

# Model Aviation

## CANADA

Published by Morison Communications



Canada Post Publication agreement number 40012482

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

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices

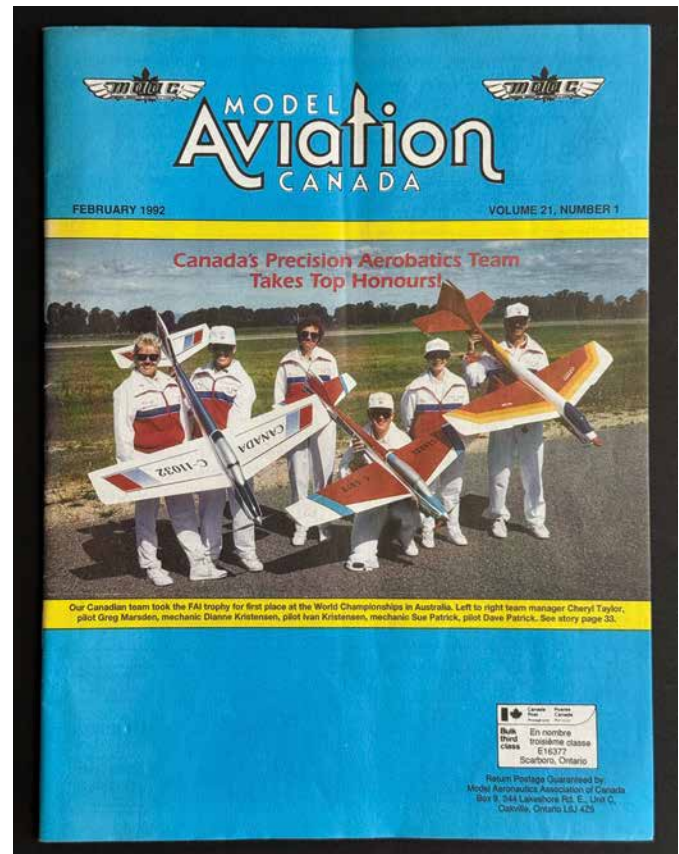
Dear Fellow MAAC Members,

As many of you know, 2024 has been a landmark year for Great Hobbies and MAAC. Reflecting on our 40th year in business and MAAC's 75th anniversary, we are proud of the strong relationship we've built over the years. MAAC members are the foundation of the model aviation community, and Great Hobbies has always strived to meet their modeling needs.

Our presence in Model Aviation Canada dates back to 1992, long before the widespread use of the internet. While the ways we share information have evolved, our contributions to this magazine have always aimed to bring the best hobby products to our community. We extend our heartfelt thanks to the publishers of Model Aviation Canada for the partnership we've shared and to the Model Aeronautics Association of Canada for its stewardship of the incredible hobby of model aviation in Canada.

Although the print magazine is coming to a close, Great Hobbies' commitment to our customers remains the same. We will continue to deliver Great Service, Great Selection, and Great Prices to modelers across Canada, coast to coast to coast.

Mark Bowlan  
President/Owner  
Great Hobbies Inc  
MAAC #31563



## EAST COAST MODEL CENTER

One of Canada's largest R/C dealers - Phone and Mailorder Specialists

We Carry All Major Lines - Over 12,000 Different Items - Same Day Shipping

Fully computerized with knowledgeable staff for ordering convenience, and . . .

. . . we have the best discounted prices, service and inventory in the country!

*Call or Write for our current sales flyer  
featuring over 1000 sale items!*

Serving the modellers of Eastern Canada since 1984!

**(902) 569-3262**

FAX (902) 569-5373

13 Glen Stewart Drive, Suite 1, Charlottetown, Prince Edward Island, Canada C1A 8X9

### Phone Order Hours

Monday	7:30am - 6:00pm
Tuesday	7:30am - 7:00pm
Wednesday	7:30am - 6:00pm
Thursday	7:30am - 7:00pm
Friday	7:30am - 6:00pm
Saturday	9:00am - 5:00pm

Closed Sunday & Statutory Holidays

One of the first Great Hobbies ads (then known as East Coast Model Center), Volume 21, Number 1, February 1992.

