under 20 seconds. The time was rounded to the nearest second to make things simpler and avoid arguments. Each model flew three times for a maximum flying score of 60 points. For fun and to encourage attractive-looking models, there were 10 points for static appearance. Members of the club voted on appearance to give a ranking from which a score was calculated.

The rules were that the model had to be free flight and hand launched. It could not have any timing mechanism, but it could be powered by any means. We mainly had rubber-powered entries with

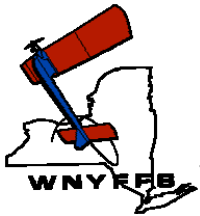
a few capacitor electric models. Despite the assumed precision of electric models, rubber-powered models took first and second place.

The beauty of this contest was that any type or size of indoor free-flight model could compete. Members brought in various models, including a Guillow's Super Cub, a Sig Parasol, and several scratch-built models, as well as an ultra-film covered biplane ornithopter.

The winner of the event was John Wilson, 29499. His light rubber-powered stick model had a near-perfect flight score of 59/60. Russell Homes, 13407, finished second with a semi-scale rubber-powered Antoinette. Peter Olshefsky, 864L, was third with a well-seasoned and reliable electric Push-E.

As always, anyone interested is invited to join the Indoor Free Flight group on Facebook – our platform for discussions, scoresheets, building logs, and flight videos. In addition, kits for several simple models are available online.

*Report on the contest in Ottawa was provided by John Cooper. ✈



The Western New York Free Flight Society *Presents the 54th Annual* Empire State Free Flight Championships 2023



Friday June 16

9AM to 5PM

A-B Classic Gas
A Nostalgia Gas (NFFS)
Early 1/2A Nostalgia (NFFS)
0.020 Replica / 1/4A Nostalgia (3)
1/2A Old Favorites (4)
Diesel Duration Event (8)
E- 20 (NFFS)
Moffett (2)
Old Time Rubber Fuselage (2)(SAM)
Nostalgia Rubber/Wakefield (NFFS)
Classic Towline (J)(S/O) (NFFS)
FAC Jet Catapult Glider Scale
FAC Simplified Scale
FAC Modern Military
FAC Race Planes ML (11)
FAC Embryo Endurance (13)

Saturday June 17

9AM to 5PM

1/2 A Classic Gas (J)(S/O)
C-D Classic Gas
B Nostalgia Gas (NFFS)
1/4 A Nostalgia Gas (NFFS)
Old Time Gas (1)
Diesel Duration Event (8)
Ebenezer
E- 36
Hand Launch Glider (J)(S/O)
Old Time Rubber Stick (2) (SAM)
Cloud Tramp
FAC Simplified Power Scale (12)
FAC 2 Bit + 1 Rubber
FAC Half Wakefield (13)
FAC Dime Scale
FAC Jimmie Allen
FAC WW II Mass Launch

Sunday June 18

9AM to 4PM

1/2 A Nostalgia Gas (NFFS)
C Nostalgia Gas (NFFS)
1/2 A Gas (J)
1/2 A – D Gas (S/O)
Diesel Duration Event Fly-Off (8)
36" Bungee Launch Glider (6)
Catapult Glider (J)(S/O)
P-30 (J)(S/O)
FAC No Cal Scale
FAC Old Time Rubber Fuselage
FAC Modern Civilian
FAC Golden Age Monoplane (10)
FAC Golden Age Multi Wing (10)

Location: Geneseo, NY at the *National Warplane Museum*

Entry Fees: \$25 for all events includes registration & field use fee. Juniors, \$5 covers all events. Casual flyers *must* register with CD and pay \$5 field use fee.

Contest Director: Ruth Bane
Contact Ruth at 585-765-9363 or windwhip47@aol.com

Dinner: At the Yard of Ale on Saturday evening.

Part of the
National Warplane Museum Series
of
Outdoor Free Flight Contests





**Western New York
Free Flight Society**
and the
YANKEE AIR PIRATES
are pleased to announce the
PIRATE CHALLENGE
2023



Part of the
National Warplane Museum Series
of
Outdoor Free Flight Contests

In cooperation with



Location: National Warplane Museum
Home of *The Greatest Show on Turf*
Geneseo, NY

Friday, August 18

Flying 9:30 AM to 4 PM

- FAC Rubber Scale (1)
- FAC Power Scale (1)
- FAC Race Planes **Mass Launch** (2)
- FAC Two Bit Plus One
- FAC Old Time Rubber Fuselage
- FAC Simplified Scale
- FAC Jimmy Allen
- FAC Half Wakefield (3)
- FAC Embryo for *Juniors* (3)

Two events for Juniors

Merchandise prize for each
Junior Flyer regardless of
what they fly!

Please let us know you are
coming! Send an email to:
wnyffs@gmail.com

Builder of Model rule in
effect for Junior events:
Embryo & Blue Ridge Special.

Now Hear this:

All events will be flown to the
current FAC Rules (2023/2024)
except as noted.

Scale judging scores from
previous Nats/Non Nats
events will be used and are
strongly encouraged.

Flying times posted for the
contest are subject to change
based on weather
conditions. If the weather is
good we can extend the flying
or if weather is bad, flying time
may be shortened. Stay in
touch with CD Mark Rzadca
(wnyffs@gmail.com)

If sufficient flyers make official
flights to warrant a Kanone,
the event will be included in
the report.

Entrance & Registration Fee:
\$10 for contest & casual
flyers. Juniors fly free. ALL
contest & casual flyers must
register

Proof of AMA membership
(including juniors) required.
MAAC no longer insures flying
activities in the US, AMA
membership is required.

National Warplane Museum
membership encouraged.

Saturday, August 19

Flying 9:30 AM to 4 PM

- FAC Rubber Scale (1)
- FAC Power Scale (1)
- FAC WW I **Mass Launch**
- FAC Low Wing Military Trainer
- FAC Golden Age Multi-Wing
- FAC No-Cal Profile
- FAC Embryo (3)
- FAC Blue Ridge Special for *Juniors*

**Awards to
Third Place**
for all events
listed here

By Popular Demand!
Power Scale
A truly valuable
prize for the winner!

Sunday, August 20

Flying 9:30 AM to 4 PM

- FAC WW II **Mass Launch**
- FAC Modern Civilian
- FAC Modern Military
- FAC Dime Scale
- FAC Golden Age Single Wing
- FAC Blue Ridge Special
- FAC Jet Cat Glider



Notes on flying events:

1. Both Judged Scale events will be flown BEST of three flights. Fly either/ both days.
2. This is a mass launch event for FAC Thompson Trophy and Greve models. Both Thompson and Greve events will be held if sufficient entries are available for both events. National Air race models are not allowed in this event.
3. These events will fly best 3 of 6 flights.

Pirate Challenge2023v00.docx
3/3/2023

HYDRAVIONS TÉLÉCOMMANDÉS



Peter Graham 80605

Chef de Comité

905.937.5577 | pgraham7@cogeco.ca

L'HYDRAVION À COQUE KAWANISHI H8K "EMILY"

par Andy Telzer

« En février 1942, la marine japonaise a pris livraison du Kawanishi H8K. L'hydravion à coque « Emily » -- c'était le nom de code que lui avaient donné les Alliés -- était considéré comme étant l'un des meilleurs du genre au cours de la Seconde Guerre mondiale. Son long rayon d'action et son endurance faisaient de cet appareil un excellent hydravion de reconnaissance. En tout 167 exemplaires ont été construits avant que la guerre ne prenne fin. Un exemplaire restauré est présentement en exposition statique au Musée de la Science maritime de Tokyo.

« Je n'arrivais pas à trouver des plans de l'Emily, si bien que j'ai dessiné les miens. J'ai effectué une recherche en ligne afin d'obtenir un diagramme trois-vues et je l'ai exporté dans mon programme de dessin CAD. Après avoir tracé le contour, j'ai établi une nouvelle échelle de dimension pour une maquette qui pourrait accommoder des hélices d'un diamètre de sept pouces. Résultat : j'ai obtenu un dessin de maquette d'une envergure de 72 pouces. J'ai pris certaines libertés avec le design : train d'atterrissage que je peux enlever

ou installer et un patin de queue afin de pouvoir faire décoller l'avion depuis la terre ferme.

« La version à l'échelle réelle était confinée à l'eau.

« La construction est de balsa traditionnel et de contreplaqué. De la fibre de verre a été appliquée sur la coque afin de lui conférer de la robustesse et de la longévité. J'ai utilisé du Monokote olive mat et argenté afin de recouvrir la maquette. Exception : j'ai peint le dessous de la coque et le tiers inférieur du fuselage parce que du Monokote n'aurait pas tenu le coup.

« J'ai utilisé quatre moteurs Racerstar BR2208 bon marché de 1 400 kv qui font tourner des hélices APC 7 x 6 et des hélices à pas renversé. Les deux moteurs de gauche tournent dans le sens des aiguilles d'une montre; les deux de droite tournent dans le sens antihoraire. Ainsi, il n'y a pas de lacet inverse au décollage. Histoire de faciliter le déplacement sur l'eau comme sur terre, j'utilise de la poussée différentielle. Une batterie unique 3S de 3 800 mAh offre toute la puissance voulue. Environ 500 watts sont disponibles... amplement, compte tenu d'un poids de légèrement au-dessus de cinq (5) livres.

« L'émetteur FrSky X20S que j'ai acheté chez HorusRC convient merveilleusement bien au mixage différentiel. On retrouve à l'arrière deux boutons-presseurs. J'ai employé l'un d'eux afin d'activer le mixage



direction/gaz. Ce qui est merveilleux, c'est que l'emplacement de ces boutons fait en sorte que je les ai à portée des doigts. Cela élimine le cafouillage de chercher des interrupteurs sur l'avant de l'émetteur.

« 'Emily' est une maquette aux caractéristiques de vol douces et qui se tire bien d'affaire dans l'eau. Avec un rapport puissance d'environ 100 watts par livre, l'avion lève de l'eau ou de la terre ferme plutôt aisément. C'est chouette de disposer de la puissance au besoin mais l'avion vole très bien à mi-régime. Ce n'est pas un appareil acrobatique mais on peut lui faire exécuter des tonneaux, des loopings et des vrilles.

« Le vol d'hydravion procure beaucoup de plaisir et ajoute une dimension à notre passe-temps. J'ai hâte de vivre une prochaine saison en faisant évoluer 'Emily'. » ✨



Peter Graham - 80605

Committee Chair

905.937.5577 | pgraham7@cogeco.ca

KAWANISHI H8K "EMILY" FLYING BOAT

by Andy Telzer

"In February of 1942, the Japanese Navy accepted the delivery of the Kawanishi H8K flying boat. The "Emily," as it was code-named by the Allies, was considered one of the best flying boats of WW2. Its long range and endurance made it an excellent maritime reconnaissance seaplane. A total of 167 examples were built before the end of the war. One restored example is currently on static display at the Museum of Maritime Science in Tokyo.

"I couldn't find any plans for the "Emily," so I drew up my own. I searched on the internet for a suitable three-view which I imported into my CAD drafting program. After tracing the three-view outline, I scaled the drawing to the size which would accommodate seven-inch diameter

propellers. The net result was a model with a wingspan of 72 inches. Other liberties I took with the design were plug-in landing gear and a tail skid so I could fly it off land.

"The full-size version was strictly a flying boat.

"Construction is traditional balsa and plywood. Fibreglass cloth was used on the hull for extra strength and durability. I used olive drab and silver Monokote to cover the model. One exception is that the bottom of the hull and the lower third of the fuselage are painted. The reason for painting the hull is that any film covering below the waterline would not endure flying off the water.

"I used four inexpensive Racerstar BR 2208 1400Kv motors swinging two 7x6 APC propellers, and two 7x6 APC reverse pitch propellers. The two left motors turn clockwise, while the two right motors turn counter-clockwise. By doing so, there is no adverse yaw on takeoff. To facilitate taxiing both on water and ground, I use differential thrust. Power is supplied by a single 3S 3800 mAh battery. The energy produced is approximately 500 watts which is plenty,

considering the flying weight is just over 5 pounds.

"The FrSky X2oS transmitter, which I purchased from HorusRC, is ideally suited for differential mixing. On the back side of the transmitter are two momentary push button switches. I employed one of the buttons to activate the rudder/throttle mixing. The beauty of the location of these buttons is that they are literally at your fingertips. It eliminates the need to fumble around for a toggle switch on the front of the transmitter.

