

# Model Aviation

## CANADA

Published by Morison Communications



# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



Flex Innovations is founded by a team of very talented individuals who are passionate about great products with innovative technology. They have years of experience working on aircraft control systems, toys, electronics, and RC hobby products and have developed many industry-leading products over the past decades. We're excited to partner with such a great team of hobbyists who have the same passion for performance and value as we do at Great Hobbies!

At Great Hobbies, we carry an extensive line up of Flex Innovations in our warehouse and a selection throughout our stores. For more details, completion guides and pricing visit [greathobbies.com](http://greathobbies.com).

## Cessna 170 60e G2 Super PNP



Wingspan: 86.7 in • Length: 60.1 in • Weight: 9.3 lb  
**FLXFPM4470** — Orange  
**FLXFPM4570** — Maroon

## Edge FP 5E PNP



Wingspan: 33 in • Length: 34 in • Weight: 7.05 oz  
**FLXFPM5270A** — Green  
**FLXFPM5270B** — Red

## RV-8 10e Super PNP



Night Version with LEDs

Wingspan: 50.3 in • Length: 44.6 in • Weight: 3.9 lb  
**FLXFPM4370A** — Orange  
**FLXFPM4380A** — Orange Night Version  
**FLXFPM4370B** — Green  
**FLXFPM4380B** — Green Night Version

## Twin Otter Super PNP



Optional float set available

Wingspan: 90 in • Length: 74.25 in • Weight: 9 - 10 lb  
**FLXFPM5070A** — Blue  
**FLXFPM5070B** — Blue Night Version with LEDs  
**FLXFPM507024** — Optional Float Set w/Struts/LEDS

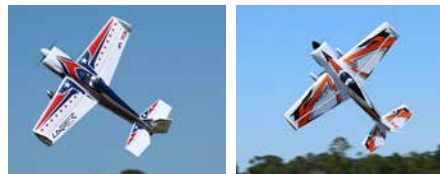


## Extra 300G2 Super PNP 3S/4S



Wingspan: 47.8 in • Length: 47.8 in • Weight: 3 lb  
**FLXFPM3770B** — Green 3S  
**FLXFPM3770A** — Red 3S  
**FLXFPM4970B** — Green 4S  
**FLXFPM4970A** — Red 4S  
**FLXFPM4980B** — Green 4S Night Version W/LED  
**FLXFPM4980A** — Red 4S Night Version W/LED

## Laser 200 60e



**FLXFPM5180B** — Night - Orange w/LEDS  
**FLXFPM5180A** — Night - Blue w/LEDS  
**FLXFPM5170B** — Day - Orange  
**FLXFPM5170A** — Day - Blue

## Ultimate FP 5E PNP



Wingspan: 28 in • Length: 32 in • Weight: 7.05 oz  
**FLXFPM5370A** — Orange  
**FLXFPM5370B** — Red

## Mamba 10e G2 Super PNP 6S



Wingspan: 40.7 in • Length: 43.4 in • Weight: 3.4 lb  
**FLXFPM3270C** — 6S Blue  
**FLXFPM3270B** — 6S Red

## Mamba 10e G1 Super PNP 3S



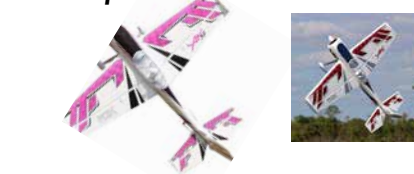
Wingspan: 40.7 in • Length: 43.4 in • Weight: 3.4 lb  
**FLXFPM4270C** — 3S Blue  
**FLXFPM4270A** — 3S Red

## RV-8 60e Super PNP



Wingspan: 75.8 in • Length: 63.2 in • Weight: 10.3 lbs  
**FLXFPM4870B** — Day Version Orange  
**FLXFPM4880A** — Red Night Version w/LEDS  
**FLXFPM4880C** — Green Night Version w/LEDS  
**FLXFPM4880D** — Blue Night Version w/LEDS

## Yak 55 Super PNP



Wingspan: 47 in • Length: 46.2 in • Weight: 3.34 oz  
**FLXFPM4670A** — Pink  
**FLXFPM4670B** — Red



Aircraft Modelers Research

COMMANDER MAINTENANT  
PRE-ORDER NOW



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

PILOT RC



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

PILOT RC

**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



### “The Passion of Aeromodelling”

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.

### “La Passion de l'Aéromodélisme”

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.

<b>President</b>	<b>Carl Layden</b>	<b>president@maac.ca</b>
Vice President	Randy Hepner	zd-d@maac.ca
Executive	John Deadman	zd-h@maac.ca
	Grant Robinson	zd-k@maac.ca
	Alain Carpentier	zd-n@maac.ca
Treasurer	Victor Wells	treasurer1@maac.ca
Bilingual Reception and Membership	Rivka Neal	office@maac.ca

## BOARD OF DIRECTORS

### Alberta (A)

John Horner - 61633  
Leduc, AB  
zd-a@maac.ca

### Atlantic (B)

Michael Dick - 63295  
Jemseg, NB  
506-292-0183  
zd-b@maac.ca

### British Columbia Interior / Yukon (C)

Mark Betuzzi 26605L  
Kamloops, BC  
250-682-9609  
zd-c@maac.ca

### Manitoba - Northwestern Ontario (D)

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

### Middle Ontario (E)

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

### Northern Ontario (F)

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

### Ottawa Valley (G)

Brent Norman - 48492L  
Kanata, ON  
613-322-0806  
zd-g@maac.ca

### South West British Columbia (H)

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

### Saskatchewan (K)

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

### South East Ontario (L)

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

### South West Ontario (M)

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

### Québec (N)

Alain Carpentier 93833  
Saint-Jean-Baptiste, QC  
zd-n@maac.ca

### ADVISORY GROUPS (BOARD APPOINTED) AWARDS

Rodger Williams 9587L  
rawilliams@videotron.ca

### FINANCE

Victor Wells 68995  
Mississauga ON  
905-990-4053  
treasurer1@maac.ca

### INSURANCE

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

### SAFETY

Dave Cummings 77015  
Burlington, ON  
905-335-6478  
SAGTC@MAAC.ca

### TRANSPORT CANADA

Mark Winstanley 24925  
rusty5050@gmail.com

### APPOINTMENTS (BOARD APPOINTED) ACC DELEGATE

Frank Klenk 32001  
Tilsonberg, ON N4G3S7  
519-550-7955  
lflyanextra@gmail.com

### 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

Vacant

### CONTROL LINE AEROBATICS

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

### FIRST PERSON VIEW

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

### FLIGHT TRAINING

Vacant

### GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

Kevin Allard  
bigshow6522@gmail.com

### FREE FLIGHT INDOOR

Dmytro Silin 86654  
Waterloo ON 226-753-5983  
dmytro.silin@gmail.com

### SAM / FREE FLIGHT

Vacant

### MULTI-ROTOR

Jean Guy Ouellet 89520  
514-705-9826  
Deltasigma@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

Vacant

### 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

Vacant

### 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

Vacant

### 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  
519-550-7955  
flyanextra@gmail.com

### RADIO SPECTRUM

Adam Maas 91845  
Toronto, ON  
adam@mawz.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 copyright of 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 \$24 CDN in Canada or \$40 US outside of Canada.

**Submissions**

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

**Submission Deadlines**

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

**Classified Advertising**

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

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

**Display Advertising**

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

# Model Aviation CANADA



SEPTEMBER - OCTOBER 2024 VOL. 55 NO 5

**TABLE DES MATIÈRES**

Chronique du président	4
Chronique du vice-président	6
Archives	9
Alberta (A)	10
Atlantique (B)	14
C-B Intérieure et Yukon (C)	16
Manitoba / Nord-ouest de l'Ontario (D)	18
Milieu (E)	20
Nord ontario (F)	22
Vallee de l'outaouis (G)	24
Sud-ouest Colombie-Britannique (H)	26
Saskatchewan (K)	28
Sud-est de l'Ontario (L)	31
Sud-ouest ontario (M)	32
Québec (N)	34
Zone M Jet Fun-Fly	37
100 Years-Old and Still Flying	38
F2B Team and Technical Report	39
F2D Team and Technical Report	41
Thruyton Jakaroo Revival	42
1/12 Scale Grumman TBF Avenger	44
Huckfest and the New King	56
NS with BS and Graffiti Combat	60
Obtention et préservation terrains de vol	62
Vol circulaire acrobatique	64
Vol libre intérieur	66
FPV (Vol en immersion)	68
RC - Hydravions	73
Acrobatie de précision (voltage)	74
Course autour de pylônes	76
RC Jets	78
Magasins de passe-temps au Canada	80
Spectre radio	81
Trading Post	82
Événements à venir	83
Nécrologie	85

**TABLE OF CONTENTS**

President's Message	5
Vice-President's Message	7
Archives	9
Alberta (A)	11
Atlantic (B)	15
British Columbia Interior - Yukon (C)	17
Manitoba / Northwestern Ontario (D)	19
Middle (E)	21
Northern Ontario (F)	23
Ottawa Valley (G)	25
South West British Columbia (H)	27
Saskatchewan (K)	29
Southeastern Ontario (L)	31
South-West Ontario (M)	33
Quebec (N)	35
Zone M Jet Fun-Fly	37
100 Years-Old and Still Flying	38
F2B Team and Technical Report	39
F2D Team and Technical Report	41
Thruyton Jakaroo Revival	42
1/12 Scale Grumman TBF Avenger	44
Huckfest and the New King	56
NS with BS and Graffiti Combat	60
Getting and Keeping Flying Fields	63
Control Line Precision Aerobatics	65
Free Flight Indoor	67
FPV	69
RC Float	73
RC Precision Aerobatics	75
RC Pylon	77
RC Jets	79
Hobbyshops Canada	80
Radio Spectrum	81
Trading Post	82
Coming Events	83
Obituaries	85



The 54" span Thruyton Jakaroo revived and converted to electric by 14 year-old Will Gray and his cousin Zachary. Will Gray, âgé de 14 ans, et son cousin Zachary ont fait renaître des cendres ce Thruyton Jakaroo (envergure de 54 pouces) et l'ont converti à la propulsion électrique.

# CHRONIQUE DU PRÉSIDENT



**Carl Layden - 44045**  
Président  
president@maac.ca

Les maquettes ont repris la voie des airs, d'un océan à l'autre. Selon la rétroaction en provenance des directeurs et des clubs, les activités se sont accrues au cours de l'été. La météo d'un bout à l'autre du pays a été favorable.

## ACCOMPLISSEMENT D'UNE VIE

En août dernier, je me suis rendu au rassemblement Giant Scale Rally du Kingston RC Modelers Club. Au cours de celui-ci, j'ai présenté son certificat d'Accomplissement d'une vie à Ken Park. Celui-ci est membre depuis belle lurette et a beaucoup contribué à notre passe-temps. Il a fait démarrer des clubs, a été l'un des premiers défenseurs de la motorisation électrique et a fait entrer bon nombre de personnes au sein de notre passe-temps. De plus, il a conçu des maquettes, a montré les rudiments du pilotage à plusieurs et bien plus, encore.

Ken est responsable du rassemblement E-Jets Niagara que présente annuellement le Niagara Region Model Flying Club. Cet événement attire des modélistes de partout en Ontario et d'autres provinces. C'était mon privilège particulier de présenter ce prix tout à fait mérité à Ken. Bravo, Ken! Merci pour tout ce que vous avez fait et que vous continuez de faire pour nous.

## NOUVEAUX RÈGLEMENTS

Récemment, Transports Canada a publié un avis de modification du Règlement de l'aviation canadien (le RAC). La majeure partie des changements semble porter sur au-delà de la ligne de vision et sur les SATP de dimension moyenne (25 à 150 kg). Nos Groupes consultatifs SAG et TCAG ont déjà entamé leur examen des règlements



*Ken Park, left, receives his Lifetime Achievement award from MAAC President Carl Layden.*

*Ken Park (à g.) reçoit son certificat de l'Accomplissement d'une vie des mains du président du MAAC, Carl Layden.*

proposés. À l'heure actuelle, ces règlements devraient entrer en vigueur à l'automne 2025.

Nous espérons que ces modifications accroîtront certains de nos privilèges de vol et qu'elles réduiront le travail administratif (la paperasse). Nous devons attendre et constater les résultats au cours des prochains mois.

## 75 ANS... LE MAAC, C'EST PLUS QU'UNE ASSURANCE

Le 3 septembre, j'ai eu l'occasion de rencontrer et de m'entretenir avec le docteur Andrew Furey, premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador, une discussion informelle avec comme toile de fond notre 75e anniversaire respectif de création. Comme je suis moi-même natif de cette province, j'ai parlé du rôle qu'avait jouée T.-N.-L. et de ses contributions au développement de l'aéromodélisme au Canada. De telles rencontres renforcent

la crédibilité que le MAAC a édiflée au cours des 75 dernières années; l'association accroît son influence d'un bout à l'autre du pays.

## NUMÉRO ANNIVERSAIRE

Le prochain numéro de Model Aviation Canada célébrera le 75e anniversaire du MAAC, y compris notre histoire, nos accomplissements et les points forts de ces trois quarts de siècle. Bien des choses ont changé depuis 1949 – la technologie, les types de maquettes, les volets d'intérêt, etc. Ce qui n'a pas changé au sein du MAAC, c'est que l'organisme existe au nom des membres, que leur intérêt se porte sur le vol libre, les jets à turbine, les vaisseaux sur l'eau, les fusées, véhicules terrestres; des modélistes sportifs aux concurrents au sein de la FAI, et plus encore.

Volez en toute sécurité et amusez-vous.



# PRESIDENT'S MESSAGE



**Carl Layden - 44045**

President  
president@maac.ca

There are model aircraft in the air from coast to coast. Based on feedback from directors and clubs, flying activity has increased this summer. The weather across the country has been very favourable for our activities.

## LIFETIME ACHIEVEMENT

In August, I attended the Giant Scale Rally hosted by the Kingston RC Modelers Club. During the event, I presented Ken Park with the Lifetime Achievement Award. Ken has been a longtime MAAC member and huge contributor to our hobby. He has started clubs, was an early adopter of electric power, has introduced many to the hobby, has designed planes, has taught people to fly and much more.

Ken is responsible for the E-Jets Niagara event hosted each year by Niagara Region Model Flying Club. The event draws people from all over Ontario, even a few from other provinces. It was my esteemed privilege to present Ken with this well-deserved award.

Well done, Ken! Thank you for all you have done and continue to do for us.

## NEW REGULATIONS

Recently, Transport Canada published a notice of amending the Canadian Aviation Regulations (CARS). Most of the changes seem to be focused on Beyond Visual Line-of-Sight and medium-sized RPAS (25 kg-150 kg). Our SAG and TCAG Advisory Groups have already begun reviewing the proposed regulations. Currently, they are scheduled to go into effect in the fall of 2025.

It is hoped these changes will increase some of our flying privileges and reduce some paperwork. We'll have to wait and see as we learn more in the coming months.

## 75 YEARS FOR MORE THAN MAAC

On September 3, I had the opportunity to meet Dr. Andrew Furey, Premier of Newfoundland and Labrador, in an informal discussion initiated by our joint 75th anniversaries. Myself, a Newfoundlander and Labradorian, chatted about NL's role



*Dr. Andrew Furey, Premier of Newfoundland and Labrador, left, and MAAC President Carl Layden.*

*Docteur Andrew Furey, premier ministre de Terre-Neuve-et-Labrador (à g.) en compagnie du président du MAAC, Carl Layden.*

and contributions to the development of model aviation in Canada. Such encounters strengthen the credibility that MAAC has built over the past 75 years, demonstrating the growing influence of the association across the country.

## ANNIVERSARY ISSUE

The next issue of Model Aviation Canada will celebrate our 75th anniversary, including our history, accomplishments,

and highlights of the past 75 years. Much has changed since 1949 -- technologies, types of models, areas of interest, etc. What hasn't changed is MAAC is here for its membership from free flight to turbine jet, watercraft, rockets, land vehicles, sport modelers to FAI competitors, and more.

Fly Safe and Have Fun. ✈

# CHRONIQUE DU VICE-PRÉSIDENT

Randy Hepner - 73393

vice-président

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

## L'IMPORTANCE DE LA CULTURE JUSTE EN AVIATION

Dans ma vie professionnelle antérieure, non seulement étais-je un contrôleur aérien mais j'étais aussi un dirigeant syndical/représentant élu pour ces professionnels chevronnés et importants. En termes plus généraux, mon rôle principal était d'intervenir lorsque quelque chose de mauvais arrivait afin de faire progresser l'enquête préliminaire – qu'elle soit de nature disciplinaire ou liée à la sécurité.

Si la problématique était liée à la sécurité aérienne, nous utilisons le procédé de la culture juste (just culture, en anglais) et nous nous réunissons sous l'appellation des enquêtes de sécurité opérationnelle (« operating safety investigations, OSI, en anglais) et plus souvent qu'autrement, c'était un exercice de collaboration entre toutes les parties (compagnie, syndicat et au besoin, l'application des règlements de Transports Canada ou le Bureau de la sécurité en transport, le BST).

J'ai participé à des centaines de tels exercices sur une période de 30 ans parce que les compagnies aériennes les plus dignes de confiance et responsables engendrent et appuient une puissante et saine culture juste qui veut que tout incident – aussi petit soit-il – est rapporté et enquêté. Je suis très fier d'avoir fait partie de cet exercice de culture de la sécurité chez NAV Canada.

## VIREZ À GAUCHE, MAINTENANT!

À la fin des années 1990, une « mauvaise journée au bureau » a jeté de la lumière sur l'importance d'une communication très claire et sur la formation appropriée – surtout lorsque sous pression. En gros, la toile de fond, c'est que deux gros-porteurs commerciaux étaient sur une trajectoire conflictuelle à 41 000 pieds au-dessus du nord-ouest ontarien. Le contrôleur aérien a décelé le problème potentiel légèrement plus tard que la normale (il n'y avait pas d'outils automatisés, seulement l'aptitude du contrôleur en devoir) et devait lancer d'urgentes instructions d'évitement – c'est

notre travail.

Malheureusement, dans le feu de l'action, ce contrôleur aérien a lancé « Virez à gauche maintenant! » (« turn left right now ») au lieu de « Virez à gauche immédiatement! » Heureusement, les pilotes des deux aéronefs en question possédaient une excellente connaissance de la situation (situational awareness); ils ont immédiatement décelé l'erreur et ont tous deux immédiatement viré à « gauche ».

La crise a été évitée... c'était le travail d'équipe en action. Conformément au protocole, le contrôleur aérien a été retiré de ses tâches sans préjudice ou discipline et le long processus d'enquête a débuté. Le résultat net, c'était qu'aucune discipline n'a été appliquée mais une modification fondamentale en formation des contrôleurs a été instituée. Toutes les autres leçons apprises ont été partagées – je le sais fort bien puisqu'à titre de contrôleur aérien, j'ai aussi fait partie de l'équipe qui a conçu la trousse de formation mettant en vedette ces scénarios de « mauvaise journée ».

Là où je veux en venir, dans le contexte du MAAC, c'est un rappel envers tous les leaders bénévoles et membres du MAAC – dans l'empressement de rebâtir le MAAC – de demander si tout le monde comprend véritablement POURQUOI nous « disons/écrivons » certaines choses? Est-ce que les membres comprennent véritablement le portrait d'ensemble de la réalité du « modélisme » au sein d'une industrie réglementée et qui est souvent soumis à l'examen soutenu du public? Communiquons-nous efficacement ou plutôt de façon confuse à la façon de « turn left right now »? Est-ce que les membres comprennent leur rôle?

## EN CAS DE DOUTE – VÉRIFIEZ!

Ou... si vous doutez de quelque chose – retirez-vous et vérifiez (dans le sens de « ne faites rien jusqu'à ce que vous compreniez les règlements afférents »).

Ce que ça signifie, c'est que si le MAAC a publié un quelconque règlement ou une politique et que vous ne le/la comprenez pas – ou pis encore, que vous lisez quelque chose à ce sujet dans Internet – n'assumez point... recherchez une clarification officielle! S'il vous plaît, ne vous tournez pas vers les médias sociaux afin d'y poser votre question – au lieu, appelez votre

directeur de zone et posez-lui vos questions – respectueusement – jusqu'à ce que vous compreniez l'enjeu. Si le directeur de zone ne peut fournir une réponse dite « informée », celui-ci les transmettra au Groupe consultatif sur la sécurité/Groupe consultatif de Transports Canada qui, lui, répondra à toute question formulée de façon respectueuse.

Le Groupe SAGT/TCAG répond à des questions littéralement quotidiennement. Vos questions pourraient même conduire à une modification du libellé, de la politique ou à la création d'un nouveau programme sur la sécurité.

Transports Canada, NAV Canada et le public s'attendent à ce que nous traitions avec sérieux la sécurité afférente à nos maquettes – l'objectif de tous ces nouveaux règlements de sécurité, ce n'est pas uniquement d'adhérer aux règlements mais bien d'offrir de la SÉCURITÉ en aviation, envers le public et envers les membres. Notre but, c'est de nous assurer que la pression soit appliquée, que vous compreniez votre « virez à gauche immédiatement » afin d'assurer la sécurité des personnes – ce qui nous confère tous et toutes davantage de liberté de pilotage (de SATP). C'est clair et on se comprend?

Histoire d'aider les membres à comprendre tout le chemin que doit parcourir la politique du MAAC avant qu'elle ne soit transmise aux membres, voici un résumé d'une politique ou d'une modification des règlements du MAAC. J'espère que lorsque vous en aurez terminé la lecture, vous comprendrez les personnes qui conçoivent les politiques du MAAC et qui vous représentent grâce à NAV Canada et à Transports Canada et qu'elles sont très professionnelles et dignes de votre appui.

Qui entame le processus de modification d'un règlement/d'une politique? Qui approuve notre politique? Seul le conseil de direction du MAAC peut approuver tout ce qui touche le MAAC. Il n'y a jamais eu une occasion au cours de laquelle un groupe consultatif a approuvé quoi que ce soit.

Bien que le conseil de direction (du MAAC) n'effectue pas – et ne devrait pas – de microgestion à l'endroit des groupes consultatifs, un membre de notre conseil de direction siège au sein de nos groupes consultatifs afin de bien suivre le

*suite à la page 8*

# VICE-PRESIDENT'S MESSAGE

**Randy Hepner - 73393**

Vice-President

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

## THE IMPORTANCE OF JUST CULTURE IN AVIATION

In my past professional life, not only was I an Air Traffic Controller (ATC), but I was trusted as an elected Union leader/representative for these very important highly trained professionals. In layman's terms, my primary role was that when something bad happened, I was called to help work through the preliminary investigation – be it disciplinary or safety-related.

If the issue was related to aviation safety, the Just Culture process was used and we convened “operating safety investigations (OSI)”, which more often than not were a semi-collaborative effort between all involved (company, union, and if need be, Transport Canada enforcement or the Transportation Safety Board (TSB)).

I've participated in hundreds over 30 years because most trustworthy and responsible aviation companies foster and support a very strong, healthy “Just Culture” where everything, no matter how small, is reported and investigated. I am very proud to have been a part of fostering NAV CANADA's industry best safety culture.

## TURN LEFT RIGHT NOW!

In the late 90s, one especially “bad day at the office” shed light on the importance of very clear communication and proper training – especially when under pressure. In essence, the backstory is two large commercial airliners were on conflicting paths at 41,000 feet over northwestern Ontario. The ATC spotted the potential problem a touch later than normal (there were no automated tools for this – just controller skill) and needed to issue an urgent avoidance instruction – that's our job.

Unfortunately, in the heat of the moment, the ATC said, “turn left right now”, instead of “turn left immediately”. Fortunately, the pilots of both airliners had excellent situational awareness, spotted the error immediately and both turned “left” immediately.

Crisis averted, teamwork in action. Per



*Where there's smoke, there's fire... or is there? / Là où il y a de la fumée, il y a un feu... ou est-ce vraiment le cas?*

protocol, the ATC was removed from duties without prejudice or discipline and the long investigation process began. Net result was no discipline but a fundamental change to ATC training. All other lessons learned were shared – I know because as an ATC, I was also part of the team that developed the resultant training package for these “bad day” scenarios.

The point of this story in the MAAC context is a reminder/cautionary to all MAAC volunteer leaders and members – in the rush to rebuild MAAC, does everyone really understand WHY we “say/write” some of the things we do? Do members actually understand the big picture reality of “modeling” in a regulated and highly publicly scrutinized industry? Are we communicating effectively or confusingly – turn left right now? Does the membership understand their role?

## IF IN DOUBT – CHECK IT OUT.

Or... If in doubt – chicken out (as in don't do “it” until you are sure you understand the rules related to “it”).

What that means is that if MAAC has issued any rule or policy, and you don't understand it, or worse you read about it on the internet – please don't assume -- seek official clarification! Please, don't go to social media with your questions – instead, call your ZD and start asking them questions – respectfully – and do so until

it's clear to you. If the ZD can't provide an informed answer, they will forward to the SAG/TCAG (Safety Advisory Group/Transport Canada Advisory Group) who will answer any and all respectful questions from members.

The SAG/TCAG literally answer questions every day. Your questions might even lead to a change in wording or policy or creation of a new safety program.

TC, NAV and the public expect us to treat our model airplane safety seriously – the entire purpose of all these new safety rules is not just regulatory compliance but actual aviation, public and member SAFETY. Our goal is to make sure that when the pressure is on, you understand your “turn left immediately” to keep folks safe – which gets all of us more flying freedoms. Clear?

To help members understand the long road MAAC policy must travel before it gets communicated to members, here is a brief on MAAC policy or rule changes. I hope when done reading, you understand the folks who craft MAAC policy and represent you with NAV CANADA and Transport Canada are every bit professional and worthy of your support.

Who starts the rule change/policy process? Who approves of our policy? Only the MAAC Board of Directors can approve anything in MAAC. There has never been a single instance where an Advisory Group

*continued on page 9*

déroulement.

Les idées pour une modification de règlement ou de politique peut survenir de partout, mais environ 80 % des règlements et politiques actuels trouvent leur origine au sein de nos problématiques d'adhésion à la réglementation, alors que les 20 % restants traitent des inquiétudes au sein du giron du MAAC (les aéromodélistes) en matière de sécurité.

Certains membres ont exprimé une opinion selon laquelle les règlements du MAAC sont « davantage » que le minimum que requiert le Règlement de l'aviation canadien (le RAC) – bien sûr que oui! La conformité à 100 % aux règlements ne donne pas automatiquement la sécurité – c'est bien loin de cet objectif.

Qui plus est, comme l'ont remarqué plusieurs personnes, la Partie IX du RAC est très centrée sur les drones commerciaux et plusieurs dispositions ne s'appliquent pas bien aux opérations de nos maquettes de loisir à un club où plusieurs personnes s'activent. Cela étant dit, Transports Canada collabore avec le MAAC et autres intervenants afin d'appliquer des modifications à la Partie IX du RAC, modifications qui reflètent davantage les besoins uniques des maquettes de loisir – par exemple, le plus récent examen pour certificat avancé de pilotage que j'ai surveillé comportait quatre questions directement liées aux opérations de maquettes d'avion – c'est

du progrès!

### **QUI RÉDIGE NOTRE POLITIQUE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ?**

Une fois qu'il a reçu un mandat, le comité consultatif SAGT/TCAG se rencontre et ses membres décident du plan de match. Certaines politiques ou certains règlements nécessiteront de la consultation auprès d'autres parties prenantes – parfois au sein du MAAC, parfois à l'extérieur de celui-ci. Par exemple, les règlements ou politiques ayant trait à l'accès contrôlé de l'espace aérien ne se fient pas uniquement à la consultation des membres – nous savons ce que veulent les membres – un accès tous azimuts! TOUTE discussion en compagnie d'intervenants tiers est extrêmement confidentielle – aucune entité moderne ne négocie ce type d'information délicate en public.

Du même souffle, ces discussions ne prennent pas la forme de simples courriels qui comportent des « exigences » -- c'est une série de tâches complexes à l'aide de rencontres face à face ou de conférences téléphoniques qui sont réparties sur plusieurs mois. La discussion portant sur l'accès actuel à l'espace aérien a débuté en mars 2022 et elle se poursuit – somme toute, nous avons probablement investi quelques milliers d'heures à cet unique dossier. Nous espérons pouvoir vous annoncer de bonnes nouvelles en prévision de la saison de vol 2025!

Le MAAC nourrit un plan destiné à accroître la communication avec ses membres, mais je vous assure que ces communications n'auront pas lieu dans un lieu public. Comme je l'ai mentionné dans ma chronique précédente, les membres devront faire un choix – faire partie du problème ou faire partie de la solution. Lorsque nous partageons ce genre d'information, nous nous attendons à ce que les membres la lisent, qu'ils s'efforcent de la comprendre et qu'ils la préservent « entre nos murs », pour ainsi dire.

Les personnes qui se ruent sur les médias sociaux afin de commérer sur la plus récente modification ne font pas que nuire au processus collectif; elles empêchent la conclusion d'une prochaine entente.

Vous ne voyez pas beaucoup de professionnels de l'aviation débattre publiquement d'une politique d'entreprise... et pour une bonne raison – la sécurité d'emploi. Même à titre de représentants syndicaux, il y a de ces lignes de démarcation que nous ne voulions pas franchir... et la diffusion incorrecte d'inquiétudes sur le plan de la sécurité en est certainement l'une.

Pour qu'on vous fasse confiance, vous devez être uniformément digne de confiance – voilà ce qui s'appelle faire partie de la solution. Voici notre sentier vers le progrès dans ce monde moderne – s'il-vous-plaît, faites partie de la solution.



# 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.

**Reasonable Offers Considered**

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

Want to see it fly? Go to: [https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK\\_1oAnw](https://www.youtube.com/watch?v=CkTFK_1oAnw)

**Vice-President's Message** *from page 7*

has approved anything -- ever.

While the Board does not and should not micromanage advisory groups, to ensure proper oversight, there is one Board member assigned to our AGs.

Ideas for a rule or policy change can come from anywhere, but about 80% of current rules and policies are driven by our new regulatory compliance issues, with the remaining 20% addressing MAAC-specific modelling safety concerns.

Some members have expressed opinions that MAAC rules are "more than" the CAR-mandated minimum – well of course they are! 100% compliance with regulations does not equate to safety – not even close.

Further, as many have noted, CAR Part IX is "commercial drone-centric" and many of the provisions do not translate well to "VLOS recreational model aircraft" operations at a club with lots of folks milling about. That being said, TC is collaborating with MAAC and others to make changes to CAR Part IX which are more accommodating to "recreational model aircraft" unique needs – the last Advanced test I supervised had four model airplane questions – progress!

**WHO WRITES OUR SAFETY POLICY?**

Once given a mandate, the SAG/TCAG meet and decide the game plan. Some policy or rules will require consultation with others – sometimes inside MAAC, sometimes outside MAAC. For instance, rules or policy related to controlled airspace access do not rely on member consultation – we know what members want – all-pass access! ALL discussion with outside third parties is extremely confidential – no modern entity negotiates this type of sensitive information in public.

Equally, these discussions are not simple e-mails with "demands" – these are complex undertakings with many in-person or phone meetings over many months. The current access to controlled airspace discussion started in March of 2022 and are still ongoing – all told, we probably have a few thousand hours of work on just this one file alone. We hope to have good news for the 2025 flying season!

MAAC has a plan to increase communication with the membership, but I can assure you those communications will not occur in a public venue. As I

stated in the last column, members have a choice to make – be part of the problem or part of the solution. When we share this type of information, the onus is on the members to read it, seek to understand it, and also to keep it in-house.

Those who rush to social media to gossip about the latest change are not only undermining collective progress, but they are also preventing the next "deal" from being made.

You won't see many aviation professionals publicly debating company policy... and for good reason – job security. Even as a trade unionist, there are certain lines we wouldn't cross and the improper airing of safety concerns in public is certainly one of them.

To be trusted, you must be consistently trustworthy – that's being part of the solution. That is our path to progress in the modern world – please be part of the solution. ✈

## ARCHIVES

**Fred Messacar - 25381L**

Committee Chair  
fred.messacar@gmail.com

Here's your chance to fill in the blanks in your magazine collection. Should you desire to receive any from the following listing, please contact your archivist at fred.messacar@gmail.com. ✈

Voici votre occasion de compléter votre collection de revues d'aéromodélisme. Si vous aimeriez recevoir un exemplaire des numéros qui figurent plus bas, veuillez communiquer avec votre archiviste au fred.messacar@gmail.com. ✈

- American Aircraft Modeler: 1972, July

- American Modeler: 1962, August / 1969, November / 1974, December
- Backyard Flyer: 2002, Winter
- Flying Models: 1981, February / 1985 June / 1998, November / 2000, January / 2002, June
- Model Airplane News: 1954, September / 1955, March (no cover) / 1957, December (no cover) / 1961, January – 1989, September / 2000, January 2004, January
- Model Aviation (AMA): 1981, October / 1988, October / 1990, April, December/ 1991 April/ 1993, August, December/1995, January/ 1996, June/ 1999, December/2000, January, July/ 2002, April/ 2003, August, October/ 2005, July, August,

- September
- Model Aviation Canada (MAAC): 1980, March / 2001 October
- Model Builder: 1971, November/ 1973, December/ 1976, September/ 1981, September/ 1983, December/ 1984, March/ 1985, March/ 1986, September / 1987, February, March, April/ 1988, July/ 1989, February/ 1990, March/ 1994, December/ 1996, October
- Park Pilot: 2002, Winter
- R/C Modeler: 1967, August/ 1973, October/ 1975, April, June/ 1977, January/ 1979, January/ 1978, October/ 1997, March/ 2000, January / 2002, January, June, August, November/ 2003, October

## ALBERTA (A)



*Curtiss A-12 Shrike makes a nice show pass. / Le Curtiss A-12 Shrike effectue une passe en rase-mottes.*

### John Horner - 61633

Directeur de zone  
zd-a@maac.ca

D'ici à ce que vous lisiez ceci, la formidable saison de vol devrait avoir ralenti. Nous avons affronté de nouveaux défis au sein de ce passe-temps au cours des dernières années mais c'était vraiment chouette de voir des gens surmonter ces obstacles et prendre plaisir une fois de plus à pratiquer notre passe-temps.