**GREATHOBBIES.COM 1-800-839-3262**



**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>Alain Carpentier</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
	Adam Maas	zd-l@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)

Patrick Roy 43837  
Orford, 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  
rusty505050@gmail.com

### APPOINTMENTS (BOARD APPOINTED) ACC DELEGATE

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

### CIAM DELEGATE

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

### STANDING COMMITTEES

(Open to all members,  
max 2 per zone)

### ARCHIVES

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

### CONTROL LINE

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

Nigel Chippindale 3778  
613-747-9628  
nchippin@gmail.com

### R/C FLOAT PLANES

Peter Graham 80605  
905-937-5577  
pgraham7@cogeco.ca

### R/C HELICOPTER

Vacant

### R/C INDOOR

Vacant

### R/C JET

Alan Blore 21353L  
Calgary, AB T3H3A4  
403-730-9860  
ablore@shaw.ca

### R/C LARGE MODEL

Mike Anderson 17752  
Kemptville, ON  
lmc.maac@icloud.com

### R/C PRECISION AEROBATICS

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

### R/C PYLON

Roy Andrassy 10064-L CD  
Calgary, Alberta T3K 3T9  
403-274-5103  
royandrassy@shaw.ca

### R/C SAILPLANE

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



NOVEMBER - DECEMBER 2024 VOL. 55 NO 6

**TABLE DES MATIÈRES**

Chronique du président	4
Chronique du vice-président	8
Chronique de l'éditeur	11
ALBERTA (A)	12
Atlantique (B)	16
CB Intérieure et Yukon (C)	18
Manitoba / Nord-ouest de l'Ontario (D)	20
Milieu (E)	22
Nord ontario (F)	24
Vallee de l'outaouis (G)	28
Sud-ouest Colombie-Britannique (H)	30
Saskatchewan (K)	32
Sud-est de l'Ontario (L)	34
Sud-ouest ontario (M)	36
Québec (N)	38
Spectre radio	40
Groupe consultatif de remise des prix	41
Terrains de vol	42
Vol circulaire acrobatique	44
Vol libre	47
RC Jets	48
Grosses maquettes	50
Acrobatie de précision (voltige)	54
Voltige de copies volantes RC	56
Évènements à venir	64

**TABLE OF CONTENTS**

President's Message	5
Vice-President's Message	9
Editor's Column	11
Alberta (A)	13
Atlantic (b)	17
British Columbia Interior - Yukon (c)	19
Manitoba / Northwestern Ontario (D)	21
Middle (E)	23
Northern Ontario (F)	25
Ottawa Valley (G)	29
South West British Columbia (H)	31
Saskatchewan (K)	33
Southeastern Ontario (L)	35
South-West Ontario (M)	37
Quebec (N)	39
Radio Spectrum	40
awards advisory group	41
Getting and Keeping Flying Fields	43
Control Line Precision Aerobatics	45
Free Flight	47
RC JETs	49
RC Large Model	51
R/C Precision Aerobatics	55
R/C Scale Aerobatics	57
Coming Events	64



The CF 104 is owned by Greg Hope, club president of Ottawa Valley Jets. The jet has had a few other owners over the years and was built by Doug Boyle who operates Jet North near Peterborough.

# CHRONIQUE DU PRÉSIDENT

Alain Carpentier - 93833

Président

president@maac.ca

## DE L'É-LASTIQUE À L'É-LECTRIQUE : LES 75 ANS DU MAAC

À titre de président des Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC), c'est incroyable de songer aux 75 ans de croissance et d'évolution au sein de notre organisme. Depuis ses modestes débuts en 1949, le MAAC s'est adapté aux nouvelles technologies, aux besoins changeants des membres et aux tendances sociétales tout en demeurant fidèle à sa mission. Voici un survol du développement du MAAC au fil des années.

## JADIS : LES FONDATIONS

Lorsque le MAAC a été créé, l'objectif principal était de rassembler les modélistes, d'établir des règlements de compétition qui soient équitables ainsi que d'assurer des pratiques de vol exemplaires et sécuritaires. En ces premières années, les membres assemblaient et faisaient voler des maquettes toutes simples à propulsion élastique ou dotées de petits moteurs à combustion interne. Sans l'aide des moyens de communication modernes, les membres demeuraient informés grâce à ces bulletins imprimés et des rencontres locales. L'accent était placé sur l'avènement d'un sens de la communauté d'un bout à l'autre du Canada. Ces efforts ont jeté la base d'un espace sûr et inclusif pour les adeptes de l'aéromodélisme.