"The "Emily" is a gentle flying model with good water-handling characteristics. With a power ratio of approximately 100 watts per pound, it gets airborne smartly from the ground or water. It's nice to have the extra power when needed, but it happily cruises around at half-throttle. Although it is not an aerobatic plane, it can be coaxed into rolls, loops and spins.

"Float flying is great fun and adds another dimension to our hobby. I look forward to another summer season of splashing around with Emily." ✈

Alan Blore - 21353L

Chef de Comité
 ablore@shaw.ca

Bonjour tout le monde.

Eh bien, la météo s'annonce radieuse pour une journée que nous passerons à faire voler un jet à turbine. Vous embarquez votre matériel et vous déplacez au terrain de vol afin d'y rejoindre vos amis. Vous déchargez votre précieuse cargaison, votre bidon de carburant et vos outils et vous installez votre stand pour ensuite assembler votre avion en prévision de ces vols.

Vous terminez votre assemblage final et vous entamez la vérification de sécurité des gouvernes, des pentures, du train escamotable; vous faites le plein, vous procédez au test de portée tel que le recommande le fabricant et vous avez l'extincteur à portée de la main. Vous êtes prêts à faire voler votre oiseau.

Mais voici : où faites-vous démarrer votre maquette à turbine?

Si vous consultez le site web du MAAC (onglet « ressources » et documents des divers comités consultatifs), vous trouverez les documents en vigueur du Code de sécurité. Je comprends que des modifications – et une simplification – des documents sont à venir mais voyons donc ce qu'ils renferment pour l'instant. De toute façon, vous devriez toujours vérifier le site web du MAAC pour y lire les plus récents développements.

Si vous vous rendez à la directive MSD 03 (pour toute maquette), l'article 5.8 stipule :

Nul membre ne fera démarrer, n'armera, fera tourner la turbine (power-up) ou se préparer à opérer quelque catégorie de maquette que ce soit sans procéder en suivant les règles spécifiques de leur catégorie de maquette ou, advenant que de telles règles n'existent pas, de façon à raisonnablement assurer la sécurité du public et des spectateurs. (traduction libérale)

C'est bien : cela me dit que je ne devrais pas faire démarrer le moteur de ma maquette à moins que je ne le fasse en observant les règles de ma catégorie de maquette. Ainsi, nous opérons nos maquettes à turbine sous la catégorie des jets télécommandés. Avant de consulter ces règles, voyons donc si le MAAC stipule autre chose dans ses documents généraux, ce dont

nous devrions nous informer avant de faire démarrer notre maquette.

Une fois de plus, en consultant la section des documents afférents à la sécurité, les directives MAP 01 (Outdoor Flying Field Guidelines) et MPPD 6 (Outdoor Model Aircraft Flying Field Sanctioning and Specifications) donnent des explications plutôt détaillées quant aux exigences de distance par rapport à la ligne de vol, de l'aire des puits, de l'aire des spectateurs ainsi que des aires de stationnement mais on ne me dit pas où je devrais faire démarrer ma maquette à turbine. Jetons un coup d'œil plus précis aux documents de nature générale.

Je crois que nous avons finalement trouvé quelque chose qui s'apparente aux turbines dans le document MAP Toi-T-6 (General Flying Field Setup and Best Practices), qui stipule :

Le souffle des turbines ajoute un risque d'incendie/chaleur, en plus de potentiellement brûler ou endommager de la propriété au terrain de vol. Si votre club accueille – ou a l'intention d'accueillir – des maquettes à turbine, considérez la construction et l'emploi de déflecteurs en forme de rampe de ski en aluminium ou en fer. Assurez-vous qu'ils soient bien ancrés au sol. Certains spectateurs pourraient réagir négativement à l'odeur et au bruit des turbines et la vélocité des gaz qui s'échappent (des turbines) peut renverser même les maquettes les plus imposantes. Songez à une aire de démarrage isolée et spécialement aménagée pour les maquettes à turbine. Les adeptes de ces maquettes préfèrent généralement se trouver en bout de piste de toute façon. (traduction libérale)

On mentionne donc de ces déflecteurs de souffle, une chouette invention. Finalement, nous lisons quelque chose qui mentionne l'aménagement d'une aire spéciale pour l'opération de turbines et on suggère fortement qu'elle soit installée en bout de piste.

D'accord. Passons à la section vouée aux jets télécommandés du site web du MAAC afin de voir si nous pouvons y lire des réponses précises, relativement aux aires de démarrage. Dans la section « documents » des lignes directrices du Comité des jets, nous lisons le point 10 :

Je m'assurerai que le personnel non essentiel se tienne à 10 mètres d'une

maquette à turbine pendant le démarrage. Nulle personne ne sera autorisée à se tenir près d'un moteur en opération, dans le plan rotatif du compresseur ou de la turbine. (traduction libérale)

Voici donc de précieux renseignements que nous pouvons utiliser. Ce libellé ne comporte que deux phrases, alors décortiquons-les.

Le texte parle de personnel non essentiel. De qui s'agit-il? Ce pourrait être un ami ou quelqu'un qui n'a jamais vu une turbine de près auparavant, si bien que son fonctionnement l'intrigue. Ces personnes seraient jugées non essentielles (aux opérations). Bien sûr, une turbine qui tourne, c'est épatant. Mais j'ai des nouvelles pour vous : ces mêmes personnes entendront et renifleront la turbine, même à une distance de 10 mètres.

Qui d'autre pourrait être considéré comme étant non essentiel(le)? Des modélistes/pilotes d'autres disciplines ou même vos collègues amateurs de jets. Les pilotes de maquettes à turbine se présentent parfois à des rassemblements qui ne comportent pas uniquement ces appareils. Certaines personnes prendront goût à attendre que le pilote fasse voler sa maquette à turbine et le regarderont faire évoluer son avion. Mais certains pilotes pourraient se sentir tellement à l'aise sur place qu'ils feront voler leur jet à un rassemblement conventionnel... en plus de le faire démarrer dans l'aire des puits (non protégée). Soyons clairs : quiconque n'est pas directement associé au démarrage de VOTRE maquette est non essentielle à VOS opérations, si bien que vous devez faire respecter cette distance des 10 mètres.

Je me suis déjà présenté à des événements où l'aire de démarrage se remplit de beaucoup de personnes, entre autres parce que quelqu'un travaille sur une maquette, sans que ce ne soit pour l'étape du démarrage. Oui, j'en ai parfois été coupable. Si vous n'êtes pas impliqué dans le processus de démarrage et que vous devez néanmoins procéder à certains réglages de la maquette, ramenez-la dans l'aire des puits (conventionnelle) et procédez à vos ajustements.

J'espère que vous saisissez. Les seules personnes qui devraient se retrouver à l'intérieur des 10 mètres de cette aire

suite à la page 64

Alan Blore - 21353L

Committee Chair
 ablore@shaw.ca

Hi everyone.

Well, the forecast is great for a day of turbine aircraft flying. So you load up, head out to the field and meet your buddies there. You unload your precious cargo, fuel jug, and tools and set up stands and proceed to put your aircraft together for the day's flights.

You finish with the final assembly and commence all the safety checks of control surfaces, hinging, exercising your retracts, fueling up your aircraft, performing your manufacturer's instructed transmitter range testing, and have your fire extinguisher within reach, and you are ready for flight.

So, where do you start up your turbine-powered aircraft?

If you look on the MAAC website in the resources tab and click on the Safety Advisory Groups' documents, you'll find the current Safety Code documents there. I understand there are changes and simplifications coming to those documents, but let's look at what we have there for now. You should always be checking the MAAC site for the latest documents anyway.

If you scroll down to the document MSD 03, all model aircraft, section 5.8 states the following:

No member shall start, arm, "power-up," or make ready for operation any category of model unless they do so in accordance with the category specific safety rules, or where none exist in a manner that reasonably assures public and bystander safety.

That's good; it tells me I shouldn't start my aircraft engine unless I start it according to the category-specific rules. So, we operate our turbine-powered aircraft under the category of RC Jet. Before we go there, let's see if MAAC has any other specifics in their general documents that we should be aware of before we start up.

Again, looking at the Safety documents section, MAP 01 Outdoor Flying Field Guidelines and MPPD 6 Outdoor Model Aircraft Flying Field Sanctioning and Specifications give very extensive field distance requirements for flight lines, pit areas, spectator areas, and parking areas,

but don't tell me where I should start up my turbine-powered aircraft? So let's look a little further into the general documents.

I think we may have finally found something that looks like it is turbine-related in MAP T01-T-6 General Flying Field Setup and Best Practices, which states:

JET blast from running turbines poses an added fire/heat risk as well as potential to burn or damage field property. If your club currently has or plans to host turbines, consider building aluminum or steel ski-slope style blast deflectors. Ensure they are securely anchored. Some spectators do not respond well to the smell and noise of turbines and the exhaust velocity can flip even larger models. Consider an isolated start up area specifically for turbines – they generally like to be right at the end of the runway anyway.

This talks about jet blast deflectors, which, again, is a great thing. Finally, we have something that says a start-up area specifically for turbine operations and hints that it may be on the end of the runway.

Ok, let's go into the RC Jet section of the MAAC website and see if we can get some definitive answers about start-up areas. In the documents sections under Jet Committee Safety Guidelines, we see point number 10, which states:

I shall ensure all non-essential personnel remain 10 metres from the turbine engine model aircraft during the starting process. No person must be allowed to stand close to an operating engine in the rotational plane of the compressor or turbine.

There is some valuable information that we can use here. There are just two sentences to this, so let's break them down.

It says all non-essential personnel. Who is that? That could be a friend or someone who has never seen a turbine operate before, so they are curious about what is happening. They would be deemed non-essential. Yes, we know a wow factor is associated with a running turbine. But I have news for you: they will hear and smell the turbine even from 10 metres away.

Who else would be considered non-essential? Fellow aircraft flyers from other disciplines or even your fellow jet buddies. Not all events that turbines fly at are exclusively of that discipline. Some people will wait and watch the turbine pilot perform his flight. But some members may

be comfortable flying with a turbine aircraft in the air and could be starting up in the same general area. But it should be clear that anyone who is not directly involved with starting YOUR model is non-essential to YOUR operations, so you have to look for that 10-metre separation.

I have been to some events where the starting ramp area gets crowded, and it is sometimes crowded because someone is working on the aircraft, which is not even associated with start-up. And yes, I have been guilty of this too. If you are not in the start-up process and need to do some wrenching on the aircraft, take your aircraft back to your pitting area and finish your adjustments there.

Hopefully, you're getting the point here. The only individuals who should be within 10 metres of the start-up area are the pilot and his spotter. When a turbine pilot is starting his aircraft, many things should be on the pilot's attention, such as looking for a hot start and monitoring their safe running parameters such as building EGT temperatures, pump voltages and rising RPM indications. It is important that he is not distracted by an individual, be it a spectator or pilot that might be in the pathway of possible hazards.

And now, let's look at the second sentence. No person should stand close to an operating engine in the rotational plane of the compressor or turbine.

This basically means, in a catastrophic incident, you would not want to be on the side of the working turbine engine if the compressor wheel faulted and came through the outside wall of the engine housing.

Turbines have unique guidelines referring to start-up distances and they need to be met to ensure safety for everyone at the flying field. Take some time and review the field where you fly. Is your set-up meeting the current turbine guidelines? What could the club do to make sure your field is in compliance? Can you carve out a section of your field set-up to meet the guidelines? Do you need to put in specific procedures so that when turbine aircraft are starting up that portions of the flying field are shut down to accommodate this?

There are always solutions to be found, and it usually just means getting together

continued on page 62

GROSSES MAQUETTES

Philippe Dessureault - 68233

Chef de Comité

phil.dessureault@gmail.com

La saison de construction est presque terminée, le printemps est arrivé et voici venu le temps de préparer toutes ces maquettes pour une nouvelle et sensationnelle saison.

Dans ce numéro-ci, je vous entretiendrai de mon expérience à manier la technologie de l'impression en trois dimensions (3D).

Ce mode de construction devient étonnamment économique et les idées de projets à créer n'ont pratiquement pas de limites; on peut même imprimer une maquette qui vole!

Bien que je n'aie pas encore franchi cette étape précise, j'ai quand même eu recours à une imprimante 3D afin d'ajouter des détails dignes d'une copie volante à mes maquettes et j'ai créé des moules à des fins personnelles ou industrielles.

La courbe d'apprentissage existe bel et bien, mais l'impression 3D est très amusante et nous récompense lorsque nous admirons le produit fini.