En deuxième moitié d'été, nous avons été témoins d'une meilleure météo, ce qui a donné des conditions de vol plus encourageantes. Il y a eu de bien beaux rassemblements avec des lignes de vol fort occupées; les membres ont enchaîné les vols et s'amusaient. C'était sensationnel de voir ça.

Maintenant que nous nous dirigeons vers l'automne et l'hiver, il nous faut songer à ce que nous voudrions construire, acheter et assembler en prévision de la prochaine saison. C'est aussi le bon moment pour faire de l'entretien et des vérifications d'ordre général afin de s'assurer du bon fonctionnement de l'équipement.

Pour ma part, j'ai prévu d'excitants projets de construction pour cet hiver, ce



*Bob White with the Curtiss A-12 Shrike built by Bill Gillespie. / Bob White avec le Curtiss A-12 Shrike qu'a construit Bill Gillespie.*

qui me porte à demander quels sont les plans des autres membres?

Certains d'entre vous pourraient ne pas être au courant que la zone A possède sa page Facebook; vous la trouverez en tapant MAAC Zone-A Alberta / Northwest Territories / Nunavut. J'aimerais constater davantage d'action sur cette page et dans le groupe. C'est l'endroit tout désigné afin de poser des questions et d'entretenir des

conversations sur tout ce qui concerne le MAAC. C'est aussi le bon endroit pour partager les renseignements sur vos projets de construction et pour afficher des photos de vos événements.

La communication semble être difficile au sein de toutes les associations et nous y travaillons; j'en écrirai plus long cet hiver.

Ce que j'aimerais régler, c'est que

*suite à la page 12*

# ALBERTA (A)



The line-up of gliders ready for a tow at the first Valley of Hope glider aerotow event. /

Les planeurs alignés attendent leur tour lors du premier rassemblement de remorquage aérien pour planeurs à Valley of Hope.

## John Horner - 61633

Zone Director  
zd-a@maac.ca

By the time you read this, we should be winding down from what was a great flying season. We all have been faced with some new challenges in this great hobby over the past few years but it has been great to see folks getting past those things and once again enjoying it, in one way or another.

In the latter half of this summer, we saw some better weather that made for some great flying conditions. A lot of great events with busy flight lines with members flying and having fun, which was great to see.

As we now venture into fall/winter, it's time to start thinking about what to build, buy and assemble for the next season. It's also a great time to do some maintenance and general checks to make sure things are in good shape.

I know I have some exciting builds planned for this winter so that leads me to ask what are other members planning to work on?

Some of you might not be aware but zone A has a Facebook page and you can find it by searching for MAAC Zone-A Alberta / Northwest Territories / Nunavut. I would like to see some more action on that group/page as it's a great place for us all to ask questions and have conversations about all things MAAC-related. It can also be a great

place to share your builds and pictures from events.

Communication seems to be a struggle with all associations and that is something we are working to improve; more on that later this winter.

Something I would like to get out of the way is that I won't talk politics or regulations in my zone reports. I would rather keep things positive and fun as this is a hobby and that's what it's supposed to be. There are proper avenues to explore if anyone wants to talk about that stuff such as e-mail and the Facebook page.

I continue to work with the Board on a almost daily basis to oversee and make sure the right decisions are made.

With that, on to events.

### ZONE A EVENTS

It has been a busy summer chock-full of great events. With my full-time job being very busy on the latter end of summer, I was only able to make it to a few events but a ton of fun was had.

I tried my best to chat with as many members as I could and answer any questions and concerns that came up a lot of them were great conversations.

In the beginning of July, I found my way out to the Ponoka Radio Control Flyers Club to its annual summer event. This is a great little club just south of Ponoka; they have a nice runway and clubhouse, the flight line was filled with a great variety of aircraft

and the peanut gallery was in full force. Lots of laughs and fun were had. The evening was followed up with an amazing steak dinner and I went home with a full belly.

At the end of July, I went down to the Lethbridge Huck Fest. This is an event that seems to get bigger every year, probably due to the great hosts and the wide-open sky followed up with probably one of the longest runways in the zone. It has become a very popular location for the jet pilots and the flightline was filled with them. There was a good variety of aircraft and even some night flying.

One thing that also keeps guys coming back is the food. Merv and his wife keep everyone well fed, so guys can focus on flying and having fun!

Mid-August was spent on my home turf at Alberta's Littlest Airport for the annual Corn Roast Fun Fly. This has always been a great event and the corn is always tasty. I can't thank Reg and Terri enough for keeping this place alive!

As per usual, many of us show up early to help them out with site improvements. This year saw the construction start of a new door on the old model airplane hangar and the raising of the new hangar. So, there is no shortage of hangar space to keep their airplanes together and tucked away at night for the events.

Work was done, airplanes flew, and fun was had, and the evenings were spent

*continued on page 13*

je ne parle pas de politique ou de réglementation dans mes rapports de zone. Je préfère afficher une attitude positive et ludique puisqu'il s'agit de notre passe-temps. Quiconque veut traiter des sujets plus sérieux peut emprunter l'une des avenues traditionnelles comme le courriel ou la page Facebook.

Je poursuis mon travail au sein du conseil de direction de façon quasi-quotidienne et je m'assure que les bonnes décisions soient prises.

Tournons-nous maintenant vers les événements.

### AU SEIN DE LA ZONE A

L'été a été fort occupé et plusieurs événements ont été organisés. Comme j'étais occupé au travail en deuxième moitié d'été, je n'ai pu me rendre qu'à quelques événements, mais tout le monde semble s'être amusé.

J'ai tenté de mon mieux de faire un brin de conversation avec autant de membres que possible et j'ai tenté de répondre aux questions et aux inquiétudes. Ces conversations étaient stimulantes.

Au début juillet, je me suis déplacé au Ponoka Radio Control Flyers Club à l'occasion de son rassemblement estival annuel. C'est un club bien chouette situé tout juste au sud de Ponoka; celui-ci dispose d'une belle piste et d'un clubhouse; la ligne de vol était bien garnie de plusieurs maquettes et les commentateurs étaient nombreux (ce que les anglophones appellent la « peanut gallery »). Il y a eu beaucoup de rires et de plaisir. Un souper de bifteck a suivi et je suis retourné chez moi l'estomac plein.

À la fin juillet, je me suis rendu au Lethbridge Huck Fest. Celui-ci semble prendre de l'ampleur à chaque année, probablement en raison des hôtes de premier ordre et d'un ciel dégagé... avec en boni l'une des pistes les plus longues de la zone. Cet emplacement s'est avéré populaire auprès des pilotes de jets et la ligne de vol en était garnie. La variété de maquettes était bonne et les participants ont même eu droit à du vol de nuit.

Les modélistes reviennent aussi pour la nourriture. Merv et son épouse ont bien nourri tout le monde, de sorte à ce que les pilotes se concentrent sur les vols... et le plaisir!



*A new young pilot getting some stick time at the Ponoka Fun Fly. / Un nouveau pilote passe du temps aux manettes pendant le Fun-fly de Ponoka.*

J'ai passé la mi-août sur mon territoire à l'Alberta's Littlest Airport lors de son Fun-fly et Épluchette de maïs. Cet événement a toujours été haut en couleur et le maïs est délicieux. Je remercie Reg et Terri de maintenir les lieux en vie!

Comme d'habitude, plusieurs d'entre nous arrivons tôt afin de donner un coup de main à améliorer les lieux. Cette année, nous avons entamé la construction d'une nouvelle porte sur le hangar de maquettes et nous avons érigé le nouveau. Si bien que nous ne sommes pas à veille de manquer d'espace et de remisage pour la nuit.

Nous avons abattu du travail, des maquettes ont volé, nous nous sommes amusés et nous avons passé la soirée à nous raconter des histoires (mensonges) autour du feu. Merci à tout le monde qui a mis la main à la pâte, cette année.

J'aimerais mentionner un autre rassemblement, celui de la Valley of Hope, événement conjoint avec les Rocky Mountain Barnstormers. Ces derniers ont franchi les étapes administratives afin de se doter d'un certificat d'opérations spécialisées afin de devenir les hôtes de journées de remorquage aérien. Ceci a nécessité bien du travail de la part de tous les intervenants mais je suis heureux de vous informer que le Club a présenté son premier rassemblement de planeurs remorqués – sous l'égide des nouveaux

règlements – le 7 septembre. D'après ce que j'ai entendu et les photos que j'ai vues, le succès a été au rendez-vous. Avec un peu de chance, d'autres tels rassemblements seront présentés l'année prochaine et je tenterai de me déplacer à l'un d'entre eux. Félicitations!

Quelques autres événements figurent encore au calendrier avant l'arrivée de la neige et avec un peu de chance, vous vous y serez déplacé. D'ici à ce que vous lisiez ceci, la neige aura probablement fait son apparition.

### SÉCURITÉ

Avant de terminer ce rapport de zone, j'aimerais formuler quelques commentaires relativement à cette saison. Pour une raison ou l'autre, il m'a semblé être témoins de davantage d'accidents que d'habitude et la plupart d'entre eux auraient pu être évités.

Je vous rappelle l'importance de la vérification prévol; abordez-les comme s'il s'agissait d'une vérification de véritable appareil. Nos maquettes endurent beaucoup de stress structurel en vol et nous oublions souvent de vérifier les composantes.

La longévité de la cellule (airframe) dépend des vérifications souvent toutes simples comme les raccordements vers les gouvernes, les servos et le filage électrique... Surtout quant aux maquettes à essence, puisque la vibration prolongée peut causer bien des dommages.

Isoler les composantes électroniques de la vibration et le filage électrique, voilà un facteur clé qui préservera l'intégrité structurelle... la vibration et les force G trop importantes pourraient causer la défaillance des joints de colle.

La santé de la batterie importe aussi beaucoup. Si ces batteries sont en condition douteuse, vaut-il la peine de perdre une maquette pour des batteries qui valent 30,00 \$? Ah oui : la vérification de portée (range check) compte encore!

Je m'attarderai un peu plus longuement là-dessus – surtout quant aux nouveaux venus au sein du passe-temps – lors de mon prochain rapport. Alors, je vous rappelle gentiment qu'il vaut mieux toujours penser à la sécurité.

Amusez-vous en toute sécurité et construisez de nouveaux jouets cet hiver de sorte à ce que j'aie de nouveaux sujets à photographier, l'année prochaine. ✈

Alberta (A)

from page 11

around the fire telling lies. Thanks to everyone who helped this year.

One other event I would like to mention is that the Valley of Hope site, in conjunction with the Rocky Mountain Barnstormers, went through the process of getting a SFOC to host glider towing events. It took quite a bit of work on all ends to make it happen, but I am happy to say that on September 7th, they had their first glider tow day. And judging by what I heard and the pictures I saw, it was a success. Hopefully, now they can have a few more of them next year and I'll try to make it out to one. Congrats !

There are still a few events on the calendar before the snow flies and hopefully, you got out to one of them before that happened as by the time you read this, that white stuff has probably started to show up.

### SAFETY

Before I end this zone report, I'd like to touch on a few observations from this season. For some reason or another, it seemed like I witnessed more crashes than usual and most of them could have possibly been prevented.

This is just a reminder on how important pre-flight checks are, as I say, treat them like a real airplane. Our model aircraft go through a tremendous amount of stress, and we often forget to check things.

Doing simple checks every few flights like checking all the control linkages, servos and wiring are very important to the longevity of an airframe... Especially with the gas planes, long-term vibration can cause a lot of unseen damage.

Isolating electronics and wiring from vibration is a key factor, as is making sure the structural integrity is intact ...vibration and excessive G-forces could cause glue joints to fail, eventually.

Battery health is another big one. If they are questionable, is it worth losing an airplane over a \$30 battery? And yes, range checks at the start of each day are still a thing!

I am going to touch a bit more on this subject especially with newcomers in this hobby in the next zone report. So, this is just a reminder to always keep safety in the back of your mind.

Play safe, have fun, and build some new toys this winter so I have something to take pictures of, next year. ✈



The crew out at Alberta's Littlest Airport after installing the new hangar. /  
L'équipe à l'Alberta's Littlest Airport après l'installation du nouveau hangar.



Colten and his Night Timber after a flight. / Colten et son Night Timber, à la suite d'un vol.

## ATLANTIQUE (B)



There is lots of room at the South Shore Radio Control Flying Club / Beaucoup de place au South Shore Radio Control Flying Club.

### Michael Dick - 63295

Zone Director

506-292-0183

zd-b@maac.ca

Au moment où je rédige ces lignes, je suis assis à côté de mon véhicule récréatif à Greefield (Nouvelle-Écosse), en train de participer au rassemblement annuel South Shore Radio Control Flying Club Fall Bash Fun Fly à l'aéroport régional de Greenfield Liverpool. Il y avait plus de 30 pilotes sur place, qui ont fait voler un peu de tout, des petites maquettes électriques à des copies volantes de jet. La plupart de ces modélistes ont campé sur place afin de profiter de la fin de semaine.

Avant cet évènement, je me suis rendu au Fun-fly des Avon RC Flyers à Windsor (toujours en N.-É.) auquel ont participé 35 pilotes. Ce chiffre montre que les séances de vol ont repris de plus belle au sein de la zone B. Voyons alors si davantage de pilotes se déplaceront aux fun-flies, en 2025.

### FUN-FLIES ET LE PUBLIC

Rappel : ces Fun-flies peuvent aussi être ouverts au public. Si des spectateurs s'y déplacent, ça pourrait en attirer au sein du vol télécommandé. Il n'est guère plus difficile d'obtenir un certificat d'opérations spécialisées pour un évènement public/



The parking lot is packed at the Avon RC Flyers' Fun Fly. /

Le terrain de stationnement est plein au Fun-fly des Avon RC Flyers.

annoncé que ce ne l'est pour un évènement s'adressant uniquement aux membres... cela nécessite la conformité au certificat, ce qui peut être facilement traité. En gros, les exigences sont les suivantes :

Briefing des pilotes à l'évènement (liste de briefing faisant partie de la trousse de parrainage);

Affiches d'avertissement (disponibles au MAAC);

Feuille d'inscription de Transports Canada.

Veuillez communiquer avec moi (zd-b@maac.ca) ou avec le Groupe consultatif sur

la sécurité (SAGT@maac.ca) pour toute question afférente aux évènements qui sont annoncés.

### NOUVEAU MEMBRE LEADER

Félicitations à Glenn Miller quant à l'obtention de son certificat de Leader, en reconnaissance de son dévouement et de sa contribution à la communauté des adeptes du vol télécommandé.

C'est tout pour l'instant. Comme toujours, veuillez communiquer avec moi si vous avez des questions ou des commentaires. ✨

## ATLANTIC (B)



Planes at the ready at the South Shore Radio Control Flying Club. / Les maquettes sont prêtes au South Shore Radio Control Flying Club.

### Michael Dick - 63295

Zone Director

506-292-0183

zd-b@maac.ca

As I am writing this, I am sitting next to my RV in Greenfield, NS attending the South Shore Radio Control Flying Club's Annual Fall Bash Fun Fly at the Greenfield Liverpool Regional Airport. There were 30+ pilots in attendance, flying everything from small electric planes to large scale jets. Most pilots camped onsite, making a nice weekend of the occasion.

Before this Fun Fly, I attended the Avon RC Flyers' Fun Fly in Windsor, NS which had 35 pilots in attendance. These attendance numbers certainly show that RC flying in zone B is far from dead. Let's see if we can get more pilots to these fun flies in 2025.

### PUBLIC FUN FLYS

Please remember, these fun flies could also be open to the public. Having spectators at these events will help to attract more folks to the challenge of RC flying. Getting a SOC for a public/advertised event is not much harder than getting an SOC for a MAAC member-only event...It only requires SFOC compliance,



Glen Miller receives his Leader Member Award. / Glen Miller reçoit sa distinction de membre Leader.

which is quite easily met. In essence, these requirements are:

- Pilot briefing for the event (an event briefing checklist will be part of the sanctioning package)
- Warning signs (can be obtained from MAAC)
- Transport Canada sign-in sheet.

Please reach out to me (zd-b@maac.ca) or the SAG (SAGTC@maac.ca) for any

questions around events advertised.

### NEW LEADER MEMBER

Congratulations to Glenn Miller on receiving the Leader member award, in recognition of his dedication and contribution to the RC flying community.

This is all for now. As always, please reach out to me if you have any questions or comments. ✈

## COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)



Rich Coutu (MAAC 87182) flying a Carbon Z Cessna 150 at the Parkes Property in Sorrento, B.C. /  
Rich Coutu (MAAC 87182) pilote un Cessna 150 (de Carbon Z) à la propriété de Parkes à Sorrento (C.-B.).

### Mark Betuzzi - 26605L

Directeur de zone  
zd-c@maac.ca

Bonjour. J'espère que tout le monde a passé un été formidable et que les vols de maquettes télécommandées ont été nombreux. À Kamloops, nous avons enduré un été torride sans pour autant pouvoir profiter de mon terrain habituel du Kamloops Model Airplane Club. Ce terrain a été fermé entre les 20 juillet et 24 août 2024 en raison des incendies de forêt.

Au moment où vous lisez ces lignes, j'en serai à mon deuxième mandat à titre de directeur de la zone C du MAAC. Le travail de se mettre à jour relativement aux nombreux changements sur lesquels votre conseil de direction a planchés a été monumental. Ces modifications comprennent des mises à jour importantes des documents pertinents du MAAC ainsi que des révisions à plusieurs documents du Code de sécurité. Ce mandat de direction s'étend de septembre 2024 à septembre 2026.

Nos représentants du MAAC poursuivent leur travail en compagnie de NAV Canada et de Transports Canada afin de récupérer des altitudes de vol accrues et un poids plus élevé pour nos Systèmes aériens télépilotés (SATP). Il importe beaucoup que tous les membres du MAAC laissent ce groupe abattre le travail. Si



Timber Evo flown by Al Allman (MAAC 10196) at Pyramid Park. /  
Al Allman (MAAC 10196) pilote son Timber Evo à Pyramid Park.

vous avez des questions, veuillez envoyer un courriel à votre directeur de zone afin d'obtenir davantage de renseignements.

Au cours de l'été, j'ai réussi à me rendre à un petit rassemblement du Club Shuswap Lake Aeromodellers sur une plage, l'emplacement approuvé du MAAC (pour opérations spéciales) à Sorrento (C.-B.). J'ai inclus quelques photos de cette magnifique journée de vol pour hydravions.

À la mi-août, six membres de la Kamloops Model Airplane Society se sont rendus à un rassemblement Float-fly à Pyramid Park. Le Pyramid Park Float Fly Fun Fly a été organisé de main de maître par Jim Gardin (MAAC 59531) du Penticton Model Aviation Club. Pyramid Park est situé tout juste au sud de Trout Creek (toujours en Colombie-Britannique) et à

quelques kilomètres au nord de Penticton. Nous avons eu la chance de faire voler nos maquettes cette journée-là malgré le fait que nous nous trouvions à seulement 0,5 km de l'emplacement d'un NOTAM de NAV Canada qui avait pour but d'interdire les vols de SATP.

C'est là que j'ai remporté deux tirages. Pour la deuxième année de suite, je devenais le récipiendaire majeur des prix qui ont été offerts. En prévision de l'événement l'année prochaine, on me retirera le droit d'acheter des billets de tirage.

Si vous avez un événement ou un sujet à faire publié dans les pages de Model Aviation Canada, veuillez me le faire parvenir. ✈

## BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



**Mark Betuzzi - 26605L**

Zone Director  
zd-c@maac.ca

Hello. I hope everyone had a great summer with RC flying. In Kamloops, we endured a very hot summer without my regular Kamloops Model Airplane Club field to fly at. Due to the wildfire danger, the airfield was closed from July 20 to August 24, 2024.

By the time you read this, I will be in my second term as your MAAC Zone C Director. It's been a daunting task to get up to speed with all the changes your Board has worked on. The changes include major upgrades to all the pertinent MAAC documents and revisions to many of the Safety Code documents. This Zone C Director term runs from September of 2024 to September of 2026.

Our MAAC representatives continue to work with Nav and Transport Canada, to work on regaining higher altitudes and heavier airplane weights. It's important for all MAAC members to let this group do the heavy lifting with this work. If you have any questions, please e-mail your Zone Director for more information.

During the summer, I was able to attend a small gathering of local Shuswap Lake Aeromodellers at a beach front, MAAC SOC-approved site in Sorrento B.C. I've included a few photos from this great day of float flying.

In mid-August, six members of the Kamloops Model Airplane Society attended a wonderful Float Fly event at Pyramid Park. The Pyramid Park Float Fly Fun Fly was superbly organized by Jim Gardin (MAAC 59531) of the Pentiction Model Aviation Club. Pyramid Park is located just south of Trout Creek, B.C., and just a few kilometers



*Michael Allman (MAAC 11335) flying an Extreme Turbo Bushmaster at Pyramid Park. /  
Michael Allman (MAAC 11335) pilote un Extreme Turbo Bushmaster à Pyramid Park.*



*Richard (Dick) Parkes (MAAC 74642) flying an upscaled Sig LT 40 called the LT-82 at the Parkes Sorrento property. /  
Richard (Dick) Parkes (MAAC 74642) pilote un Sig LT 40 surdimensionné – qu'il a baptisé LT-82 – à la propriété de Parkes Sorrento.*

north of Pentiction, B.C. We were fortunate to be able to fly that day as we were just .5 kilometres north of a Nav Canada NOTAM restricting any RPAS flying.

At this event, I was the winner of two draws. For the second year in a row, I was

the major winner of the prizes donated. For the 2025 event, I will be restricted from purchasing any raffle tickets.

If you have an event or item you would like published in Model Aviation Canada, please forward it to me. ✈

## MANITOBA / NORD-OUEST DE L'ONTARIO (D)



From l. to r.: Marc Sharpe (assistant), John Baker (92), Randy Hepner -- MAAC/RPAS Center Flight Reviewer, Peter Schaeffer, Gord Olsen. /  
De g. à dr. : Marc Sharpe (assistant), John Baker (92), Randy Hepner (examinateur MAAC/RPAS Center Flight), Peter Schaeffer et Gord Olsen.

### Randy Hepner - 73393

Directeur de zone

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

Qui n'aime pas la vue et les odeurs d'une journée de vol automnale? Bien sûr que j'aime les journées et les soirées estivales mais je trouve que l'automne est une saison spéciale – l'air frais – je ne sais pas au juste pourquoi, mais je l'aime. Ce que je n'aime pas, c'est que l'automne annonce la fin de la saison de vol – MAIS aussi le début de la saison de construction – il faut bien demeurer positif au sein de la zone Manitoba/Nord-ouest Ontario.

Cet été, le directeur de zone adjoint Ray Grenkow, Arne Kjode et moi-même avons passé plusieurs heures à mener des examens en vol accrédités du RPAS Centre/MAAC en vue de l'obtention du certificat de vol avancé. Ray Grenkow a administré les premiers à être réussis au Canada à Marc Sharpe, Ken Kalynuk et plusieurs autres! En somme, je crois que nous trois avons mené plus de 30 examens en vol – d'autres suivront cet automne et quelques autres sont déjà prévus pour le printemps. Les amis... c'est très facile!

Un membre de Kenora – âgé de 92 ans – a réussi le sien avec brio. Tout le monde peut – et devrait – obtenir son certificat avancé puisque cette exigence ne sera pas abandonnée. Les membres devraient remercier Ray et Arne personnellement – ils consacrent du temps non pas pour l'argent ou la célébrité – mais comme tous les bénévoles le font... de sorte à ce que nous puissions profiter ensemble de notre passe-temps!

Au moment où vous lirez ces lignes, notre Assemblée annuelle de zone aura déjà eu lieu – les résolutions ont été excitantes, cette année. Avec un peu de chance, la démocratie – la vraie – aura eu droit de cité et tous les membres auront eu l'occasion de voter sur un référendum portant sur le financement des compétitions. D'après moi, la résolution était passablement simple – il s'agit de votre organisme, de votre argent et de votre pouvoir d'opinion – mais les conséquences seront les vôtres.

Comme je l'ai mentionné, Ray Grenkow achève son mandat au sein de la zone D puisqu'il déménagera sous peu en région plus chaude à l'occasion de son départ à la retraite. Au nom de la zone D, merci pour votre dévouement, Ray... tant envers le pays

qu'envers STARS, notre passe-temps et notre zone.

Ce que ne savent probablement pas les gens, c'est que Ray et moi discutons régulièrement des affaires du MAAC, quoique j'observe les dispositions de confidentialité. Il s'est avéré un véritable roc en matière de jugement sain; il m'aide – et d'autres – à garder les pieds sur terre (de la bonne façon). Ray, je vais m'ennuyer de votre leadership et de votre amitié. Ne soyez pas un étranger, hein?

Veillez souhaiter la bienvenue à notre nouvel adjoint, Kevin Allard. Kevin est aussi un ancien militaire; lui et moi, ainsi que la zone, nous trouvons sur la même longueur d'onde : nous pouvons nous amuser, mais en observant la loi et en portant une attention particulière à la sécurité. Je n'ai aucun doute que Kevin saura s'insérer au sein du MAAC, version 2.0. Cette chronique est courte – après deux ans de semaines de travail de 40 heures, je pars en vacances et je suis « dû »! Il se pourrait même que je réussisse à prendre des photos des modélistes Down Under (en Australie). ✈

## MANITOBA / NORTHWESTERN ONTARIO (D)



The Northern Lights give the campers a show at the Interlake RC Model Club's field as the lights from Gimli Industrial Park Airport (CYGM) do their best to join in on the horizon.  
/ Les aurores boréales offrent tout un spectacle aux campeurs installés au terrain de l'Interlake RC Model Club; l'éclairage de l'Aéroparc industriel de Gimli ajoutent au panorama, à l'horizon.

### Randy Hepner - 73393

Zone Director

204-467-7141 | zd-d@maac.ca

Who doesn't love the sights and smells of a beautiful fall flying day? Don't get me wrong, I "like" warm summer days and nights, but there is something special about fall – the crispness of the air – not sure why but I do love fall. What I don't like is it signals the end of flying season – BUT also the start of building season – got to stay positive in Manitoba/NW Ontario.

This summer, myself, DZD Ray Grenkow and Arne Kjode spent more than a few hours conducting RPAS Center Advanced/MAAC-affiliated Advanced flight reviews. The first ones in Canada were in fact done by Ray Grenkow for Marc Sharpe, Ken Kalynuk and a few others! All told, I think the three of us did over 30 advanced flight reviews – with more yet this fall and a few planned in the spring. Folks – it's super easy!

A 92-year young Kenora member passed his with flying colors – anyone can and should get advanced as it's not going away. Members should personally thank Ray and Arne – they give up their time not for money or fame, but as all our volunteers do – so we can enjoy the hobby together!

By the time you read this, our AZM will be over – exciting resolutions this year. Hopefully democracy – the real kind – will



prevail and all members will get a chance to vote on a competition funding referendum. In my mind, the resolution was pretty simple – your organization, your money, your say – but also your consequences.

As noted, Ray Grenkow is ending his tenure with Zone D, moving to warmer climes for retirement. On behalf of all of Zone D, we thank you for your service – both to our country, STARS, our hobby and our zone.

What folks probably don't know is that Ray and I discuss MAAC affairs on a regular basis – consistent with my confidentiality requirements. He has been a rock of sound logical reasoning – helps keep me and the

rest of us all grounded (in a good way). Ray, your leadership and your friendship will be missed. Don't be a stranger, eh!

Please extend a warm welcome to our new DZD Kevin Allard. Kevin is also ex-military and he and I and the zone are on the same wavelength – have fun, but safe and law-abiding fun. I have no doubt Kevin will fit right in with the new and improved MAAC 2.0.

I will keep this article short – after two years of 40-hour work weeks rebuilding, I am going on a long overdue vacay! Might even snap a few "pikkies" of modelling Down Under.

Stay safe and have fun. ✈

# MILIEU (E)

Carl Cimprich - 44232L

Directeur de zone|

289-407-2225

zd-e@maac.ca

Au moment d'écrire ce compte-rendu, nous avons entamé le mois de septembre, il y a une semaine. C'était un retour à la normale pour plusieurs clubs locaux et l'organisation d'événements. Les rassemblements de type vente-échange (swap meet) de tout acabit s'en viennent. Comme l'air devient plus frais, il est clair que l'été s'achève.

À mesure qu'approche la saison hivernale (tout au moins, pour moi), on ressent l'urgence d'inscrire le plus de vols extérieurs que possible.

## RÉCAPITULATION DE LA SAISON

Je suis porté à examiner cette saison très productive de 2024. Voici quelques-unes des activités de l'été : un nouveau (peut-être présenté annuellement à partir de maintenant?) rassemblement de jets de type EDF à Niagara Falls, l'œuvre organisationnelle de Ken Parks; des Float-flies (je les ai manqué, diantre); et aujourd'hui même, une Épluchette de maïs dédiée aux Cubs; et plus encore. J'ai effectué des vols à l'Épluchette de maïs; c'était un peu venteux mais on n'aurait su me priver de cette occasion d'inscrire des vols.

Le maïs et les hot-dogs étaient bien et le rassemblement des Rose City Model Flyers a constitué une véritable couverture paisible et de temps savoureux passé ensemble. Merci, les gars!

La saison a aussi vu la zone E croître avec la création de quelques emplacements de vol et de clubs.

L'un de ces nouveaux clubs, c'est l'ONTARIO FPV Club, qui évolue depuis un terrain de soccer à Fonthill (Ontario). Les membres sont enthousiastes et ont déjà présenté plusieurs événements.

Cet enthousiasme et le souci du détail est évident au sein des concurrents de course de vol par immersion (First Person View, ou FPV). Je me suis rendu au premier concours qui y était disputé et je crois que la sécurité est accrue avec cette forme de vol. Ça me rappelait un peu de tout ce qui nous a fait aimer le vol télécommandé.

Il y avait un peu de tout : des «nerds »



Setting up for the first of many big days for time trials at the NRPA FPV field. /

Préparatifs pour la première journée de plusieurs, aux épreuves de chrono, au terrain de vol par immersion de la NRPA.

avides de détails techniques, du matériel, des histoires d'exploits, en plus de machines construites sur mesure.

Leur emplacement de vol est un vieux terrain de soccer que possède la Niagara Region's Police Association et celui-ci convient parfaitement à cette activité. C'était aussi agréable que satisfaisant d'aider ces modélistes à créer le club et le terrain pour les opérations de vol par immersion.

Au moment où j'écris ces lignes, je

prépare l'Assemblée annuelle de la zone E (Milieu). Je me présenterai pour ma réélection. La réunion a déjà eu lieu. Si je suis encore votre directeur de zone, je vous remercie de l'appui; sinon, je vous remercie quand même.

Rappelez-vous : n'oubliez pas de saisir l'occasion – que ce soit pour effectuer d'autres vols ou autres projets. On ne profite du temps qu'une seule fois. J'espère tout autant profiter de ces occasions, comme vous! ✨

## MIDDLE (E)



NRPA field, the newest Zone E FPV field. / Le terrain de la NRPA est la plus récente installation de vol par immersion au sein de la zone E.

### Carl Cimprich - 44232L

Zone Director

289-407-2225

zd-e@maac.ca

As I write this report, we are exactly one week into September. This summer has been very much 'back to normal' with regard to many local clubs and their events. Swap Meet gatherings of various descriptions are just around the corner. And with it all the coolness in the air, summer's impending end is upon us.

As the off-season looms, the (at least for me) sense of urgency to pack in as much outdoor flying feels strong.

### SEASON RECAP

With a sense of seasonal "Memento Mori" I reflect on a very, dare I say fruitful 2024 flying season. Just a few of the activities over the summer were: an all-new (maybe annual?) EDF Jet event in Niagara Falls organized by Ken Park, Float Flies (I missed the Float Flies, dang it), and just today, a Cub day Corn Roast event, and more. I flew at the Corn Roast, a bit breezy but NO WAY was this late opportunity in the season getting past me.

The corn and hot dogs were great and the old-time camaraderie of the Rose City Model Flyers was like a blanket of peace and

good times. Thanks guys!

This has also been a season in Zone E where we have seen our hobby grow in the form of a number of new flying sites and clubs.