## LES ANNÉES 1950 : LA NAISSANCE DU VOL TÉLÉCOMMANDÉ

Les années 1950 ont donné lieu à l'arrivée des avions radiocommandés (RC), ce qui a révolutionné notre passe-temps. Bien que de telles pièces d'équipement aient été conçues au préalable, les systèmes entièrement proportionnels ont ajouté de la fiabilité en raison de la révolution des transistors au cours des années 1960. Cette percée a offert des modes de contrôle plus doux et plus précis, ce qui a ajouté à l'attrait du vol RC.

Le MAAC a réagi en introduisant des programmes de formation et des concours qui étaient conçus sur mesure afin d'utiliser cette technologie émergente,

ce qui a fait en sorte que les membres pouvaient profiter de ces développements technologiques en toute sécurité et de façon responsable.

## LES ANNÉES 1960 ET 1970 : « DÉCOLLAGE » DU PASSE-TEMPS

Après la Seconde Guerre mondiale, l'intérêt pour l'aéromodélisme a connu un véritable engouement. De nouveaux matériaux – bois de balsa et matières plastiques légères – ont rendu plus facile et abordable la construction de maquettes. L'avènement des systèmes proportionnels au cours des années 1960 ont augmenté les possibilités pour les modélistes. Le rôle du MAAC a été déterminant au cours de cette période. L'organisme a normalisé les pratiques, créé des programmes formels de formation et a créé des concours qui ont rassemblé les modélistes, peu importe leurs aptitudes. Le nombre de membres s'est constamment accru à mesure que davantage de Canadiens découvraient les joies de l'aéromodélisme.

## ANNÉES 1980 ET 1990 : LA TECHNO A TOUT CHANGÉ

Les décennies 1980 et 1990 ont transformé l'aéromodélisme. Les avancées en technologie radio a rendu les systèmes plus fiables tandis que les maquettes électriques ont gagné en popularité puisqu'elles offraient une option par rapport à celles conventionnellement motorisées. Ces transformations technologiques ont attiré davantage de membres, y compris des résidents en milieu urbain qui appréciaient l'absence de bruit de ces maquettes. Le MAAC s'est adapté en mettant à jour ses règlements de sécurité et en présentant de nouvelles catégories de compétition. Notre organisme a aussi adopté les premiers systèmes numérisés, ce qui a bénéficié à la gestion de membres et à la coordination d'événements.

## LES ANNÉES 2000 : CONFRONTER LES NOUVEAUX DÉFIS

Le tournant du millénaire nous a offert tant des défis à relever que des occasions à saisir. La montée des drones et des multirotors a ouvert la porte à une toute nouvelle expérience en matière d'aéromodélisme. Plusieurs nouveaux adeptes de cette discipline ne

connaissaient pas le vol traditionnel que pratiquaient les membres du MAAC, ce qui a justement forcé le MAAC à repenser son approche. Pendant cette période, le MAAC a fait équipe avec Transports Canada afin de s'assurer que les intérêts des modélistes étaient représentés au fil de la réglementation qui évoluait. Cette collaboration a permis aux adeptes de l'aéromodélisme traditionnel de coexister avec la nouvelle technologie tout en maintenant la sécurité et la confiance du public.

## AUJOURD'HUI : UNE COMMUNAUTÉ DIVERSIFIÉE ET CROISSANTE

En 2024, le MAAC représentait presque 8 000 membres d'un bout à l'autre du Canada, englobant plusieurs champs d'intérêt : modélistes traditionnels du balsa aux concurrents de drones à la fine pointe de la technologie pour la course immersive (First Person View ou FPV en anglais). Notre communauté est le digne reflet de la variété d'activités d'aéromodélisme. De nouvelles technologies – système de GPS pour télémétrie avancée, stabilisation électronique et caméras de haute résolution – ont ouvert la voie à d'excitantes possibilités. Le MAAC appuie ces innovations tout en honorant les volets traditionnels de notre passe-temps. Cet équilibre fait en sorte que la communauté demeure vibrante et inclusive.