La prochaine étape consisterait à me munir d'un balayeur (scanner) 3D de sorte à numériser mes enfants et amis pour que je puisse les asseoir à l'intérieur d'une maquette. ✨



The dashboard panel for my 1/4 scale Beaver ready for installation. / Le tableau de bord est prêt à être installé à bord de mon Beaver à l'échelle un quart.



The 3D-printed engine for my Fokker D-VII. / Le moteur imprimé en trois dimensions pour mon Fokker D-VII.



A 3D printed pilot waiting for paint / Un pilote imprimé en trois dimensions en attente de peinture.

Philippe Dessureault - 68233

Committee Chair

phil.dessureault@gmail.com

The building season is almost over, Spring is coming fast, and time to prepare all those models for another great season.

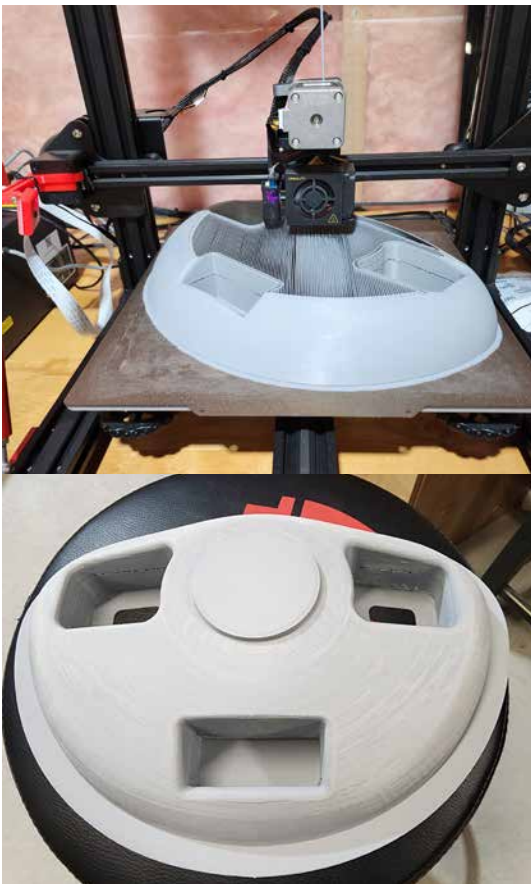
For this issue, I'd like to touch on my experience with the fabulous world of 3D printing.

It's becoming increasingly affordable, and the project ideas we can create are endless; it's even possible to print a full flyable model!

While I have not done that myself, I have used my 3D printer to add scale details to my models and create molds for personal use and the manufacturing process.

It is a learning curve, but 3D printing is a lot of fun and quite gratifying when you see the end result.

The next step would be a 3D scanner, so I can scan my kids and friends and have them sitting in the plane they fly. ✈️



A 3D printed cowl in progress, this will be used to make a mold for a fiberglass cowl. / Impression en cours : un capot moteur. Cette pièce servira de moule afin de réaliser le capot en fibre de verre.



The black 3D printed parts are used to make the blue molds that are used to make the final parts. / Les pièces noires en 3D sont utilisées afin de fabriquer les moules bleus qui eux, serviront à fabriquer les composantes finales.

ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

La saison de vol est de retour une fois de plus et l'hiver n'est qu'un lointain souvenir. J'espère que tout le monde pourra sortir et faire évoluer des maquettes à mesure que le temps se réchauffe.

Bien que les règlements que nous devons observer au MAAC aient changé pour cette saison, il nous est encore possible de faire voler nos appareils. En notre qualité de pilotes, nous devons nous ajuster quant aux séquences afin de respecter le plafond de 400 pieds. Il n'y a pas de problème à exécuter les séquences Sportsman et Intermediate à même cet espace aérien. Nous devons cependant nous ajuster quant aux catégories Advanced et FAI.

On retrouve des « boîtes » partout. Nous déposons des objets dedans. Nous expédions des colis grâce à elles ou en recevons – y compris nos avions et notre matériel de loisir. Les chats en raffolent. Nous cochons des boîtes (cases) sur des formulaires ou à même des sites Web. On nous dit souvent – pour reprendre l'expression consacrée anglaise – de penser « hors de la boîte ». Nous exécutons nos séquences de vol à l'intérieur d'une boîte, ce qu'on appelle aussi la zone de manœuvre.

La boîte est un espace d'environ 150 mètres à l'avant du pilote et se définit latéralement par une ligne à 60 degrés à la droite et à la gauche du pilote. Sa limite supérieure est définie comme étant une ligne de 60 degrés depuis la position du pilote. Résultat : une boîte d'une largeur de 520 mètres située à une distance de 150 mètres du même pilote.

L'altitude maximale de cette boîte est dorénavant de 400 pieds (122 mètres), peu importe la distance du pilote, histoire d'obéir à la limite du Règlement de l'aviation canadien (RAC).

Il est pratique de pouvoir compter sur des aides visuelles de ladite boîte au moment de pratiquer les séquences, ce qui aide à visualiser les limites et à jauger de la dimension des manœuvres – et du positionnement – à exécuter à l'intérieur de cet espace. Si vous désirez délimiter les lignes du centre et en périphérie, vous n'aurez besoin que de peinture, une corde



et un gabarit sur lequel vous aurez marqué les lignes aux bons angles.

On peut réaliser ce gabarit depuis du carton ou du contreplaqué. Fixez le gabarit au sol à l'aide d'un piquet à la station de pilotage et orientez-le correctement. Assurez-vous que ce matériau ne dépasse pas le sol, de sorte à ce que la corde ne s'y entortille pas. Personnellement, je fixe l'assemblage au sol grâce à des piquets de huit pouces.

Vous aurez besoin de quelque chose afin de tenir la ligne de la corde au bon angle, au point de rencontre. Il peut s'agir de l'un des piquets ou d'une petite vis à bois, si votre gabarit est en contreplaqué. Une autre personne peut se tenir à la station de pilotage au moment de disposer les cordes sur le gabarit aux angles voulus. Une fois cette corde en place, marquez la ligne à l'aide de peinture et déplacez la corde afin d'identifier le prochain angle.

À l'approche d'un concours, la ligne centrale et les extrémités de la boîte imaginaire devraient être inscrites au sol à l'aide de la peinture de marquage et – si c'est possible – vous devriez installer des pôles afin de marquer la ligne de 150 mètres depuis la station de pilotage. Si vous effectuez des vols de pratique, peut-être cela ne vaut-il pas la peine.

Une fois que la boîte a été « dessinée » une première fois, gardez en note les points de repère qui s'offrent à la vue depuis la ligne centrale et les extrémités de votre boîte. On retrouve habituellement des arbres et des tours à l'horizon qui feront

très bien l'affaire.

Autre possibilité : installer des repères sur les côtés du terrain de vol afin d'identifier la ligne du centre et les extrémités de la boîte. Le défi consiste à réaliser ces travaux sans que les opérations n'en souffrent. Vous pourriez installer de petits cônes orange (comme ceux qu'on installe lors de parties de soccer) mais cela signifie un déboursé et je suis plutôt économe.

Une solution peu dispendieuse : placer des repères aux extrémités du terrain de vol. Il s'agit des « nouilles » de piscine qu'on colle à une base quelconque (bois d'un pied par trois pieds et un piquet de six pouces). Vous pourriez aussi fabriquer ladite base avec du contreplaqué. Je n'ai pas peinturé le bois parce que je ne laisse pas cet équipement à l'extérieur et j'étais pressé au moment de les fabriquer.

Les marqueurs ont une dimension de 18 pouces (24 au centre). Une « nouille » vous donnera trois marqueurs. Il ne vous faudra qu'une demi-heure pour fabriquer votre attirail.. à petit prix. Ajustez les dimensions et la hauteur selon vos besoins.

Ces marqueurs sont voyants et sont suffisamment courts qu'il serait fort étonnant que l'une de vos maquettes les frappe. Je les place en bordure du terrain, dans l'herbe haute. Le train d'atterrissage de votre avion frappera l'herbe haute bien avant ces objets. Si cela arrivait, la mousse est suffisamment molle qu'elle n'infligera pas de dommage à votre avion.

C'est tout pour l'instant. ✈

Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

The flying season is here once again as winter becomes another memory. I hope that everyone is able to get out and fly again now that the weather is warm again.

Although the rules we, as MAAC members fly under, have changed for this season, it is still possible for us to go out and fly almost as we always have. As pilots, we will have to make some adjustment in how we fly the sequences to account for the 400' altitude limit that we now have to operate under. There are no issues with being able to fly Sportsman and Intermediate in that space. Advanced and FAI will take some adjustment.

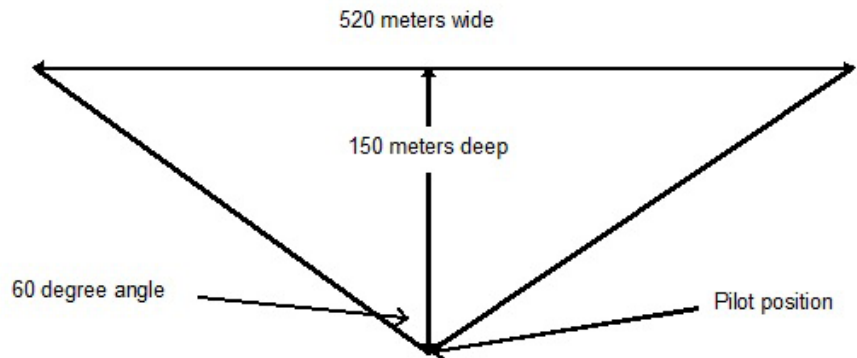
Boxes are everywhere in our life. We store things in them. We ship things in them. All kind of things come packed in them, including our airplanes and most of our hobby supplies. Cats love them. We check them on forms and click on them on websites. We are constantly being told to think outside the box. We fly our sequences in a box or as it is also sometimes described, the manoeuvring zone.

The box is an area about 150 m in front of the pilot and is defined laterally by a 60-degree line to the right and left of the pilot. The upper limit of the box is defined by a 60-degree line up from the pilot. This produces a box that is 520 m wide at 150 m out from the pilot.

The maximum height of the box is now 400' regardless of the distance from the pilot in order to comply with the 400-foot AGL limit under the CARs.

Having the box marked out is helpful when practicing to help visualize the boundaries and assist in getting manoeuvre size and positioning correct. To mark out the centre and box lines, all that is needed is marking paint, a string line and a template with the centre and box line drawn out with the correct angles.

The template can be made from cardboard or scrap ply. Stake the template to the ground at the pilot station and orient it correctly. Whatever you use has to be flush with the surface so the string line won't hang up on it. Anything that will hold the template firmly to the ground will work.



I use 8-inch spikes.

You will need something to hold the string line at the point of the angle where all the lines come together. This can be one of the spikes holding it down or, if the template is made from plywood, a small wood screw. With one person standing at the pilot position, it is very easy to sight along the lines on the template to get the line in position. Once the string is stretched out in the right place, mark the line with paint and move the string to the next line.

For a contest the centre line and the edges of the box would be marked on the ground using marking paint and where possible, poles would be placed to mark the 150-metre line from the pilot station. For practice, it may not be worth the expense or be practical to have the box marked on the runway and to have a marker out in the field.

Once the box has been laid out at the field the first time, take note of the available landmarks that line up with the centre line and edges of the box. There are usually conveniently located trees and towers on the horizon that can be used.

An alternative is to place small markers on the edge of the field to mark the centreline and edge of box lines. The challenge is to

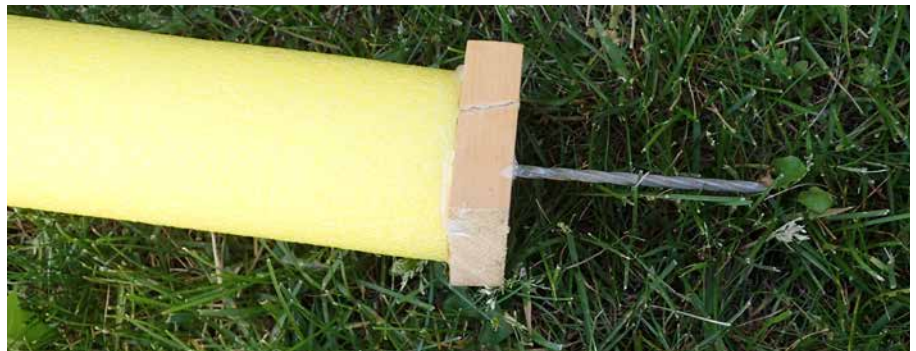
do it in an airplane-friendly manner. You could go and get some of the small orange cones that they use to mark out soccer fields but that would mean spending money and I tend to be a bit thrifty.