One of these new clubs the "ONTARIO FPV" Club is a great new group operating out of a soccer field in Fonthill, Ontario. These folks have been enthusiastic and have already held multiple events there.

The enthusiasm and thoroughness of the FPV racers as they prepare for the day's fun is nothing less than mesmerizing. I attended the first event held there and felt the flying side our hobby is made more secure in this genre. The feel of the gathering was very reminiscent of everything we all have come to love about RC flying.

It was all there, nerds talking tech, wares for trade and stories of exploits abounded, plus custom-built machines.

Their site is an old soccer field owned by the Niagara Region's Police Association, and perfectly suited for the activity. It was a pleasure and very satisfying helping these folks set up their club and the FPV site.

Also as I write this, I am in preparation for our Middle E Annual Zone Meeting. I am to run for reelection. It has already passed as you read this. If I am still your Zone Director, I thank you for your support; if



Greg Terreberry, president of the all-new Ontario FPV Club. / Greg Terreberry, président du tout nouveau club Ontario FPV Club.

not, I still thank you.

Remember: don't forget to grab opportunity, be it finding time to fly or what have you. Time only passes once. Here's me hoping to grab those opportunities along with you! ✈️

# NORD ONTARIO (F)

**Craig Knight - 9467L**

Directeur de zone

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

## ÉVÈNEMENTS

L'été a été le théâtre du retour d'évènements par invitation au sein de nos clubs. Comme je vous en avais fait part, le premier a été le Collective Chaos (rassemblement d'hélicoptères) à North Bay.

Le 27 juillet, le Fun-fly annuel du Club TARMAC s'est déroulé au Dave McInall Memorial Field. Des membres de la zone, des clubs NIPMAC et TARMAC, y ont pris part. C'était une excellente journée de camaraderie et offrant des mets au barbecue. Ça me convenait aussi afin de me rendre à ses nouvelles installations et de faire la promotion de la zone et du MAAC.

## =FUN-FLY NORD-ONTARIEN ANNUEL ET FUN-FLY DU NIPMAC À NORTH BAY

par Cameron Saunders

« Dame Nature a été indulgente envers le Club NIPMAC à l'occasion de son Fun-fly et de son 50e anniversaire. Des restants de la tempête tropicale Debby ont bien tenté de nuire au rassemblement mais la bonne humeur, la camaraderie et même un ciel dégagé – quoique le vent ait été au rendez-vous – ont eu le dessus, malgré une petite averse en après-midi.

« L'évènement se voulait aussi le Fun-fly annuel de la zone Nord Ontario; les visiteurs sont arrivés de Timmins, Sault-Sainte-Marie, du TARMAC et de Sudbury. Plus de 31 pilotes ont participé et ont offert des démonstrations de vol de copies volantes, du vol acrobatique sensationnel, du vol en trois dimensions (3D) et des atterrissages, disons, intéressants.

« Le terrain du Club NIPMAC comptait des avions, des hélicoptères et des drones sur place. Le gagnant du Prix de la zone Nord Ontario est Andrew J. Coholic qui pilotait son jet à turbine Trainer 50 (du fabricant AMR). En somme, l'évènement a remporté beaucoup de succès et les participants ont dégusté un dîner de pizza et ont beaucoup jasé.

« Le gagnant du tirage NIPMAC pour pilotes a été Bernie Templemans Plat, qui a remporté un Razor 3D (du fabricant Tower



Andrew Coholic of Timmins receives the Northern Ontario Zone pilot's award for outstanding contributions to model aviation in Northern Ontario. / Andrew Coholic, de Timmins, reçoit le Prix des pilotes de la zone Nord Ontario pour son exceptionnelle contribution à l'aéromodélisme dans le Nord ontarien. Photo: Cameron Saunders

Hobbies). Tous les pilotes participants ont d'ailleurs reçu un prix.

« Vérifiez notre page Facebook, sous l'appellation The NIPMAC Flyers Group... et admirez les photos. Merci au directeur de la zone Nord Ontario, au Club NIPMAC et à tout le monde qui s'est dévoué corps et âme afin d'assurer le succès de cet évènement. »

Comme l'a mentionné Cameron, Andrew Coholic a remporté le Prix des pilotes de la zone (annuel). Celui-ci mérite amplement cet honneur; il est un assistant directeur de zone depuis plusieurs années et représente le Timmins Golden Hawks Club auprès de la zone. Andrew est un modéliste prolifique dont les intérêts couvrent plusieurs volets de notre passe-temps. Il partage avec joie ses connaissances et son aptitude avec des collègues modélistes, de même qu'avec des nouveaux venus au sein de notre passe-temps. Cette sélection était tout indiquée, cette année.

## LE 31 AOÛT AU SUDBURY MODEL AIRPLANE CLUB

par Tracy Thompson:

« Quelle SPLENDIDE journée du Fun-fly et barbecue du 60e anniversaire! Un

immense merci est de mise à l'endroit des anciens et actuels membres du Club qui se sont déplacés! Merci aux 14 pilotes qui sont arrivés en provenance de North Bay, Sault-Sainte-Marie et de Timmins afin de profiter de la journée.

« Plusieurs dons très GÉNÉREUX ont été versés à notre fonds de remplacement de tracteur à gazon, y compris Len, qui a remis sa cagnotte du tirage 50/50! Le Club apprécie énormément l'appui et la générosité de tout le monde. Nous avons très hâte de récidiver!

« Merci à Abby Thompson et à Cassy qui ont géré les inscriptions. Merci à Mimi pour son aide au barbecue. Merci à Doc's Hobby Shop qui a passé la journée avec nous. Merci à Jason KT pour son travail acharné à préparer cet évènement. J'ai adoré chaque instant passé sur place! »

On se tourne vers l'avenir

La zone a vécu un excellent été avec ce retour aux opérations normales. Nous allons commencer à plancher en prévision d'une saison encore meilleure en 2025. Au moment où vous lirez ceci, notre saison de vol intérieur devrait avoir commencé, histoire de préserver notre flexibilité des pouces. ✈

# NORTHERN ONTARIO (F)



First Fun Fly at the Temiskaming and Region Model Airplane Club field. / Le premier Fun-fly au terrain du Temiskaming and Region Model Airplane Club.

## Craig Knight - 9467L

Zone Director

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

### EVENTS

The summer has seen a return to invitational events by our clubs. First, as earlier reported, the Collective Chaos helicopter event at North Bay.

July 27 – TARMAC annual Fun Fly at the DAVE MCINALL MEMORIAL FIELD – Zone members from NIPMAC and TARMAC attended. An excellent day with a BBQ and fellowship. It was good for me to get to their new site and promote the Zone and MAAC.

### NORTHERN ONTARIO ANNUAL ZONE FUN FLY AND NIPMAC FUN FLY, NORTH BAY

by Cameron Saunders

“Mother Nature smiled on the NIPMAC field for its annual Fun Fly and its 50th year anniversary. The tail end of tropical storm Debby tried to dampen the spirit of the event, but the overall positive thinking and camaraderie provided clear skies, albeit with gusty conditions and some minor rain in the afternoon.

“The event was also the Northern Zone Annual Fun Fly with visitors from Timmins, Sault-Sainte-Marie, TARMAC and Sudbury.

Over 31 pilots were in attendance and provided everyone with displays of scale flying, great acrobatics, 3-D flying and some spirited landings.

“The NIPMAC field had planes, helicopters and drones all partaking in the event. The winner of the Northern Zone award was Andrew J. Coholic flying his turbine-powered AMR Trainer 50. Overall, the event was a success with all attendants enjoying a pizza lunch and hours of hangar talk.

“The winner of the NIPMAC Pilots draw for a Tower Hobbies Razor 3D aircraft was Bernie Templemans Plat. All pilots in attendance received a prize as well.

“Please check out our Facebook page at The NIPMAC Flyers Group, and enjoy the pictures. Thank you to the Northern Zone Director, the NIPMAC Club, and everyone who worked to make this a successful event.”

As Cameron mentioned, Andrew Coholic was the recipient of the Annual Zone Pilots' Award. Andrew is very deserving of the award; he has been an assistant Zone Director for several years, representing the Timmins Golden Hawks Club to the Zone. Andrew is a prolific modeller, with interests in every aspect of the hobby. He shares his knowledge and skills abundantly with fellow modellers as well as newcomers to the hobby. A well-deserved selection this year.

### SUDBURY MODEL AIRPLANE CLUB

By Tracy Thompson:

“What an AMAZING day at our 60th Anniversary Fun Fly and BBQ. A HUGE shout-out to all the past and present Club members who came out to enjoy the day! Thank you to all 14 pilots who made the trip from North Bay, Sault-Sainte-Marie and Timmins for a fun day of flying.

“There were so many GENEROUS donations made towards our lawnmower replacement fund, including Len who donated back his 50/50 winnings! The Club truly appreciates everyone's support and generosity. We can't wait to do it all again soon!

“Thank you to Abby Thompson and Cassy for running the registration table. To Mimi for helping me with the BBQ. To Doc's Hobby Shop for spending the day with us. To Jason KT for his hard work setting up and preparing for this event. I loved every minute of this day!”

### LOOKING FORWARD

The Zone had a great summer this year, getting back into the hobby. We will start planning for an even better season. By the time you get this, our indoor season should be in full swing, keeping the thumbs nimble.



# VALLEE DE L'OUTAOUIS (G)

**Brent Norman - 48492L**

Directeur de zone

613-322-0806

zd-g@maac.ca

L'été a défilé à la vitesse de l'éclair et je n'ai presque pas eu la possibilité de faire voler mes maquettes et il en va de même de ma participation à quelques-uns des événements au sein de ma zone.

J'ai adoré mon passage au rassemblement AirVenture à Oshkosh (Wisconsin) alors que j'ai passé une semaine à admirer des avions à l'échelle réelle, à écouter des discussions et à regarder des films en soirée. Cette année, je n'ai pas eu l'occasion de me rendre au terrain d'avions télécommandés en soirée. Il se passait toujours quelque chose en divers secteurs du terrain de vol.

J'étais en voyage en Argentine pendant deux semaines et j'ai raté de grands événements à Kingston et dans la Vallée de l'Outaouais. J'ai cependant eu la chance d'aller à la rencontre et de présenter leur certificat Leader à deux membres. Mark Winstanley et John Weekes le méritent amplement puisqu'ils travaillent depuis de nombreuses années auprès du MAAC et des clubs de la région d'Ottawa. Je me considère chanceux de considérer ces deux messieurs comme mes amis et mes mentors puisqu'ils m'ont aidé depuis mes débuts à Ottawa.

J'espérais présenter ces certificats à l'un des événements cette année, mais comme le temps pressait, j'avais suggéré une rencontre afin de grignoter quelque chose et que nous nous rattrapions dans les nouvelles.

Mark est l'un des héros en coulisse qui a consacré une incroyable quantité d'heures à travailler avec le Groupe consultatif de Transports Canada et qui nous aide, les modélistes, à reprendre les vols sous l'égide des nouveaux règlements. John Weekes a déjà présidé l'Ottawa Remote Control Club, est un encanteur chevronné et s'implique au sein de plusieurs clubs de la région d'Ottawa. Il s'est impliqué depuis de nombreuses années au sein du MAAC à titre de directeur de zone et de directeur de zone adjoint. Un grand nombre de modélistes de la région ont bénéficié de ses connaissances et de son enthousiasme pour le passe-temps.



Greg Hope's CF-104 on approach. / Le CF-104 de Greg Hope en approche.

Larry Ingram Photo



Tyler Palmer and his Black Horse Viperjet after a successful maiden flight. / Tyler Palmer son Viper (de Black Horse) après son vol inaugural.

Larry Ingram Photo

## SNAKE ISLAND

Ottawa Valley Jets -- Snake Island Jet Scramble a été organisé le samedi 24 août et le lendemain. L'évènement avait été remis à plus tard en raison du mauvais temps à sa date originale.

Puisqu'il s'agit de mon club, on m'avait chargé d'inscrire les pilotes et de récolter l'argent du dîner et du tirage. Nous avons joui d'une météo parfaite et la participation de pilotes d'Ottawa-Gatineau et de la région de Montréal a été bonne.

Nous avons effectué des vols tout au long de la journée sans accident et avons consommé bien des gallons de kérozène, de diésel et d'électrons. Jeff Lusher a offert à dîner est s'est dépassé en préparant des hamburgers, des hot-dogs, des saucisses et toutes sortes de plats d'accompagnement.

En fin d'évènement, Tyler Palmer a pris

son courage à deux mains afin de procéder au vol inaugural de son Viper, un jet à turbine du manufacturier Black Horse Models. L'avion a magnifiquement volé et dorénavant, un autre pilote de la vallée est maintenant passé du côté sombre du vol à turbine.

Tyler est le gérant de la succursale d'Ottawa du distributeur Great Hobbies et ce commerce a offert des cartes-cadeau. D'autres prix nous ont été offerts par Altecare RC, Jet North et OMG Servos; les pilotes qui les ont remportés ont beaucoup apprécié.

Je n'ai pu me rendre sur place le dimanche mais on m'a dit que le chili et les côtes levées de Jeff Lusher ont remporté beaucoup de succès et que la journée de vol a été excellente. ✈

# OTTAWA VALLEY (G)

**Brent Norman - 48492L**

Zone Director

613- 322-0806

zd-g@maac.ca

## ZONE G REPORT

This summer has zoomed by, and I have barely had a chance to fly, let alone attend some of the events around my zone.

I had a fantastic time at Airventure in Oshkosh with a great week of full size airplanes and talks and movies in the evening. This year I did not get a chance to make it to the RC airfield in the evening. There was always something going on at different parts of the airfield.

I was away in Argentina for two weeks and missed some great events in Kingston and the Ottawa valley area. I did have a change to meet up and present two members with their leadership awards. Both Mark Winstanley and John Weekes are both deserving of this award after many years of hard work for MAAC and the clubs in the Ottawa area. I have been fortunate to call these two gentlemen friends and my mentors as they have helped me ever since I started flying in Ottawa.

I was hoping to present these awards at one of the events this year, but as time was running out, I had suggested that we get together for some snacks and beverages and catch up.

Mark is one of the unsung heroes that has put in tons of hours working with Transport Canada Advisory Group and helping all of us modelers get back to flying under the new regulations. John Weekes has been president of the ORCC, killer auctioneer and has been involved in many clubs in the Ottawa area. He has been involved in MAAC for many years as Zone Director, then deputy Zone Director. His knowledge and enthusiasm for the hobby has been a benefit to many modellers in the area.

## SNAKE ISLAND

Ottawa Valley Jets - Snake Island Jet Scramble was held on Saturday August 24 and Sunday the 25th. This event was postponed due to poor weather on the original date.

As this is my home club, I had the duty of signing in pilots and collecting money for lunch and raffle tickets. We had perfect weather and a good turn out of



Greg Hope's BDX. / Le BDX de Greg Hope.



From l. to r./ De g. à dr.: John Weekes, Brent Norman, and Mark Winstanley.

our members from Ottawa/Gatineau and Montreal area.

We had a great full day of flying with zero mishaps after burning many gallons of Kero, diesel or electrons. Lunch was provided by Jeff Lusher who went above and beyond and cooked up a feast of hamburgers, hotdogs and sausages with all kinds of trimmings.

At the end of the event, Tyler Palmer got up the courage to do the maiden of his turbine Black Horse Models Viper. It flew great and another pilot from the valley now has been inducted to the dark side of

turbine flying.

Tyler just happens to be the manager of the Ottawa Great Hobbies store and they provided some great gift certificates. We had other prizes donated by Altcare RC, Jet North and OMG Servos that were greatly appreciated by all of the pilots lucky enough to win something.

I didn't make it out for the event on Sunday, but the chili and ribs that Jeff Lusher cooked were a big hit and other great day of flying was had by all. ✈

# SUD-OUEST COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)

John Deadman - 26518L

Directeur de zone

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

Au moment d'écrire ces lignes, l'Assemblée annuelle de la zone H du MAAC se déroulera dans à peine une semaine et la participation en ligne est intéressante. Merci.

Une contribution nous arrive cette fois de Frank Jaerschky, de Comox (C.-B.). Je le remercie de partager son expérience.

## LÀ OÙ IL Y A DE LA FUMÉE...

« Voilà dix ans, un bon ami qui était pompier m'a demandé si je possédais un extincteur chez moi. Ce n'était pas le cas. Il m'a dit qu'il m'en fournirait un. Et il a tenu promesse; c'est un gros appareil à poudre. Je l'ai placé au sous-sol. Parfois, il bloquait très bien la porte pour l'empêcher de se refermer. Parfois, il était toujours dans le chemin, encombrant. Eh bien, il y a deux jours, il s'est avéré le meilleur cadeau qu'on ait pu me faire.

« Dimanche, je parlais à mon bon ami et collègue pilote et nous avons planifié de faire route vers le terrain de vol à la première heure, lundi matin. J'y apporterais mon Cub à l'échelle 1/4 (de Sig). Je n'avais qu'à recharger ma batterie Li-Po 3S de 5 000 mAh que j'utilise pour mon démarreur. J'ai mis cette batterie au rancart – pour les vols – il y a quelque temps parce qu'elle vieillissait.

« Cette unité a encore bonne mine, visuellement. Elle n'a souffert aucun écrasement, ne comporte pas de coches où que ce soit et n'a pas non plus enflé. Je l'ai branchée à mon chargeur (avec équilibreur de charge, le balancer). Elle affichait chargée à 80 %, si bien que j'ai réglé le taux de charge à 4A et j'ai pressé le bouton 'start'. Tout paraissait en ordre. J'ai quitté et j'ai réglé d'autres tâches et suis revenu à la batterie. Elle affichait maintenant 98 % et en était rendue à la dernière étape de recharge, alors qu'une cellule affichait 4,18 volts (un peu bas) et tandis que le chargeur équilibrait l'ensemble. C'était presque terminé.

« Je suis monté à l'étage, au salon. La batterie et le chargeur se trouvaient sur l'étagère (en contreplaqué) supérieure de mon établi dans le garage. Juste en dessous



se trouvait mon fuselage de Cub.

« J'ai un très mauvais odorat. Je crois que je l'ai endommagé de façon permanente en raison de mon emploi d'enduit-colle (dope) en 40 ans de modélisme. Mon fils adulte se trouvait dans la pièce avec nous et a lancé : 'Je sens quelque chose qui brûle, on dirait du plastique qui fond.' Ma femme a rétorqué : 'Ouais, moi aussi.'

« Oh zut... le poil sur ma nuque s'est redressé... J'ai accouru en bas et j'ai ouvert la porte du garage. Je me retrouvai en présence d'un véritable mur de fumée opaque et très épais ainsi que d'une boule de feu à côté de mon oreille droite.

« Je ressentais une chaleur intense.

« Eh bien, ce bon vieil extincteur se trouvait à six pieds de moi. La formation en lutte d'incendie que j'avais reçue dans l'aviation militaire a immédiatement pris le relais. J'ai empoigné l'extincteur, j'ai tiré la goupille, j'ai testé le jet afin de m'assurer que l'appareil fonctionnait, j'ai pris une grande respiration et suis retourné dans l'obscurité. J'ai visé la base des flammes, j'ai dirigé le jet de gauche à droite et lorsque l'extincteur était vide, je suis retourné à l'intérieur et ai fermé la porte derrière moi.

« J'ai immédiatement composé le 911. Je me suis rendu au panneau de fusibles et j'ai coupé l'alimentation du garage. Ensuite, je suis allé à l'extérieur et j'ai ouvert la porte du garage et je me suis croisé les doigts. Le feu était éteint mais la détestable fumée demeurait. J'étais prêt à me

remettre à l'action, boyau en main, mais heureusement, je n'ai pas eu à le faire.

« Les pompiers sont arrivés environ dix minutes plus tard et se sont assurés que tout danger était écarté. Heureusement, tout allait bien et le feu ne semblait pas s'être propagé au plafond ou au mur. Mon niveau d'adrénaline baissait et je tremblais.

« Alors, que s'est-il passé? Je ne le sais pas. La batterie semblait en bon état. Le chargeur aussi, d'autant plus que je m'en servais depuis quelques années sans avoir éprouvé de problème. Il n'y avait aucun avertissement qui annonçait quelque chose allait mal virer. Je rechargeais des batterie Li-Po dans mon garage depuis plus de 22 ans. Je n'ai jamais eu un problème. J'avais entendu parler de piles Li-Po qui prenaient feu, mais bon sang, je suis un modéliste aguerri... et cela ne m'arrivera jamais.

« Jusqu'à ce que ça m'arrive!

« C'était le cocktail parfait pour un incendie. La batterie et le chargeur se trouvaient sur une étagère de bois, en dessous d'une maquette de bois recouverte et peinte à l'enduit-colle (dope). Le feu s'était propagé au mur et la peinture au mur et au plafond avait commencé à peler.

« Quel étourdi j'étais! J'ai été complaisant et ça m'a rattrapé. Nous sommes passés bien près d'y perdre la maison. Les flammes se sont rapidement propagées. D'autres produits chimiques se trouvaient dans le garage. Je suis convaincu

*suite à la page 35*

## SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)

**John Deadman - 26518L**

Zone Director

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

As I write this, the Zone H MAAC AZM is about a week away, and the online participation is going well Thank you.

The article this time is from Frank Jaerschky from Comox, B.C. I thank Frank for sharing his experiences with us.

### WHERE THERE'S SMOKE...

"Ten years ago, a good friend of mine who is a firefighter asked if I had an extinguisher in the house. I didn't. He'd get me one, he said. And he did. A nice big dry chemical extinguisher. I put it in the basement. Sometimes, it was a handy door prop. Sometimes, it was just in the way. Well, two nights ago, it became the best gift anyone ever gave me.

Sunday, I was talking to my good flying buddy and we made plans to go out to the field first thing, Monday morning. I was going to take my Sig 1/4 scale Cub. Just needed to charge my 3S 5000mah LiPo that I use for my starter. I retired the pack from flying a while ago, just because it was getting old.

"It is still in good shape physically. No crashes, no dents, no puffing. I plugged it in to the balance charger. It showed 85% full, so I set the charge rate at 4A, and pressed start. All looked good. I went and did some other things and came back to the battery. 98% now, and it was in its final stage of charging, with one cell being a bit low at 4.18V, and the charger was balancing the pack. Almost done.

"I went inside, and up into the living room. The battery and charger were sitting on the top shelf, made of plywood, in my garage. Right underneath was the fuselage of my Cub.

"My sense of smell is awful. I think I've permanently damaged it, being an enthusiast of dope finishes over the past 40 years of modelling. My adult son is in the room with us, and he says, "I smell something burning, like melting plastic". My wife says "yeah, me too".

"Uh oh..... the hair on the back of my neck stands up..... I run downstairs and open the door leading into the garage. I'm immediately confronted by a totally opaque,



thick black wall of smoke, and an orange fireball beside my right ear.

"I could feel the intense heat.

"Well, that good old fire extinguisher was literally six feet away. My Air Force fire extinguisher training immediately took over. I grabbed it, pulled the pin, gave it a quick test shot to make sure it worked, took a deep breath, and went back into the blackness. I aimed at the base of the flames, swept left and right, and when the extinguisher emptied, I ran back into the house and closed the door behind me.

"I called 911 right away. I ran to our breaker panel and shut off the power to anything in the garage. Then, I went outside and opened the garage door and crossed my fingers. The fire was out, but there sure was a lot of black, stinky, acrid smoke. I was ready to re-attack with a hose, if necessary, but thankfully it wasn't.

"The firefighters showed up about ten minutes later and went in to check that everything was OK. Thankfully, it was, and the fire showed no signs of having spread into the ceiling or walls. The adrenaline was wearing off, and I was shaking pretty good at this point.

"So, what happened? I don't know. The battery seemed fine. The charger was fine, and I've been using it for a few years with no problems. There were no warning signs that anything was about to go so horribly wrong. I've been charging LiPos in my garage for over 22 years. Never a problem. I'd heard about LiPos catching fire, but heck, I'm an

accomplished modeler, and it will never happen to me.

"Until it did!

"It was the perfect cocktail for a fire. The battery and charger on a wooden shelf, right underneath a fabric-covered wooden model painted with dope. The fire had spread up the wall and the paint on the walls and ceiling was beginning to peel.

"How stupid could I be!? Complacency got me good. We came very close to losing the house. The flames were spreading quickly. There were other flammable chemicals in the garage. I'm convinced another 60 seconds, and the house would have been, razed to the ground.

"Luckily, the damage wasn't too bad. The Cub fuselage is obviously a write-off. And I had a laptop that melted down, plus some other small bits and pieces. New drywall is going to have to be put up. Clean-up is going to take a while. All that dry powder makes a mess.

"So fellow modelers, take heed and learn from my mistakes!

- Don't charge in the house. Do it outside, on a non-flammable surface.
- Use a LiPo charging sack or box.
- If you must charge indoors, DEFINITELY use a LiPo safe charging sack or box.
- Don't leave your battery unattended while charging.
- Have a fire extinguisher and know how to use it. Ask your local fire department for lessons. (That would make a great club night activity!) ✨

## SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

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

Bonjour tout le monde. Eh bien, une autre saison s'achèvera bientôt. J'espère que tout le monde a profité de cette période.

Au moment où vous lirez ces lignes, l'Assemblée annuelle de la zone aura eu lieu. Je n'ai pas grand-chose à vous raconter, si ce n'est que je demeure votre directeur de zone pendant encore deux ans. Toutefois, il s'agira de mon dernier mandat puisque j'aurai accumulé six ans à l'automne 2026. Je recherche ainsi activement quelqu'un qui puisse me remplacer, espérons-le, quelqu'un qui deviendrait adjoint l'automne prochain afin d'apprendre les rudiments – pour ainsi dire – avant 2026 et avant qu'il ne devienne le nouveau directeur de zone.

Félicitations au Hub City Club de Saskatoon quant au retour des spectacles aériens les 24 et 25 août. Je me suis rendu à celui du 24 et, en dépit d'un vent prononcé, les organisateurs ont accueilli une foule correcte d'environ 150 personnes, le samedi.

Nous avons eu droit à de bien belles performances, de jets de type EDF ou à turbine à de l'acrobatie en trois dimensions (3D), à des démonstrations d'avion de formation et même à un vol de formation unique -- l'œuvre de Cam Tetreault – sous forme de quatre petits planeurs lancés-main d'un magasin à rabais qu'il a convertis pour le vol télécommandé. Cam m'a dit que les vols se passent bien mais que les loopings constituent un défi. C'était aussi bien chouette de voir voler son Lockheed Neptune – reportage dans la revue, voilà quelques numéros – de même que son bombardier Avro Lancaster.

Pendant la pause, j'ai présenté une photo de l'exécutif du MAAC au club, une photo qui a été prise pendant l'Assemblée générale annuelle (A.G.A.) le printemps dernier, en reconnaissance et en appréciation du travail monumental qu'ont abattu les membres lors de cette première A.G.A. de format hybride.

D'ici la prochaine chronique, faites de bons vols! ✨



## SASKATCHEWAN (K)



### Grant Robinson - 26561

Zone Director

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

Greetings, all. Well, another flying season will be coming to a close soon. I hope everyone has had a fun-filled season of flying.

By the time you read this, the 2024 AZM will have taken place. Not much to tell you other than I remain your ZD for another two years. However, this will be my final term, as my six years will be up in the fall of 2026. So I am on the hunt to find a replacement, hopefully someone willing to fill the shoes of the Deputy next fall and learn the ropes -- so to speak -- before 2026 and become the new ZD.

Congratulations to the Hub City Club in Saskatoon on the return of having airshows on Aug 24 and 25th. I attended the August 24th show and despite the breeze, organizers had a fair turn-out of around 150 people in attendance on the Saturday.

Lots of great performances, from EDF and turbine jets, 3-D aerobatics, trainer demonstration and even a unique flying formation set up by Cam Tetrault consisting of four chuck gliders from the dollar store and converted to R/C. Cam says it's not



too bad to fly but loops are a challenge. It was also a treat to see his Neptune, from a couple of issues back, fly as well as his Avro Lancaster bomber.

During the half-time intermission, I presented to the club a picture of the

MAAC executive taken at the AGM in the spring, in recognition and appreciation for the fantastic job the Club did in hosting the first-ever hybrid AGM.

Until next time folks, happy flying. ✈️



Aircraft Modelers Research

COMMANDER MAINTENANT  
PRE-ORDER NOW



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



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

**RC HELICOPTERS**



**RC HELICOPTERS**

DLE 55RA



**DLE ENGINES &  
PARTS**



**RC CARS/TRUCKS**

GP 123 V2



**GREAT POWER  
ENGINES + PARTS**



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

**1-855-747-2444**

**WWW.AMR-RC.COM**

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

## SOUTHEASTERN ONTARIO (L)



The Halton Hills Model Flying Club members out for a fun Saturday of flying. / Des membres du Halton Hills Model Flying Club s'amuse pendant une séance du samedi.

### Adam Maas - 91845

Zone Director  
zd-l@maac.ca

I hope that the folks reading this have a had a better flying season than I have. The inconsistent weather and a very busy work life has kept me away from the field for much of the year. It seems to have been raining or blowing every time I found an opening to go flying.

I do owe the folks over at the Kawartha Lakes RC Flying Club an apology. I'd incorrectly noted their Season Opener as having occurred in my previous column. Unfortunately, that event was cancelled due to field conditions and I missed that information.

I know a fair number of event this year have been rescheduled and/or cancelled for various reasons. I am hoping for a smoother and less wet and windy flying season next year.

This column is a short one as I've not got a lot of updates for you folks and am rushing it in due to illness (I have recovered, but was offline for a couple weeks right when this was due to be written). ✈

### Adam Maas - 91845

Directeur de zone  
zd-l@maac.ca

J'espère que les personnes qui lisent ceci ont connu une meilleure saison de vol que moi. La météo incertaine et une vie professionnelle très remplie m'ont gardé au loin du terrain de vol pour l'ensemble de l'année. Il m'a semblé qu'il pleuvait ou qu'il ventait à chaque fois que je me libérais pour aller faire voler mes maquettes.

Je dois m'excuser auprès de mes amis au Kawartha Lakes RC Flying Club. Dans ma chronique précédente, j'avais incorrectement noté que leur séance de vol d'ouverture de saison avait eu lieu. Malheureusement, cet événement a été annulé en raison des conditions sur le terrain et j'avais raté cette information.

Je sais qu'un certain nombre d'événements de cette année ont été reportés/annulés pour diverses raisons. J'espère vivre une saison moins pluvieuse et moins venteuse, l'année prochaine.

Cette chronique est courte parce que



je n'ai pas reçu beaucoup de matériel de votre part et parce que je me dépêche à la rédiger en raison de maladie (je m'en suis remis mais j'étais hors ligne pendant quelques semaines au moment même où je devais rédiger cette chronique). ✈

# SUD-OUEST ONTARIO (M)

Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

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

Je suis heureux de vous rapporter que la plupart des clubs au sein de la zone ont repris leurs séances de vol. Histoire de faciliter l'application et le traitement des demandes, plusieurs événements s'adressaient uniquement à des membres du MAAC. Nous sommes à travailler sur un processus qui rendra la tenue d'événements plus facile si le public veut y assister, l'année prochaine.

Le prochain numéro de la revue Model Aviation Canada commémorera le 75e anniversaire du MAAC. Si vous avez quelque chose qui serait d'intérêt pour le 25e ou le 50e anniversaire de l'organisme, veuillez me l'expédier. Je tenterai de faire inclure votre matériel dans les pages de la revue.

J'ai réussi à visiter quelques autres clubs au cours de l'été. Ce qui semble attirer plusieurs membres, c'est de préparer une soirée barbecue/cuisson extérieure. Essayez cela, surtout lors des soirées désignées pour les apprentis pilotes. Par exemple, Robert Veres du Sun Parlor RC Flying Club met à profit ses talents au barbecue tout au long de la saison, le mercredi soir. C'est devenu un événement à la fois social et aéronautique. Environ 15 membres s'y déplacent et plusieurs épouses accompagnent leur partenaire.

Au moment où vous lirez ces lignes, notre Assemblée annuelle de zone (à London) aura eu lieu. Je vous offrirai les points forts de la rencontre dans ma prochaine chronique, si on me réélit.

Ce qui suit nous provient de Brian Cox,



*Some of the control line models that showed up at the Woodstock club. /  
Quelques-unes des maquettes de vol circulaire au club de Woodstock.*

du Club de Woodstock, au sujet d'un nouvel essai à leur terrain de vol.

## ON VOLE EN ROND

« Je transmets mes remerciements très sincères aux membres du Woodstock Radio Control Flying Club quant à l'organisation de l'un des meilleurs rassemblements de vol circulaire que j'aie vus. Quelques participants m'ont d'ailleurs demandé de remercier le Club. Je n'ai entendu que de bons mots au sujet de leur terrain de vol, la météo et les membres qui ont accepté d'être les hôtes. C'était une journée extraordinaire.

« Je remercie particulièrement Ulf pour son aide à préparer et à démonter l'équipement, de même qu'au travail administratif. Merci à Dennis pour du travail semblable ainsi qu'à Sarah et James qui, à eux deux, ont bien nourri le groupe.

Merci!