## DÉFIS ET OCCASIONS

Comme n'importe quel organisme, le MAAC se bute à certains défis. L'urbanisation a réduit la disponibilité des terrains de vol et notre passe-temps rivalise avec le divertissement numérique pour attirer des adeptes. Les inquiétudes environnementales et les modifications réglementaires nécessitent aussi qu'on poursuive la défense de nos privilèges tout en nous adaptant. Toutefois, ces défis sont aussi source d'occasions à saisir. S'il met l'accent sur les bénéfices en matière d'éducation et de technologie de l'aéromodélisme, le MAAC peut attirer de plus jeunes membres. Si l'on établit des partenariats avec des écoles et des programmes STIM (sciences, technologie, ingénierie et mathématiques), nous pourrions illustrer à quel point notre passe-

*suite à la page 10*

# PRESIDENT'S MESSAGE

**Alain Carpentier - 93833**

President  
president@maac.ca

## E-LASTIC POWER TO E-LECTRIC POWER: 75 YEARS OF MAAC

As President of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC), it's incredible to reflect on 75 years of growth and evolution in our organization. Since its humble beginnings in 1949, MAAC has adapted to new technologies, changing member needs, and societal shifts, all while staying true to its mission. Here's a refined look at how MAAC has developed over the years.

### THE EARLY DAYS: LAYING THE GROUNDWORK

When MAAC was founded, the main goal was to bring hobbyists together, establish fair competition rules, and ensure safe flying practices. In those early years, members built and flew simple models powered by rubber bands or small combustion engines. Without today's communication tools, members stayed connected through printed newsletters and local meetings. The focus was on building a strong sense of community across Canada. These efforts laid the foundation for a safe and inclusive space for aeromodelling enthusiasts.

### THE 1950S: THE BIRTH OF RADIO CONTROL

The 1950s saw the introduction of radio-controlled (RC) planes, which revolutionized the hobby. Although rudimentary RC equipment existed earlier, fully proportional servo-based systems became viable with the transistor revolution in the 1960s. This breakthrough allowed for smoother and more precise control, increasing the appeal of RC flying.

MAAC responded by introducing training programs and competitions tailored to this emerging technology, ensuring that members could enjoy this exciting development safely and responsibly.

### THE 1960S AND 70S: THE HOBBY TAKES OFF

After World War II, interest in model aviation soared. New materials like balsa

wood and lightweight plastics made it easier and more affordable to build planes. The rise of fully proportional RC systems during the 1960s further expanded the possibilities for hobbyists. MAAC's role during this period was pivotal. The organization standardized practices, created formal training programs, and launched competitions that brought enthusiasts of all skill levels together. Membership grew steadily as more Canadians discovered the joy of model aviation.

### THE 1980S AND 90S: TECHNOLOGY CHANGES EVERYTHING

The 1980s and 90s were transformative decades for aeromodelling. Advances in radio technology made systems more reliable, while electric-powered planes gained popularity as a quieter and cleaner alternative to glow engines. These technological shifts brought new people into the hobby, including urban residents who appreciated the quieter operation of electric models. MAAC adapted by updating its safety rules and introducing new competition categories. The organization also embraced early computer systems, streamlining membership management and event coordination.

### THE 2000S: FACING NEW CHALLENGES

The turn of the millennium brought both challenges and opportunities. The rise of drones and multi-rotor aircraft introduced a completely different way to experience model aviation. Many of these new enthusiasts were unfamiliar with traditional RC flying, prompting MAAC to rethink its approach. During this time, MAAC partnered closely with Transport Canada to ensure that hobbyists' interests were represented in evolving regulations. This collaboration allowed traditional aeromodelling to coexist with newer technologies while maintaining safety and public trust.

### TODAY: A DIVERSE AND THRIVING COMMUNITY

In 2024, MAAC represents nearly 8,000 members across Canada, encompassing a wide range of interests. From classic balsa-wood builders to cutting-edge FPV (First-Person View) drone racers, our community reflects the diverse nature of model

aviation. New technologies, such as GPS systems for advanced telemetry, electronic stabilization, and high-resolution cameras, have opened up exciting possibilities. MAAC supports these innovations while continuing to honour the traditional aspects of the hobby. This balance keeps the community vibrant and inclusive.

### CHALLENGES AND OPPORTUNITIES

Like any organization, MAAC faces challenges. Urbanization has reduced the availability of flying fields, and the hobby now competes with digital entertainment for attention. Environmental concerns and regulatory changes also require ongoing advocacy and adaptation. However, these challenges present opportunities. By highlighting the educational and technological benefits of aeromodelling, MAAC can attract younger members. Partnerships with schools and STEM (Science, Technology, Engineering, and Mathematics) programs can show how the hobby fosters creativity and learning.