As a low-cost, homemade solution, here are some airplane safe box markers that can be placed on the edge of the field. These markers are made from pool noodles glued onto a base. The base is cut from a piece of scrap 1x3 with a 6" spike glued into it. The base could also be made from plywood. I didn't paint the wood as I don't leave them out and I was in a hurry when I made them.

The end markers are about 18 inches and the centre, about 24 inches. One pool noodle will make a set of three. You can make a set in less than a half hour and the most expensive part is the dollar store pool noodle. Adjust the dimensions and height to suit your needs.

They are easily visible and yet, are short enough that it is unlikely that a plane will hit one. I place them on the edge of the field in the long grass. You will likely snag the long grass with the gear before hitting one. If someone does hit one, they are soft enough to give with little or no damage to the plane.

That's all for now. ✈



COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Et voilà, c'est une fois de plus le temps de l'année afin de vous offrir une mise à jour de l'univers de la course de maquettes télécommandées autour de pylônes. Un merci bien particulier à Cory Paine pour avoir soumis la dernière chronique. L'hommage rendu au regretté Ed Smith était touchant. Merci, Cory.

Je me suis finalement rendu à notre domicile d'Arizona, à Peoria, le 27 novembre 2022. Notre départ a été retardé parce que nous ne pouvions pas dépasser le nombre de jours maximaux autorisés aux États-Unis. Heureusement, le trajet réparti sur deux jours afin de nous rendre à Phoenix s'est fait sous une bonne météo et la route était belle. Tirer une remorque utilitaire dans des cols de montagne en plein hiver et en des conditions de route exécrables, ce n'aurait pas été ma conception d'une retraite réussie. Depuis que nous sommes arrivés à destination, je n'avais pas eu beaucoup de temps afin de me préparer pour la course du 3 décembre au Championnat Speeworld Warbird. Heureusement, tout s'est bien passé; le brouhaha et mon anxiété ont tout de même fait que j'ai remporté la première place en catégorie « gold ». Merci à mon observateur (caller) Tony Lopez et à notre gourou des moteurs, Mike Clark (il m'a préparé mon excellent YS 1.15 – Mike STR Special). De la musique pour les oreilles : du carburant à 55 % de nitro qui fait tourner l'hélice de 14 pouces x 14 à 11 000 tours/minute!

Le dimanche suivant, je me suis rendu à une course EF1 au terrain de Mesa. Mon vieux Proud Bird EF1 a une fois de plus obtenu la première place. Wow, l'année commence bien...

VENDETTA

Harold Sattler a été très occupé à préparer des moules et à fabriquer des composantes de son nouveau coucou de guerre (Warbird) Vendetta pour la course autour de pylônes. Le tout premier exemplaire à sortir du moule a très bien volé Cette maquette sera populaire puisque les coucous de guerre ne sont plus disponibles par les contacts habituels. Le Vendetta ressemble à une grosse maquette de Q40. Le travail de peinture est exécuté à même le moule et la cellule est lisse, rigide et résistante. On n'aura plus à tenter d'enlever du Monokote afin de réparer cette maquette.

Félicitations, Harold. Je crois que cet avion va changer la donne. Communiquez avec Harold ou avec moi-même pour les détails.

VORTEX (POUR LE Q500)

J'ai reçu deux maquettes du Vortex (pour la course Q500) de la part de Chuck Bridge. Je les ajouterai, au besoin, à mon parc d'avions. À l'heure actuelle, je les ai placées dans ma pile d'inventaire. Deux magnifiques maquettes Precious Metal (pour le Q40) sont aussi arrivées sur mon seuil de porte. Paolo Pampana les fabrique en Italie. Beau travail, Paolo. Cette maquette est ma préférée pour la catégorie Q40. Elle vole très bien et est puissante.

Malheureusement, j'ai perdu plusieurs de ces magnifiques avions en 2022 en raison de collisions aériennes. Eh bien, on apprend de ses erreurs, j'imagine.



Harold Sattler with Vendetta / Harold Sattler et le Vendetta.

UN FOAMIE DE P51

En ce moment, je m'amuse avec une maquette en mousse du P-51 Mustang (un produit d'E-flite d'une envergure de 1,5 mètre). Je l'ai achetée il y a environ deux ans mais je n'étais jamais satisfait de sa vitesse. L'avion devait être plus rapide en prévision de la catégorie bronze (Warbirds), si bien que j'ai substitué la batterie Li-Po de six éléments par une autre, cette fois de sept éléments. J'ai été obligé de remplacer le contrôleur de vitesse (cette fois, un Phoenix Edge de 130 ampères) mais je n'ai pas changé le moteur. Oh la, la, quelle erreur. Un vol et demi plus tard, le moteur s'est soudainement arrêté et j'ai été obligé d'effectuer un atterrissage quasi-miraculeux. J'ai ramené l'appareil à l'aire des puits et j'ai ouvert l'écouille de la batterie... ouf, quelle odeur! J'ai brûlé le moteur mais heureusement, j'ai rescapé le contrôleur de vitesse. J'ai appris une leçon. La maquette volera à nouveau mais dotée d'un moteur plus puissant. Cette fumée me rappelait un billet de 100 \$ qui brûle.

Je suis en pourparlers avec Bad Ass Motors afin de me procurer un gros moteur électrique afin de propulser ce Mustang. Si vous voulez voler plus vite... vous devez honorer l'adage voulant que vous injectiez de l'argent de façon très libérale.

Voilà, c'est tout pour le rapport de ce mois-ci. Une course (sur deux jours) de coucous de guerre nous attend à Chino (Californie) en février, ainsi qu'une autre (aussi sur deux jours) en Q40 les 11 et 12 mars au bassin Sepulveda (Californie). Je devrais être occupé et ne pas me retrouver dans de beaux draps. Je fais de mon mieux afin de transformer mes économies de retraite en souvenirs de course autour de pylônes. ✈

Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

It's that time of the year again for a pylon update. I wish to extend a special thank you to Cory Paine for submitting the last edition's column. The tribute to the late Ed Smith was also touching. Thanks, Cory.

I finally made it to our Peoria, Arizona, home on Nov 27th, 2022. We were delayed with our departure because we could not exceed our yearly days' limit in the USA. Fortunately, the two-day drive down to Phoenix was met with excellent weather and road conditions. Towing a utility trailer over high mountain passes in the middle of winter under poor road conditions was not in my retirement plans at all. Since we got here, I had very little time to prepare for the Speedworld Warbird Championship race on Dec 3rd. Fortunately, all worked out in the end, and my scrambling and anxiety rewarded me with 1st place in the gold class. Thanks to my caller Tony Lopez and our engine guru Mike Clark for preparing an excellent YS 1.15 - Mike STR special engine. The 55% nitro spinning a 14 x 14 prop at 11,000 RPM was truly music to our ears!

The following Sunday, I attended an EF1 at the Mesa field. The old Proud Bird EF1 came in first yet again. Wow, things are off on a great roll for the end of the year...

VENDETTA

Harold Sattler has been busy preparing molds and fabrication items for his new Vendetta warbird pylon racing airplane. The first model out of the molds flew very well. This model will be in high demand because the regular warbird aircraft are no longer available from the regular channels. The Sattler Vendetta is very much like a big Q40 aircraft. The painting is done in the mold, and the model is very smooth, stiff, and strong. No more darn Monokote to peel off



Roy Andrassy's Q40 Precious Metal / Le Precious Metal de Roy Andrassy (pour courses de Q40).

and repair on this model.

Congratulations Harold. This bird will be a game-changer! Contact Harold or me for details.

Q500 VORTEX

I have received two Q500 Vortex models from Chuck Bridge. These models will be added to my fleet as required. Presently, I have just placed these models into my "inventory" pile. Two lovely Q40 Precious Metal aircraft also appeared on my doorstep. These are beautiful models fabricated by Paolo Pampana from Italy. Great job, Paolo. This Q40 aircraft is my personal favourite Q40 model. It flies very well and is super strong.

Unfortunately, I lost several of these beautiful planes in 2022 due to mid-air collisions. Oh well, live and learn, I suspect.

P51 FOAMIE

Presently I have been playing with the E-flite 1.5M P51 foamie aircraft. I bought this model about two years ago but was never happy with its speed. It needed to be faster for the bronze warbird class, so I decided to go from the stock six-cell LiPo to a seven-cell LiPo battery. I had to upgrade the controller to a Phoenix Edge 130-amp unit, but I did not upgrade the electric motor. Oops, that was a bit of a mistake. 1.5 flights later, the engine suddenly stopped, and I had to make a miraculous landing to save the plane. I pulled the plane into the pits and opened the battery hatch.... wow, what a wonderful smell! I smoked the motor, but luckily the controller was still functional. Oh well, lesson learned. The plane will fly again but with a new, improved more powerful electric motor. The smoke smelled like a burning \$100.00 bill.

I am in talks with Bad Ass motors to purchase a monster electric motor for this P-51 bird. The general "apply money liberally" rule applies if you want to go faster.

That's it for this month's report. We have a two-day Warbird race in February at Chino, California and a two-day Q40 race on March 11,12 at the Sepulveda Basin in California again. These races will hopefully keep me busy and out of trouble. I am doing my best to turn my retirement savings into pylon-racing memories... ✈



Roy Andrassy's PF1 Foamie / Le « foamy » PF1 de Roy Andrassy.

COPIES VOLANTES TÉLÉCOMMANDÉES



Scott Crosby - 23964

Chef de Comité

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

Bonjour, amateurs de copies volantes!
Pour moi, cette expression – « Hello, Scale Fans » -- qu'utilisait couramment Dave Platt ne vieillira jamais...

Cette saison de construction a été bien différente. Les nouvelles émanant du MAAC et voulant que les vols extérieurs soient suspendus a dérangé bon nombre de membres et plusieurs personnes se sont démotivées relativement à leur saison hivernale propre à la construction. J'ai reçu plusieurs appels téléphoniques et quantité de courriels de la part de membres qui recherche des conseils et une directive à suivre. Mon conseil : faites confiance au processus et poursuivez votre projection en construction; le printemps reviendra bien assez vite. Pour ma part, j'accueille avec plaisir les changements – s'il s'en produit – et la précision de nos opérations conjointes avec Transports Canada et NAV Canada.

Le Hurricane (plans de Vailly Aviation) est presque prêt à recevoir ses couches de peinture. J'ai installé toutes les composantes électroniques et les servos. J'ai vaporisé la verrière (canopy) afin de faire l'essai des couleurs dignes d'un coucou de guerre (Warbird) et je suis très heureux de la facilité du processus; la meilleure partie, c'est qu'il n'y a pas d'odeur nauséabonde! J'ai essayé le

matériau Aero Foil – de la part de Dino chez Meister Scale – afin de simuler les panneaux d'aluminium sur la section avant du Hurricane. Que l'on utilise Aero Foil ou Flite Metal, il y a aura assurément une bonne courbe d'apprentissage. Prenez votre temps et soyez patient! Merci à Bob Wonitoy pour ses conseils inestimables et pour son prêt des outils d'application! En gros, je suis satisfait des résultats et si c'était à recommencer, je retournerais aux méthodes de la « vieille école » et je créerais les panneaux à l'aide de ruban.

J'ai récemment acheté un Spitfire à moteur de 30 cc (un produit de Hangar 9) et j'ai décidé de lui donner des allures de copie volante... J'ai envoyé un courriel à Jiri chez JP Warbirds et on m'a rapidement expédié de fausses tuyères d'échappement (propres au moteur Merlin), un miroir et un bouchon de réservoir de carburant! Vous pourriez jeter un coup d'œil au site web de Jiri. Il y répertorie de bien belles composantes pour copies volantes et les prix sont très raisonnables! J'ai opté pour le nouvel échappement arrière propre à un moteur RCGF Stinger de 35 cc. Ainsi, le capot moteur est lisse – sans découpe latérale. Je laisserai savoir comment le moteur se débrouille au cours des prochains mois.

Combien d'entre vous possédez – ou aimeriez posséder – une imprimante 3D? On m'a récemment donné un pilote britannique réalisé en 3D pour le Hurricane. Cette reproduction est légère et



Le niveau de détail est impressionnant. J'ai acheté le fichier informatique, si bien que vous avez l'option de reproduire un pilote à n'importe quelle échelle dont vous avez besoin.

<http://www.meister-scale.com/>
<https://www.jpwarbirds.com/>
Passez un bon printemps! ✨

R/C Jet

from page 55

with club executives and members to get it done.