« Nous avons accueilli quelques visiteurs parce qu'ils n'avaient pas vu de vol circulaire depuis des années. Nous avons offert un cercle de vol pour les visiteurs, l'autre pour nous (et du combat). Le cercle des visiteurs comptait des maquettes convenant au vol acrobatique, à la formation au pilotage et même une maquette ayant recours à un émetteur au sol afin de gérer la remise des gaz. Celui-ci a beaucoup intéressé James.

« Nous avons été témoins d'un biplan dont le recouvrement des ailes supérieures a commencé à se déchirer. Malgré tout, son pilote a réussi à faire atterrir la maquette. James a même tenté une séance de vol, ce qu'il a accompli avec brio. Le combat a été la véritable vedette de la journée. J'aimerais savoir comment les pilotes arrivent à penser et à réagir si vite. Quel prodige! » ✨

## 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!

## SOUTH-WEST ONTARIO (M)

**Peter Doupnik - 16715**

Zone Director

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

I'm happy to report that most clubs in the zone are back to flying again. In order to make the application and processing faster, many events were for MAAC members only. We are working on a process that should make it easier to hold the events with public present next year.

The next issue of the magazine will highlight MAAC's 75th anniversary. If you have something of interest from the 25th or 50th anniversaries, please forward it to me. I will try to have it included in Model Aviation Canada.

I managed to visit a few more clubs in the summer. One thing that seems to draw out a lot of members is having a scheduled barbecue/cook-out evening. Try this, especially on beginner nights. For instance, Robert Veres from the Sun Parlor RC Flying Club is using his barbecue skills throughout the season every Wednesday evening. This has grown to a flying / social event. Around 15 members come out, many bring their significant others.

By the time you read this, our Zone Meeting in London will be over. I will give some highlights from the meeting in my next column if I manage to get reelected.

The next report is from Mr. Brian Cox from the Woodstock Club for trying something different at their field.

### FLYING AROUND

"I want to express my deepest thanks to the members of the Woodstock Radio Control Flying Club for hosting one of the most successful Control Line events I've seen. I was asked by a few of the participants to extend their personal thanks to the Club as well. I hear nothing but glowing comments about our field, the weather, and the membership, for hosting the event. It was a great day.

"I would like to express a special thanks to Ulf for his help in the setting up, and tear down of the field, as well as the administrative work. To Dennis for his help in setting up, and tearing down the field and to Sarah and James, for keeping the group well fed. Thank you!

"We had a few visitors show up because they hadn't seen the control line in years. We had a circle for visitors, another circle for us, and combat. The visitors' circle had everything from some of the best precision stunt going, to trainers, to a throttled plane that used a ground transmitter for engine speed that James was very interested in.

"There was a biplane that had the covering on the top wing get slowly torn off, and land successfully. We also got James to give control line a try with a very successful flight. The combat seemed to steal the show. I have no idea how they think that fast. It's amazing to see." ✈



Robert Veres from the Sun Parlor RC Flying Club is using his barbecue skills throughout the season every Wednesday evening. /

Robert Veres, du Sun Parlor RC Flying Club, utilise à bon escient son aptitude au barbecue tout au long de la saison de vol, le mercredi soir.

**Alain Carpentier, 93833**

Directeur de zone

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

Nous voici déjà à la dernière chronique régulière de la zone N pour l'année 2024 dans les pages de Model Aviation Canada. L'été fut particulièrement chargé pour nos clubs et notre zone.

Plusieurs événements mémorables ont été organisés. Certains clubs ont aménagé de nouveaux terrains et un club est même né tandis qu'un autre renaît de ses cendres. Un bel exemple de vitalité et de persévérance!

Cependant, la réglementation (municipalités, CPTAQ) continue de nous poser des défis, certains clubs devant jongler avec des contraintes complexes. Malgré cela, certains ont réussi à surmonter les obstacles et poursuivent leurs activités, tandis que d'autres clubs se relocalisent tranquillement.

Je tiens à insister sur un point important : la perte d'un terrain ne signifie pas la perte d'un club. Même lorsque nous perdons l'accès à un terrain de vol, les clubs restent bien vivants et entreprennent les recherches nécessaires pour se relocaliser. Certains adaptent même leurs activités en se concentrant sur le vol en salle ou en intérieur. En bref, perdre un terrain ne signifie que très rarement perdre un club!

En ce qui me concerne, avec l'aide de mes assistants directeurs de la zone N, nous poursuivons les démarches pour établir de nouveaux terrains pour les clubs qui sont en processus. Je sais que cela peut sembler lent, mais chaque terrain nécessite une évaluation minutieuse.

## SÉCURITÉ ET RÈGLEMENTS

En parlant de terrains, n'oublions pas que nous avons tous l'obligation collective de respecter non seulement les règles de la CPTAQ et les réglementations municipales, mais aussi celles de Transports Canada et du MAAC.

Il est parfois facile de déroger à certaines règles, sans en voir immédiatement les conséquences. Toutefois, même la plus petite infraction peut comporter des répercussions. Imaginez, par exemple, que vous perdiez la maîtrise de votre aéronef et que ce dernier atterrisse dans un terrain de stationnement. Si personne ne se trouve à proximité, il pourrait ne pas avoir de conséquences immédiates. Mais il se pourrait que vous deviez quand même soumettre un rapport au MAAC. Les membres devraient s'assurer qu'ils connaissent ces exigences de rapport de la directive MPPD-03 et qu'ils s'assurent de suivre cette procédure. Si une blessure sérieuse ou des dommages matériels importants surviennent, ne reprenez pas les vols avant que le MAAC vous ait autorisé à le faire. Cela peut sembler contraignant, mais ces mesures sont essentielles pour la pérennité de notre loisir et pour maintenir nos bonnes relations avec Transports Canada et notre assureur.

## RETOUR SUR LES FESTIVITÉS 2024,

par Marie-Reine (Sunshine) Daudelin Malczewski

« Chaque année, une variété de festivals se déroulent dans toutes les régions du Québec. Des tentes, des chapiteaux, et des pistes bien aménagées accueillent les visiteurs, et nos aéromodélistes profitent des mois de beau temps pour échanger entre clubs et faire connaître notre passion. Cela demande beaucoup de préparatifs et d'énergie de la part des organisateurs et des

bénévoles, et la collaboration est la clé du succès.

L'été 2024 n'a pas fait exception. Voici un aperçu des événements marquants de la saison :

- Escadron du Richelieu inc : Soupe d'automne et quatre autres événements Multi GP Canada (drones).
- Club d'Aéromodélisme de St-Prime : Vol amical.
- Club d'Avions miniatures Les Phoenix : Fun-fly 2024.
- Club Aéromodélisme Saguenay inc : Festival et Journée Portes ouvertes.
- Club Modéliste Montérégie St-Cyprien de Napierville : Épluchette de blé d'inde et Fun-fly.
- Club de Vol à voile de la Montérégie : Luciole et Cholestérol.
- Club Aéromodéliste Maskoutain : Festival.
- Club Avion Radio Contrôle Trois-Rivières : Fun-fly.
- Aeroclub Danville : Fun-fly modèles électriques.
- Club Les Radio-modélistes inc Rimouski : Fun-fly amis et famille.
- Club Radio-commande aéronautique spécialiste en héli : Crash BBQ.

Un immense merci aux organisateurs qui, de main de maître, gèrent le AVANT-PENDANT-APRÈS de ces nombreux événements. Ces rassemblements festifs sont une source de souvenirs inoubliables et renforcent le sentiment d'appartenance et de solidarité au sein de notre communauté. »

Le Québec sait célébrer en bonne compagnie, et nous portons fièrement notre slogan « La passion de l'aéromodélisme ». ✈

# QUEBEC (N)

Alain Carpentier, 93833

Zone Director

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

We've already arrived at the final regular column for Zone N in Model Aviation Canada for 2024. This summer was particularly busy for our clubs and our zone.

Several memorable events were organized. Some clubs established new flying fields, and one club was even born while another is rising from the ashes. A beautiful example of vitality and perseverance!

However, regulations (municipal, Commission de protection des terres agricoles du Québec, CPTAQ, loosely translated to "Québec Agricultural Lands Protection Commission) continue to pose challenges, with some clubs juggling complex constraints. Despite this, many have managed to overcome obstacles and continue their activities, while others are in the process of relocating.

I want to stress an important point: the loss of a flying field does not mean the loss of a club. Even when we lose access to a flying site, clubs remain alive and undertake the necessary efforts to relocate. Some even adapt their activities, focusing on indoor or gym flying. In short, losing a field rarely means losing a club!

As for me, with the help of my Assistant Zone Directors (AZN), we continue working to establish new flying fields for clubs in the process. I know this may seem slow, but each site requires a thorough evaluation.

## SAFETY AND REGULATIONS

Speaking of fields, let's not forget that we all have a collective obligation to comply not only with CPTAQ rules and municipal regulations but also those of Transport Canada and MAAC.

It may be easy at times to deviate from these rules, without seeing immediate consequences. However, even the smallest infraction can lead to repercussions. Imagine, for example, that your aircraft is losing control and lands in a parking lot. If no one is around, there might be no immediate consequence. But you may still need to submit a report to MAAC. Members should make sure they are familiar with the reporting requirements in MPPD-03 and make sure they are followed. If there is a serious injury or significant property damage, do not resume flying until MAAC has approved it.

I know this may seem restrictive, but these measures are essential to the longevity of our hobby and maintaining our positive relationships with Transport Canada and our insurer.

## RECAP OF THE 2024 FESTIVITIES

by Marie-Reine (Sunshine) Daudelin Malczewski

"Every year, a variety of flying festivals take place across Quebec. Tents, canopies, and well-prepared airfields welcome visitors, and our aeromodelling enthusiasts take full advantage of the summer months to share their passion with other clubs and the public. Organizing these events takes significant preparation and energy from

organizers and volunteers, and teamwork is the key to success.

Summer 2024 was no exception. Here's an overview of the season's stand-out events:

- Escadron du Richelieu inc: Fall Soup and four other Multi GP Canada (drone) events.
- Club d'Aéromodélisme de St-Prime: Vol Amical (friendly flying).
- Club d'Avions miniatures Les Phoenix: Fun-Fly 2024.
- Club Aéromodélisme Saguenay inc: Festival and Open Day.
- Club Modéliste Montérégie St-Cyprien de Napierville: Corn Roast and Fun Fly.
- Club de vol à voile de la Montérégie: Luciole (firefly) and Cholesterol.
- Club Aéromodéliste Maskoutain: Festival.
- Club avion radio contrôle Trois-Rivières: Fun Fly.
- Aéroclub Danville: Fun Fly for electric models.
- Club les radio-modélistes inc Rimouski: Fun Fly for Friends and Family.
- Club radio-commande aéronautique spécialiste en héli: Crash BBQ. »

A huge thank you to the organizers who expertly manage the BEFORE-DURING-AFTER of these many events. These festive gatherings create unforgettable memories and strengthen the sense of belonging and solidarity within our community. Quebec certainly knows how to celebrate in good company, and our slogan "The Passion of Aeromodelling" is proudly upheld by all. ✈

### Sud-ouest CB (H)

*suite de la page 26*

que si j'avais réagi 60 secondes plus tard, la maison aurait été rasée.

« Heureusement, les dommages n'étaient pas trop graves. Évidemment, le fuselage du Cub est une perte totale. Un ordinateur portable a fondu, ainsi que d'autres objets. Nous allons devoir installer de nouveaux panneaux de gypse. Ça prendra du temps mais nous réussirons à tout nettoyer. Cette poudre d'extincteur produit tout un dégât.

« Collègues modélistes, prenez garde et apprenez de mes erreurs!

- Ne rechargez pas vos batteries dans la maison. Faites-le à l'extérieur, sur une surface ininflammable.
- Utilisez un sachet ignifuge pour Li-Po ou une boîte spécialement isolée à cette fin.
- Si vous n'avez d'autre choix que de recharger à l'intérieur, SANS HÉSITER, utilisez un sachet ou une boîte dont il a

été question plus haut.

- Ne laissez pas votre batterie sans surveillance pendant le cycle de recharge.
- Ayez un extincteur à portée de la main et sachez comment vous en servir. Demandez à votre service de sécurité-incendie s'il peut vous donner quelques leçons. (Ce serait un bon sujet de soirée de club!) » ✈





## Zone M Jet Fun-Fly

### Photos and Story by Ken Park

hosted by the Woodstock Radio Control Flying Club

The Woodstock club is located in the Upper Thames Conversation Authority. The club is located deep in woods off Township RD 4. This was my first time attending the club and I thought I was at the wrong spot as I had to drive past about 500 cyclist and cars parked on the trail going in. Then you see the fork in the trail that opens out onto a fantastic open field with a huge flying area. What a sweet spot for a radio control club!

Ulf Berquist was the organizer of this event and right away you could see the registration and all the basic jobs of running an event were all taken care of. You could say Ulf had all his ducks in a row for the visiting pilots. On a side note you can see right away Ulf is a real lover of jets. Ulf gladly shared his many talents designing and building models from scratch. His Sweedish Draken model were on display under his sun-shade.

The grass flying field was expertly cut short and everyone flying had no problems no matter how small the wheels. I was flying my trusty FMS 80mm EDF Futura and got in several fine flights for the day! Many of the local Zone M clubs were in attendance and of note was the young Men from the Cobble Hill RC Club who ripped up the skies flying full-tilt-boggie with a mass 5 plane EDF launch. I think it was more of game of tag.

Ok I love shooting the action with my camera but this was a challenge that I took seriously. I think I caught some gold nuggets for everyone to enjoy.



Smoke on! Yeah Dan Black was flying a turbine powered EA Viperjet with a smoke system that made every flight an airshow then not to be out done was Bryan Mailloux was smoking it up with his turbine powered Ventrix. All in all it was total max relax Sunday with a constant stream of pilot/spotters going up to take a turn. Throw in your average Burger/dog lunch it was a great starter event for 2024. ✈️



## 100 Years-Old and Still Flying

By David Surry

Lloyd Switzer celebrated his 100th birthday on Oct. 25th, 2023. On July 17th, 2024, at 100.73, he has managed to engage in his favourite hobby yet again: flying model aircraft. You might recall a short article in the March/April issue mentioning that Lloyd was still keen, even as he attained his 100th birthday. Lloyd lives with his wife June in a care home in London, Ontario, with Lloyd as the primary caregiver.

But his ache to fly, persuaded his children to organize an outing for a morning so he could have a go. Lloyd renewed his MAAC membership and opted to fly a model weighing less than 250 grams to avoid all the other impediments. The date had to be set a week in advance so there was lots of weather uncertainty, but the gods smiled on the event, and we had a low wind morning after a couple of days of torrential rain.

For about 5 minutes, on July 17th, Lloyd flew a small foam biplane of mine that had originally been owned by Mike Thomas, a renowned FF flyer who passed away some time ago. Lloyd flew it better than I can, executing smooth flight paths and a couple of loops to make it interesting.

The pictures say the rest. We then retired to a nearby Tim Hortons to debrief. It was an event to remember! (Pictures courtesy of the family Switzer and John Lepik) ✈



## F2B TEAM AND TECHNICAL REPORT



By John McFayden

The 2024 F2B Canadian Team was selected via a Team Trial conducted in Winnipeg Manitoba held on Sept 29 – 30th 2023. The Team consisted of Konstantin Bajaikine MAAC 61045L of Burlington, Ontario, Chris Cox MAAC 7149L of Delta BC and Len Bourel MAAC 14801L of Dresden, Ontario.

Konstantin flew his new StarLight II. A fiberglass, foam and molded carbon fibre composite model powered by a BadAss electric motor, using a 6 cell 2800 mAh LiPo battery pack and an Igor Burger active timer/ESC.

Chris Cox flew his molded F6F Hellcat. The model also features an Igor Burger active timer/ESC but uses a lighter weight Lithium-Ion battery pack that Chris assembles himself. The Hellcat is beautifully finished complete with detailed panel lines and Canadian markings.

Len Bourel flew his nitro-powered piped Precision Aero .61 Tiger Shark. The Tiger Shark is of traditional balsa construction. Len used, for the first time at an F2B World Championships, Spectra fiber braided fishing line for the control lines.

The dominant power system at this edition of the F2B World Championships was electric. About 90% of the models processed and flown were electric. All of the electric models contain an active timer and ESC, the most prevalent being that developed by Igor Burger. 3 blade carbon fiber props are the standard. There were 2 contra-rotating prop set-ups (Polish models).

Nitro planes were generally piped and of .60 to .75 displacement,

using 3 blade fiberglass props.

Many competitors and attendees referred to this event as a Shark-Fest, owing to the immense popularity of the Discovery Control Line Models Shark series of molded models. The “Yatsenko Sharks” are designed and constructed by brothers Yuriy and Andrey Yatsenko. The models fly extremely well in both calm or windy conditions.

The AMA had completely repaved the famous L-Pad in preparation for the F2 World Championships. The L-Pad features 4 fully outlined competition circles. The fresh pavement allowed for extremely smooth take-offs and landings. The fresh black pavement also made for very hot conditions for the judges, pull-testers, pilots and pitmen working in the sun laden skies of Muncie. There were also very well manicured grass circles available for practice flights nearby. Congratulations and Thanks to Bill Lee and the AMA Team for their wonderful preparation and organization.

The weather for the Qualification rounds was perfect. Wind was very light and for a change, not blowing directly into the sun. Temperatures were warm but tolerable. All three of Canada’s F2B entries completed their four competition flights without incident. Their equipment worked flawlessly and the models were very well flight trimmed.

At the end of those qualification flights, both Konstantin Bajaikine and Chris Cox had made the Final 15 Fly-Off. A first for Canadian F2B at a World Championships. Len Bourel earned a commendable 27th place in his first World Championships appearance.

## TOP 15 FINALS FLY-OFF

The weather changed. A violent thunderstorm blew through Muncie about 6 am Friday morning. After the storm passed, the wind was very strong and turbulent. Extremely challenging conditions replaced the “Stunt Heaven” of the qualification rounds.

Konstantin made adjustments to his power system to face the windy conditions. The next decision was from where to start the take-off roll. In front of the judges and risk a tail lift and prop scrub or start downwind and risk a low-scoring floating lift-off.

Konstantin chose the riskier but potentially higher point earning upwind take-off. A great choice as the StarLight II rolled out and lifted off beautifully. Konstantin put in an excellent flight to earn a 1032 flight score.

Chris Cox flew less than an hour later. With the winds still blowing, Chris positioned the judges, selected his take-off point a little left of them and put his F6F Hellcat through the pattern. Chris landed with a score of 999.

Round 2 was flown after lunch. The wind remained strong and turbulent. Having experienced the impact of these winds during Round 1, Konstantin and Chris made more adjustments to their set-ups. Both pilots successfully posted higher Round 2 scores, Konstantin 1045 and Chris 1024.

Hope that Saturday mornings Round 3 would provide less wind and turbulence proved fruitless. Round 3 was more of the same, wind, following another early morning rain storm. However, Konstantin and Chris accomplished something that not all the other 13 Finalists did. Both scored a Final Flight score that bested their previous two flights.

## THE RESULTS

Konstantin finished in 9th, Canada's highest ever F2B World Championships Pilot placing. Chris and the Hellcat finished in 15th Place. Along with Len Bourel's 27th placing, F2B Team Canada finished in 5th out of the 18 countries entered in F2B. This too is Canada's highest ever placing in F2B World Championships.

Finally, this 2024 F2B event also featured a Concours for “self-built” models. About 17 models were entered in the Concours. The F6F Hellcat, built and flown by Chris, was selected as the Winner! Absolutely the correct choice. ✨





# F2D TEAM and TECHNICAL REPORT

Pat and Ivan's Models for U.S. Nats, World Cup and World Champs (54 models)

## By Ivan MacKenzie

Canadian F2D team was selected by taking the results of all 2023 F2D contests taking place on Canadian soil. The team consisted of Patrick MacKenzie, Ivan MacKenzie, and Maksim Svetlakov.

All team pilots flew "ready-built" models. Engines brands used were Fora (Maksim and Ivan) and Zorro (Patrick). Although the war in Ukraine has severely impacted supplies of combat equipment, all team pilots had the equipment needed to compete at the highest level.

As everything else is pretty much standard, the only other major flight component of interest is the shut-off. As per by the rules since 2014, on-demand motor shut-off is required at the end of a match:

The Circle Marshal shall give an acoustic signal to terminate the combat heat. The pilot(s) must stop their motor(s) and land after the heat is terminated.

To meet this requirement, all Canadian pilots used on-board electronic shut-offs, activated by the pilot. Pat and Ivan used a servo-based solution, while Maksim employed a solenoid valve-based system. Both systems behaved flawlessly throughout.

As is the norm for the World Champs, there was a World Cup "pre-contest" prior to the main event. Normally we are unable to compete in the pre-contest, as the models boxes we fly with can only hold around 12 models, just enough for one contest. But this time we were able to compete, as we were driving and could carry many more models to Muncie. The pre-contest, held over 2 days, had 34 competitors. For combat, the weather was just about perfect, and the team running the event did an outstanding job.

Following the pre-contest, we had 3 days with which to fine tune our models and get everything else ready for the World Champs. Given the 1,000 acre size of the Muncie flying site, finding a place to complete these activities was extremely easy.

The World Champs, held over 4 days (5 calendar days), had 52 competitors. Once again, for combat the weather was just about perfect, and the team running the event continued the excellent work.

Team Canada's results for the World Champs were 11th for Pat, 24th for Maksim, and 39th for Ivan. Naturally not the World



Fora F2D Motor, Valve Based Electronic Shut-Off



Fora F2D Motor, Servo Based Electronic Shut-Off

Champs results we were hoping for, but at this level wins are tough and making it deep into the contest is even tougher. The finals day was quite the show, with many close matches to ultimately decide the winner, Jussi Forss from Team Finland (now back-to-back F2D World Champ).

Finally, I would like to thank the World Champs organizers, the team running the F2D event, and our team manager John McFayden for all the hard work they put in, making it painless for the F2D team to compete and represent MAAC and Canada. ✈️

# *Thruxton Jakaroo Revival*





**By Will Gray - 97545J**

Refurbishing a model airplane truly is harder and more time consuming than it seems. My cousin and I learned this the hard way.

In the chilly, windy month of September 2024, my cousin Zachary (12) and I (14) find ourselves in my grandfather's workshop in his basement. Since we were old enough to walk and talk, Zachary and I have spent countless hours down there experimenting with Grandpa's old projects, building our own, or finding all of the unique treasures that there are to find down there.

Going back to 2017, when Zachary was just seven, he received a questionably built 54" span R/C Thruxton Jackaroo (a wide-body Tiger Moth) model from Tom Dietrich, a man who lived at the Guelph Airport (NC4) in Southwestern Ontario. While this model was an exact replica of the real thing, it was also heavy, poorly built, and needed a whole lot of work.

Tom was a part of the Tiger Boys group, who keep numerous Tiger Moths flying out at that airport. The Guelph airport is home to 4 Canadian Tiger Moths, and 1 of 4 still flying Thruxton Jackaroos. Unfortunately, Tom died in 2021, and my Grandpa is now responsible for that airplane. In fact, both Zachary and I had our first flight in it.

Fast forward to now, I see the old, wrinkly Jackaroo hanging from the ceiling, and I thought, "Hey, why don't we try to get that old thing flying again." Zachary looks at me and goes, "Let's do it." (Disclaimer: We weren't thinking and did not take any pictures of the project along the way.)

Zach and I got to work immediately. We pulled it down and immediately were reminded just how heavy it was. It weighed about as much as any decently built model twice its size. It had an old O.S. 40 2-stroke in it, no servos, no fuel tank, bad joints and covering, and even still weighed somewhere between 4 and 5 pounds.

Zach began taking the engine off the mount and disconnecting fuel tubing, while I got right to work making new pushrods, covering patches, and installing new, lighter servos.

He and I decided to try and make it electric, as pretty much all of the available engines in the basement were old Webra motors which we've never had particularly good luck with. We replaced the old heavy engine with a new scorpion motor my dad had on one of his old



*The full scale Thruxton Jackaroo C-FPHZ*

drones. My Grandpa, Steve Gray, used to own the local hobby store so he had pretty much all of the parts we needed. My dad sponsored us with a JR receiver, and a 50 amp ESC.

We dug through some old bins full of props until we found the desired 12-8 prop we needed. Zach wired up the motor, esc, and receiver on a makeshift testing stand, and after a couple of hiccups in testing we knew it worked and the motor was now ready to be installed.

After epoxying up a motor mount, we glued that sucker in there and found the appropriate battery. At this point, all the servos were mounted, and the cowl situation was resolved. (Which beforehand was a total mess) After finding some new wing bolts, I put the airplane back together and bound it to our transmitter. Our goal was to have this ready for the annual Fun Fly in our region, which we always make a point to bring as many airplanes as possible. Unfortunately, the Jackaroo was not on the list this year.

After final assembly and some checks and modifications to the wing's angle of incidence, it was ready to fly. Let me tell you, this thing sure is a joy to fly. In total, the airplane weighs just over 3 pounds all finished, which is a heck of a lot better than the staggering 5 pounds it used to be.

This was truly a great learning experience for both Zachary and I, and we hope to do another in the future. ✈️





# 1/12 Scale Grumman TBF Avenger

By Steve Saulnier

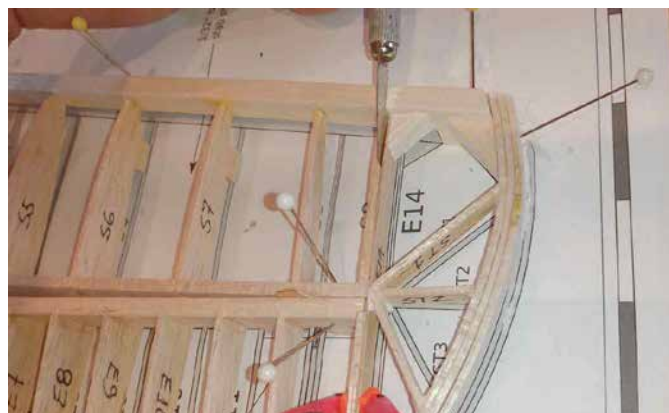
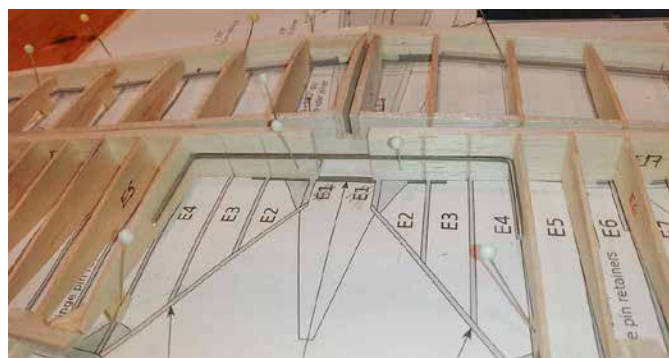
Steve Saulnier is back with an original design for a stick-and-tissue Grumman Avenger designed for electric power and the intermediate scratch-builder.

The Grumman TBF Avenger was arguably the best carrier-borne attack aircraft of World War 2. Originally conceived as a torpedo bomber to replace the Douglas SBD Devastator, it was successively armed with torpedoes, conventional bombs, rockets and air-to-surface radar to perform missions as varied as anti-shipping, anti-submarine, convoy protection and close air support. Almost 10,000 were built by Grumman and Eastern Aircraft before the war ended, serving with US, British, and New Zealand navies during the war, and with numerous other nations afterwards including Canada's in ever more sophisticated variants until the 1960s. The last of many ended their working careers flying as water bombers in Canada as late as 2012.

I've always liked the tubby turreted look of the TBF with its ideal proportions for RC and decided to design my own stick-and-tissue version for electric power at 54" wingspan, or 1/12 scale. I followed the same design process I used for my Bristol Bolingbroke model described in the Jan/Feb 2024 issue of Model Aviation Canada, and ended up with a three and a half pound TBF complete with retracts and scale detailing that flies very well on an inexpensive 300W power system and 3s lipo batteries. Wing loading is under 17 oz/square foot, yielding forgiving flight characteristics and scale-like performance.

## HORIZONTAL TAIL SURFACES

Start the tail surfaces by soaking three 1/16" x 1/4" balsa strips in hot water for 10 minutes, and use water-proof glue to laminate them around elevator tip forms cut from 1/4" foam. Pin the stab leading edges with their integral stand-offs to the plan, bevelling the LE's for a straight butt joint at the centre, and install LE joiners S11. Stab spars are next, making sure to orient the slots in the spars



upwards, and joining them at the centre with joiner S10. Install stab ribs S3-S9 on each side, bevelling their noses to meet the LE. Stab ribs S2 need to be installed perfectly vertically, since they will set the fin perpendicular to the stab. Make sure there's a snug 1/8" gap between both S2s.

Pin elevator spars E16 to the plan on their stand-offs, aligning their rear edges with the rear edge drawn on the plan. Note that a long tapering wedge will be added to the front of the elevator spars later on in the build, so leave space for it as shown on the plan between the elevator and stab spars. Pin elevator TE's E17 over the plan with 3/8" spacers. Elevator ribs E4, E8 and E11 are installed first, slipping into the notches in the elevator spars and TE's. Once these are in place, remaining elevator ribs outboard of E4 can be installed. Don't install E2 and E3 at this point, since the elevator joiner must first be bent to shape as shown on the plan from 2-56 threaded steel rod, and plywood retainer S1A must be slipped onto the joiner before epoxying the joiner to the elevator spars and to ribs E4. Make sure to slip S1A onto the joiner wire in the correct orientation as shown on the plan for the vertical tail surfaces. Once the elevator joiner is installed, remaining elevator ribs E1-E3 can be installed.

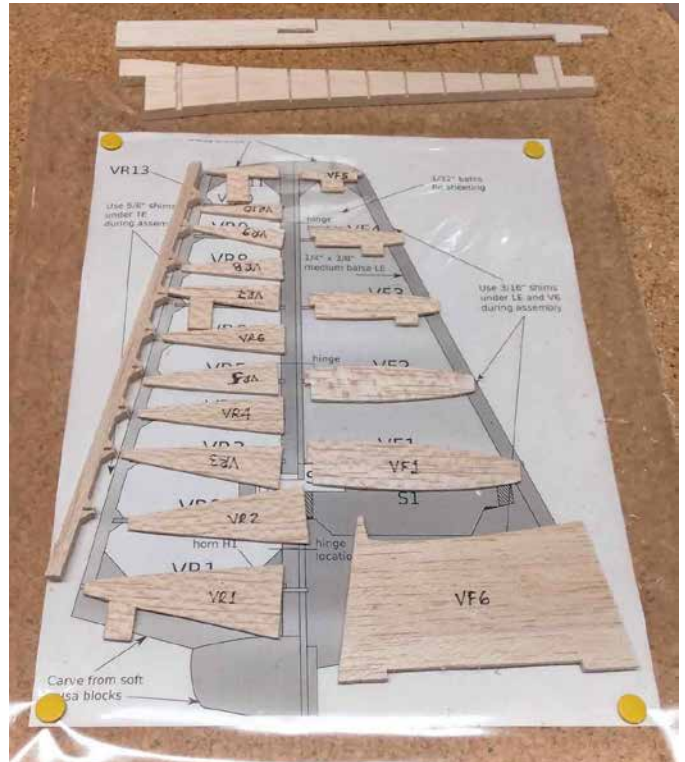
Start installing the laminated elevator tips by trimming the stab LE and elevator TE to match the curvature of the laminated tips, then install the tips, blocking them up so they're centred on the stab LE and elevator TE. Install elevator rib E13 and 1/32" ply rib E14, gluing it to the outer surface of rib E13 and to the LE of the elevator tip, being careful not to glue it to stab rib S9. Finish the elevator tip construction by installing tip braces ST1-ST-3, and add the remaining gussets to the elevator tip. Free the elevators from the rest of the horizontal tail by carefully sawing through the stab LE's between stab rib S9 and elevator rib E14.

With the elevators off the building board, their LE's can be installed next. Glue the elevator LE's E15 to the front face of the

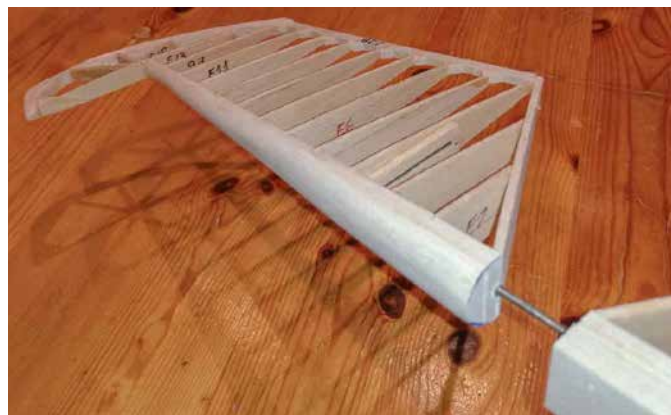
then round the LE and spar to the profile shown on the elevator cross section on the plan. Plane and sand the laminated elevator tip round, blending into the LE and TE. Install hinge point blocks behind the stab spar, cover the stab with 1/32" balsa sheeting, and then plane and sand the stab LE to profile.

## VERTICAL TAIL SURFACES

The vertical tail surfaces on the Avenger present a bit of a challenge, because the horizontal tail surfaces pass through the fin in a configuration that's almost cruciform. As a result, the fin needs to be sturdy enough to support the loads on the horizontal tail surfaces. To provide the necessary strength, the fin is built on a 3/8" thick core of parts that secure the horizontal stab and integrate the fin with the fuselage.