### LOOKING TO THE FUTURE

MAAC's mission remains clear: to support, protect, and grow model aviation in Canada.

As we look ahead, four key priorities will guide us:

**Advocacy:** Strengthening relationships with Transport Canada and other regulatory bodies to ensure fair rules for all aeromodellers.

**Education:** Inspiring young people through outreach programs that highlight the educational value of aeromodelling.

**Sustainability:** Promoting responsible practices to address environmental concerns.

**Community Building:** Using digital tools to connect members and foster collaboration, regardless of location or discipline.

### CONCLUSION

MAAC's journey from elastic-powered free-flight planes to today's stabilized, telemetry-equipped RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) is a story of innovation, resilience, and passion. Through every change, the spirit of our community has remained strong.

*continued on page 10*

AUCTION • STATIC MODEL CONTEST • \$1000'S IN RAFFLE PRIZES  
**OVER 700 TABLES SOLD LAST YEAR!**

# toledo R/C swap meet & expo

BROUGHT TO YOU IN PART BY



FRIDAY, APRIL 4<sup>TH</sup> & SATURDAY, APRIL 5<sup>TH</sup>, 2025

**GLASS CITY CENTER - MAIN FLOOR**

401 JEFFERSON AVE, TOLEDO, OHIO



**RESERVE A TABLE OR PREMIUM BOOTH TODAY!**

**[www.ToledoRCSwapMeet.com](http://www.ToledoRCSwapMeet.com)**

MANUFACTURERS, DISTRIBUTORS, AND BUSINESSES WELCOME!



[www.facebook.com/groups/ToledoRCSwapMeet/](http://www.facebook.com/groups/ToledoRCSwapMeet/)



## Celebrating 75 Years of Excellence A Tribute to the Model Aeronautics Association of Canada

The Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) marked a significant milestone in 2024 -- its 75th anniversary. Established in 1949, MAAC has been a cornerstone of the Canadian model aeronautics community, uniting enthusiasts from across the country who share a passion for flying model aircraft.

For three quarters of a century, MAAC has played a pivotal role in promoting the hobby and sport of model aviation. Through its commitment to safety, education, and community engagement, the association has fostered a thriving environment for both beginners and seasoned pilots. From the smooth gliders that grace the skies to the intricately detailed scale models, members have pushed the boundaries of creativity and engineering.

Over the years, MAAC has organized numerous events, competitions, and workshops that have not only showcased the incredible skills of its members but also inspired future generations of modelers. The spirit of camaraderie and mutual support within the association is a testament to the dedication and enthusiasm of its members.

As we celebrate this landmark anniversary, we recognize the countless contributions made by past and present members, volunteers, and leaders who have helped shape the organization into what it is today. Their tireless efforts have ensured that model aeronautics remains a vibrant and accessible pursuit for all Canadians.

Looking ahead, MAAC is poised to continue its mission of fostering a love for model aviation, embracing innovation, and expanding its community. With plans for exciting new initiatives and events, the association aims to inspire and engage a new generation of aeronautics enthusiasts.

Congratulations to the Model Aeronautics Association of Canada on 75 remarkable years! Here's to many more years of soaring to new heights together! ✨

## 75 ans d'excellence un hommage aux Modélistes aéronautiques associés du Canada

L'organisme des Modélistes associés du Canada (MAAC) a souligné un jalon de taille, en 2024 -- son 75<sup>e</sup> anniversaire. Créé en 1949, le MAAC est devenu la pierre angulaire de la communauté d'aéromodélistes et unit ses adeptes d'un bout à l'autre du pays, ceux-là mêmes qui partagent une passion des maquettes d'avion.

Depuis trois quarts de siècle, le MAAC a joué un rôle essentiel de promotion du passe-temps et sport de l'aéromodélisme. Grâce à son engagement envers la sécurité, l'éducation et la communauté, l'association a engendré un environnement propice à ce que les débutants et pilotes chevronnés y trouvent leur place. Des gracieux planeurs qui évoluent dans le ciel aux copies volantes méticuleusement détaillées, les membres ont repoussé les frontières de la créativité et de l'ingénierie.