Finally, when your start-up area is established and in compliance with the guidelines, put it into practice full-time for everyday flying and not just during special events; then it becomes common practice, and everyone is used to it.

That's all for now. Happy flying. ✨



Scott Crosby - 23964

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

Hello, Scale Fans!

For me, the ever-familiar Dave Platt welcome will never get old...

This build season has been a different one, for sure. The news from MAAC regarding the suspended outdoor flying unsettled many members, and many people became unmotivated with their winter builds. I received many calls and e-mails from members looking for advice and guidance. My advice was to trust the process and keep building; spring is right around the corner. I, for one, will welcome the changes, if any, and the clarity in how we operate in conjunction with Transport and NAV Canada.

The Vailly Hurricane is almost ready for paint. All the electronics and servos have been installed. I sprayed the canopy to try the Warbird colours, and I was very happy with the ease of the entire paint process; the best part is no horrible smell! I tried using Aero Foil from Dino at Meister Scale

to simulate the aluminum panels on the forward section of the Hurricane. Using Aero Foil or Flite Metal has a learning curve, for sure. Be prepared to take your time and be patient! Thanks to Bob Wonitoy for the invaluable advice and loan of the application tools! All in all, I am happy with the results, but if I were to do this again, I would go old school and create the panels with chart tape.

I recently acquired a Hangar 9 30-cc Spitfire and decided to scale it up a bit... A quick e-mail to Jiri at JP Warbirds and I had a scale Merlin fishtail exhaust, rearview mirror and simulated fuel tank cap on the way! Maybe check out Jiri's website. He's got some very cool scale stuff, and the prices are very reasonable! I decided to go with this model's new RCGF Stinger 35cc rear exhaust. It kept the cowl nice and clean with no cut-outs on the side. I will let you know how this engine performs in the coming months.

How many of you have, or wish you had, a 3D printer? I recently was given an amazing 3D-printed British pilot for the Hurricane. He is very lite, and the detail is



incredible. The file was purchased, and you have the option to scale it to any size you require.

<http://www.meister-scale.com/>
<https://www.jpwarbirds.com/>
Have a great spring! ✈️

(spéciale) de démarrage, ce sont le pilote et son observateur (spotter). Lorsqu'un pilote de maquette à turbine fait démarrer son appareil, plusieurs facteurs monopolisent son attention : anticiper un hot start, surveiller les paramètres de sécurité en matière de démarrage (température des gaz d'échappement à la hausse, voltage de la pompe à carburant et augmentation des tours-minute). Il importe que ce pilote ne soit pas distrait par une autre personne – spectateur ou autre pilote – ce qui pourrait provoquer un danger.

Examinons maintenant la deuxième phrase. Nulle personne ne se tiendra près d'un moteur en opération, dans le plan rotationnel du compresseur ou du moteur.

En gros, cela signifie qu'advenant un accident catastrophique, vous ne voudriez pas vous trouver du côté du moteur en marche si jamais le volant (la roue) du compresseur faisait défaut et qu'elle passait à travers la paroi du moteur.

Les turbines jouissent de lignes directrices uniques en matière des distances de démarrage et on doit les observer afin d'assurer la sécurité de tout le monde au terrain de vol. Prenez le temps d'examiner le terrain à partir duquel vous piloterez votre maquette. Est-ce que la disposition des lieux répond aux lignes directrices actuelles pour toute maquette à turbine? Que pourrait faire le club afin de répondre à celles-ci? Pouvez-vous « découper » une section du terrain de vol afin que les lieux soient conformes aux lignes directrices? Devez-vous adopter des procédures spécifiques de sorte à ce que des portions du terrain de vol soient « bouclées », le temps de faire démarrer une maquette à turbine?

Il y a toujours une solution à un problème et cela signifie ordinairement qu'on rencontre l'exécutif du club ainsi que les membres afin d'en arriver à cette solution.

Finalement, lorsque votre aire de démarrage est établie et qu'elle répond aux lignes directrices, faites-en une pratique exemplaire pour les vols au quotidien et non seulement lors d'événements spéciaux; cela deviendra alors pratique courante et tout le monde s'y habituera.

C'est tout pour l'instant. Bons vols. ✈

Recommendations regarding this were submitted through the Alberta Zone. We feel the current temporary foreign membership requirement has been detrimental to cross-border competitions in British Columbia, Alberta and Ontario.

- The Control Line Committee wishes to thank the members of MAAC for continuing to support our C/L FAI Team via the FAI Travel Fund.
- I am pleased to continue to serve as Control Line Committee Chairman for 2023.

VANCOUVER RINGMASTER EVENT

submitted by Chris Cox.

“On October 1st, three local Vancouver control line clubs, the Vancouver Gas Model Club (host), the Pacific Aeromodellers and the BC Aces, enjoyed a beautiful sunny day at the Rice Mill flying site, participating in the 2022 Ringmaster Fly-A-Thon. This is the 15th annual event is hosted globally every year by the “Brotherhood of the Ring” in recognition of the Matt Kania’s beloved Ringmaster, known as the most popular control line model ever built. Last year 553 different pilots flew 8,327 flights. The goal this year is for over 8,500 flights! We had 18 different pilots fly 75 flights! What a magical day it was! ✈

spécialisées offrent encore de l'équipement de qualité depuis les États-Unis, l'Angleterre et l'Europe.

PROCHAINES ACTIVITÉS, PLANIFICATION ET OBJECTIFS

- Organiser les épreuves de sélection d'équipe en F2A, F2C et F2D en prévision du Championnat mondial 2024;
- Renforcer les liens avec les clubs de vol circulaire d'un bout à l'autre du Canada;
- Augmenter le nombre de membres au sein du Comité. Nous sommes fiers d'être le plus gros comité au sein du MAAC;
- Des événements de vol circulaire sont prévus en 2023 à Vancouver, Edmonton, Ponoka, Winnipeg, dans le sud-ouest ontarien et à Ottawa;
- Aucune recommandation n'a émané des procès-verbaux des Assemblées annuelles de zone, si bien que le Comité n'a pas eu à en étudier une seule;
- Les membres du Comité de vol circulaire encouragent le Conseil de direction du MAAC de ramener – ou de créer – une entente de réciprocité avec l'AMA américaine afin de reconnaître l'adhésion des pilotes de vol circulaire lors de rassemblements de cette discipline. La zone Alberta a formulé des recommandations à cet effet. Nous sommes d'avis que l'exigence d'adhésion étrangère temporaire (au MAAC) a porté ombrage aux compétitions transfrontalières en Colombie-Britannique, en Alberta et en Ontario.
- Le Comité de vol circulaire remercie les membres du MAAC relativement à leur appui soutenu envers l'équipe FAI de vol circulaire, par le biais du fonds des déplacements FAI (participation à des concours).
- Il me fait plaisir de continuer à vous servir à titre de président du Comité en 2023.

RASSEMBLEMENT RINGMASTER À VANCOUVER

Soumis par Chris Cox.

« Le 1er octobre 2022, trois clubs de vol circulaire de la région de Vancouver – Vancouver Gas Model Club (hôte), Pacific Aeromodellers et les BC Aces – ont profité d'une magnifique journée ensoleillée au terrain de Rice Mill, lors du rassemblement Fly-A-Thon des Ringmasters 2022. Il s'agit du 15e événement annuel, ce qu'organise la confrérie du cercle (« Brotherhood of the Ring ») afin de reconnaître et de célébrer le très chéri Ringmaster (qu'a dessiné Matt Kania), la maquette de vol circulaire la plus populaire qui soit. L'année dernière, 553 pilotes ont effectué 8 327 envolées. L'objectif en 2023 est de plus de 8 500 vols! En 2022, nous avons accueilli 18 pilotes/modélistes qui ont effectué 75 vols! Quelle journée magique! » ✈

soir et cela plaisait aux élèves, aux familles et aux adultes encore sur le marché du travail. La pandémie de COVID-19 a sonné le glas de l'utilisation publique des écoles. Ce serait chouette si, un jour, les vols de soirée reprenaient ou encore, la fin de semaine. Ces séances attireraient alors un plus large public et les plus jeunes pourraient découvrir les joies du vol télécommandé. »

Merci, Peter.

Plusieurs clubs planifient déjà les événements de l'été prochain... et ce devrait être une bien bonne saison.

TROIS ÉVÈNEMENTS D'ENVERGURE

Concours de copies volantes acrobatique, les 24 et 25 juin. Ce sera la troisième fois que le Sault est l'hôte d'un concours IMAC/acrobatie de copies volantes. On s'attend à ce que des concurrents du Michigan et de l'Ontario viennent nous voir. Nous observerons toutes les exigences de l'IMAC. L'organisateur est Nico McIntosh.

Le Sudbury Model Airplane Club sera une fois de plus l'hôte du réputé Northern Ontario IMAC Challenger. Le NOIC (son acronyme) est sur le point de devenir le plus long concours continu. Par le passé, les concurrents arrivaient de l'Ontario, du Michigan et du Québec. Le coordonnateur est Brendan Grace.

Le rassemblement Northern Ontario Annual Zone Fun Fly sera l'affaire du Nipissing Model Aircraft Club, cette année, à son terrain « Cranberry » de Callandar. C'est LA destination Fun-fly pour le Nord ontarien. De plus, le prix des pilotes (du Nord de l'Ontario) est alors présenté à un participant. Ce rassemblement a modifié ses dates pour avoir lieu le 19 août, après une discussion lors de l'Assemblée annuelle de la zone, ce qui a permis de résoudre un conflit d'horaire avec un autre événement. Pour les détails, communiquez avec le président du Club, Foley Soroye.

PRIX DES PILOTES

À chaque année au Fun-fly de zone, nous présentons un prix des pilotes à un modéliste participant pour sa maquette exceptionnelle. Les critères excluaient les maquettes presque prêtes à voler (communément appelées ARF en anglais) et les maquettes qui ne volaient pas. Ces critères ont été mis à jour pour les prochaines années :

Les juges consistent de l'assistant directeur de zone (ou directeur adjoint) pour le club-hôte, un ancien récipiendaire du même prix ainsi qu'un autre modéliste qui n'est pas un participant.

Cette année, on peut inscrire n'importe quelle maquette. Toutefois, on tiendra encore compte de l'effort de construction.

La maquette doit voler pendant l'évènement ou doit avoir déjà volé. Si les conditions météo font en sorte que cette exigence ne soit pas réalisable, une attestation à l'effet de la capacité de la maquette à voler suffira.

La décision des juges est finale.

Le prix sera décerné en fin de rassemblement. Le gagnant conservera le trophée jusqu'au prochain Fun-fly de zone; mais cette personne pourra garder une petite plaque en souvenir.



consequences. On the other hand, the best flyers will be vigilant (e.g. using pre-flight checklists), being self-aware of their fitness to fly, their capabilities and aware of the situation around them. Over the coming columns, I will explore safety culture more.

ZONE EVENTS

We are hopeful that 2023 will have many outdoor events. Many events will be tentative for now, subject to host field re-authorization or altitude waiver issuance. I encourage re-authorized clubs to consider opening their field to events normally hosted by neighbouring clubs that aren't yet able to proceed.

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 that 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 their work.



meilleurs pilotes sont vigilants (par exemple, ils ont recours à des listes de vérification pré-vol), ils sont très au fait de leur forme (physique et psychologique) de procéder à une séance de vol, ils connaissent bien leurs capacités et connaissent leur environnement autour d'eux. Au cours des prochaines chroniques, j'explorerai davantage la culture de la sécurité.

ÉVÈNEMENTS AU SEIN DE LA ZONE

Nous avons bon espoir de pouvoir présenter plusieurs événements extérieurs au cours de l'année 2023. Plusieurs d'entre eux sont « tentatifs » pour l'instant et sont conditionnels à ce que les terrains de vols soient autorisés à nouveau ou à ce qu'ils obtiennent une exemption en matière d'altitude. J'encourage les clubs qui ont passé cette étape avec succès à songer à se servir des lieux afin d'organiser des rassemblements dont les clubs voisins – qui attendent encore des nouvelles d'autorisation – seraient normalement les hôtes.

J'ai hâte de rencontrer bien du monde puisque ma femme et moi (ah oui, et Buttons, le chien merveilleux) avons l'habitude d'attacher la roulotte et de prendre la route.

APPRECIATION DE NOS BÉNÉVOLES

Comme plusieurs organismes sans but lucratif, le MAAC ne pourrait exister sans bénéficier de centaines de bénévoles dévoués – y compris mais sans s'y limiter – dont la personne qui tond la pelouse au terrain, des personnes occupant une fonction au sein de leur exécutif, d'organiseurs d'évènement et une multitude d'autres personnes. Prenez un instant cette semaine et communiquez avec l'un d'entre eux afin de lui témoigner votre appréciation pour son travail.