To start, 3/16" shims are needed over the plan under the fin LE and the horizontal stabilizer seat VF6. The fin spar and tip rib VF5 have stand-offs and sit directly on the plan. The stab seat is formed by two 1/8" thick VF6 parts, with a 1/8" space between them that will eventually receive horizontal stab centre rib S1. To get the separation between the two VF6 parts right, I used rib S1 itself as a temporary spacer while gluing the second VF6 into place.



elevator spars with wood glue, then draw a line along the top and bottom of the LE to mark the long taper between the elevator root and rib E12. Carefully plane and carve the taper into the LE, and

Fin ribs VF3 and VF4 are installed next, leaving ribs VF1 and VF2 out for now in anticipation of installing the horizontal stab through the fin assembly first.

Installing the horizontal stab into the fin is next. Start by inserting stab centre rib S1 into the slot in the bottom of the stab and glue in place, leaving the large tab at the bottom of S1 to protrude from the bottom of the stab. Pass the stab through the fin, engaging the notch in the stab LE with the back of the fin LE, and then carefully rotate the stab downwards, engaging the tab of S1 into the space between the two stab seats VF6 in the fin. Once firmly seated, check for perpendicularity and glue in place. The remaining fin ribs can now be installed, and the fin sheeted, like the stab, with 1/32" balsa.



The rudder is a straightforward "in the air" build over the plan, with the notched rudder LE sitting directly on the plan while the TE is blocked up 5/8". Only a few ribs have stand-offs, and are installed first to set the overall rudder height off the plan. Once off the board, the LE can be cut between ribs VR2 and VR3 to create the space needed for the elevator joiner.



## WINGS

The wing is a conventional three-panel affair, with removable dihedral outboard panels attached to a horizontal centre section that passes through the fuselage. The wing is built "wine case" style, with slotted ribs fitting into slots in the spars, resulting in a strong, interlocking structure.

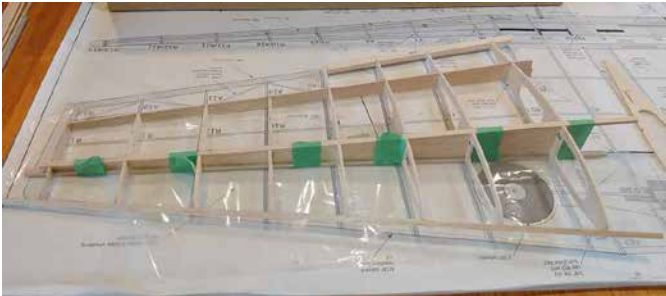
Construction of the centre section starts by laminating ply rib doublers LG2 and LG3 to ribs R2 and R3, and then carefully dry-fitting all the centre-section ribs onto the main spar shear web W1. The rear spar W3 is next to be slotted into place, again without glue to allow the whole assembly to be aligned and trued up later in the construction sequence. Pin the lower D-tube sheeting to the plan and then glue the lower bass spar to its upper rear edge. A 3/8" high spacer is added under the rear spar location to block the wing structure up to the correct height. Apply a thin bead of aliphatic glue to the top of the bass lower spar, fit the rib/shear web assembly



over the lower spar, and then adjust the whole assembly to line up with the plan. Pin the assembly in place, making sure the ribs are fully seated on the lower main spar and the rear spar is sitting on its spacer over the plan. When everything is snug and square, apply a drop of thin CA glue to each joint to lock it in place. Fit the upper bass spar into the slots on the ribs, glue it in place with aliphatic glue and hold it in place with weights until dry.

3/16" ply retract mounts LG1 are epoxied into the notches in rib doublers LG2 and LG3, and then a 1/16" x 3/16" carbon fibre strip

is epoxied into the slots in the rib leading edges. A 3/16" diameter CF tube is then carefully inserted through the holes in the centre section ribs behind the shear web, and epoxied or Gorilla Glued into place to act as part of the joiner assembly for the outer wing panels. The lower D tube sheeting is then bent around the ribs and glued in place. Finally, the 1/4" x 3/4" medium balsa centre section LE can be epoxied to the front of the ribs and the CF LE reinforcement strip.



The outer wing panels are built in much the same way as the centre section, dry-fitting ribs R6-R13 (leave out root rib R5 for now) to the slotted main shear web and rear spar, positioning the rib/spar assembly over the lower main spar and the rear spar spacer pinned to the plan, and then adding glue once everything is straight and square. The lower D tube sheeting is left off for now, necessitating a 1/16" spacer under the lower bass spar to ensure the correct incidence and washout are built into the wing panel. A 3/16" square medium balsa LE and trailing edge W6 are then glued into place.

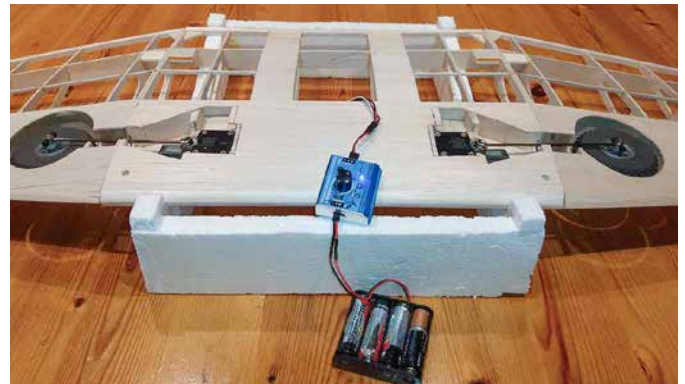
The plan shows ailerons hinged with an internal CF torque tube and linkage, but they could also be hinged with hinge points or CA hinges. Ailerons are built directly over the plans, their LE's shaped to a round profile and then hinged to the outer wing panel.



To complete the wing joining structure, install wing joiner plates WJ3 into their slots in R4 in the wing centre section. Slip a 7/32" aluminum tube into the holes in ribs R6 and R7 in the outer wing panels, and dry fit root rib R5 into place before dry-fitting wing joiner tabs WJ1 and WJ2 into their slots in R5. Slip the outer wing panels over the CF joiners protruding from the wing centre section, engaging joiner tabs WJ1 and WJ2 into the slots in R4. Clamp ribs R4 and R5 together, confirm the dihedral under each outer panel is 2 5/8", and then glue R5, the aluminum joiner tubes and joiner tabs WJ1 and WJ2 into place in the outer wing panels, being careful not to glue the outer wing panels to the centre section. To secure the removable outer panels in place, drill and tap the joiner tabs and plates for 4-40 nylon bolts.

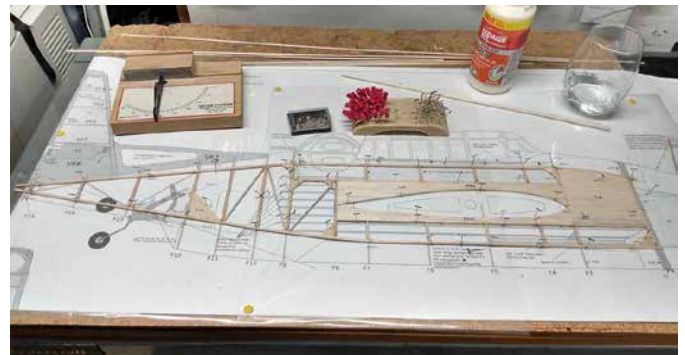


Installing the lower D-tube sheeting on the outer wing panels is next, following which the wheel well cut-outs can be made. It's easier to install and adjust retracts before installing the upper D-tube sheeting on both the wing centre section and the outer panels. Plane and sand wing LE's to shape, blending them into the D-tube sheeting. Finally, wing tips can be laminated from parts W9 and W10, glued into place and then planed and sanded to shape to complete the wing construction.



## FUSELAGE AND ASSEMBLY

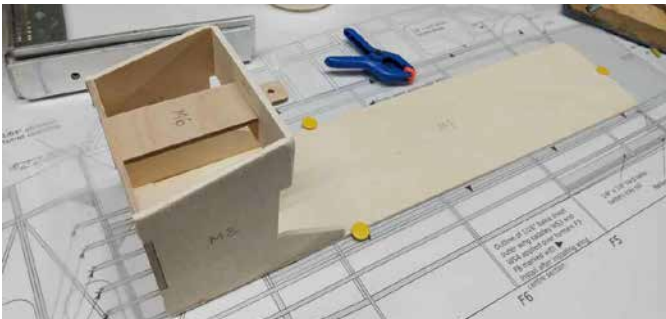
The TBF's fuselage construction uses old-time free-flight modelling techniques, using a rectangular box truss as its core structure, with sheet balsa quarter formers on the top, sides and bottom to round it out and to support outer sheeting and stringers.



Start the fuselage by building one truss side directly over the plans using medium-hard 1/8" square balsa longerons and uprights, with sheet parts F18, F19, WS1 and WS2 glued into place. Add 1/8" sheet gussets where shown on the plan, as well as 1/8" x 1/16" truss diagonals. Build the second side directly over the first to ensure the two sides are identical, with a sheet of baking parchment paper between them to prevent gluing them together. Once cured and off the plans, pin the bottom edge of the sides to the top view of the plan and add 1/8" square balsa cross pieces to the top and bottom at each former station as well as fin seat parts F16 and F17, while ensuring the box truss is built perfectly square. Finish by gluing rear fuselage former F15 to the very back of the box truss structure.



The model features a slide-out motor/ESC/battery tray, and this is assembled from parts M1-M6, which build in 2 degrees down and right thrust. Parts M8-M10 form the anchor assembly for the battery tray, and are epoxied into place between fuselage nose plates F18. Hard balsa upper rails glued to the box truss uprights



between stations F3-F5 and lower rails glued to the lower box truss longeron between stations F2-F5 allow the battery tray to slide into the fuselage, and a 6-32 socket-head bolt tapped into M6 and M9 keep the tray in place during flight.

Installing the wing centre section into the fuselage is next. Carefully sand the wing saddle cut-outs until the wing centre section can slip through the fuselage with a snug friction fit, and once the wing is square to the fuselage sides and centred within it, apply Gorilla Glue to the wing/saddle joint and allow to cure.

As drawn on the plan, the TBF includes a retractable, steerable tailwheel using a Robart #121 retract unit or a generic knock-off, but its installation involves complex linkage work, so a fixed steerable unit could also be used. Tailwheel mount parts TLG1-TLG3 are assembled and then glued into the fuselage behind former station F12 after ensuring the retract unit can be installed through the fuselage structure. Connecting the rudder servo to the tailwheel steering arms was accomplished with Kevlar fishing line passing over three carbon fibre "pulleys" inside the fuselage, ensuring they didn't tangle or interfere with the retract operation.



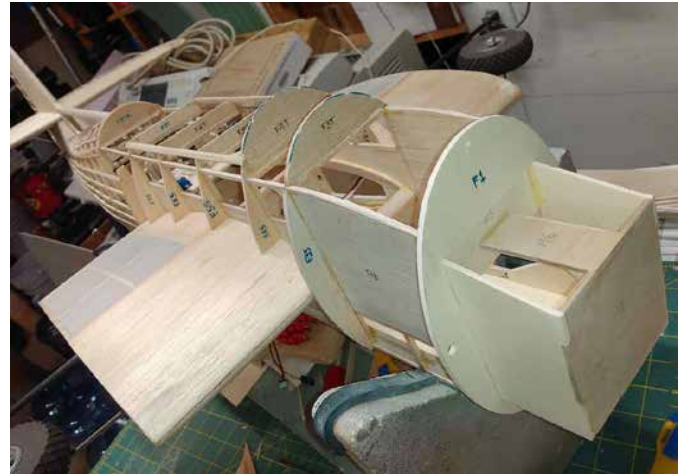
Fitting the assembled tail surfaces to the fuselage is straightforward; tabs in the bottom of the fin core slip into notches cut into fuselage fin base parts F16 and F17, the fin spar slips behind rear former F15 and some triangle stock on either side of the fin joint can be glued in place once everything is lined up and square. The linkage from the elevator servo to the elevator used a bellcrank mounted in the lower fin made from a long servo arm on the left



side of the fin, with the rudder pushrod running along the right side. Hinge the elevator to the stab, making sure to insert the front edge of elevator joiner retainer S1A into the gap between the two spar centre ribs S2. Because of the conical shape of the elevator LE, the hinge line is actually at the front edge of the elevator spar, so hinge points need to be recessed into the elevator LE back to the spar. Once the elevator is hinged, the rudder can be hinged to the fin.



With the wing centre section, tail surfaces, linkages and tailwheel retract installed, filling out the fuselage with formers, stringers and sheeting is next. Each former station generally has four quarter formers labelled FXT, FXB and two FXS, where "X" is the number of the former station, and suffixes "T", "B" and "S" are "top", "bottom" and "side" respectively. A few formers have a further "(F)" or "(R)" suffix, and these are "forward" and "rear" for those stations that have two formers laminated together, usually to accommodate a change from stringers to sheeting at the former. Start installing formers at the rear of the fuselage by gluing fin formers VF8 to the fin spar behind former F15, and VF9 to the side of fin core VF6 where indicated on the plans. Former F14T is next, noting that both VF9 and F14T may need to be trimmed to clear the elevator bellcrank. Complete the lower fin by sheeting the area between VF8 and VF9 with 1/32" balsa sheet, cutting exit slots for rudder and elevator pushrods.



Turtledeck formers F13T-F9T are next, followed by fin extension VF7. Side formers F14S and F9S are installed next (F9S is laminated from F9S(R) and F9S(F)), then a 3/32" medium-hard balsa stringer is installed through the top notches of both to aid in aligning the remaining side formers F13S-F10S. Moving forward, laminate F8S(F) and FS8(R) together, then install using a stringer to ensure notch alignment with F9S. Install side formers F7S-F4S next, over and under the wing centre section. Laminate F3S(R) and F3S(F) together, install just ahead of the wing LE, and then install F2S on F18 as shown on the plan. Don't install the remaining top and bottom formers yet, since it's easy to damage them while installing stringers on the fuselage sides.

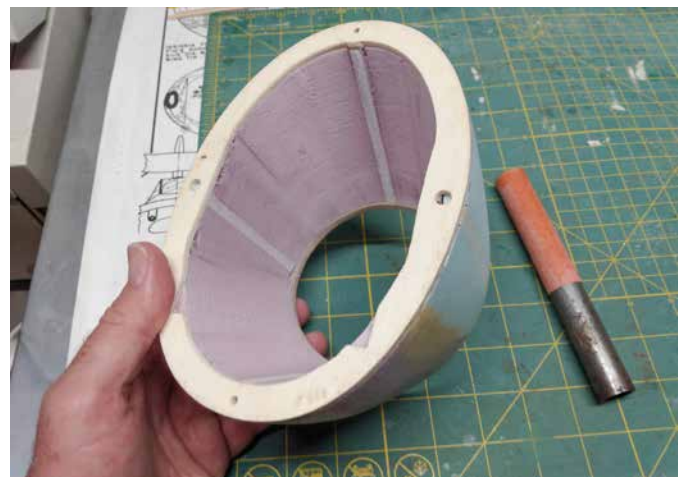




I carved the cowling for my TBF from foam, glassed it and then used a hot wire cutter to remove the interior to make room for the motor and battery tray, although the cowling could also be made by vacuum forming or built-up construction. To proceed as I did, lite ply cowlings formers C2 and C3 are held apart by horizontal and vertical spacers made of 6mm Depron or other foam, and then foam blocks are used to fill in the volume between the spacers. The



Check that tailwheel retract and steering linkages are tight and operate smoothly one last time, then add the remaining turtledeck and side stringers between F8S-F14S, leaving out the bottom two stringers for now. Turn the model over and install the first stringer below the wing, extending all the way from F3 to F15, bending as required to start forming the concave portion of the fuselage near the ventral tunnel. Install 1/16" balsa sheeting between this stringer and the lower wing surface, between formers F3 and F8. Bottom formers F2B-F14B are next, and the next two lower stringers can be added after soaking them in hot water to allow them to bend to shape. Belly stringers from F3B-F12B are 3/32" bass for extra strength, and finish stringering with balsa stringers from tailwheel bulkhead TLG1 back to F15. To finish up the rear fuselage, shape and sand a soft balsa block to form the tailcone and carve the fin fairing between VF9, the fin extension and the top of the turtledeck from balsa or foam.



With the model right-side up again, glue lite ply former F1 into place over the nose, using the battery tray to ensure it's properly aligned and square. Sheeting the forward fuselage with 1/16" balsa is next, including the upper wing saddle/cockpit area between formers F3-F8 and the nose between formers F3/F4 and F1.



front cowling ring C1 is then assembled and glued to the front of C2, and the cowl then carved and sanded to shape before glassing. 1/4" diameter magnets and wood dowels in C3 and F1 hold the cowling in place on the nose.

### FINISHING

Covering, detailing and finishing the TBF is pretty much at the builder's discretion. I covered mine with Polyspan over the open areas and silkspan over the sheeting, all sealed with several coats of clear Watco lacquer. I vacuum-formed canopies, turret and ventral glazing, and could pull copies for anyone interested in building a TBF of their own. Canopy framing was simulated using aluminum foil HVAC tape cut into ribbons and added to the clear parts before





carefully painting them with a brush. I milled crew figures from pink insulation foam on my CNC router and painted them using acrylics. Cockpit and turret detailing were built from bits of balsa, aluminum tube, styrene sheet and clear acrylic plastic sheet, and a clubmate was kind enough to print a dummy engine front for me on his 3D printer.

I opted to paint my TBF in the British Royal Navy's temperate sea scheme with D-Day invasion stripes to help prevent it from blending too well into the treeline around my club's flying field. A friend suggested I consider depicting a TBF embarked on one of the two convoy escort aircraft carriers crewed by the Royal Canadian Navy during World War 2, and a bit of research revealed that 856 Naval Air Squadron flying Avengers was embarked on HMS Nabob during much of 1944. My model depicts a 856 NAS TBF as it might have looked on D-Day, and was completely painted using regular household interior latex paint sprayed through an airbrush and a LVL detail air gun, with lots of masking!

### FLYING

The maiden flight proved to be almost uneventful, with the only vice noted being a tendency to nose over during landing and fast taxiing, so I modified the plans to reflect more forward rake on the main LG to correct even that. With over 300W available on tap, the TBF cruises comfortably at about 60% throttle and easily gets 10 minute flights on a 3800 mAh battery with plenty left in the tank for another go-around if needed. The prototype flew very well balanced where shown on the plan, at 22% mean aerodynamic chord, and for a warbird, the TBF is easy and forgiving to fly. Stalls are gentle and straight ahead, big loops and rolls are easy, she'll recover from a spin by herself if you let go of the sticks, and long, scale-like take-offs and slow, floater landings just seem to happen naturally. The TBF wants to fly and is a real crowd pleaser, so go ahead, strip some balsa sticks and build one this winter!

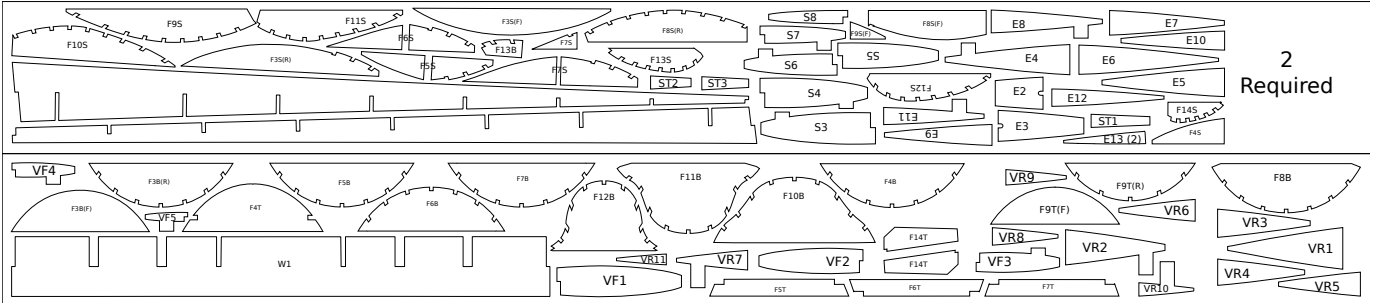
Thanks to Hal MacDonald who took the in-flight photos at the Kingston Radio Control Modellers' Warbird Gathering in September

If you've got questions about building an Avenger, contact Steve at [summitmodelaeronautics@outlook.com](mailto:summitmodelaeronautics@outlook.com). ✨

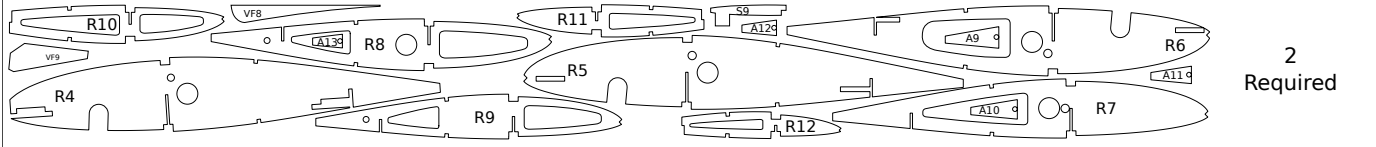




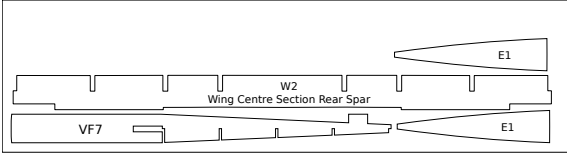
1/16" Balsa



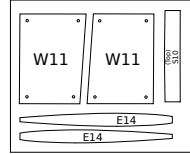
3/32" Balsa



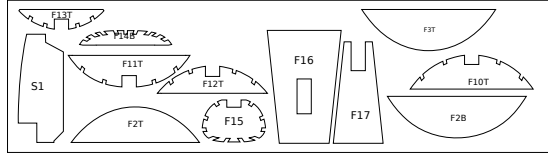
3/32" Balsa



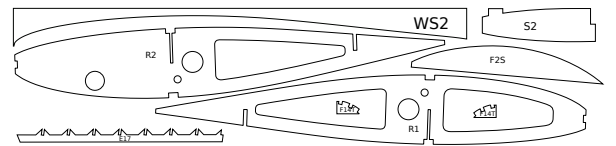
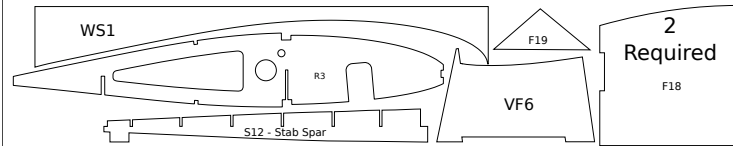
1/32" Plywood



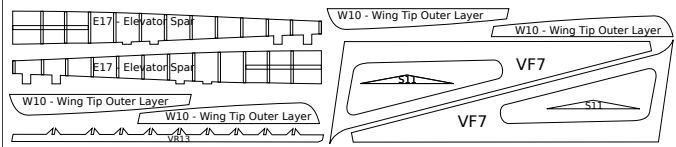
1/8" Balsa



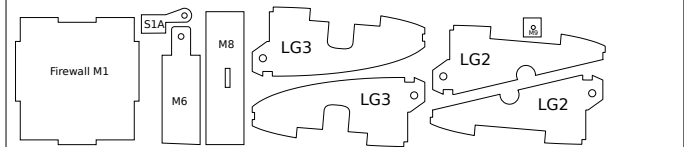
1/8" Balsa



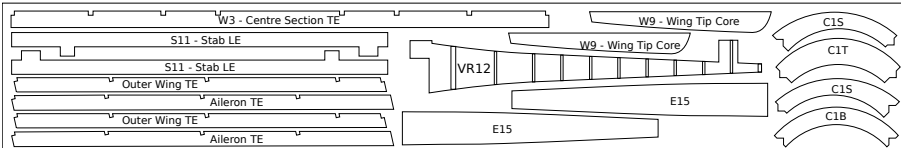
3/16" Balsa



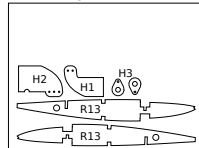
1/8" Plywood



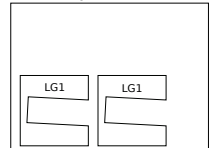
1/4" Balsa



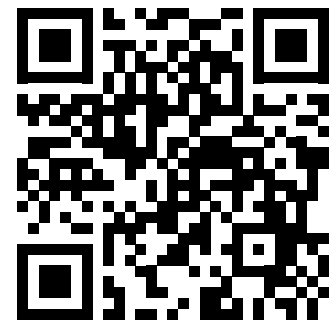
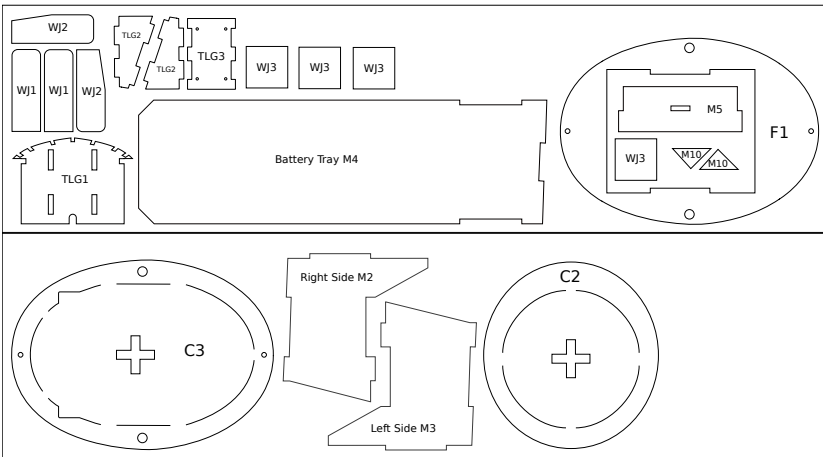
1/16" Plywood



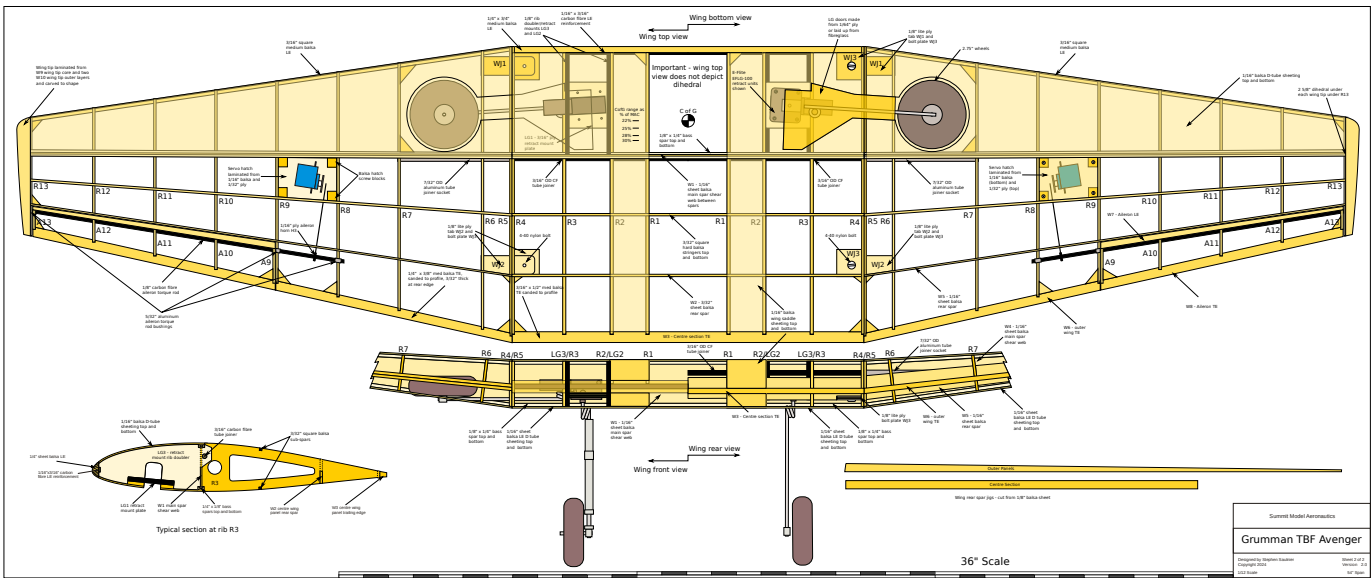
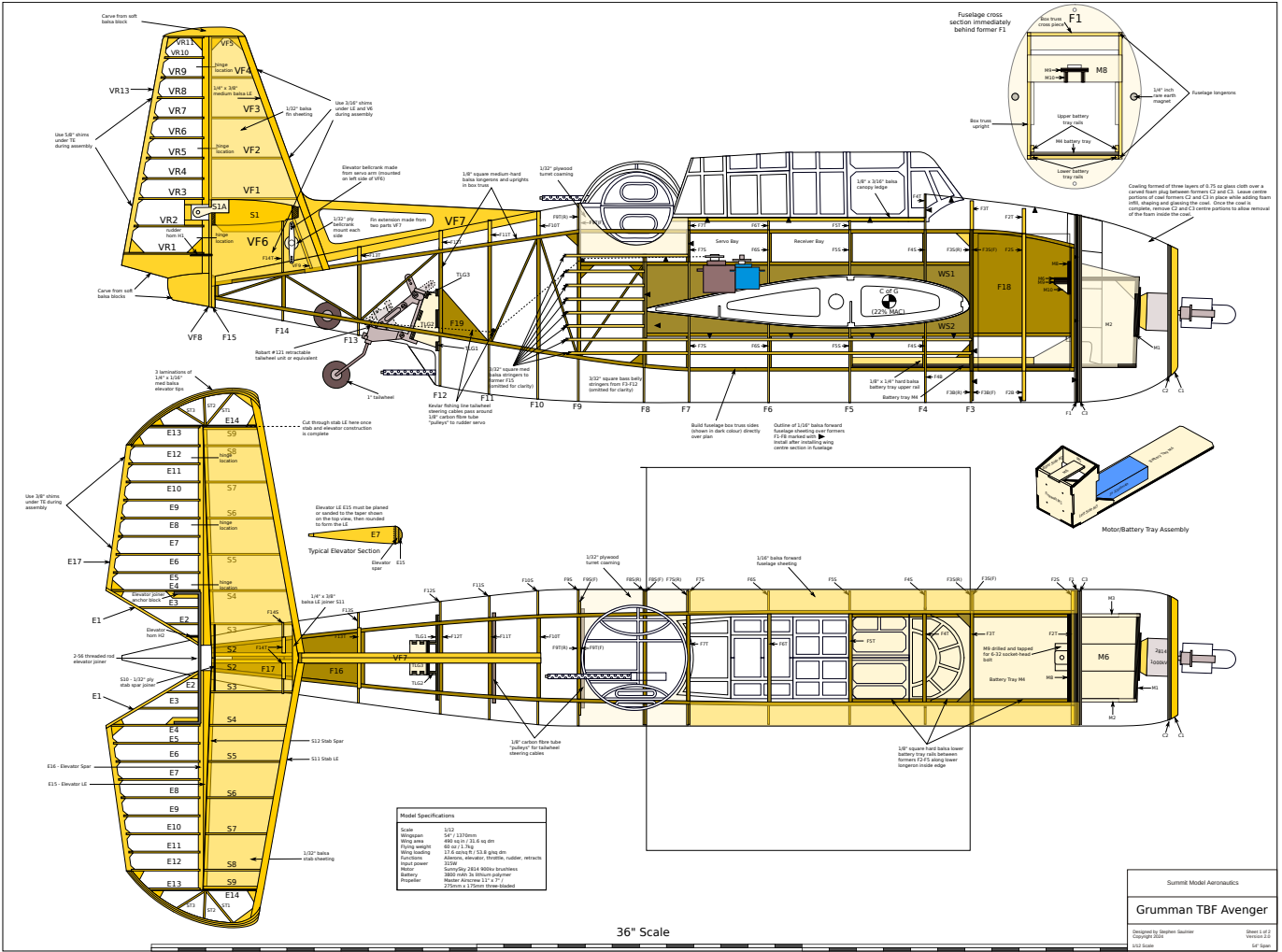
3/16" Plywood



1/8" Lite Plywood



Plan Download - <https://tinyurl.com/ywtt7h8>



# Huckfest and the New King



Luca Baumann, low and slow with his 120 cc Extreme Flight 104" Extra NG

## Text and photos by Mike Poser

Go big, go low or die trying! That was the event motto for the inaugural King of Freestyle international 3D flight competition, held recently at Higgins Field in Richland, Washington. Spectators were treated to a flight display like no other, as some of the world's best 3D pilots pushed the boundaries of extreme aerobatics in their quest to be king.

In this inaugural year, the King of Freestyle competition was held as part of the Northwest Huckfest, an annual funfly which draws 3D pilots and fans from around the Pacific Northwest. Next year the contest portion will move to the east coast but Huckfest remains at Higgins Field.

The competition is invitational and hardcore. Pilots were invited from USA, Germany and Israel. In this aerial joust, a young brain, an early career start and lightning fast reflexes are pretty much table stakes. Of the seven competitors, the oldest was twenty-eight. Most of them had already started flying by the age of five.