Au fil des ans, le MAAC a organisé de nombreux événements, compétitions et ateliers qui ont non seulement mis en valeur les incroyables habiletés de ses membres mais qui ont aussi inspiré les prochaines générations de modélistes. L'esprit de camaraderie et d'appui mutuel au sein de l'association, cela en dit long sur le dévouement et l'enthousiasme de ses membres.

En soulignant cet anniversaire de taille, nous reconnaissons du même coup les innombrables contributions qu'ont faites les anciens membres tout comme les actuels, les bénévoles et leaders qui ont aidé à mouler l'organisme afin de lui donner son format d'aujourd'hui. Leurs infatigables efforts ont fait en sorte que l'aéromodélisme demeure une activité vibrante et accessible pour tous les Canadiens.

Si on se tourne vers l'avenir, le MAAC se positionne afin de poursuivre sa mission de favoriser l'amour de l'aéromodélisme, d'encourager l'innovation et de faire croître sa communauté. Grâce à ses projets de nouvelles initiatives et de nouveaux événements, l'association cherche à inspirer et à faire participer une nouvelle génération de modélistes enthousiastes.

Félicitations aux Modélistes aéronautiques associés du Canada pour ces 75 remarquables années! Souhaitons-lui encore plusieurs années afin que nous puissions atteindre ensemble de nouveaux sommets! ✨



### MAAC AGM & Fun-Fly May 31, 2025 CLUB D'AÉROMODÉLISME LES PHOENIX

A day not to be missed! –

Door prizes & Raffles  
A delicious group dinner  
Campfires and entertainment  
MAAC leaders from across Canada  
Camping Available on-site

Don't miss this unique day that unites the MAAC community across Canada!



### A.G.A. du MAAC et Fun-fly 31 mai 2025 CLUB D'AÉROMODÉLISME LES PHOENIX

Une journée à ne pas manquer!

Prix de présence et tirages  
Délicieux souper de groupe  
Leaders du MAAC  
Camping disponible sur place

Ne ratez pas cette journée unique qui unit la communauté du MAAC de partout au Canada!

# CHRONIQUE DU VICE-PRÉSIDENT

Randy Hepner - 73393

vice-président

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

Les nouvelles et les articles de revue, ça peut agir comme des capsules du temps; ils capturent les mots et les pensées des gens à un moment précis du temps... et que peuvent lire les autres, plus tard. Puisque je jouis de l'honneur et de la responsabilité de la vice-présidence pendant le 75<sup>e</sup> anniversaire du MAAC, je marque une pause et je contribue à cette capsule.

J'ai joint les rangs du MAAC en 1984 à l'âge de 15, déterminé que j'étais à faire voler ma propre maquette télécommandée – comme celles que j'apercevais dans les pages des revues spécialisées de l'époque. Comme plusieurs autres enthousiastes d'aéromodélisme, j'ai préservé plusieurs de ces revues, jeux de plans et autres souvenirs de jeunesse. Je crois que l'idée, c'était de me garder du temps plus tard dans ma vie pour m'asseoir au terrain de vol par une chaude soirée estivale et d'en lire le contenu? Je ne peux parler en votre nom, mais ma « retraite » ne m'a guère offert de temps libre afin de m'adonner à une telle activité. L'arrivée récente d'un petit-fils signifie que je dispose d'encre moins de temps pour ressasser de vieilles affaires; il m'importe plus de passer du temps à aider à avoir soin de lui et des autres.

Lorsque j'étais jeune, je m'adonnais déjà aux volets d'introduction à l'aéromodélisme (comme plusieurs) : maquettes de plastique, maquettes Guillow's de vol libre, vol circulaire d'une maquette à moteur .049 dans la rue devant chez moi – ma mère n'était pas impressionnée. Mais j'étais un mordu et j'en voulais plus. Nous n'étions pas une famille riche et ma route de journée me permettait seulement quelques gâteries – les écrasements avaient de quoi m'anéantir – et le risque aux dommages matériels, c'en était trop. Ma chère mère a insisté pour que je fasse équipe avec des « adultes » (les Regina Windy Flyers) afin d'obtenir des conseils et, encore plus important, un endroit sûr pour ces engins bruyants et « effrayants » où je puisse obtenir de l'assurance (MAAC). Rendu à ce point-ci de ma vie, j'avais déjà goûté à l'aviation à l'échelle réelle – cadet de l'Air (Escadron

41 Hercules, Regina) et je m'apprêtais à obtenir mon premier permis de pilotage – planeur. Oui, je pouvais désormais et légalement piloter un aéronef à l'échelle réelle ou une maquette avant même de pouvoir conduire. Magnifique!