Miniature Pylon Racers et sa véritable escadrille lors de l'évènement Speeworld à Phoenix (Arizona) en janvier 2023.



Saskatchewan (K)

from page 27

regenerative receiver operating on 80 metres, a homemade sensitive relay, and a small 1 1/2 volt locomotive motor with a gear train to operate the rudder. His plane weighed five and three-quarter pounds, including the 1.75-pound receiver and control mechanism. A one-fifth horsepower gas engine powered the ship and it was usually hand-launched because this was not quite enough power for the weight of the plane.

Around the same time, Ross Hull and Clinton DeSoto developed a system for controlling sailplanes. A relay in the output circuit was used to control a solenoid which operated a simple rubber powered escapement permitting selection of right, neutral, left and neutral rudder positions. This scheme is very practical because the "pilot" on the ground knows exactly what position the rudder is in and how many impulses are required to turn it to a desired position.

Up until then, control of direction was more valuable and necessary than control of elevation. It was important to keep the plane within vision and to make it land on the field from which it took off, not to mention the fun you could have turning it to the right or left and describing figure eights in the sky.

That's enough for now. I don't want to give it all away at once. Next issue, I will present part 2 of this article. ✨

Gestionnaire des opérations

suite de la page 8

- travail afin de créer le Groupe consultatif sur les finances et l'aider à examiner les statuts et règlements ainsi que le manuel des politiques;
- aide à la préparation de l'Assemblée générale annuelle 2023 (le 11 juin, entre 13 et 15 heures, heure de l'Est) – et même si un avis formel vous sera expédié, vous voulez peut-être déjà l'inscrire à votre calendrier.

Histoire de préserver la coordination et de travailler efficacement avec les bénévoles du MAAC, nous nous rencontrons à trois reprises à chaque semaine (Mike, le vice-président Cato Hanson et le directeur général par intérim – jusqu'à récemment – Keith Morison). Nous avons ciblé les menus détails des opérations du MAAC, en plus de partager de l'information de sorte à nous retrouver « à la même page ». J'en profite pour remercier Mike, Cato et Keith de leur appui à mesure que nous étions en train d'effectuer la transition.

ACTIVITÉS DU CONSEIL DE DIRECTION

Votre conseil de direction est un groupe qui travaille fort et qui traite de problématiques cruciales depuis que nous sommes arrivés. La cheville ouvrière : les rapports qu'entretient le MAAC avec Transports Canada – comme Mike l'a noté dans sa chronique de novembre/décembre 2022 – le MAAC a été obligé de lui faire la démonstration que nous sommes un partenaire responsable en matière de sécurité. Comme vous le savez, nous avons essuyé des revers mais je peux vous assurer que les directeurs ont beaucoup songé au contexte du moment avant de prendre une quelconque décision. Tout ce qu'ils ont fait, c'était dans votre meilleur intérêt même si nous devons endurer des choses pénibles, à brève échéance.

Pour l'instant, le conseil de direction se concentre sur la compréhension, l'examen et l'approbation des révisions apportées au Code de sécurité des Groupes consultatifs sur la sécurité et de Transports Canada. Deuxièmement, tout le monde se prépare à l'A.G.A. Bien que le Code de sécurité soit hors de notre contrôle, nous – l'équipe externe d'ACI – nous activons certainement à aider aux préparatifs de l'A.G.A.

Au nom des membres de l'équipe des opérations, je peux vous affirmer que nous avons hâte de travailler avec vous – et de faire votre connaissance – au cours des prochains mois. ✨



FOR SALE

For more information please contact
drgavinbach@gmail.com

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

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

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

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

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



FARFAST
Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs

1-780-518-9848
FarFast.ca



Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:

Airplanes, Engines, Helicopters, Drones, FPV, and all the Building materials you'll need.

2550 Chemin du Lac
Longueuil, Quebec, J4N 1G7
Toll Free: 1 855 747-2444
Montreal: 450 670-2444
AMR-RC.com
Manufacturer • Distributor • Dealer

AIRCRAFT MODELERS RESEARCH
2550 Chemin du Lac
Longueuil Québec
AMR-RC.com

450.670.2444



Futaba | Stinger Engines
Flex Innovatronics
XOAR | Align
Falcon Propellers | iSDT
Redwing RC | SIG
Du-Bro | Sullivan

More Brands Coming Soon

Online Order | Local Pick-up by Appointment
AirfieldHobbies.ca | Kitchener, ON
Adam@AirfieldHobbies.ca

WE PAY TOP DOLLAR FOR YOUR HOBBY GEAR!

We pay CASH for new or used hobby goods including aircraft, helicopters, cars, trucks, boats, plastic & wooden boat model kits, as well as parts, accessories and complete estate sales.

AVF HOBBIES
1620 DUNDAS ST, LONDON, ON
519-451-1833 - info@avfrc.com - www.avfrc.com

AJ HOBBIES (SINCE 1995)
200 Edgeley Blvd. Unit 28
Concord, Ontario, 905-305-1479
www.ajhobby.com or www.HobbyProsDepot.co

FLITE CRAFT MODEL CO.
1595 Victoria St N.
Kitchener, ON 519-742-7141
flitecraft@flitecraft.com

GREAT HOBBIES
17 Glen Stewart Drive
Stratford, PE 902 569 3262
991 Taunton Road East
Oshawa ON 365-442-0232
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@gmail.com

FOR SALE: All aircraft are ready to fly complete with engines, servos and all electronics except the transmitter. All never been crashed and are in excellent condition. All receivers are JR FM unless noted.

Ultra Taurus 87" c/w a Saito 120 asking \$600;
Pilot RC Sbach 342, 74" 30cc DLE c/w a JR 549 2.4 Ghz receiver, asking \$1000;
Funtana ARF 69.5" c/w YS 110 asking \$400;
Tower Hobbies

Uproar c/w a GMS .76 asking \$200; **Nemesis ARF** c/w OS 52 4 stroke asking \$300; **Doghouse Extreme** c/w YS91 4 Stroke asking \$400; **Ultra Sport 1000, 80"** c/w a ST2300 asking \$500; **Spitfire, Dynafite 81"** c/w OS 1.08 asking \$400; **Sea Fury, 68"** c/w Saito 91 asking \$300; **Lanier Mariner Float Plane, 70"** c/w OS .46AX asking \$200; **Great Planes Shoestrung ARF, c/w YS63.** Unfinished, asking \$200; **Lazer 3D Funfly, c/w YS63** asking \$200; **Doghouse Floatplane 60"** c/w ST61 asking \$350; **V-Tail Quickie 500, c/w a Thunder Tiger Pro .40** asking \$200; **70's Derringer Pattern Plane, .60** size with 3 point new Robart Retracts. New, never flown and partially built. Asking \$300; **Double Eagle Pattern Plane c/w a STX .61** asking \$250; Sorry, unable to ship. Must be picked up in Delta, BC. Contact Andrew at 604-314-0571 or jenniencindoe@telus.net

FOR SALE: 2 metre Opterra, needs RX \$80; Night Hawk Pro Quad \$50; Black Pearl, 7-inch screen Diversity RX with two batteries, \$40; Cox .049 Sure Star Engine \$30; 60 Inch W.S. Avro Vulcan \$200; Blade SR Heli with TX \$50; Complete Robart Mains 90 Degree Pneumatic Retract system with struts, hand pump, etc. believe good for 10 lb aircraft, \$160; FlySky TH9X 2.4G Transmitter with 9 CH Receiver, \$50; Phone Ernie Guelph 519-821-8021 or email ejftan369@gmail.com

FOR SALE: HET 90mm Blue Angles F-18 NIB c/w EDF, 700 series brushless motor, air retracts

Paid \$650 sell \$350 Andy Wells 416.574.9603

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

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

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 **FOR SALE:** y. The motor have been run-in. \$1,000 for complete package. Phone George at 705-436-22169 (Barrie, ON)

FOR SALE: Wood, planes, and miscellaneous parts on clearance, call for more information. 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)

FOR SALE: Align Trex 600 EFL PRO Super Combo flybarless helicopter with Spectrum DX7S Transmitter. Assembled and the initial setup done but never flown. New cost: \$1800. Make a reasonable offer. photo avail. DGI Spark Drone with 3 batteries and transmitter; extra props in custom case. Original cost \$1000. Flown very little. Make a reasonable offer.

Hangar 9 RV8 ARF aircraft in 40 size. Complete with OS 82 four stroke; has Futaba R6117 receiver (2.4 GHz) and Futaba S3152 servos. Engine bench run, never flown. Asking \$400. (over \$1000. invested) Photo avail. 40 size Piper Cub with 4 Stroke engine \$300. or best offer. Photo avail.

40 Size T-Craft (kit) with OS 46 - 2 St engine: \$200. or best offer. photo avail.

40 size Decathlon with OS 55 two stroke engine and Futaba 6117 2.4 Ghz receiver and Futaba and Hitec servos. . Asking \$300.

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

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!

COMING EVENTS

ALBERTA - A

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 13, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | FLY WHAT YOU GOT! |

LETHBRIDGE ALBERTA RADIO CONTROL CLUB (LARCC) | BROXBURN FIELD | It's a "FLY WHAT YOU GOT" kind of day. Food will be available to purchase. Everyone Welcome.

MAY 19, 2023 - FRIDAY | 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! | Apr-23

MAY 24, 2023 - WEDNESDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 5 Days | Spring Float Fly | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | CLEAR LAKE PARK | Come join MOFFA members at our Spring float fly. We fly at Clear lake North West of Barrhead. There is a well maintained campground, sites are \$20/night. Event is free to MOFFA members, there is \$20 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from

MAY 27, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Spring Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Everyone is welcome to come out and enjoy some great fun flying, visiting and catching up with fellow modelers. Pizza supplied, donations welcomed. | <http://www.tabernighthawks.ca>

JUNE 03, 2023 - SATURDAY | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | SCRCMC - IMAC JUDGING SCHOOL | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRCMC | The IMAC Judging School will start at 9 am sharp in the Stampede Field Club House. Morning coffee and Tim Bits will be provided. Meals will not be provided

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

PM Hobbycraft

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years
























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

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





news, events, contests -  Join Us

and breaks will be short so please come prepared. There will NOT be an attendance fee. Agenda IMAC Rules review. Demo Judging practice flights so you can judge the Good, Bad and Ugly of aerobatics. Bring a plane and if time allows higher level pilots will work with you and your plane individually. Hope to see you June 3rd 9 am. | 2023-1044 | <http://www.scrmc.ca>

JUNE 11, 2023 - SUNDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 8 Days | Valley of Hope Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | VALLEY OF HOPE | June 11, 2023 SUNDAY Fun Fly 8 days, Valley of Hope Fun Fly and Potluck Supper Saturday (June 17), Rocky Barnstormers R/C Club. Directions: Travelling east or west on Hwy54 turn north on to RR 45 for 3.4 km, turn right immediately crossing a Texas gate driving 700 meters turning left into flying site, Potluck supper on Sat. \$5. per person with funds going to Stars. Concessions on site Fri-Sun with burgers, hot dogs, pop, and coffee. Self contained camping NC. Proof of valid MAAC required. MAAC rules apply. Contact Wil Vohs 403-588-8026 or Ray 403-845-9142

JUNE 30, 2023 - FRIDAY | 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.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

JULY 06, 2023 - THURSDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 4 Days | Tofield Fun Fly | TOFIELD MINIATURE AIRCRAFT ASSOCIATION | TOFIELD AIRPORT | Come join us at our annual Tofield fun fly. We fly off the main runway at the Tofield airport. Excellent venue for turbine and high performance EDF powered planes. See you all there

JULY 08, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 1 Day | Memorial Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M |

Everyone is welcome to come out and enjoy a great day of flying and BSing while we pay tributes to the clubs founding members. Pizza supplied, donations welcomed. | <http://www.tabernighthawks.ca>

JULY 15, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 1 Day | Summer Time Fun Fly | LETHBRIDGE ALBERTA RADIO CONTROL CLUB (LARCC) | BROXBURN FIELD | Come join us for a day of flying and great conversations. Food will be available to purchase.