Pilots link aggressive manoeuvres into a tight four-minute routine, choreographed to a high energy soundtrack. To win, they must fly with astounding precision at the very edge of what is possible.

Competitors get bonus points for touching the ground, dragging a wingtip, dipping the tail into the dunk tank or landing on the hover wall. The control that these young pros have over their big aircraft is simply phenomenal.

Each pilot tries to outdo the other to boost the "wow factor", as they compete for a \$5,000 prize and the King of Freestyle title. A team of judges decides who wins each round according to

originality/complexity, precision and presentation.

After four rounds of competition held over three days, including a sensational night round, the king was crowned... 19-year-old Jake Arnold from New Jersey. Hail to the new king!

Jake is a newcomer to the competition circuit and his skill is enormous. He has a balls-to-the-wall flying style so thrilling to watch that he quickly became a crowd favourite to win. When Jake is flying you just can't look away.

After the competition ended, the field opened for some fifty registered pilots to fly. Huckfest is a fun-filled event with lots of 3D shenanigans, and it draws a wide demographic. My tent was next to Dave's, a seventy-six-year-old local, who only recently took up 3D flying on the encouragement of a friend. He now owns an array of high-end Flex Innovations 3D performers, up to 120 cc in size, and a trailer to transport them. Dave winks that his secret weapon is the Aura gyro, a popular option on these Flex ARF's. He says the gyro gives him that little bit of extra time he needs to compensate for not having Jake-like reflexes. I watched Dave fly and his 3D skills are enviable.

Like most of us learning 3D, I have seen the pros fly in countless YouTube videos. But feeling the power and presence of their performance up close is an experience on an entirely different level. Attending this event has really turbocharged my 3D progression!

Canadian pilots with AMA are welcome at the Huckfest. Check the "Northwest Huckfest" Facebook page for 2025 event dates. For further info and videos from the King of Freestyle contest, see links below:

<https://3dfreestyleking.com>

<https://www.facebook.com/groups/572420324976> ✈



The dunk task is made harder by the buffeting air currents around the tank perimeter.



Jake landing with flair on the hover wall.



The price of putting it all on the line! Neal Kapaloric's GP 123cc powered Extra before and after the final competition round. Neal was a close contender for the crown until the mishap. It was not the only airframe casualty in the competition.



Huckfest or bust! No trailer for this pilot. The big plane (120") straps to roof. The "small" (100") one travels inside!



Tim Hanstine (co-owner of Extreme Flight) flies the huge Legacy 140" Turbo Bushmaster between rounds. The crowd loved the majestic 3D capable floater.



*The Clusterhuck is a Huckfest tradition. At least 10 planes managed to harrier, hover and KE spin in sync without any mid-air.*



*Competitor Jeremy Blocker going low and living the contest motto (on his shirt).*



*It all comes down to impressing the five judges... Luca Baumann on the flightline.*



*The winners circle: L-R: Luca Baumann (Germany) 3rd pl, Tim Hanstine (contest emcee), Jake Arnold (USA) 1st pl, Santiago Perez (USA) 2nd pl. Photo by Amit Ghodke*

# *Famousness NS with BS and Graffiti Combat*



## Submitted by Larry Lewin - 10275

The Famousness NS with BS and Graffiti Combat event is a control line fun-fly event with the added excitement of some control line combat flying. This event is hosted by the Mission Wings Model Flying Club in BC's lower mainland.

Sunday, July 07 was the latest edition of the event and I wanted to get there early because a few years ago there was an incident where the (locked) gate was removed to get access to the field. I wanted to avoid that by being the first to arrive – I wasn't. Dennis M. had beaten me by almost ½ an hour. He opened the gate! Soon afterward Denis C. and then the throngs started swarming in. So many friends, so many memories to hash over and so much BS (and that does not mean black socks) to shovel.

This year there was NO RAIN! In fact it was probably too hot for a bunch of old men like us. When I say "old" I mean physically as we all decided that none of us was older than 15 years in our own heads. And we were all laughing like 15 year olds. Most of these "competitors" have been friends since they were 15 and it showed.

Paul was the event organizer, and did a fantastic job, including recruiting Kelley C. to be the contest director for the combat portion. Kelley went above and beyond to the point where he not only supplied the Tim Hortons donuts but ALL the prizes and customized T-shirts for everyone, AT HIS OWN EXPENSE!!! That t-shirt will be cherished for a long time by many.

Amongst the combat contingent Greg D. came in from "up country" and brought his menagerie that included the graffiti bound WOW, VOO DOO, T-Square, Hotter n' That and Combat Streak along with several D-Bats and just for fun his Flying Fool. He also kept everyone awake with Tim Hortons coffee. Mel L. came in from the other side of Vancouver with a Duelist and again many D-Bats (and Mel, my name is Larry not Wayne). Denis had a just built an Equalizer, Slingshot, VOO DOO and also brought some D-Bats. Are you sensing a theme here? His son John was to fly the old Warlord D-Bat that he flew some years ago but the sun got to him. Kelley Had his VOO DOO, WOW, Hotter n' That and a Count Clipper. He didn't bring any D-Bats, he had just too much work to do as the Contest Director. Bruce M., an avid free flight flyer, had a D-Bat Dominator that he flew for the first time in many, many years. See Bruce, it is fun to get out once in a while and do crazy things. See you soon?

Many thanks to the timers and cut judges – Chris C., Nigel T., who also "donated" the picture of his Werewolf (a graffiti combat eligible plane) that is on the t-shirts, Lyn M. resplendent in his "Mad Murray" t-shirt (from the Canadian Contingent days, but that is another story), Bruce M. and their fellow competitors when they weren't flying. We had to keep a sharp eye on them, just to make sure.

Chris and Dennis were given the task of deciding who was and why they were awarded which prize in the combat group and Kelley decided all other awards.

TOP PILOT: Denis C. This must have been satire as he did not fly during the contest. The three flyers who did fly did such a poor job we decided to give the award to Denis. Denis had flown the Equalizer prior to the contest and it turned out to be way too fast to be legal. For this he received a NIB Mk4 Fox combat Special.

BEST COSTUME: Mel. The judges claimed that he was still wearing the same clothes as 10 years ago. Mel was gifted a Phantom MK XV kit by Blackhawk Models for his "costume".

UGLIEST DESIGN: Greg D. They were all pretty nice, but Greg

was convinced his was the best, so we deemed his airplane the ugliest. Seemed fair. We were hoping he could practice his building skills on the Voodoo kit.

MYSTERY AWARD: Kelley. We had no idea what a mystery award would be as it was Kelley's idea, so it seemed fitting to give the award to him.

BEST ATTENDING COLLECTOR: Dennis. See below and you will understand.

BEST GROUND RUN: Bruce. (Luckily I didn't launch anything until after the awards were given.)

BEST ATTENDING STUNT PILOT: Chris C. Chris was gifted a Fox .35 Stunt, in hopes that he might learn the stunt pattern. (He will be representing Canada at the world Championships this year.)

BEST AT FALLING DOWN: Greg. Funniest part was when Greg and Mel were flying D-Bat after the end of official contest. They both got so dizzy that they intentionally dorked their airplanes and fell down.

He also gave me a NIB Sharma and said "Now I want to see you out there next year flying D-Bat" then asked me to say something. At this point Chris C. tensed up remembering the "essay" I gave for missing the VGMC (Vancouver Gas Model Club) meeting. I got up and all I could think of was "Crap". That means "can't remember anything polite (to say)".

In the sport/stunt circle Dennis flew a model he acquired from the late Gerry Boyd. Nothing spectacular, but it is nice to fly. Paul flew his Tutor 2 and his Barnstormer. Chris (Partner) S. was here again this year in the sport circle. He had his Jamison and Ringmaster and is only person in this area consistently flying monoline stunt. It is just great to watch.

Chris C. had a ½ A sized little round flying saucer trainer "named" Saucy made from plastic sign board and what flying it did, it seemed to do very well. Unfortunately, being electric and requiring a timer, the timer reprogrammed itself on the way to the field and Chris didn't bring the programmer. On a personal note, my grandson, Jora M. and his friend Ray (from New York) came out. Jora made his first flight on my "club trainer". We got lucky and found just enough short grass to make a takeoff. You must understand that it is severely underpowered and requires almost putting green conditions to get into the air.

After that we just mowed grass. I'll probably get ½ a pound in grass when I clean it. The first flight was successful, Ray learned how to launch the plane and they had fun. Mel flew a Twister and after landing said "I remember why I don't fly stunt, BORING".

Chris C. brought many swap meet items that he had acquired courtesy of the Delta Airpark. The planes and boxes of stuff had been sitting in a hanger for the past 20 or more years. No one knew who it belonged to. Chris charged \$5 per sale and at the end of the day split the "take" between the Mission Wings and the VGMC. Dennis was there.

Ron K. is an avid R/C flyer but came out to lend his support and to renew acquaintances, as he is an old control liner himself. Ron, Denis and I were members of the Vancouver Bi-Liners club in 1960.

Douglas F., Ros R. and Helmut K., all R/C flyers with the Mission Wings came out to either jeer us on or just chuckle. Doesn't matter, they left with a smile.

There were a couple of people who I had hoped to see who did not attend, one a friend and one I had hoped to become a friend.

The great people, the camaraderie, the lasting friendships. That's what it's all about! We see each other too seldom. To all that came THANK YOU! Tight lines & stay safe. ✈

# OBTENTION ET PRÉSERVATION DES TERRAINS DE VOL

Kevin Allard

Chef de Comité

bigshow6522@gmail.com

Au moment de lire ces lignes, la saison de vol aura plutôt lieu à l'intérieur – dans des gymnases ou à des immeubles de conseil scolaire – alors que la saison de vol à l'extérieur se termine. Avec un peu de chance, vous aurez à portée de main une nouvelle boîte de pièces ou un jeu de plans à étendre sur votre établi, pour ensuite découper et coller du balsa au bon endroit... selon les plans.

## NE PAS PLANIFIER, C'EST ÉCHOUER

J'ai mentionné des plans et une vieille expression en anglais note : « Fail to plan, plan to fail »; en d'autres mots, si vous négligez de planifier vos affaires, votre plan échouera. On peut appliquer cette maxime à plusieurs aspects de nos vies. J'ai appris cela bien tôt dans la vie mais cela ne signifie pas qu'à l'occasion, je ne me suis pas enfariné parce que je ne distinguais pas la forêt... parce qu'il y avait des arbres devant, pour ainsi dire.

C'est comme notre passe-temps qui a beaucoup été affecté par la COVID-19 et par les politiques et règlements qui ont suivi, ce qui nous a tous affectés. Cette tournure des événements nous a aussi fait perdre nos objectifs de vue, c'est-à-dire d'accroître l'adhésion au sein de nos clubs et de faire croître notre passe-temps.

Alors, nous devrions faire tout en notre pouvoir afin de faire partie d'une solution, pour le bien de notre passe-temps, et d'examiner autrement et de trouver des idées innovatrices afin d'assurer la survie de notre passe-temps. Il est grand temps qu'il évolue, d'ailleurs.

Certaines choses ont été reléguées au passé : les ententes de gentleman; l'époque où des jeunes passaient devant un garage renfermant des maquettes et qui s'arrêtaient pour demander : « Monsieur, qu'est-ce que vous faites? » De nos jours, je suis crispé si des jeunes en font de même. Mes premières paroles, c'est : « Où est ton père ou ton père? »

Le niveau de nouvelle activité a de quoi étonner et ça fait du bien de l'observer, particulièrement en se rappelant les émotions ressenties lors de la réception



d'un certain courriel en décembre 2022 qui nous annonçait que nos terrains de vol étaient fermés. Nous avons survécu grâce à l'effort soutenu – et pas souvent reconnu – des Groupes consultatifs concernés, de l'exécutif du MAAC et de son conseil de direction.

Comment se fait-il qu'en à peine quatre mois suivant ce décret, la majorité des terrains de vol étaient une fois de plus approuvés pour les opérations et que des versions beta de la documentation à remplir étaient prêtes? Les personnes travaillant en coulisse avaient un PLAN! Celui-ci était hâtif mais il a évolué; d'autres terrains de vol nécessitaient une documentation et du travail plus complets afin de reprendre les opérations.

C'est pourquoi nos clubs doivent encourager le bénévolat et posséder un grand esprit de corps. Ils ont aussi besoin d'un leader fort qui saura appuyer sur les bons boutons afin de déclencher la suite d'événements qui feront en sorte que les membres embarquent.

À titre de membre de l'exécutif/leader au sein de votre club, il est important d'avoir un plan – même s'il est simple – qui soit suffisamment « flexible » pour s'adapter aux membres et aux situations, en plus d'en encourager d'autres à avoir confiance en leurs capacités.

C'est aussi pourquoi il importe de mener une séance de remue-méninges avec les membres, même si elle n'a simplement lieu qu'au terrain de vol. Vous pourriez entendre des idées bizarres, mais quelqu'un

pourrait fort bien répliquer : « Je crois pouvoir la faire fonctionner, mais j'aurai besoin de ceci et de cela. »

En cette ère numérique, vous ne savez tout simplement pas ce qui pourrait déclencher quelque chose en certaines personnes. Même si le plan n'aboutit pas, au moins, vous en avez échafaudé un et vous l'avez essayé.

## À NE RIEN FAIRE, ON N'OBTIENT RIEN

Vous pouvez souhaiter tout ce que vous voulez en coulisse mais pour que quelque chose se produise, vous devez poser un geste. Songez à la troisième loi de Newton : pour toute action, il se produit une réaction équivalente et opposée.

J'aimerais penser que nos clubs, partout au Canada, partagent de tels courants de pensée... soyez proactifs, soyez interactifs, soyez prêts à prêter main-forte, soyez passionnés de cette « passion de l'aéromodélisme ».

Ainsi, en terminant, j'encouragerais les clubs à se doter d'un « plan de réussite » au lieu de planifier d'échouer. Planifiez d'engendrer ce désir de préserver vos terrains de vol et vos membres. Paraît-il que d'excitantes nouvelles seront annoncées en 2025, à temps pour la saison de vol... Nous attendons avec trépidation... Attendez-vous au pire afin d'être réjouis du meilleur.

D'ici la prochaine chronique, maintenez en vie cette passion de l'aéromodélisme tout au long des mois d'hiver. ✨

# GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

Kevin Allard

Committee Chair

bigshow6522@gmail.com

As you read this, the flying season is likely headed indoors -- either to gyms or the building boards -- and the outdoor flying season is at an end. With any luck, you will have that shiny new box or perhaps a clean set of plans ready to be cut and laid on to some fresh balsa ready to be trimmed and glued ever so carefully into its designated spot... according to the plan.

## FAIL TO PLAN, PLAN TO FAIL

Now having mentioned plans, the above quip can be applied to many aspects of our lives. This was taught to me early on in life, but it still doesn't mean that occasionally, I didn't trip and couldn't see the forest for the trees, so to speak.

Just like our hobby that has taken a tremendous hit with COVID-19 and some very prominent politics and regulations that have affected all of us. These events have also caused some of us to lose sight of the end goal, which should be increasing our club memberships thus increasing the strength of the hobby.

So, we should all do what we can to be part of a solution for the greater good of our hobby and embrace new eyes and innovative ideas to survive in our hobby. Our hobby is long overdue to evolve with the times.

Gone are the days of gentlemen agreements; gone are the days of young kids passing by a garage laden with fixed-wing hobby items and stopping in to say "Gee, mister what you are doing?" I cringe now when youth even remotely come close to say anything to me in my driveway when interest is shown. First thing I say is "where is your mom or dad?"

The level of new and current activity is truly amazing and refreshing to see, particularly knowing that many of them were filled with many emotions on that ever fateful December 2022 e-mail telling us all that our flying fields were shut down. Somehow, we have survived, thanks to the tireless and nearly thankless efforts that the Advisory Groups, MAAC Executive and Board have put in.



Why is it that in only four-ish short months after that announcement, they had a majority of fields approved for flying again with all the beta versions of paperwork? They had a PLAN! Albeit a very quick and dirty plan, but it too evolved as time ebbed on and other fields required more in-depth workings to get them flying again.

This is why your clubs need to institute a high degree of volunteerism and a strong club esprit de corps. It takes a strong leader to be able to know the right buttons/triggers that light those fires from within to the club members and to keep those fires lit.

Having a plan as an exec/leader in your club is especially important even if it's simple and is allowed to flex with people and situations and fosters those with not very much confidence to develop.

It is also why it's important to brainstorm with club members, even just at the field. Even if you hear the strangest ideas, someone just may say "I think I can make that work but here's what I need."

You just never know in today's digital age what triggers people today. Even if the plan

falls on its face, at least a plan was made and attempted.

## DOING NOTHING MAKES NOTHING

You can wish for things all you want in the background, but making things happen takes action of some kind. Think about Newton's third law of motion... for every action, there is an equal and opposite reaction.

I would like to think that our clubs across this vast country share the same 'be' attitudes... be proactive, be interactive, be assistive, be passionate for 'The Passion of Aeromodelling'.

So, in closing, I say be sure your clubs have a 'plan to succeed' rather than the plan to fail attitude. Plan to foster the desire to keep your fields and membership alive and well.

Allegedly some great new and exciting news is headed our way in the 2025 flying season so we wait expectantly... expect the worst and be happy with the best.

Until next season, keep your passion of aeromodelling alive and well in the upcoming winter months. ✈️

# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - I4681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

Ce mois-ci, nous présentons un rapport de Chris Cox qui relate son voyage combiné de vacances/concours jusqu'à la vallée de Napa.

## LES NW REGIONALS

« Lors du concours Northwest Regionals en mai dernier, j'ai suggéré à David Fitzgerald qu'un voyage chez lui dans la vallée du Napa pourrait être une bonne idée. David est membre de l'équipe américaine de F2B, si bien qu'il me semblait qu'une conversation et séance de formation sur les réglages était tout indiquée.

« Nous avons décidé de nous présenter au concours Stunt-a-Thon d'Auburn (Washington), en chemin vers le Sud. C'était un arrêt qui en a valu le coup alors que le Hellcat est arrivé en première place en catégorie Expert Stunt. Howard Rush a créé des trophées uniques qui s'illuminent.

« Après la présentation des trophées, Joan et moi nous sommes dirigés vers Roseburg (Oregon) afin d'y passer la nuit. De là, nous avons roulé vers le domicile de David où nous avons rencontré sa femme, Cathy, et leurs jumeaux, Michael et Rachel (j'en parlerai plus loin).

« Le mardi matin, nous étions levés tôt et avons roulé jusqu'au parc Kennedy. Cet endroit est sensationnel. Il comprend des aires de pique-nique, un terrain de golf de grandeur habituelle, un parc de planches à roulettes, un champ de tir à l'arc, un terrain de quilles sur gazon, des sentiers, un terrain de jeux, une piste pour maquettes d'avions télécommandés ET un cercle asphalté pour le vol circulaire. Toutes ces installations ne se trouvent qu'à dix minutes du domicile de David.

« Dennis Nunes est arrivé depuis Sacramento afin de se joindre à nous pour la matinée afin de se pratiquer un peu. J'avais mon Hellcat, Dennis avait son Circulas et David avait apporté son réputé Thundergazer. Nous avons chacun inscrit six vols avant que le vent ne commence à souffler un peu trop fort et nous avons plus tard dégusté de la pizza.

« Après le dîner, je l'ai aidé à configurer son nouveau contrôleur de vitesse Jeti ainsi



From l. to r.: Chris, Dennis and David. / De g. à dr. : Chris, Dennis et David.

que son chronomètre actif Igor. David travaille sur une maquette électrique depuis un an et espère la faire voler l'été prochain.

« Le mercredi matin, David et moi nous sommes encore levés tôt afin de profiter de l'air plus calme avant que le vent ne se manifeste sur l'heure du midi. Nous avons chacun inscrit six vols. David a piloté le Hellcat et après l'avoir fait atterrir, il s'est demandé à voix haute pourquoi il se donne encore tant de mal avec la combustion interne. Il a beaucoup aimé les caractéristiques de vol de celui-ci et comment le nouveau 'prototype' actif Igor a fonctionné. C'est cool : c'est bien d'entendre un ancien champion mondial faire l'éloge de son équipement. Le jeudi matin – eh oui! – nous nous sommes encore levés tôt afin d'inscrire d'autres vol et me faire prodiguer d'autres conseils. Se faire conseiller par un ancien champion mondial... Fantastique.

« Le vendredi matin, nous nous sommes levés encore plus tôt puisque nous avions été invités chez Jeremy Schulz (dont il a nommé sa propriété Stunt Farm puisque Stunt Ranch était déjà pris) au sud de Sacramento. Nous y avons retrouvé un cercle très bien entretenu muni d'un

système dissimulé de gicleurs afin de soigner la pelouse. À notre arrivée, la mère de Jeremy nous a accueillis avec du café frais et son propre gâteau au café. C'était tellement bon.

« Une fois de plus, Dennis Nunes est venu nous rejoindre, de même que Brett Buck, ce dernier étant particulièrement doué pour les réglages des maquettes acrobatiques. Cette fois, je n'ai effectué que quatre vols avant de déguster des brisquettes savamment cuites au barbecue. Nous avons trouvé une table à pique-nique dans la cour arrière, sous des arbres. Devant nous se trouvaient du bifteck, de la salade aux patates, de la salade conventionnelle, des petits pains et d'autre gâteau au café. C'était le paradis absolu.

« Quel merveilleux voyage! Il s'est avéré très productif et amusant en compagnie de bons amis. Joan a adoré et a commenté qu'elle ne m'avait pas vu si détendu depuis des années. Elle avait raison! »

Merci de ce reportage, Chris. Ce sont des vacances de rêve... acrobatiques!

Un dernier mot. Félicitations à Konstantin Bajaikine puisqu'il a remporté le Championnat national russe de F2B, en juillet dernier. ✈

# CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS



*Hellcat in flight at the Napa control line circle. / Le Hellcat en vol au cercle de vol circulaire de la vallée du Napa.*

**John McFayden - 14681L**

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

This month we feature a report from Chris Cox on a combination vacation / stunt flying trip to the Napa Valley.

## NW REGIONALS

"At the NW Regionals last May, I suggested to David Fitzgerald, that a trip to his home in the Napa Valley might be a good idea. David is on the US F2B team, so a little two-way trimming and coaching seemed like a win/win scenario.

"The decision was made to attend the Stunt-a-thon contest in Auburn, WA. On our way south. A worthy stop where the Hellcat finished in First place, Expert Stunt. Howard Rush created some unique 'Light Up Trophies'.

Following the trophy presentations, Joan and I headed for Roseburg, OR to spend the night. From there we headed to David's home where we met up with David's wife Cathy, and son/daughter twins, Michael and Rachel (more about these two later).

Tuesday morning, we were up bright and early and drove out to the Kennedy Park. This place is amazing. It includes picnic areas, a full-size golf course, skate board park, archery range, lawn bowling, trails, playground, radio control model airplane runway, AND a paved control line circle. All this only 10 minutes from David's home.

Dennis Nunes drove up from Sacramento to join us for the morning to get in a little practise of his own. Me with my Hellcat,



*Chris, David Fitzgerald and Brett Buck discussing strategies. / Chris, David Fitzgerald et Brett Buck jasant de stratégies.*

Dennis with his Circulas and David with his famous Thundergazer. We each got in six flights before the wind started blowing a little stronger than desirable, so we packed up and headed for pizza.

Following lunch I was able to help him set up his new Jeti ESC and Igor active timer. David has been working on an electric model for the past year or so and hopes to be flying it next summer.

Wednesday morning David and I were up early again to take advantage of the "calmer" wind before the 12:00 wind blew in. Six more flights each. David did fly the Hellcat and upon landing wondered openly why he is still messing with internal combustion? He really liked how the Hellcat

flew and how the new "prototype" Igor active timer performed. Cool, always nice to have a former World Champion praise one's equipment.

Thursday morning, yes, we were up bright and early again, to get in even more practise and coaching. Coaching from a past World Champion, awesome.

Friday morning, we were up a little earlier than usual, as we were invited to Jeremy Schulz private Stunt Farm (the name Stunt Ranch is already taken) just south of Sacramento. A beautifully manicured control line circle with an in-ground sprinkler system to keep the grass fresh and green. On arrival we were greeted by

*continued on page 66*

# VOL LIBRE INTÉRIEUR

**Dmytro Silin - 86654**

Chef de Comité

dmytro.silin@gmail.com

Le Comité de vol libre intérieur a entamé de nombreuses discussions ces derniers mois afin d'améliorer nos opérations et afin d'impliquer davantage de modélistes.

Nous avons suivi le conseil du président du MAAC et nous avons accru notre présence en ligne. Nous disposons déjà d'un groupe sur Facebook qui compte plus de 12 000 membres. Tous les documents du Comité ont été téléversés au site Web du MAAC. Nous avons archivé les records canadiens en ligne.

Cet été, John Copper (d'Ottawa), Craig Limber (de Calgary) ainsi qu'Arend Borst et Edmund Liem (de Vancouver) se sont joints au Comité de vol libre intérieur. Nous comptons maintenant des représentants au sein des zones E, H, G, A et L!

## RECOMMANDATIONS

Le Comité a soumis deux recommandations en prévision de l'Assemblée annuelle de la zone E.

La première concerne les Épreuves d'équipe. L'actuelle politique du MAAC stipule que ces épreuves de sélection doivent se dérouler en sol canadien. Au Canada, nous n'avons pu organiser un Championnat canadien depuis 1999. Depuis, nous n'avons pas accès à des emplacements de vol de catégorie II et plus haut (plafond à plus de 15 mètres). Au Canada, nous n'avons accès qu'à des gymnases d'école; ceux-ci s'élèvent habituellement à entre six et huit mètres. De plus, nous n'y avons accès que pendant deux ou trois heures à raison d'une fois par semaine.

Le Championnat Mondial de FiD est habituellement présenté à des emplacements de catégorie 3 ou 4 (à plafond de 30 mètres ou plus). Organiser des épreuves sous un plafond de gymnase de six mètres n'est pas représentatif de ce que peut réaliser un concurrent sous un plafond plus élevé. Le Comité de vol libre intérieur a voté et a ainsi approuvé une résolution visant à faire modifier ce règlement. C'était une décision unanime de tous les candidats : les épreuves de

sélections seront disputées au même endroit où sera organisé le prochain Championnat mondial, dans deux ans – le Kibbie Dome de Moscow (Idaho). Nous aurons droit à une semaine entière de vols à raison de dix heures par jour.

Si vous connaissez un quelconque emplacement où nous pourrions faire voler nos maquettes et dont l'accès est à un prix raisonnable, voire gratuit, faites-nous signe. Il nous ferait très plaisir d'organiser des Épreuves de sélection au Canada. Tout emplacement doté d'un plafond de plus de 15 mètres ferait l'affaire – hangar, hall, gymnase, manège militaire, cirque, etc.

La deuxième recommandation porte sur les records canadiens. Les règlements actuels autorisent l'inscription de records canadiens au Canada, lors de championnats mondiaux, et par exception, aux États-Unis. Raisonnablement : nous avons hérité des livrets de règlements de l'AMA américaine et nous jouissons depuis longtemps d'un accord d'adhésion réciproque entre l'AMA et le MAAC.

En raison du manque d'emplacements à plafond suffisamment élevé – même raison que pour les Épreuves de sélection d'équipe – la plupart des records canadiens établis depuis plus de 30 ans ont été établis aux États-Unis!

De plus, voilà quelques années, la Fédération aéronautique internationale (FAI) a introduit un événement de catégorie 2, la Coupe mondiale de FiD. Plus tard, la catégorie FiN a été ajoutée; les prochaines seront FiR, FiL et FiM. À l'heure actuelle, la Coupe mondiale de vol intérieur compte trois arrêts – deux aux États-Unis et l'un en Roumanie. Notre propre Vlad Linardic organise une compétition annuelle en Croatie. L'année prochaine, celle-ci s'ajoutera au circuit de la Coupe mondiale. L'équipe de FiD se heurte déjà à des problèmes quant à la décision actuelle. Plusieurs vols de la Coupe Otto Hints de Roumanie n'ont pas compté comme essais de record.

En juillet dernier, Arend Borst a exécuté un vol de 28:16 au rassemblement Kibbie Dome Annual, aux États-Unis. Sa performance a été époustouflante. Grâce à cinq vols de plus de 27 minutes, il est arrivé en troisième place. Son meilleur vol, toutefois, ne peut compter envers

une tentative au record sous l'égide des règlements actuels.

Les deux concours mentionnés – Otto Hints Memorial et le Kibbie Dome Annual – sont des événements de catégorie 2 qu'autorise la FAI pour la Coupe mondiale. Imaginez maintenant cette mise en situation. Un modéliste canadien se présente à un tel concours. Il ou elle établit un record mondial. Puisqu'il s'agit d'un événement approuvé de la FAI, aucune autre approbation ne sera requise. Toutefois, sous l'égide des règlements actuels, ce record mondial ne peut être inscrit à titre de record canadien!

Comme toujours, si notre volet d'activité vous intéresse, vous pouvez vous joindre au groupe de vol libre intérieur sur Facebook – c'est notre plateforme afin d'y tenir des discussions, d'afficher des feuilles de pointage, des blogues de construction et des vidéos de vol. On peut aussi se procurer en ligne des kits de plusieurs maquettes très simples. Rejoignez le groupe et lisez le message de bienvenue – il vous dira comment entamer votre carrière en vol intérieur. ✈

## C/L Precision Aerobatics *from page 65*

Jeremy's mom with fresh coffee and home baked Coffee Cake. So good.

Once again Dennis Nunes joined us as well as Brett Buck, who has one of the keenest eyes when it comes to stunt plane trim setups. This time I only got in four flights before the BBQ'd brisket was expertly cooked to a perfect medium rare. A picnic table was located in the backyard under some Redwood trees. Steak, potato salad, green salad, rolls, fruit and more Coffee Cake. It was absolute Heaven.

What a wonderful trip! Extremely productive and great fun with good friends. Joan loved it and commented that she has not seen me so relaxed in years. She was right!

Thank you, Chris. A dream "Stunt" vacation.

One last note, Congratulations go out to Konstantin Bajaikine, for winning the 2024 Russian National F2B Championships in July. ✈

# FREE FLIGHT INDOOR

**Dmytro Silin - 86654**

Committee Chair

dmytro.silin@gmail.com

The Indoor Free Flight Committee has had numerous discussions in recent months about ways to improve our operation and to involve more people.

Following the MAAC President's advice, we increased our online presence. We already have a Facebook group with over 12,000 members. All the Committee documents are uploaded now to the MAAC website. Archive of National records is made online.

This summer, John Copper from Ottawa, Craig Limber from Calgary, and Arend Borst and Edmund Liem from Vancouver have joined the Indoor Free Flight Committee. Now, we have representatives from zones E, H, G, A, and L!

## RECOMMENDATIONS

The Committee submitted two recommendations for the upcoming Zone E AZM.

The first one is about Team Trials.

Current MAAC policy states that national Team Trials must be held on Canadian soil. In Canada, we haven't had a National Indoor Free Flight Championship since 1999. Since then, we do not have access to flying sites of Category II and higher (15+ metres). In Canada we only have access to school gyms. They are usually 6-8 metres high. Access is limited to 2-3 hours, once a week.

The F1D World Championships are usually held in Category 3 or 4 sites, with height of 30 metres or more. Running the trials in a six-metre school gym won't be representative of one's performance in high site. The Indoor Free Flight Committee had a vote and the motion to propose the rule change passed. It was a unanimous decision of all the candidates to have the trials in the same place where the next World Championship will be in two years -- Kibbie Dome, Moscow, ID, USA. We get a whole week of flying for ten hours each day.

If you know of any site where we would be allowed to fly and the access is reasonably priced or free – please reach out. We will gladly run the trials in Canada. Any 15+ metre-high venue will do – a hangar, lobby, gym, armory, circus, etc.



*Arend Borst, left, finished third at the Kibbie Dome Annual contest in the USA. /*

*Arend Borst (à g.) a terminé troisième au concours annuel disputé au Kibbie Dome, aux États-Unis.*

The second recommendation was about national records. Current rules allow setting of Canadian national records for Indoor Free Flight in Canada, at World Championships, and as an exception, in the US. Reasons for this were that we inherited AMA rulebooks and that we had a reciprocal membership agreement between AMA and MAAC.

Due to the lack of high enough flying sites -- same reason as for team trials -- most of the Canadian records for the last 30+ years were set in the USA!

Further, a couple of years ago, the FAI introduced the F1D World Cup, a Category 2 event. Later, the F1N class was added, the next ones will be F1R, F1L, and F1M. Right now, the Indoor World Cup has three stops -- two in the US and one in Romania.

Our own Vlad Linardic runs a competition every year in Croatia. Next year, it will be added to the World Cup as well. The F1D team is already facing problems with the current ruling. Several flights at Otto Hints Cup in Romania were not counted as record attempts.

This July, Arend Borst performed a 28:16 flight at Kibbie Dome Annual in the USA. His performance was outstanding. With five flights exceeding 27 minutes, he placed 3rd. His best flight, however, can't be counted as a record attempt under the current rules.

Both mentioned competitions, Otto Hints Memorial and Kibbie Dome Annual, are the FAI-sanctioned World Cups, Category 2 events. Now, imagine a situation. A Canadian flyer attends such an event. He/she sets a World Record. Since it's an FAI-sanctioned event, no other sanctions will be required for that. However, under the current ruling, this World Record cannot be counted as a National Record!

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. Kits for several simple models are available online. Join the group and read the welcome message – it tells you how to start your indoor flying career. ✈

# FPV (VOL EN IMMERSION)

Ignacio Romero - 94299

Chef de Comité

info@kwadrsus.com

## ÉPREUVES DRONE RACING NATIONALS DE 2024

Le 30 août dernier, le plus imposant championnat course de drones FPV s'est déroulé à Sorel-Tracy (Québec) au Club Escadron du Richelieu. DroneFest et Team Canada FPV ont organisé l'évènement qu'a parrainé MultiGP et le MAAC, ce qui a par le fait même souligné le retour de l'évènement au Canada pour la première fois depuis 2019.

Ce championnat a réuni 34 concurrents sur trois jours, y compris des pilotes de renommée mondiale comme Yuki Hashimoto (Japon), Killian Rousseau (France), Gabriel Kocher (Canada), Chris Bon (Hong-Kong) et bien d'autres.

Deux semaines avant l'évènement, Team Canada FPV a dévoilé le design du parcours sur Velocidrone, ce qui a donné la chance aux pilotes de pratiquer et de se familiariser avec ses détails. Ryan Walker et Joey Camirand ont conçu ce parcours en collaboration avec Travis Daley; il comportait un heureux mélange d'obstacles de dimension Championnat MultiGP et des éléments naturels comme des arbres déjà dans le paysage, ce qui a créé une expérience excitante autant pour les pilotes que pour les spectateurs.

Sur l'ensemble de ces deux semaines, plus de 200 pilotes de partout dans le monde ont livré combat en ligne à l'aide du simulateur et ont inscrit des chronos de tour de piste impressionnants. Dès le départ, il était évident quels pilotes seraient des adversaires féroces, ce qui a donné le ton à de la course excitante.

## CATÉGORIES

Les Canadian Drone Racing Nationals comportaient deux catégories de course : Open (libre) et 7-inch Spec. La catégorie Open autorise n'importe quel type de multicopter, batterie et dimension d'hélice, en autant que le poids total ne dépasse pas 800 grammes. Typiquement, les pilotes volant au sein de cette catégorie pilotent des drones munis de moteurs 22xx et d'hélices de 5 pouces.

La catégorie 7-inch Spec, elle, se veut



plus restrictive. Les drones doivent peser au moins 1 280 grammes, utiliser des hélices de 7 pouces – Gemfan les a fournies à titre gracieux – des batteries Li-Po 5S de 2 200 mAh, des moteurs 2808 ou plus petits, et doivent utiliser une version spéciale du micrologiciel (firmware) de contrôleur de vol Betaflight afin de contrôler et de limiter les tours-minute des moteurs.

Cette limitation des tours-minute, c'est la clé afin de mieux appairer la variété de designs de drones et les configurations qu'ont imaginées les pilotes.

La catégorie de 7-inch Spec a gagné en popularité aux États-Unis et au Canada, ce qui offre des courses nez à nez. Les drones sont plus lents et sont équipés d'ampoules DEL, ce qui les rend plus faciles à suivre et les spectateurs sur place peuvent les observer plus facilement.

## PRATIQUE ET QUALIFICATION

Le premier jour du concours était de

nature détendue et a porté sur les réglages, l'inscription des pilotes et de la pratique à l'aide du populaire système MultiGP ZippyQ. Celui-ci permet aux pilotes de s'inscrire en prévision de la prochaine ronde à l'aide d'un kiosque à tablette et de sélectionner une fréquence vidéo disponible, ce qui permet à tout le monde d'avoir leur tour et d'atteindre la limite de cinq batteries de vol.

Du matin du jour 2 au crépuscule, les pilotes ont utilisé jusqu'à dix batteries en format d'épreuve de vitesse afin de se qualifier en catégories Pro ou Sport en Open Class. Les meilleurs 16 pilotes ayant réalisé les deux meilleurs tours de piste consécutifs pouvaient alors avancer en catégorie Pro, tandis que les 18 autres pilotes se classaient en catégorie Sport, ce qui a eu pour effet de créer des appairages plus compétitifs et rapprochés (en performance) en prévision du jour 3.

Des 34 pilotes inscrites, les quatre



The pilots at the 2024 Drone Racing Nationals. / Les pilotes aux Épreuves Drone Racing Nationals, cette année.

### Ignacio Romero - 94299

Committee Chair  
info@kwadsrus.com

## 2024 DRONE RACING NATIONALS

On August 30th, Canada's largest FPV drone racing championship took place in Sorel-Tracy, Quebec, at the MAAC Club Escadron Du Richelieu. The event was organized by DroneFest and Team Canada FPV and sanctioned by MultiGP and MAAC, marked the event's return to Canada for the first time since 2019.

Spanning three days, the championship brought together 34 FPV drone racers, including renowned pilots like Yuki Hashimoto (Japan), Killian Rousseau (France), Gabriel Kocher (Canada), Chris Bon (Hong Kong), and more.

Two weeks prior to the event, Team Canada FPV released the race track design on Velocidrone, giving pilots the opportunity to practice and get familiar with it. Designed by Ryan Walker and Joey Camirand in collaboration with Travis Daley, the track featured a dynamic blend of MultiGP Champ-sized obstacles and natural elements like trees from the venue, creating an exciting experience for both pilots and spectators.

Over those two weeks, more than 200 pilots from around the world competed online using the simulator, posting



impressive lap times. It quickly became clear which of the registered event pilots would be closely competing, setting the stage for an exciting race.

### RACE CLASSES

This year's Canadian Drone Racing Nationals featured two racing classes: Open and 7-inch Spec. The Open class allows any type and size of multirotor, battery, and propeller size, as long as the total weight doesn't exceed 800 grams. Typically, pilots in this class fly with lightweight drones using 22xx motors and 5-inch propellers.

In contrast, the 7-inch Spec class is more restrictive. Drones must weigh at least 1280 grams, use 7-inch propellers – in this case generously provided by Gemfan –, 5S 2200

mAh LiPo batteries, 2808 or smaller motors, and run a special version of the Betaflight flight controller firmware to control and limit the motor RPM.

The limiting of the RPM by firmware is the key to get a closer match between all the variety of drone designs and configurations from the pilots.

The 7-inch Spec class has gained popularity in the USA and Canada, offering more competitive head-to-head races. The drones are slower, larger, and equipped with LEDs, making them easier to follow and more enjoyable for spectators watching in line of sight.

### PRACTICE AND QUALIFICATIONS

Day 1 of the event was relaxed, focused on setup, pilot registration, and open practice using the popular MultiGP ZippyQ system. This system allows pilots to sign themselves up for the next flying heat via a tablet kiosk and select an available video frequency, ensuring everyone gets their turn and reaches their flight limit of 5 batteries.

From the morning of Day 2 until dusk, pilots flew up to 10 batteries in a time trial format to qualify for either the Pro or Sport categories in the Open Class. The top 16 pilots with the fastest two consecutive lap times advanced to the Pro class, while the remaining 18 went to the Sport class, creating closer, more competitive matchups for Day 3.

meilleurs à s'être qualifiés sont :

Première place – Killian Rousseau (France)

Deuxième place – Yuki Hashimoto (Japon) avec une différence de 135ms!

Troisième place – Pedro "Pino" Caceres (É.-U.)

Quatrième place – Tristan "Trinx" Goin (France)

### COURSE 7-INCH SPEC

Aussitôt que les épreuves de qualification de la catégorie Open se sont terminées, la tombée de la nuit a fait allumer les gros projecteurs DEL autour du parcours de course. Quelque 18 pilotes se sont préparés en changeant d'équipement afin de piloter leurs drones plus lourds et plus lents de 7-inch Spec, chacun étant équipés de feux DEL aussi brillants que colorés. Avant de voler, chaque drone devait atteindre le poids minimum de 1 280 grammes, sans quoi son pilote risquait la disqualification.

Même si la course se déroulait sur le même parcours, des ajustements mineurs ont été apportés afin de garantir des vols plus doux et une meilleure expérience participative. Les spectateurs étaient de plus en plus excités et ont crié et encouragé les concurrents en observant intensément le spectacle devant eux.

Des 18 pilotes qualifiés, voici les quatre meilleurs en 7-inch Spec :

Première place – Killian Rousseau (France)

Deuxième place – Gabriel "Gab707" Kocher (Canada)

Troisième place – Pedro "Pino" Caceres (É.-U.)

Quatrième place – Tristan "Trinx" Goin (France)

### JOUR DE COURSE, CATÉGORIE LIBRE

Au jour 3, il était finalement temps de livrer combat en catégorie Open! De format double élimination et avec six pilotes sur la ligne de départ, les courses étaient enlevantes. Malgré les aléas de la météo – la pluie s'est abattue à l'occasion – les pilotes ont donné tout ce dont ils étaient capables. Une fois qu'une course est lancée, il n'y pas d'interruption – même si l'équipement devient détrempe... la course va de l'avant.

Des 16 pilotes qualifiés en Pro Open Class, les meilleurs quatre étaient :

Première place – Killian Rousseau (France)

Deuxième place – Yuki Hashimoto (Japon)



The podium for the Pro class at the 2024 Drone Racing Nationals. / Les gagnants sur le podium en catégorie Pro aux Drone Racing Nationals de 2024.



The podium for the Sport class at the 2024 Drone Racing Nationals. / Les gagnants sur le podium en catégorie sport aux Drone Racing Nationals de 2024.

Troisième place – Pedro "Pino" Caceres (É.-U.)

Quatrième place – Antero "Porkchop" Sousa (Canada)

Des 18 pilotes qualifiés en Sport Open Class, les meilleurs quatre étaient :

Première place – Joey "BendFPV" Camirand (Canada)

Deuxième place – Nick "NickRO19" Oliveira (Canada)

Troisième place – Mathieu "Mat277" Charrois (Canada)

Quatrième place – Stéphanie "Rose" Beaulieu (Canada)

### L'ORGANISATION

Organiser un évènement de cette ampleur requiert un effort herculéen, de la planification à l'exécution, en communication avec les commanditaires, en promotion ainsi qu'en opérations pendant le concours. L'équipe a fait du



The podium for the 7" Spec class at the 2024 Drone Racing Nationals. / Les gagnants sur le podium en catégorie 7 pouces Spec aux Drone Racing Nationals de 2024.

travail extraordinaire en combinant les aptitudes afin que tout se déroule rondement.

Un immense merci d'appréciation à Joey Camirand (de DroneFest) pour son effort soutenu sur une période d'un an afin que ce championnat devienne réalité. Des remerciements particuliers sont lancés à Ignacio Romero, Ryan Walker ainsi qu'à Travis Daley, de Team Canada FPV, pour toute la préplanification et la promotion de l'évènement, de même qu'à Stéphanie Beaulieu et Benjamin St-Georges pour leur appui indéfectible tout au long de la gestation. D'autres remerciements particuliers sont lancés à l'endroit des pilotes participants et des bénévoles pour l'aide et l'appui.

Pour de plus amples renseignements sur les Canadian Drone Racing Nationals de 2024, veuillez consulter le [teamcanadafpv.org/nats](http://teamcanadafpv.org/nats). ✈



Getting ready for a night race at the 2024 Drone Racing Nationals. / Préparatifs de course en soirée aux Drone Racing Nationals.



Out of 34 registered pilots, the top 4 qualifiers were:

- 1st – Killian Rousseau (France)
- 2nd – Yuki Hashimoto (Japan) with a difference of 135ms!
- 3rd – Pedro "Pino" Caceres (USA)
- 4th – Tristan "Trinx" Goin (France)

### 7-INCH SPEC RACE

As soon as the Open Class qualifiers ended, nightfall allowed the bright LED spotlights around the race track to light up. Eighteen pilots prepared to switch gear and fly their larger, heavier, and slower 7-inch Spec drones, each equipped with ultra-bright colored LEDs. Before flying, every drone had to meet the 1280-gram minimum weight requirement, or risk disqualification.

Though the race took place on the same track, minor adjustments were made



to ensure smoother flights and a more engaging experience. The excitement drew in hardcore fans, with cheers and shouts echoing as they watched the intense and close 7-inch Spec races.

Out of 18 qualified pilots, the 7-inch Spec top 4 winners were:

- 1st – Killian Rousseau (France)
- 2nd – Gabriel "Gab707" Kocher (Canada)
- 3rd – Pedro "Pino" Caceres (USA)
- 4th – Tristan "Trinx" Goin (France)

### OPEN CLASS RACE DAY

On day 3, it was finally time to race in Open Class! Held in a double-elimination bracket format and 6 pilots-up, the races were thrilling to watch. Despite the challenging weather conditions, with rain pouring down at times, the pilots gave it their all. Once a race begins, there's no

turning back—even if the equipment gets soaked, the competition continues.

Out of 16 qualified pilots in Pro Open Class, the top 4 winners were:

- 1st – Killian Rousseau (France)
- 2nd – Yuki Hashimoto (Japan)
- 3rd – Pedro "Pino" Caceres (USA)
- 4th – Antero "Porkchop" Sousa (Canada)

Out of 18 qualified pilots in Sport Open Class, the top 4 winners were:

- 1st – Joey "BendFPV" Camirand (Canada)
- 2nd – Nick "NickRO19" Oliveira (Canada)
- 3rd – Mathieu "Matz77" Charrois (Canada)
- 4th – Stéphanie "Rose" Beaulieu (Canada)

### THE ORGANIZATION

Organizing an event of this scale is a massive effort, requiring work from the planning stage to execution, sponsorship outreach, promotion, and day-of operations. The team did an outstanding job, effectively combining their diverse skill sets to pull it all together smoothly.

A big shoutout to Joey Camirand from Drone Fest for his year-long effort in making this event a reality. Special thanks to Ignacio Romero, Ryan Walker and Travis Daley from Team Canada FPV for all the pre-planning and promotion of the event, as well as Stéphanie Beaulieu and Benjamin St-Georges for their unwavering support throughout the process. A special thanks to all the attending pilots and volunteers for their help and support.

For more information about the 2024 Canadian Drone Racing Nationals, please visit [teamcanadafpv.org/nats](http://teamcanadafpv.org/nats) ✈️



# RC FLOAT



## Peter Graham - 80605

Committee Chair

905-937-5577

pgraham7@cogeco.ca

For this Floatplane column, we have a note and some photos from Walter Reynolds of British Columbia.

### B.C. FLOAT FLYING

by Walter Reynolds (MAAC 34853)

“Hi Peter. This is my final floatplane report for the Lower Mainland portion of Zone H. I’m sending the photos separately in two e-mails (one for each lake).

“Marion Lake (now called Jacobs Lake) is situated in the UBC Experimental Forest in the Garibaldi area of Maple Ridge. Members of Surrey’s Riverside Flyers have been granted access to this private lake since about 1989 for once-a-month float flying, May to September.

“In recent years, forest fires, UBC forestry Department events, COVID-19, hot weather, and RPAS rules have interfered with the frequency of visits. Thankfully, 2024 saw a slight increase in our ability to access the lake. Here are a few photos from our last visit.

“Canim Lake is located in B.C.’s Cariboo region (also in MAAC Zone C), about 25 miles (40 km) northeast of 100 Mile House. The Riverside Flyers have been flying at the Rainbow Resort in Canim Lake since 2006 and celebrated our 19th consecutive year there this past Labour Day week. Our best attendance year was several years ago where 19 members attended, but for a variety of reasons, it has dropped but is now regularly up to ten flyers.

“In 2024, we had the best weather that anyone can recall, with flying every day. Here are a few photos of our 2024 event.

“Well, Peter, that’s my lot. I’ve been the Floatplane Committee for my area for eight or nine years and feel it is now time for someone else to take the reins.” ✨

## Peter Graham - 80605

Chef de Comité

905-937-5577

pgraham7@cogeco.ca

Pour cette chronique sur les hydravions, Walter Reynolds, de la Colombie-Britannique, m’a envoyé cette chronique et des photos.

### LE VOL D’HYDRAVIONS EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

par Walter Reynolds (MAAC 34853)

« Bonjour, Peter. Ce sera mon dernier rapport d’hydravion pour la portion inférieure du continent de la zone H. J’envoie les photos séparément en deux courriels (un par lac).

« Marion Lake (qu’on appelle maintenant Jacobs Lake) est situé à l’intérieur de la forêt expérimentale de l’University of British Columbia (UBC) dans le secteur Garibaldi de Maple Ridge. Les membres des Riverside Flyers (à Surrey) ont obtenu l’accès à ce lac privé depuis environ 1989 pour des séances mensuelles de vol, entre mai et septembre.

« Ces récentes années, les incendies de forêt, des événements du département des forêts de l’UBC, la COVID-19, le temps chaud et les règlements afférents aux SATP ont nuit à la fréquence des visites. Heureusement, il y a eu une petite augmentation de l’accès au lac en 2024. Voici quelques photos de notre plus récente visite.

« Canim Lake est situé dans la région de Cariboo de la Colombie-Britannique (aussi dans la zone C du MAAC), à environ 25 milles (40 km) au nord-est de 100 Mile House. Les Riverside Flyers font voler leurs maquettes au lieu de villégiature Rainbow Resort à Canim Lake depuis 2006 et nous avons célébré notre 19e année consécutive sur place, lors de la plus récente fête du Travail. Notre meilleure année (en matière de participation) était il y a plusieurs années (19 pilotes) mais pour une variété de raison, c’est à la baisse; nous sommes maintenant habituellement une dizaine de modélistes pilotes.

« En 2024, nous avons profité de la meilleure météo dont nous nous souvenons et nous pouvions effectuer des vols chaque jour. Voici quelques photos de notre événement de 2024.

« Eh bien, Peter, voici où j’en suis. Je suis le Comité des hydravions pour mon secteur géographique depuis huit ou neuf ans et je crois qu’il est temps que quelqu’un d’autre prenne la relève. » ✨

# ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

**Paul Brine - 22685**

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

L'automne est arrivé et l'été est terminé, si on se fie au calendrier. Bien que nous soyons rendus en automne, il reste encore du temps de vol. Comme j'écris ceci à la mi-septembre, les prévisions météo à long terme sur 14 jours font état de journées surtout ensoleillées avec une température de plus de 20 degrés Celsius et d'une faible probabilité de pluie; vous devriez encore avoir l'occasion d'aller faire voler des maquettes. Bien sûr, il s'agit d'une prévision et la réalité, c'est qu'il pourrait y avoir moins de soleil.

Il m'a été difficile de se diriger au terrain de vol cet été puisque nous avons eu beaucoup de pluie jusqu'à maintenant, ce qui semble toujours coïncider avec les fins de semaine et avec ma disponibilité d'inscrire des vols. Je peux dire que cette saison, j'ai davantage « volé » au terrain de vol au volant du tracteur à gazon qu'à faire voler des maquettes.

Un concours a été prévu cet été en Ontario. Le club de Keswick et le 905 Squadron avaient planifié d'organiser un concours pendant la fin de semaine de la fête du Travail au terrain de Keswick. Ça aurait aussi été l'occasion d'organiser

les Épreuves de qualification d'équipe afin de sélectionner celle qui se dirigera au Championnat mondial de Muncie (Indiana), en août 2025.

En fin de compte, les Épreuves n'ont pas été nécessaires, si bien que l'équipe sera composée de Michi Akimoto, Jeff Stevens et de Brenner Sharp. Les membres remplaçants seront Xavier Mouraux et Darren Bowman. La prochaine étape consistera à sélectionner un gérant d'équipe. Je vous souhaite bonne chance à Muncie.

En ne procédant pas aux Épreuves de qualification d'équipe, il n'y avait plus suffisamment de pilotes qui avaient l'intention de participer au concours; celui-ci a été annulé.

## CHAMPIONNAT MONDIAL DE 2025

Le Championnat mondial de F3A en 2025 aura lieu au siège de l'AMA américaine à Muncie (Indiana). C'est suffisamment près pour qu'on s'y déplace. Si vous en avez l'occasion, j'encourage quiconque à y aller, d'observer le déroulement et d'appuyer l'équipe. Je suis allé au Championnat mondial en 2001 qui était disputé en Irlande afin d'admirer le tout et par « coïncidence », celui-ci a eu lieu non loin du gîte du passant où nous passons nos vacances.

Cela a valu la peine d'observer les

meilleurs pilotes du monde piloter leurs maquettes.

## CONCOURS DE CLUB

Comme je l'ai mentionné plus haut, le concours prévu pour la fête du Travail a été annulé en raison d'une faible participation. Malheureusement, celle-ci ne cesse de diminuer depuis plusieurs années et depuis la reprise des concours, après la pandémie de COVID-19.

Bien que de moins en moins de personnes s'intéressent à participer à un concours, il y a encore de l'intérêt pour les séquences et les avions de voltige, au niveau des clubs. À l'un d'entre eux que je fréquente, on m'a suggéré que nous organisions un concours de club et j'en ai parlé à d'autres membres qui pratiquent des séquences à l'aide de leurs maquettes de voltige.

Ça ne prend qu'une personne avide d'organiser un événement pour que celui-ci ait lieu.

Vous n'avez pas besoin d'une maquette spécialisée puisque la plupart des appareils sportifs peuvent aisément exécuter les séquences Sportsman et Intermediate. N'oubliez pas que vous pouvez exécuter ces mêmes séquences sous le plafond des 400 pieds. Sortez et allez faire voler quelque chose! ✈

## Course autour de pylônes *suite de la page 76*

fait sans histoires. J'ai quitté Muncie (Indiana) tôt, le samedi matin et deux jours et demi plus tard, j'étais de retour à domicile à Calgary (Alberta). Il fallait ensuite vider la fourgonnette, nettoyer mon équipement et me faire à l'idée que je recommencerais ce manège, l'année prochaine.

## RAFAEL UNRUH

Tandis que je me trouvais sur place, j'ai utilisé la bougie Rafael Unruh pour toutes les épreuves (sauf en EFi). Celle-ci est sensationnelle et possède une longue durée de vie. Ces bougies n'aiment pas le carburant riche, si bien que je n'ai pas ouvert le pointeau pendant le démarrage. Vous pouvez consulter le site Web de Rafael sur Facebook :

<https://www.facebook.com/rafa>.

rafael.10690203. On retrouve quantité de photos des produits qu'il vend. Consultez ce site ou envoyez-lui un courriel, au [rafaelunruh@web.de](mailto:rafaelunruh@web.de); vous ne serez pas déçu. Rafael est un excellent concurrent en combat, si bien qu'il en connaît très bien le pouls; les pilotes veulent de la qualité et de la performance. Aussi, son service à la clientèle est excellent.

## BARRY BERLIN

C'est avec tristesse que je vous fais part du décès d'un grand concurrent des années 1980. Barrie Wayne Berlin s'est éteint le 26 août dernier.

Barrie a passé une grande partie de sa vie au sein de l'industrie de l'aéromodélisme. Sa femme et lui ont exploité B&B Hobbies ici même à Calgary pendant plusieurs années. Après avoir

vendu son commerce de passe-temps, il a évolué auprès de grossistes en modélisme. Barrie était un modéliste passionné et il a appris à piloter à bien du monde, y compris à certains de nos actuels concurrents de course autour de pylônes

Au nom de la communauté des concurrents de pylônes, je transmets mes plus sincères condoléances à l'épouse de Barrie, Cheryl, ainsi qu'à la famille. Reposez en paix, Barrie. Nous allons nous ennuyer de vous, assurément.

C'est tout pour cette chronique... J'aime toujours recevoir vos commentaires alors, s'il-vous-plaît, envoyez-moi un courriel de vos demandes spéciales ou de commentaires. Restez heureux, en santé et n'oubliez pas de virer à gauche et de piloter en vitesse. ✈

## RC PRECISION AEROBATICS



Bill Teeter's FMS Olympus. / L'Olympus (un produit de FMS) de Bill Teeter.

Photo by Paul Brine

### Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Fall has fallen and summer is over, if you go by the calendar. Even though it is now fall, there still is a lot of potential flying time yet. As this is written in mid-September, the 14-day forecast is showing mostly sunny days with highs over 20 degrees Celsius and low probability of rain so there will still be opportunities to get out to fly. Of course, this is the weather forecast and reality might end up being less sunny than what is forecast.

Getting out to fly was difficult for me this summer as we had a lot of rain so far, which always seems to coincide with weekends and when time is available to go flying. I can safely say that this season, I have spent more time at the club field "flying" the club lawn tractor than I have flying airplanes.

There was one contest scheduled this summer in Ontario. The Keswick club and 905 Squadron planned to hold a Labour Day weekend contest at the Keswick field. This contest was also to have been the Team

Trials to select the team to go the Muncie World Championships in August 2025.

There ended up being no need to hold a Team Trials so the team will be Michi Akimoto, Jeff Stevens and Brenner Sharp. The alternates will be Xavier Mouraux and Darren Bowman. The next step in the process is for the team to select a team manager. All the best to the team in Muncie.

Without the Team Trials, there were not enough pilots planning to attend to be able to run a successful contest so the contest was cancelled.

### 2025 WORLDS

The 2025 F3A World Championships is being held at the AMA Headquarters in Muncie Indiana. This is relatively close for travel. If you have the opportunity, I would encourage anyone interested to go, spectate and support the team. I had the opportunity to go to the 2001 World Championships in Ireland to watch as they "happened" to be on and conveniently located to our bed and breakfast while we were there on holiday.

It was definitely worth it to see some of

the best pilots in the world fly.

### CLUB CONTESTS

As mentioned above, the contest scheduled for Labour Day ended up being canceled due to low attendance. Unfortunately, attendance has been falling for several years and since contests resumed after COVID-19, it has been very low.

While there appears to be fewer and fewer who are interested in attending a contest, there still is interest in flying the sequences and pattern aircraft at the club level. At one of my clubs, it was recently suggested to me that we hold a club contest and I have talked to other members who are out practicing sequences with pattern airplanes.

All it takes to hold an event is someone to get behind it and organize it.

You don't need to have a dedicated aircraft as most sport airplanes are capable of flying the Sportsman and Intermediate sequences. Don't forget that both the Sportsman and Intermediate sequences can be flown under the 400-foot ceiling, so get out and fly. ✈️

# COURSE AUTOUR DE PYLÔNES

## Roy Andrassy - 10064-L CD

Chef de Comité

403-8805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Bonjour les amateurs de course. Je vous présente une autre chronique sur des exploits de course. Celle-ci se veut une suite de mon aventures aux Nationaux de Muncie (Indiana) que j'avais entamée précédemment.

### 426 Q500

L'épreuve 426 Q500 était prévue à compter du mardi lors de la semaine de course autour de pylônes de Muncie, jusqu'au mercredi. Malheureusement, les dieux de la météo ne nous ont pas accordé cette faveur et nous avons dû interrompre la course en raison d'averses et de vents plutôt forts. En vieillissant, le moins j'ai le goût de piloter mes maquettes par temps pluvieux et venteux. Je porte des lunettes, si bien que la pluie peut nuire à ma vision; il devient problématique de voir mon avion ainsi que n'importe quel autre.

Après quatre rondes, le directeur de concours a décidé de suspendre les vols par précaution. D'après moi, c'était la meilleure décision. Les concurrents sont demeurés autour et n'ont pu faire autrement que de voir la météo se détériorer. Éventuellement, les vols ont été officiellement interrompus pour le reste de la journée parce que les prévisions météo faisaient état de mauvais temps. En fait, les vents ont aplati le chapiteau de l'aire des puits – surface de 80 pieds par 130 pieds – ouf! Heureusement, personne ne se trouvait en dessous au moment où c'est arrivé.

Le jour suivant, je me suis réveillé au son de la pluie battante et du vent. Éventuellement, le directeur de concours a annulé toute course et nous avons dû nous contenter des résultats d'une compétition de quatre rondes.

Des 77 pilotes inscrits au total, j'ai terminé au 28e rang; Cory Paine a terminé 39e; Dave Ford a terminé 63e tandis que Rick Paine a terminé au 75e rang. Gino Del Ponte a ravi la première place. Nous avons composé avec le temps pluvieux et nous sommes passés à la course de catégorie Q40. Je déteste la pluie... mon équipement aussi.



Cory and Roy with a Q40 model in Muncie. / Cory et Roy avec une maquette Q40 à Muncie (Indiana).

### 422 Q40

Heureusement, le jeudi matin nous a offert du temps beaucoup plus clément, si bien que nous avons fait démarrer la course de Q40 (422). La compétition était féroce, comme d'habitude, et a occasionné sa part de raccourcis (les appareils coupaient les coins ronds) et de collisions aériennes en cours de journée. Une fois de plus, j'ai appris qu'il valait mieux ne pas tromper mon observateur au pylône 1. De tels raccourcis font souffrir votre classement. Zut!

J'ai agi comme observateur (caller) pour Cory lors de la course de Q40. Cory pilotait un Dago Red qui m'a déjà appartenu. Malheureusement, Cory a subi un mauvais départ pendant une ronde; il a dû remplacer une bougie sur la ligne de vol. En fin de compte, son avion n'a pas quitté le sol et cela lui a potentiellement coûté quatre (4) points. Double zut! Cory, il faudrait que

tu essaies la bougie Rafael! Les dieux des pylônes tentent toujours de vous soutirer des points. Des 72 pilotes inscrits, j'ai terminé au huitième rang, Cory a terminé en 25e place et Gino Del Ponte a encore ravi la première place. La compétition était féroce et il y avait beaucoup d'action.

Félicitations à tous les pilotes qui ont intensément vécu leur semaine de compétition. Je lance des félicitations particulières au nouveau président de la NMPRA – et directeur de concours pour ces NATS – Doug Killebrew. Beau travail, Doug. Nous savons tous quelle est l'ampleur du travail à abattre afin de présenter un tel concours.

Gino Del Ponte a été couronné champion hors-tout des NATS. Félicitations, Gino. Vous avez effectué du pilotage de maître en des conditions plutôt difficiles.

Dieu merci, le voyage de retour s'est

*suite à la page 74*

# RC PYLON

## Roy Andrassy - 10064-L CD

Committee Chair

403-805-9520 | royandrassy@shaw.ca

Hello race fans, it's time for another pylon article. This article will be a continuation of my Muncie Nationals adventure that I started in my previous article.

### 426 Q500

The 426 Q500 event was scheduled to be run starting on the Tuesday of Muncie's Pylon week and extending to the Wednesday. Unfortunately, the Muncie weather Gods were not in our favour, and we had to stop racing early on Tuesday because of rain and occasional severe winds. The older I get, the more I don't like flying in wet and windy weather. I wear glasses so significant rain can occlude my vision through my glasses so seeing my plane and other people's planes can become a problem.

After four rounds of competition, the contest director decided to suspend further flying for safety reasons. That was a smart decision in my opinion. The contestants hung around the competition site just to watch the weather get worse over time. Eventually the flying was called off for the day because the forecast indicated continuing bad weather conditions. In fact, the winds got so strong that the large 80' X 130' pitting canopy was blown down. Ouch. Thank goodness no one was underneath it when this happened.

The next day I woke up to continuing rain and wind. Eventually the CD called the race off and we had to live with the results of a four-round competition.

Out of a total of 77 registered pilots, I came in at 28th, Cory Paine came in at 39th, Dave Ford finished 63rd, and Rick Paine came in at 75th position. Gino Del Ponte finished 1st. A good wet time was had by all, and we thankfully moved onto the Q40 race. I hate rain and so does my equipment.

### 422 Q40

Thankfully Thursday morning arrived with a great weather forecast, so we happily started the Q40 (422) competition. The racing was fierce as usual with several cuts and multiple mid-air during the day. I learned once again to not jump my caller at



Roy calling for Cory in Q40. / Roy agit à titre d'observateur pour Cory en Q40.

number 1 pylon. Cuts will always kill your placing. Darn.

I called for Cory for Q40. Cory was flying a Dago Red Q40 bird that used to belong to me. Unfortunately, Cory had one bad start during a heat where he had to replace a glow plug on the line. In the end, Cory did not get off the ground so that cost Cory a potential 4 points. Double darn. Time Cory for the Rafael Glow Plug!!! The

Pylon Gods are always looking for ways to take away points from you. Out of a total of 72 registered pilot, I finished in 8th place, Cory came in at 25th place, and Gino Del Ponte came in 1st. The competition was fierce with lots of action.

Congrats to all the pilots for an intense week of pylon competition. I wish to also extend a special congratulations to the new NMPRA president and the overall contest director for the pylon Nats, Doug Killebrew. Great job Doug. We all know how much work such a big competition is.

Gino Del Ponte was crowned the overall Nats Grand Champion. Congratulations Gino. Job very well done under tough circumstances for sure.

Thank goodness, the return trip home from the Muncie Nats was uneventful. I left Muncie early on a Saturday morning and 2.5

days later I arrived at my home in Calgary, Alberta. It was time now to unpack the van, clean up all my gear, and get charged up to do it all again next year.

### RAFAEL UNRUH

While I was at the Muncie Pylon Nats, I ran the Rafael Unruh hot glow plug in all the events (except in EF1). This glow plug is great and has an exceptional long-life span. The plugs do not like running rich, so I did not open up the needle valve on my engines during the start up. Visit Rafael's site on Facebook: <https://www.facebook.com/rafa.rafael.10690203>

There are lots of great pictures of all the products he sells at this site. Visit this site, Or send him an email at [rafaelunruh@web.de](mailto:rafaelunruh@web.de), you will not be disappointed.