AUGUST 11, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 3 Days | ERCS Open House and Airshow | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS Bremner FIELD | ERCS are holding our annual Air Show on August 12th. This year we have decided to make this a fun fly weekend with open flying for MAAC members on Friday the 11th and Sunday the 13th. The Air Show for the public will be held on Saturday the 12th so from 10am - 4pm follows a fixed schedule of demonstration flights. All types of aircraft are welcome although fast flying aircraft like jets and warbirds are limited to the North-South runway. Note that the entry fees will be donated to the Strathcona Food Bank. Please consider bringing food bank donations with you. | <http://www.ercs.ab.ca>

AUGUST 11, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 3 Days | Valley Model Aeronautics Club Fun Fly | VALLEY MODEL AERONAUTICS CLUB | VALLEY MODEL AERONAUTICS FLYING FIELD | Valley Model Aeronautics Club Fun Fly - August 11, 12 & 13, 2023 - 10:00 am till dusk. Free admission - Camping available (no hook ups). Potluck Supper Saturday Night - bring you own meat - barbeques on site. location 11 kilometers North of Drayton Valley on Highway #22 - On East side of Highway. For more information please contact Ken @ 780-542-7756 (kmashon@telusplanet.net) or Brian @ 780-621-3655 (bdtucker@telusplanet.net)

AUGUST 11, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 3 Days | Huckfest Giant Scale Fun Fly | LETHBRIDGE ALBERTA RADIO CONTROL CLUB (LARCC) | BROXBURN FIELD | Lethbridge Huckfest Giant Scale Event. Come show your off your stuff .Hot

food and cold drinks will be served. Dry Camping Is available, Some Media will be here come show your Airplanes.

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | 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.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 1 Day | Taber Corn Fest Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | The clubs final fun fly for the year wraps up in celebrating the famous Taber Corn Fest. Usually the great summer weather allows excellent flying conditions and fantastic fun. Pizza supplied, donations welcomed. | <http://www.tabernighthawks.ca>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE
| Competition | 2 Days | WESTERN CANADA FINALS | STAMPEDE CITY RADIO CONTROL MODEL CLUB | SCRMC | Pilots meeting 8:00 AM, wheels up 8:30 both days. Lunch will NOT be provided or available Landing Fee; \$30 IMAC members, non members \$40, Novice and first time Basic are free MAAC or temporary membership required for all pilots Dry camping allowed, Friday is available for practice Standard sequences for all IMAC levels Accommodations available in south Calgary Field Gate at the intersection of Range Road 283 & Township Road 232 Event conducted in compliance with all Health requirements Please register early, updates will be sent to attendees We are hoping all our American Friends attend | <http://www.scrmc.ca>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE
| Fun Fly | 1 Day | ERCS electric fun fly | EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY | ERCS Bremner FIELD | Come on out for a day of flying all electric aircraft.

WWW.HOBBYWHOLESALE.COM



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

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)

No noisy gassers just us quiet electrics. Any shape and size welcome. We do require MAAC and \$5 entry fee. If you have not flown at Bremner, come on out and check out one of the nicest field around! Powered charge station available! | <http://www.ercs.ab.ca>

SEPTEMBER 13, 2023 - WEDNESDAY

TENTATIVE | Fun Fly | 5 Days | Fall Float Fly | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | CLEAR LAKE PARK | Come join MOFFA members at our Spring float fly. We fly at Clear lake North West of Barrhead. There is a well maintained campground, sites are \$20/night. Event is free to MOFFA members, there is \$20 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from

SEPTEMBER 16, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 2 Days | FALL WINDUP | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST 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.facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

SEPTEMBER 30, 2023 - SATURDAY

TENTATIVE | Fun Fly | 2 Days | Fall Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | Sept 30, 2023, 2 days Fall Fun Fly, Rocky Barnstormers R/C Club at the Rocky Barnstormers Main Field, 1/2 mile south then 1/4 mile west of RMH. Pot luck supper Sat night. Free flying and free self contained camping. Concession both days. Proof of MAAC Memb and rules apply. Contact Ray Brosinsky 403-845-9142.

JANUARY 01, 2024 - MONDAY

TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Polar Fun Fly | ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB | ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD | January 1, 2024 1 day Monday Polar Fun Fly, Rocky Barnstormers R/C Club at Rocky Barnstormers Main Field 1/2 mile south, 1/4 mile west of RMH. Heated club house, coffee & cookies. Proof of MAAC and rules apply. Contact Ray at 403-845-9142.

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

MAY 05, 2023 - FRIDAY | Display | 3 Days | KMAS Mall Show | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Aberdeen Mall | This is our annual Mall Show. Come and give us a look. | 2023-1036 | <http://www.kmasrc.ca/>

MAY 18, 2023 - THURSDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 5 Days | Spring warm up | PRINCETON R/C JET FLIERS | PRINCETON Jet Modellers Field | Spring Warm Up at Princeton on May Long Weekend. MAAC and/or affiliate membership required. Pilots dinner at field. Move night at field. Spectators welcome to camp with payment of registration fee. | <https://www.facebook.com/groups/PrincetonJets/>

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

| 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 | 2023-1045 | <http://www.highcountryflyers.org>

MAY 29, 2023 - MONDAY

| 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 ONLINE at sandyptcampground.ca AFTER

April 1st. [LETS CAMP] GRINDROD CONTACTS ; JACK --- jblflyer@gmail.com TREVOR --norsworthy@telus.net DON'T FORGET YOUR MAAC CARD and your RPAS LICENSE CERTIFICATE, PLEASE REMEMBER the campground does not allow dogs. " SORRY " | 2023-1050

JUNE 02, 2023 - FRIDAY | Fun Fly | 3 Days | Prince George Late Spring Fun Fly | PRINCE GEORGE AEROMODELERS | GIESBRECHT FIELD | PGAM Late Spring Fun Fly, June 2-4. BBQ there for use, plan to do burgers and dogs maybe more Saturday. Dry Camping on site, 12 volt charging station also. Large trailer? Call for advice on access. | 2023-1051 | <http://www.pgam.club>

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 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 Aeromodellers 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.vrcas.org | 2023-22 | <http://vrcas.org>

JULY 28, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 3 Days | 100 Mile Model Flyers annual fun fly | 100 MILE MODEL FLYERS | 100 Mile Airport | The 100 mile model flyers invite you to come for a couple days of fun flying with us. All types of aircraft welcome, we have 2000 feet of paved runway at our site. All Pilots must have valid Maac. There will be dry camping in a nice grassy mowed area on site with walking trails nearby. 10.00\$ landing fee and 10.00\$ for weekend camping. Please let us know if you are planing to attend we can help with early bird camping. Contact : Bill Hood 250 397 2575 or cell 250 706 3101 John Code 250 395 1219 or cell 250 706 8305

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 07, 2023 - MONDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 4 Days | To Sink It float fly | BULKLEY VALLEY R/C FLYERS | DAVE HOPPER | See [bulkleyvalleyr/flyers](http://www.bulkleyvalleyr/flyers)

AUGUST 13, 2023 - SUNDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Cam Riess Memorial Annual Float Fly | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | Pyramid Park | Come join PENMAC for our annual float fly on beautiful Okanagan lake. Float fly location is half way between Penticton and Summerland off HWY 97. There will be pilot prizes, raffles and other draws. Mornings at this site are usually flat calm due to its location. Looking forward to seeing you there. If you haven't been to this event put it on your bucket list for 2022. Email our club at penmacflyrc@gmail.com with "Float fly 2022" in the subject line for more details. Hope to see you there this year. | 2023-963 | <https://www.penmac.ca>

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 01, 2023 - FRIDAY | TENTATIVE | Fun Fly | 4 Days | Larry Christensen Memorial Fun Fly | VERNON R/C AEROMODELLERS | FIELD - 4400 L & A CROSS RD VERNON BC | The 28th Annual Larry Christensen Memorial Fun Fly will be held at the Vernon R/C Aeromodellers Society field just north of Swan Lake in Vernon BC. Commencing at gam Friday September 1st until Labour Day Monday afternoon. No landing fee, fee parking/dry camping available for RVs beginning Tuesday afternoon, August 29th.

(first come, first serve). This is a non-smoking site. Daily 50/50 draws, on site club BBQ concession. See website www.vrcas.org for info & location map or contact: secretary@vrcas.org | <http://vrcas.org>

SEPTEMBER 05, 2023 - TUESDAY

TENTATIVE | Fun Fly | 6 Days | Fall Classic Float Fly | SHUSWAP LAKE AERO MODELERS | SANDY POINT CAMPGROUND - FLOAT PLANE FLYING SITE | Please note the below is a summary of the normal goings on but may be a little less than past years. Flying will remain the same and we will do our best to provide "entertainment/activities" but in keeping with keeping safe, these years. Thank you for understanding! 2022 was a lot of fun AND THANK YOU to all those who attended, for your tremendous support of the event. Fun Fly 6 days SLAM FALL CLASSIC FLOAT FLY SHUSWAP LAKE AERO MODELERS Sandy Point Resort & Campground. Come share this beautiful flying site and comradery with other Pacific Northwest modelers at the largest float event in the region. Registration begins Tuesday September 5th and continues through Sunday September 10th when Raffle Prizes will be drawn for and some short remarks will be made. A retrieval boat will be available all during the event. Your \$15 'splashdown fee' includes unlimited flying at this beautiful site, pilot's prizes. We also plan a raffle with super prizes, 50/50s & more. Sandy Point Resort is located 7 km West of Salmon Arm and accepts reservations @ 250-253-5309. Regrettably, THEY DO NOT ALLOW DOGS but an adjacent campground does. Other questions Contact: info@slams.ca www.slams.ca or Dennis Miller at 250-515-2731 | <http://www.slams.ca>

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-- bases@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

JULY 08, 2023 - SATURDAY | **TENTATIVE** | Fun Fly | 2 Days | PRAM Fun Fly | PATRICIA REGION AEROMODELERS INC | PATRICIA REGION AERO MODELLERS | The Patricia Region Aero Modelers invites you to come fly with us at our field on Johnston Rd just west of Dryden, south of the Drive in. There is lots of room for (unserviced) camping on site, long smooth runways and lots of sky to fill with planes! Come and join the fun, to watch or participate. There will be burgers and drinks available, and plenty of parking, so grab some planes, your MAAC card and come enjoy the fun with us!

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 keithdirvine57@gmail.com, Ken at kenkalynuk@gmail.com | <https://www.facebook.com/groups/ircmc/>

MIDDLE - E

AUGUST 19, 2023 - SATURDAY

TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Vintage Fun-Fly | ROSE CITY MODEL FLYERS INC. | Marshville Air Park | The Rose City Model Flyer's will be hosting their 12th Annual "Vintage Fly-In" on Saturday, August 13th and a rain date of August 14th. This event is unique to RC model aircraft that represent aircraft that actually flew between 1903 -1939. Please bring your own food and drink. All pilots must be MAAC / AMA members. Bring the lawn chair and enjoy the history of aviation. After 3pm, all types of aircraft (except Turbines) are permitted to fly for the remainder of the day and stay for a campfire. Some camping is permitted by contacted us ... limited spots so please call ahead. No utilities available. | <http://www.rosecitymodelflyers.com>

SEPTEMBER 09, 2023 - SATURDAY

TENTATIVE | Air Show/Demo | 2 Days | KW Flying Dutchmen 2023 Scale Rally | KITCHENER WATERLOO FLYING DUTCHMEN R/C CLUB | WATERLOO ROD & GUN CLUB | 51st Annual KW Flying Dutchmen Scale Rally Waterloo Rod & Gun Complex (Near St. Jacobs) September 8th & 9th, 2023 Saturday 9:00 a.m. - 5:00 p.m. Sunday 9:00 a.m. - 3:00 p.m. Flying begins at 9 a.m. each day, after the pilots meeting, and continues until 5 p.m. on Saturday and 3 p.m. on Sunday. Saturday Night - Wine & Cheese 5-6 pm for pilots. There is also an "Air Show" at 1:00 p.m. on both both days featuring aircraft from various eras, unique planes, helicopters, multi-engine aircraft, jets and a candy drop for kids. On site camping available, first come first serve. \$10 per night, \$15 with hydro. (limited sites). 72 mhz allowed but no impound available. Frequency pins will be self regulated. Admission is \$7 per day for spectators, kids under 12 years \$1 per day. Pilots are Free!!! |

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 | 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. Limited spots for Shore Camping over the weekend. New in 2023 - Night Flying. 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). | 2023-1056 | <http://www.nipmac.ca>

OTTAWA VALLEY - G

MAY 06, 2023 - SATURDAY | 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 | 2023-1033 | <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 | 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 | 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. | 2023-1052 | <http://www.arnpriorradiocontrolclub.com/>

JUNE 17, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 2 Days | Kingston Radio Control Modellers 48th annual father's day funfly |

KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | Kingston Radio Control Modellers 48th Annual father's day funfly June 17 - 18 2023 at the KRCM field on Fred Brown Road. The event will start at 0930 on both days, with 2 rounds of competition both days. There will be open flying during the competition for those that just want to fly and not compete. Breakfast and lunch will be available at the canteen both days, followed by a Saturday evening dinner. Entry fee for the weekend is \$35 which includes 1 meal ticket for the Saturday evening dinner. There is ample space for camping, so bring the family along. We hope to see you there!! For additional info please contact Mike Siemonsen @ mike.siemonsen@gmail.com or cell 613-876-0965. field directions are available at www.krcm.org | 2023-983 | <http://www.krcm.org>

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 | 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. | 2023-1046 | <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 arranged 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 arranged 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 arranged 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

MAY 28, 2023 - SUNDAY | Fun Fly | 1 Day | SPRING FLY-IN 2023 | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2023 Spring Fly-In, Sunday May 28th, 2023. Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots must be registered with Transport Canada, have their RPAS certificate with them, all planes must be registered with Transport Canada with the registration number visible on the plane and the minimum age to fly is 14 yrs. old with a valid RPAS certificate also with them. Admission is \$5.00 which includes a raffle ticket for great prizes! (additional tickets can be purchased throughout the event). Overall field hours are from 08:00hrs to 21:00hrs. Registration opens at 10:00am, pilot briefing at 10:30am. This will be an open flying event for everyone to show off your planes and skills. Also we might throw in our famous Fox and Hound event, a favorite among pilots and spectators! THERE WILL BE NO MAIDEN FLIGHTS ALLOWED AT THIS

EVENT! Pizza will be offered at \$2.00 a slice or 3 pieces for \$5.00 also water and pop for all registered pilots. You can also bring your own lunch if you prefer. Our raffle draw will take place in the mid afternoon. So dust off your planes from last year and enjoy a day of flying with family and friends! Please monitor this forum thread, 2023 SPRING FLY-IN for additional updates at www.hoods-up.net. Thank you and see you there! | 2023-1049 | <http://www.hoods-up.net>

JULY 02, 2023 - SUNDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 1 Day | Mission Wings Fun Fly | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | Mission Wings Model Flying Club The famousness "NS with BS" and combat fun-fly is back for the 7th time. The world famous, NS with BS control line fun-fly is back with combat. It will be held on the 2nd of July 2023 at the Mission Wings Flying Club located at 10259 Farms Rd. Mission. Pilots meeting at 9.30am. All pilots must have MAAC insurance. All the usual silly antics can be expected. Such as balloon bust, bladder bust, longest flight, plus combat.

Greg Davis will be in charge of the combat events.

Contact Greg at...250 833 1993 There could be scale planes. There could be a swap meet, even a buy and sell. Your junk is someone else's treasure. There is no entry fee. All control liners most welcome. Light lunch and liquid refreshments at no charge. Contest director, Paul Bedford. kiwipaul@telus.net | <http://www.missionwings.ca>

JULY 09, 2023 - SUNDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 1 Day | 2023 FUN SCALE FLY-IN | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2023 FUN SCALE FLY-IN Sunday July 9th, 2023. Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots must be registered with Transport Canada, have their RPAS certificate with them, all planes must be registered with Transport Canada and have a registration number visible on the plane and minimum age to fly is 14 yrs. old and must have a valid RPAS certificate also with them. Admission is \$5.00 which includes a raffle ticket for some wonderful prizes! (additional tickets can be purchased throughout the event). Overall field hours will be from 08:00hrs-21:00hrs. Registration will begin at 10:00am and the pilots briefing at 10:30am. There will be 2 judging events: the first will be limited to either scratch built or kit built planes from balsa/ply and the other is for your ARF, RTF and FOAM airplanes! Fun scale judging for both categories will include static and in flight and will be judged by the participants using anonymous ballots. There will be a First Place prize for the winner of the scratch or kit built plane! Judging wont begin

till at least noon and extending into the afternoon. THERE WILL BE NO MAIDEN FLIGHTS AT THIS EVENT! The raffle draw will also be held in the afternoon. Pizza will be offered at \$2.00 a slice or 3 pieces for \$5.00, pop and water also available for all registered pilots! You can also bring your own lunch and drinks if you prefer. So bring out any or all your scale type airplanes and Winter projects to show everyone how talented you are at building and flying! Remember NO MAIDENS! This is a fun event for all pilots, families and friends and also those interested in model RC planes! Please monitor this thread 2023 FUN SCALE FLY-IN for additional updates at: www.hoods-up.net Thank you and see you there! | <http://www.hoods-up.net>

JULY 22, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 2 Days | Joel Clarkston Memorial scale meet | RADIO CONTROL AERONAUTICS ASSOCIATION | STURGESS ROAD | Our annual scale meet is held again at the beautiful new strip on Sturgess Road. 2 days of flying, BBQ sales, BBQ dinner sat night, some camping available. 2 categories -static and best flying plane .Only the best flying aircraft gets on the Big Trophy! Smaller plaques as keepers. | <http://rcaa.ca/>

AUGUST 13, 2023 - SUNDAY |

TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | Mission Wings Fun fly and swap meet | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | The annual Mission Wings Members and guest's fun fly August 14th 2022 Members are invited to the annual Mission Wings fun fly. Members may bring a guest. Members and guests must have MAAC and a Drone certificate. It will be held on Sunday August 13th, 2023. Pilots meeting 9.30am. Flying starts 10am All pilots will be required to sign in. Must have MAAC card and a drone certificate There is no entry fee Come and enjoy a day's flying with the other members of your club. Members may bring a guest. (You are my guest) There will be lots of food and drink available all day for your enjoyment. If you have anything to sell, swap or give away, bring your stuff / junk to the fun-fly. Your stuff / junk is someone else's treasure. Paul Bedford, friendly, effervescent, event director. Don't contact me, just be there. | <http://www.missionwings.ca>

AUGUST 20, 2023 - SUNDAY |

TENTATIVE | Fun Fly | 1 Day | 2023 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN | BURNABY LAKE FLYERS | BURNABY LAKE PARK, EAST SPORTSPLEX, Fields 3,4,5,6 | 2023 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN. Sunday August 20th, 2023. Open to all currently registered MAAC pilots of all electric aircraft. All pilots must be

registered with Transport Canada and have their RPAS certificate with them, all planes must be registered with Transport Canada with a registration number visible on the plane and minimum age to fly is 14 yrs. old and must have a valid RPAS certificate also with them. Admission will be \$5.00 which includes a raffle ticket for some great prizes that we offer! (additional tickets can be purchased throughout the event). Overall field hours are from 08:00hrs-21:00hrs. Registration will begin at 10:00am and the pilots briefing at 10:30am. We will have 3-4 competitions planned for this event including our ever popular Fox And Hound, where 3 "Hound" planes chase the "Fox" plane with a 40ft. streamer behind it, trying to cut the streamer with their props! This is a crowd pleaser, anything that can happen will happen!! THERE WILL BE NO MAIDEN FLIGHTS AT THIS EVENT! Our raffle draw will be held in the mid afternoon. Pizza will be offered at \$2.00 a slice or 3 slices for \$5.00, also pop and water will be offered to all registered pilots. You can also bring you own lunch and drinks if you prefer. So come on out to watch some very talented pilots and some not so much but all of them out to have fun! Guaranteed to make everyone "oooh and aaah" throughout the day! Please monitor this thread, 2023 JACQUES HEYRMAN MEMORIAL FLY-IN for additional updates at" www.hoods-up.net. Thank you and see you there! | <http://www.hoods-up.net>

SEPTEMBER 06, 2023 - WEDNESDAY

| Fun Fly | 6 Days | Canim Lake Float Fly | RIVERSIDE FLYERS | Rainbow Resort, Canim Lake BC | Riverside Flyers are participating in the annual Canim Lake Float Fly. This is an annual event attended by a small group of pilots. All MAAC rules and Transport Canada regulations apply. Pilot certificates and RPAS registration required to fly. Event organizer is in zone H. Event located in zone C. | 2023-1037

QUEBEC - I

NO LISTINGS

ST LAWRENCE - J

NO LISTINGS

SASKATCHEAWN - K

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 .

AUGUST 26, 2023 - SATURDAY |

TENTATIVE | Air Show/Demo | 2 Days | 2023 Air Show | HUB CITY R/C CLUB | RICHARDT FIELD | The Hub City Radio Control Club will host an Airshow on Sunday, August 26th & 27th at Richardt Field. No fee for pilots. Pilots must have their MAAC and C-wings, or have a C-wings spotter to fly. The AIR SHOW will be open to the public. The gates will open at 10am. The AIR SHOW will run from 1pm to 3pm Spectator Admission: \$5/person or \$15/ carload Food Concession on site. Come out for lunch! -Airplane displays -Flying demos of planes, rockets, helicopters and more -Hilarious specialty r/c flying Acts -Bring a lawn chair! -Wheelchair accessible | <http://www.hcrcc.org>

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/mjrc

[facebook.com/groups/785119741916847/](https://www.facebook.com/groups/785119741916847/) | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

SOUTH EAST - L

JUNE 10, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | Electric Fun fly | OAKVILLE MFC INC. | DRUMQUIN PARK | OMFC Electric Fun Fly Sat. June 10, 2023 @Drumquin Park Flying field from 9am-2pm Entrance Fee: \$5 | 2023-1053 | <http://www.omfc.org>

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 their maac insurance id. Rain day June 11/2022. | 2023-1006

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY |

TENTATIVE | Competition | 2 Days | Electric Pattern Contest | PETERBOROUGH R/C CLUB INC. | 596 COUNTY RD 8, DOURO DUMMER | Peterborough Radio Control Model Flying Club is hosting an all electric pattern contest. All Classes August 12, 2023. Spectators welcomed. Lunch included. Rain Date: Sunday. RC campers can overnight on the property. Limited services. | <http://www.prcmfc.com>

M | May 27, 2023 - Saturday | 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>

SOUTH WEST - M

JUNE 17, 2023 - SATURDAY | Display | 1 Day | Home Town Festival | STRATHROY FLYING FARMERS R/C | ROYALS FIELD, STRATHROY, ON | Strathroy Home Town Festival Come out and say Hi and see our display of RC planes . New members welcome | 2023-1047 | <http://sites.google.com/site/sffrcplaneclub>

JUNE 17, 2023 - SATURDAY | TENTATIVE

| Fun Fly | 1 Day | Fun Fly | SAUGEEN R/C FLYERS | FIELD - 1164 SIDEROAD #30 SOUTH BRUCE | Saugeen RC Flyers invite everyone to our Fun Fly Saturday June 17th at our club field half a kilometer South of the village of Carlsruhe. We will have refreshments and lunch available. Overnight accommodations 15 minutes from field. MAAC rules apply. | <http://www.saugeenrc.ca/>

JULY 08, 2023 - SATURDAY | 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>

AUGUST 12, 2023 - SATURDAY | Fun Fly | 1 Day | 70th Anniversary | FOREST CITY FLYERS INC. | FOREST CITY FLYERS | COLIN BAMFORD | 226-376-7394 | forestcityflyers1954@gmail.com | 70th Anniversary - Fun Fly! All MAAC Pilots welcome to attend. Food and beverages will be available for purchase at the field. Come and help us celebrate 70 years of model aviation history! | 2023-1054 | <http://www.forestcityflyers.com/>

SEPTEMBER 13, 2023 - WEDNESDAY | Fun Fly | 5 Days | Thunder Thrust Over Chatham Kent Airport | Zone M South West Ontario | C-K MUNICIPAL AIRPORT 8528 FOURTEENTH LINE RR2 MERLIN | 11th 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 16th from 10am to 3 pm. | 2023-26 | https://www.maac.ca/en/clubs_details.php?club_id=9013

OCTOBER 15, 2023 - SUNDAY | Swap Shop | 1 Day | Jimmy Prowse Memorial Swap Meet | LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB | SWAP MEET CARLING HEIGHTS | LMAC 33rd Jimmy Prowse Memorial Swap meet *** ANYTHING RC *** 100 Tables *** Sunday Oct 15: Vendor setup 7:30am; visitors 9:00am Carling Heights Optimist Community Center 656 Elizabeth Street London, ON N5Y 6L3 Tables \$28 booking starting Sept 1st, Visitor admission \$10 | 2023-1043 | <https://lmac.ca/>

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

VALUEPLANES

BALSA USA

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