Rafael is an excellent FAI combat flyer, so he is in touch with what competition flyers want regarding quality and performance. His customer service is also excellent.

### BARRY BERLIN

It is with sadness that I must report the passing of a great pylon racer from the 80s. Barrie Wayne Berlin passed away on August 26 of this year.

*continued on page 85*

Alan Blore - 21353

Chef de Comité

403-730-9860

ablore@shaw.ca

Au moment où vous lirez ces lignes, la saison de vol aura ralenti et je suis persuadé que vous entamerez de nouveaux projets ou que vous procéderez à de l'entretien en prévision de l'année prochaine. Il sera intéressant d'admirer ce qui sort des sous-sols et des ateliers, le printemps prochain.

En juillet dernier, le Tofield Jet Fun Fly était un événement auquel je me suis déplacé – j'ai toujours hâte d'y aller – afin de revoir des visages connus et des maquettes, de même que de rencontrer de nouveaux pilotes. Comme Bob Wonitoy vous le dira dans son article, les organisateurs ont été très chanceux de compter sur la participation de Ken Hulik, qui a effectué le trajet depuis Lake Stevens (Washington).

J'ai inclus des photos et Bob se chargera de nous raconter les bons moments vécus.

## JET FUN FLY DE TOFIELD

par Bob Wonitoy

« Le 11 juillet signifiait le lancement du Jet Fun-fly annuel de TMMA. C'était le 22e événement du genre, dont 12 ont été consacrés aux maquettes à turbine. Nous sommes chanceux en ce que la municipalité de Tofield nous autorise à utiliser leur aérodrome d'avions à l'échelle réelle.

« Les pilotes sont arrivés à compter du mercredi 10 août et ont choisi leur aire de camping et des puits. Quelques vols ont été effectués avant l'événement proprement dit.

« Le jeudi, la majorité des pilotes s'est présentée et lorsque la poussière est retombée, ils étaient au nombre de 23. Ceux-ci arrivaient de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et quelqu'un a même effectué le trajet depuis l'état du Washington. Les vols n'ont pas cessé avant l'heure du midi, le dimanche.

« Nous avons eu droit à quatre magnifiques journées – superbe météo et vents légers. On retrouvait un bon mélange de jets sportifs et de copies volantes; les premiers étaient plus nombreux.

« L'un des points forts de la rencontre, c'était le nouveau Aermacchi M-346 de John Tait. La période de gestation de la cellule a été plus longue et John a admis avoir pensé qu'il ne la verrait pas terminée, de son vivant. En fin de compte, le résultat est renversant; beau travail, John! Le temps de livraison des cellules provenant d'outre-mer est ridicule... et très dispendieux.

« Nous avons eu droit à une bonne dose de discussion, dont le sujet change avec le temps. Auparavant, nous partagions des techniques de construction ou des façons d'obtenir de bons résultats lors de la séance de peinture. Le réglage du train escamotable était un sujet de conversation qui durait des heures. Maintenant que les maquettes presque prêtes à voler (les ARF) ont le dessus du pavé, on jase maintenant de programmation d'émetteur, de défaillance de télémetrie ou des caractéristiques bizarres du gyroscope. Si quelqu'un éprouve des problèmes quant au réglage des volets pour une vitesse appropriée afin de les conjuguer au débattement de la profondeur au moment de déployer les volets à l'atterrissage, tout le monde semble y aller de



Chris Hammond and Asif Akbar's with Asif's Composite ARF Rebel Pro. /

Chris Hammond et Asif Akbar posent avec la maquette presque prête à voler (ARF) Rebel Pro en composite d'Asif.

sa suggestion.

« Je me souviens de l'époque au cours de laquelle posséder la fonction « dual rates » sur son émetteur était considéré comme étant du luxe. Inévitablement, il arrivait qu'avec cette fonction sur « low », on aplatissait l'avion à l'atterrissage – le train fracassant une partie de l'intérieur des ailes – parce que nous avions perdu de la vigueur sur la gouverne de profondeur au moment de l'arrondi (flare). Si on les utilise correctement, les capacités de nos nouveaux émetteurs facilitent de beaucoup la charge de travail du pilote.

« En fin de compte, lorsque le jet prend la voie des airs, le pilote doit continuer... d'être le pilote. »

## MERCI

Des rumeurs veulent que ce soit la dernière année des exemplaires en papier de la revue Model Aviation Canada (MAC Mag). J'aimerais remercier Keith Morison pour son aide à transmettre le message de la chronique des jets télécommandés au fil des années. Keith et moi ne sommes pas toujours d'accord sur tout ce qui concerne les chroniques, mais j'ai toujours pensé que la présentation – et la réception – de la revue constituait un facteur important d'être membre du MAAC. Quelle que soit la forme que prendront nos futurs outils de communication à l'intention de nos membres, j'espère qu'elle maintiendra autant de professionnalisme que la revue.

Merci, Keith. ✨

## RC JETS

from page 79

I may not always agree on all things to do with the articles, but I always thought that the overall presentation of, and reception of the magazine was an important part of being a MAAC member. Whatever form our future communication tools will be for the members, I hope it retains the same professionalism as MAC Mag did.

Thanks, Keith. ✨

# RC JETS

Alan Blore - 21353

Committee Chair

403-730-9860

ablore@shaw.ca

By the time you are reading this, our season will have wound down and I am sure new projects have hit the bench or some much-needed maintenance items are happening to airframes to be ready for next season is due. It will be interesting to see what comes out the basements and shops next spring.

Back in July of this year, the Tofield Jet Fun Fly was an event I travelled to that I look forward to every year, to see the usual faces and aircraft, as well as get to know some new pilots to that event. As Bob Wonitoy will tell you in his article, they were very fortunate to have Ken Hulik from Lake Stevens, Washington make the long journey up.

I have provided some pictures and Bob will tell us all about the great time we all had in Tofield.

## TOFIELD JET FUN FLY

by Bob Wonitoy

"July 11 was the start of TMMA's annual Jet Fun Fly. This marks our 22nd event with the last 12 dedicated to turbine-powered aircraft. We are blessed with a terrific venue as the Town of Tofield allows us to make their full-size aerodrome available for club use.

"Pilots started arriving on Wednesday, August 10th, staking out their preferred camping and pit areas. A couple of maidens were done before the event.

"Thursday saw the majority of the pilots show up and when the smoke settled, we had 23 registered pilots. They came from across Alberta, British Columbia, and one adventurous soul from Washington State. The flying started in earnest and did not stop till Sunday at noon.

"We were blessed with four great days of weather and light winds. There was a good mix of sport and scale jets with sport jets being the most numerous.

"One of the highlights was John Tait's new Aermacchi M-346. The gestation period for the airframe was a long one with John thinking he would never see it in person. But the end result is stunning; good job, John! The delivery times for new



John Tait's very nice looking Aermacchi M-346. / Le superbe Aermacchi M-346 de John Tait.



Wayne Beasley with a classy Snowbirds scheme on his Flash getting her ready for a flight. / Wayne Beasley prépare son Flash en livrée très attirante des Snowbirds en prévision de son prochain vol.

airframes from overseas is getting to be ridiculous as well as very expensive.

"The usual pit chatter abounded with a change in topics from past years. Used to be a sharing of building techniques or ways to get the perfect paint job. Setting up air retracts was always good for hours of talk. Now with ARFs, the topics are radio programming challenges or telemetry hiccups or gyro quirks. If someone has an issue getting the flap speed to match the elevator trim when the landing flap is deployed, there is no lack of suggestions from every one around.

"I think back to the days when having dual rates was a luxury. With the inevitable being on low rates for landing and driving

the landing gear through the wing because you ran out of elevator on the flare. The new radios and their capabilities, if used properly, really relieves the work load for the pilot.

"But, at the end of the day, when the jet goes heaven-bound, the pilot still has to be the pilot."

## THANKS

As there are rumblings that this may be the last year for a physical Model Aviation Canada Magazine (MAC Mag) in this form, I would like to thank Keith Morison for his assistance in getting the message out on the RC Jet column over the years. Keith and

*continued on page 78*



**FARFAST**  
Our mission is to provide customers with quality, friendly and prompt service for your helicopter needs  
1-780-518-9848  
FarFast.ca



**Aircraft Modelers Research**  
Aircraft Modeler's Research is a major Canadian Hobby Shop and airplane kit manufacturer. Your source for:  
**Airplanes, Engines, Helicopters, Drones, FPV, and all the Building materials you'll need.**  
2550 Chemin du Lac Longueuil, Quebec, J4N 1G7  
Toll Free: 1 855 747-2444  
Montreal: 450 670-2444  
**AMR-RC.com**  
**Manufacturer • Distributor • Dealer**

**AIRCRAFT MODELERS RESEARCH**  
2550 Chemin du Lac Longueuil Québec  
AMR-RC.com 450.670.2444

**AJ HOBBIES (SINCE 1995)**  
200 Edgeley Blvd. Unit 28  
Concord, Ontario, 905.305.1479  
www.ajhobby.com or  
www.HobbyProsDepot.com



Futaba | Stinger Engines  
Flex Innovations  
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

**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



**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!

## RADIO SPECTRUM

Adam Maas - 91845

Committee Chair  
adam@mawz.ca

### ASX3+

I'll start off with a quick note for Spektrum users. If you want to take advantage of the new AS3X+ features, you do need to be running the latest firmware on your radio (v2.11 for DX series, v4 or later for NX, latest in Play Store for iX). You can still use older receiver firmware just fine for aircraft you are not upgrading to AS3X+, so you should only update receiver firmware when you want to upgrade that aircraft to AS3X+.

### ANNUAL MAINTENANCE

We're now at the end of the flying season as you read this, so now is a good time to do

your annual radio and receiver maintenance. I do recommend updating your radio and receivers to the latest firmware now. That will give you all of building season to get used to any changes and find out any gotchas on the bench rather than in the air.

I do recommend a second round of updates before flying season begins again, but I also recommend not touching your radio and receiver firmware during flying season unless you need a specific bug fix or new feature for a plane you acquired mid-season.

Always be sure to test the radio and receivers after a firmware update. I crashed one plane this spring because of a setting reset from a receiver update that I missed in preflight.

In addition to this, it's a good time to do your battery maintenance. Cycle any NiMH or NiCd packs and determine which if any

need to be replaced. Pull and storage charge your Lithium batteries (LiPo, Lilon or LiFE) and check them for damage. Make a note of any that need replacement so you can replace them over the course of building season.

LiPos should be storage-charged and stored for the winter. Note Spektrum SMART batteries do self-discharge much faster than regular LiPo and LiFE packs due to the SMART circuit board always drawing a small amount of power, so it's good to set a reminder for January or so to cycle any SMART G1 or G2 batteries you may have.

If your radio has a LiPo battery, it has less need to be storage-charged before storage, the low-current batteries are not impacted by high charge states the same way flight packs are, but if storing for multiple months, letting them drop down to half-charge or so is still a good idea. ✈

## SPECTRE RADIO

Adam Maas - 91845

Chef de Comité  
adam@mawz.ca

### ASX3+

Je commencerai en rappelant rapidement quelque chose aux utilisateurs. Si vous voulez vous prévaloir des nouvelles caractéristiques du récepteur AS3Z+, vous devez installer le plus récent micrologiciel (firmware) sur votre émetteur (v2.11 pour la série DX, v4 ou plus récente pour NX, le plus récent chez Play Store pour la série iX). Vous pouvez encore un micrologiciel plus ancien pour les maquettes que vous ne voulez pas faire passer à AS3X+, si bien que vous devriez seulement effectuer la mise à jour de votre micrologiciel de récepteur lorsque vous voulez faire passer cette maquette précise à la technologie AS3X+.

### ENTRETIEN ANNUEL

Nous voici rendus en fin de saison, si bien que ce serait le moment approprié pour procéder à l'entretien annuel de votre émetteur et récepteur. Je recommande la mise à jour de votre émetteur et de vos récepteurs grâce au plus récent

micrologiciel dès maintenant. Cela vous donnera toute la saison de construction comme marge de manœuvre afin de vous habituer à tout changement et de déceler toute anomalie à votre atelier... plutôt que dans les airs.

Je recommande une deuxième ronde de mise à jour avant le début de la prochaine saison de vol mais je vous recommande aussi de ne pas toucher à votre micrologiciel sur votre émetteur et sur votre récepteur pendant la saison de vol, à moins que vous deviez remédier à un problème technique spécifique ou à une nouvelle caractéristique parce que vous avez acheté une maquette à mi-saison.

Assurez-vous toujours de tester votre radio et vos récepteurs après la mise à jour d'un micrologiciel. Une de mes maquettes s'est écrasée ce printemps en raison d'une réinitialisation (reset) d'un réglage découlant d'une mise à jour du récepteur, ce que je n'ai pas remarqué lors de la vérification prévol (preflight).

De plus, ce serait le bon moment pour effectuer votre entretien de batterie. Effectuez un cycle de toute batterie NiMH ou NiCad afin de voir si elle doit être remplacée. Effectuez une charge

d'entreposage vos batteries au lithium (Li-Po, Li-Ion ou LiFE) et examinez-les pour y déceler tout dommage. Prenez en note celles qui doivent être remplacées de sorte à les remplacer en cours de saison de construction.

Vous devriez recharger vos Li-Po à une charge d'entreposage lors de leur mise de côté pour l'hiver. Notez que les batteries Spektrum SMART se déchargent par elles-mêmes plus rapidement que les batteries régulières Li-Po et LiFE parce que les circuits SMART soutirent toujours un peu de puissance; il serait prudent de préparer une note de rappel selon laquelle vous pourriez effectuer un cycle de toute batterie SMART G1 ou G2 en janvier.

Si votre émetteur possède une batterie Li-Po, il nécessite moins le besoin de la charger à des fins d'entreposage; les batteries à faible courant ne sont pas affectées par leur statut élevé de charge restante autant que les batteries embarquées (à bord de votre maquette). Cependant, si remisez votre équipement pendant plusieurs mois, c'est une bonne idée de décharger vos batteries à moitié-chemin. ✈

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:** 5 1/2 inch aluminum spinner . \$60 plus shipping from Mississauga. Email dfsloate@aol.com

**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

**WANTED:** Futaba receiver R617FS. Surrey, BC. mcnut@shaw.ca

**WANTED:** .52 or .81 four stroke, Saito OR OS engine. Roman Sydor <rts@sympatico.ca>

**FOR SALE:** DLE-20 with Electronic Ignition, Broken in. \$200.00. Roman Sydor <rts@sympatico.ca>

**FOR SALE:** Robart retracts for Zirolli b25. Scale 6inch mains- 3 inch nose and plan set. \$600.00. Retracts. Mains and tailwheel for Troybuilt 1/5 scale Zero. 200.00; Variable pitch scale solo hubs. Never used 2-2 blade, 1-3 blade, 1-4

blade...Roger Martens 250-542-1581

**FOR SALE:** Attention engine collectors: British Condor 1.20 4/Stroke never run. E-mail: stevehughes7@shaw.ca

**FOR SALE:** <https://www.kijiji.ca/o-profile/75914462/listings/1> including: R/C AIRPLANE EUROPEAN TYPE SPORT PATTERN \$395, THUNDERSTORMER \$250, CRUSADER CLASSIC VINTAGE PATTERN \$195, HÉLIOPTERE GMP LEGEND VINTAGE R/C HELICOPTER : \$750, OPS .60 R/C ENGINE \$390, Bob Violett BVM Ducted Fan KBV .82 \$375. Claude Hamelin, Montreal.

**FOR SALE:** EMHW Challenger III, 2.20m Complete, ready to fly \$4,500 call for details Al Walker 416-487-1714

**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 Upoar** 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 jenniemcindoe@telus.net

**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 moter shave 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 or to make offers.

1/3 Kenner Sportster \$1,000 ready to fly.

**1/3 Scale Tiger Moth** Garry Allen short kit and plans. \$300 obo.

**Hostetler 77" Bucker Jungmeister** full wood kit with cowl and fenders. \$400 obo

**Hostetler 112" Taylorcraft** short kit with cowl. \$300 obo.

**Proctor Nieuport 28** \$500

**Old Time free flight short kits** Miss America.

84" \$75, MG 2 114" \$75, Champion 108" \$75,

Nimbus 123" \$100, Goldberg Valkyrie 120" \$125

**Ikon N West full kits** Waco UPF 7 \$300, Waco

YKS 6 \$300, Ryan PT 22 \$300, Travel air 2000

\$300, Stinson SR8 \$400

**Hostetler PT19 114"** short kit, Robart landing gear, fibre glass cowl \$600 obo.

Lots of 5 meters roll of Solar Tex and 21st century covering.

Lots of Zenoah engines and parts for them Q35 Q52 and parts

Lots of Plans. Too many to list. Please phone.

Lots of Dubro Hardware.

Phone for information. All items price negotiable.

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 dome but never flown. New cost: \$1800. Make a reasonable offer. photo avail.

DGI Spark Drone with 3 batteries and transmitter; extra props in custom case.

Original cost \$1000. Flown very little. Make a reasonable offer.

Hangar 9 RV8 ARF aircraft in 40 size. Complete with OS 82 four stroke; has Futaba R6117

receiver (2.4 GHz) and Futaba S3152 servos.

Engine bench run, never flown. Asking \$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

# COMING EVENTS

## ALBERTA - A

**SEPTEMBER 21, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 2 Days| FALL WINDUP| CAMROSE MODELERS ASSOCIATION| ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT| CMA invite you to the "Fall Windup" our field near Bawlf, AB. Dry camping, aircraft storage/charging available on site. No Concession. This event is closed to the public - only MAAC members and crew may attend. Invited guest(s) of a MAAC member are permitted provided they are supervised.| 2024-1100| <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

**SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 2 Days| Fall Fun Fly| ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB| ROCKY BARNSTORMERS MAIN FIELD| Sept 28 and 29 Rocky Barnstormers R/C Club Fall Fun Fly with Potluck supper Saturday Night at Barnstormer Airport, 1 km south of Rocky Highway 11 and 1| 2024-1149|

**A|** October 05, 2024 - Saturday| Fun Fly| 2 Days| 17th annual Ringmaster Flyathon| PONOKA RADIO CONTROL FLYERS ASSOCIATION| MOOSE FIELD PONOKA| Ready for some old time fun trying to set another world record, join

us for the 17th annual Ringmaster Fly A Thon. Open to all control line planes. This event is closed to the public - only MAAC members and crew may attend. Invited guest(s) of a MAAC member are permitted provided they are supervised| 2024-1280| <https://www.facebook.com/ponokarcflyers>

**OCTOBER 19, 2024 - SATURDAY** Auction| 1 Day| ERCS Annual Auction| EDMONTON RADIO CONTROL SOCIETY| Baturyn Community Hall| ERCS Annual Auction Doors open at 8AM for consignment. Bid cards \$10.00 cash First item on the Auction block at 10:00 AM All payments by Cash, Debit, or Credit Card (no cheques) Consignees: Auction fee is 15% of selling price. For more info and registration forms see ERCS website. This is a no reserve Auction !! Concession on site Come out and join us in a day of fun and good company Bring all your old planes and accessories to sell. And you never know what you'll be taking home !! This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC compliance is required.| <http://www.ercs.ab.ca>

**JANUARY 01, 2025 - WEDNESDAY** Fun Fly| 1 Day| Polar Fun Fly| ROCKY BARNSTORMERS R/C CLUB| ROCKY BARNSTORMERS MAIN

FIELD| January 1, 2025 Polar Fun Fly New Years Day, at the Rocky Barnstormers R/C Club Main Field 1 Km south of Rocky Mtn. House and 1 Km west. Heated Club House, coffee and cookies. Proof of MAAC and rules apply. Contact Ray at 403-845-9142. This event is closed to the public - only MAAC members and crew may attend. Invited guest(s) of a MAAC member are permitted provided they are supervised.| Jan-25|

## ATLANTIC - B

NO LISTINGS

## BRITISH COLUMBIA - C

**SEPTEMBER 20, 2024 - FRIDAY** Fun Fly| 3 Days| MAAC MEMBERS ONLY End of summer club fun fly| HIGH COUNTRY FLYERS| KAMLOOPS TOURNAMENT CAPITAL - RANCH EVENT FIELD| Dry camping only. This event is closed to the public - only MAAC members and crew may attend. Invited guest(s) of MAAC member are permitted provided they are supervised.| 2024-1131| <http://www.highcountryflyers.org/About-Our-Club.html>

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

Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years

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

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

news, events, contests -

 Join Us

**SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY** Meeting/Seminar/Clinic| 1 Day| MAAC MEMBERS ONLY Zone C Annual Zone Meeting| KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY| TOLKO AIRFIELD| The MAAC Zone C Meeting is now taking place at the Kamloops Model Airplane flying field. Location - <https://www.kmasrc.ca/Club%2oLocation.html> he meeting will start at 1 p.m. with registration cut-off at 12:45 p.m. Once the meeting has concluded, there will be open flying at the Tolko flying field. In the event of rain, the meeting will be moved to the Parkview Activity Centre located at 500 McDonald Avenue This event is closed to the public - only MAAC members and crew may attend. Invited guest(s) of a MAAC member are permitted provided they are supervised.| 2024-1152| <http://www.kmasrc.ca/>

### MANITOBA - D

NO LISTINGS

### MIDDLE - E

NO LISTINGS

### NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

### OTTAWA VALLEY - G

**SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 1 Day| Fall Fun Fly| BROCKVILLE MODEL AERO CLUB| 1 MELBOURNE LANE| The Brockville Club would like to invite you to our annual Fall Fun Fly on Saturday Sep 28, 2024. The event is open to pilots from other clubs and all visitors. We will have a BBQ lunch available to purchase. Fun events are planned around lunchtime. Pot luck dinner for those who wish to attend. Campfire and camping Saturday night, weather permitting. Night Flying. Bring a friend or make some new ones. it's sure to be a good time.| 2024-1112| <http://www.bmaclub.ca>

**SEPTEMBER 28, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 1 Day| Float fly| DESERONTO ROYAL FLYING CLUB| DESERONTO RFC WATERFRONT SITE| Fun float fly on the Bay of Quinte. BBQ available. Come out for a great day of flying off the waters of the Bay of Quinte!| 2024-1180| <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**OCTOBER 05, 2024 - SATURDAY** 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!| 2024-1089| <http://www.stetsonflyers.com>

**OCTOBER 26, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 1 Day| Float fly| DESERONTO ROYAL FLYING CLUB| DESERONTO RFC WATERFRONT SITE| Fun float fly on the Bay of Quinte. BBQ available. Come out for a great day of flying off the waters of the Bay of Quinte!| 2024-1181| <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

### BC COASTAL - H

NO LISTINGS

### SASKATCHEAWN - K

**OCTOBER 05, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 1 Day| Maac member only fun fly| MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB| ASH ST. & 16TH AVE.| Pat Fun Fly on Saturday October 07 2024. Open to all Pilots with a 2024 MAAC membership and an RPas Advance certification. No admission charges. 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 a (2014) GeoTex mat 135' x 35' for you electric Flying enthusiasts. A power charging station for Electrics is available. Event Contact: Kerry Olson 29696-L @ (639) 538-3955 and Kerry Olson Event Director For directions, photos and lots more information, hook up to our Club Facebook site: <https://www.facebook.com/groups/785119741916847/> This event is a MEMBERS only fun fly. Not open to the public. Maac members, their crew and invited guests only provided they are properly supervised.| 2024-1272| <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

### SOUTH EAST - L

**FEBRUARY 02, 2025 - SUNDAY** Swap Shop| 1 Day| Toronto West Swap Meet| OAKVILLE MFC INC.| UNIFOR Office| Toronto West Swap Meet, hosted by Oakville (Milton) Model Flying Club, on February 2, 2025 at 9:00 am. Contact Wajeeh at [events@omfc.org](mailto:events@omfc.org) Admission is \$5.00, and vendor tables are \$15.| Feb-25| <http://www.omfc.org>

### SOUTH WEST - M

**SEPTEMBER 22, 2024 - SUNDAY** Swap Shop| 1 Day| Dave Toon memorial swap meet| WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB| Innerkip Community Center| Woodstock Radio Control Flying Club 3rd Annul Memorial "Dave Toon" Swap meet. Date:Sunday October 6. Location: Innerkip Community Center, 695566 17th Line, Innerkip, ON 6 minutes from the flying field. Time: Swap meet open 10am-2pm, vendors set-up at 9am. Cost: \$5 adult entry, Youth under 18 Free. Vendor tables are \$25 each. Call (226)228-9406 or email:[Bluecollarplumbingservice@gmail.com](mailto:Bluecollarplumbingservice@gmail.com) Ask for Mark to reserve your table. All hobby categories to be available, plane, Car, Truck, Helicopter, etc. Door Prizes and Raffle prizes available Food and drink will be available.| 2024-1274| <http://woodstockrc.ca/>

**OCTOBER 06, 2024 - SUNDAY** Swap Shop| 1 Day| Jimmy Prowse Memorial Swap Meet| LONDON MODEL AIRCRAFT CLUB| SWAP MEET CARLING HEIGHTS| The 34nd LMAC annual swap meet featuring 90 tables ... all RC models and accessories are welcome. General admission \$10 at the door ( children under 12 free). Vendor table booking \$28 on Eventbrite starting Sept. 1 2024. Vendor set up starts at 7:30 am Oct 6.| 2024-1245| <https://lmac.ca/>

### QUEBEC - N

**SEPTEMBER 21, 2024 - SATURDAY** Fun Fly| 2 Days| Soupe d'automne 2024 \*\*\*MEMBRES MAAC EN REGLE, ESCADRON DU RICHELIEU, ANTI-GRAVITÉ\*\*\*| CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC.| CLUB ESCADRON DU RICHELIEU| Aucun spectateur ou visiteur n'est autorisé sur le site- No spectators or visitors are allowed site. Français (english below) Cet événement est exclusivement réservé aux membres en règle des clubs MAAC CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC (490) et/ou du club MAAC LES MODELISTES ANTI-GRAVITE (415). La certification Transport Canada SATP de base (ou supérieur) et l'adhésion en règle au MAAC en règle sont obligatoires pour pouvoir voler. Les règles et procédures de vol établies par le club et pour le terrain de vol CLUB ESCADRON DU RICHELIEU, incluant les règles de MAAC et Transport Canada ont préséance sur toute autre considération. Un pilote en règle est autorisé à inviter un membre d'équipage ou un membre de sa famille, sous réserve qu'il assume la responsabilité de son invité et s'engage à lui expliquer les règles de sécurité spécifiques à ce terrain de vol. Les invités des membres doivent demeurer dans la zone désignée à cet effet. English | This event is exclusively reserved for good standing members of MAAC CLUB ESCADRON DU

*continued on page 85*

## OBITUARIES

### Garth Willson McGibney

May 20, 1937 - August 15, 2024

After a long career in the steel industry which took him and his wife Sylvia to many places in the world, including Ontario and Hawaii, Garth settled down in Calgary and leaves behind him a son and a daughter and five grandsons who will sorely miss him.

Aeromodelling and in later years radio controlled airplanes were a large part of his life and included the very first systems of long ago to the state of the art in them today. The sound of a purring two or four stroke motor was music to his ears, and his collection of antique and modern engines was enviable.

Garth was a founding member of the Stampede City Radio Control Model Club (SCRCMC Calgary) since before 1974 and was a huge influence on the executive until just before his passing away. His extensive world travel led to an amazing amount of stories which he was always willing to recount. We will miss these stories, and his cheerful laughter, at the model airfield he was so instrumental in bringing to life.

Cheers Garth and happy landings.



### Event Listings

from page 84

RICHELIEU INC (490) and/or MAAC LES MODELISTES ANTI-GRAVITE (415). Good standing Transport Canada SATP basic (or higher) certification and current MAAC membership are mandatory for flight participation. The flight rules and procedures established by the club and for the field CLUB ESCADRON DU RICHELIEU, that include MAAC and Transport Canada take precedence over any other considerations. A fully paid pilot may invite a crew member or a family member, provided that they assume responsibility for their guest and commit to explaining the specific safety rules of the flying field to them. Guests of members must remain within the designated area. | 2024-1231 | <https://www.facebook.com/groups/1440720649519222>

**NOVEMBER 02, 2024 - SATURDAY** | Meeting/Seminar/Clinic | 1 Day | Québec ZONE N AZM 2024 | ZONE N QUEBEC | ZONE TEAM VIRTUELLE | Nous avons le plaisir de vous informer que la réunion annuelle de zone pour la Québec Zone N AZM se tiendra en mode virtuel sur MS Teams. Date : 2 novembre 2024 Heure : 9 :30am Lien de la réunion : un lien MS Team sera transmis aux membres en règle en octobre 2024 Les invitations électroniques seront transmises aux membres MAAC en règle au moment de la réunion. Les détails spécifiques concernant l'ordre du jour et toute autre information pertinente seront communiqués en octobre 2024. Nous vous encourageons vivement à participer à cet événement important pour notre communauté. Votre présence et vos contributions sont essentielles pour le succès de notre zone. | 2024-1281 | [https://www.maac.ca/fr/zones\\_details.php?zone\\_code=N](https://www.maac.ca/fr/zones_details.php?zone_code=N)

### R/C Pylon

from page 77

Barrie spent a large portion of his life involved in the modelling industry. He and his wife ran B&B Hobbies here in Calgary for many years. After he sold his hobby shop, he was involved in the modelling wholesale business. Barrie was an avid modeller and taught many people how to fly RC models including some of our present pylon racers.

On behalf of all the pylon community, I wish to send our most sincere condolences to Barrie's wife, Cheryl, and all their family. Rest in Peace Barrie. You will be missed for sure.

That's it for this edition... I always enjoy hearing your comments so please, send me an email with any special requests or comments. Stay happy, healthy, and don't forget to turn left and fly fast. ✈

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



## EPP Foam PT-19 900mm



Wingspan: 900mm • Length: 710mm • Weight: ~390g

DWHE4001 — EPP Foam PT-19 Kit  
DWHE4004 — Kit With Motor, ESC, Servos



## RQ-7 Shadow 2.1m ARF



Wingspan: 2100mm • Wing Area: 73sq dm • Length: 1900mm  
DWHSCG1204 — RQ-7 ARF w/Motor/ESC/Servos/Prop



## Air Kart Kit



Wingspan: 1000mm • Length: 690mm

DWHT1101 — Air Kart Kit  
DWHT1104 — Air Kart Kit 1.0m w/Motor/ESC/Servos/Prop



## Pitts ARF 1.5m



- For Intermediate/ Experienced Pilots
- Easy to assemble with detailed instructions

Wingspan: 1520mm • Length: 1360mm • Weight: 3.8 - 4.2kg

DWHXCG0301 — ARF 1.5m  
DWHXCG0304 — ARF 1.5m w/Motor/ESC/Servo/Prop



## Extra 330 SC 3D 1.3m



- A scale model of the world-renowned aerobatic champion that's a replica of the Extra 330SC Jim Bourke flies in airshows worldwide

Wingspan: 1308mm • Length: 1260mm • Weight: 2.1kg

EFL05050 — BNF Version  
EFL05075 — PNP Version



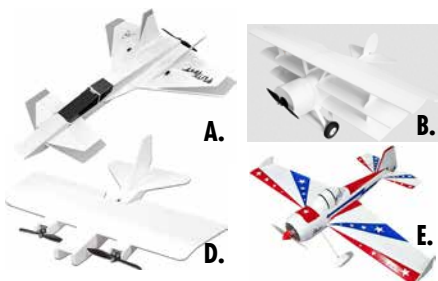
## Viper 64mm EDF



- Scaled down from the extremely popular 70mm and 90mm models to deliver a jet flying experience unlike any other model in its class

Wingspan: 1072mm • Length: 932mm • Weight: 910g

EFL07750 — EDF BNF Basic Version  
EFL07775 — EDF PNP Version



## New FT Kits

- Simple construction, easy to build, easy to fix!
- Features Maker Foam V2 water resistant foam

- A. FTSBK1000MK2 — FT Space Fighter Kit
- B. FTSBK980MK2 — FT Triplane XL Kit
- C. FTSBK990MK2 — FT Viggen V2 Kit
- D. FTSBK390MK2 — FT Super Bee Kit
- E. FTSBK1100MK2 — FT Yak-55 XL Kit



## OV-10 Bronco ARF



- Designed to fit 20cc gas engines or equivalent 6S compatible electric power systems

Wingspan: 83.8in • Length: 85in  
HAN5055 — ARF  
HAN5055CEP — Combo w/Avian Motors/ESCs  
HAN5055CEPS — Combo w/Avian Motors/ESCs/Servos



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 six store locations to serve you!



Stratford, PE  
17 Glen Stewart  
ph 902 569 3262

Oshawa, ON  
991 Taunton Rd  
ph 365-442-0232

Mississauga, ON  
2865 Argentia Rd  
ph 905 824 8228

Ottawa, ON  
540C West Hunt Club  
ph 613 244 2701

Edmonton, AB  
5144 - 75th Street  
ph 780 466 3388

Halifax, NS  
169 Hector Gate  
ph 902 332-0888