Toutefois, l'aviation est une maîtresse qui ne pardonne pas et qui est cruelle – les règles et règlements assurant notre – et celle de la société – protection sont souvent « écrites dans le sang ». J'ai été témoin de mon premier grave accident aéronautique au printemps 1985, lorsqu'un autre jeune pilote de planeur s'est retrouvé un peu trop bas et un peu trop lent en tentant de rejoindre le seuil de piste (étendue de gazon à la base de Moose Jaw). Ce collègue a fait décrocher le planeur en tournant de base en finale et a vrillé jusqu'au sol des prairies – devant environ 30 autres cadets médusés. Aucun décès mais le jeune homme en question a subi des blessures qui ont changé le cours de sa vie – physiques et émotives – et cela émanait d'une bien courte absence de jugement de pilote.

Le temps a fait son œuvre et je suis devenu un adulte, ce qui signifie que n'avais pas plus de temps que d'argent afin de me procurer des avions-jouets. Après un court passage à titre de pilote commercial affamé, je suis littéralement tombé par hasard sur une carrière de contrôleur aérien – un projet très satisfaisant mais qui ne tolérait aucune erreur non plus. L'expérience que j'ai vécue lors des deuxième, troisième, quatrième et davantage d'accidents ou incidents aéronautiques s'est accumulée en succession rapide – aucun n'était de ma responsabilité – mais j'ai parfois agi à titre de témoin oculaire et j'ai dû témoigner aux autorités en matière de sécurité, de contrôle ou lors d'enquêtes du coroner sur ce que j'ai vu... c'est du sérieux, cette vie d'adulte. C'est triste, mais certains de accidents ont entraîné des décès tandis que d'autres se sont soldés en aluminium tordu ou un amour-propre un peu froissé. On doit toujours retenir la maxime : « Apprenez des erreurs des autres, parce que vous ne vivrez pas assez longtemps pour les commettre toutes ».

On accélère le temps jusqu'en 2019 et, comme nous le savons tous, d'autres règlements ont pris comme point de mire notre passe-temps d'avions miniatures. Je dis « autres » parce qu'il y a toujours

eu un règlement de base sur la sécurité aéronautique destiné aux maquettes d'avion depuis le milieu des années 1950 – à la même époque où le MAAC a été créé (coïncidence?). Je vais paraphraser : « Ne faites rien de stupide à proximité des gens ou d'avions à l'échelle réelle » -- ça aurait dû être suffisant. En ma qualité de superviseur au contrôle aérien ayant accès aux rapports de sécurité aéronautique depuis 1990, je peux vous dire que ces règlements simples ont plus souvent fonctionné – plus souvent. Contrairement au mythe souvent véhiculé, les « avions miniatures » ne jouissent pas d'un historique sans tache vis-à-vis l'aviation à l'échelle réelle. De toute façon, la prolifération des « drones » à compter de 2012 a énormément changé la dynamique – maintenant, à peu près n'importe quel « idiot » ayant de l'argent à dépenser peut acheter un drone et -- sans formation, sans affiliation à l'aéromodélisme et sans jugement en matière de sécurité aérienne – le faire voler n'importe où en mettant en danger le public et les aéronefs à l'échelle réelle. Notre sort collectif a été scellé lorsque ces mêmes personnes ont publié ces gestes de stupidité éhontés dans Internet pour que le monde entier admire ces prouesses.

En 2019, le gouvernement libéral de Justin Trudeau (qui vient de remettre sa démission, le 6 janvier 2025) a réagi comme le font les gouvernements qui s'inquiètent de la sécurité publique et aérienne – il a ajouté des règlements de « sécurité » avant qu'il y ait eu effusion de sang. Les maquettes d'avion n'ont pas été regroupées par accident (aucun jeu de mot intentionnel); notre passe-temps a été inclus sciemment parce que le plan de match, c'était de façonner des règles spécifiques aux maquettes d'avion, après 2019. Cette étape ne s'est pas encore produite – et voici où nous en sommes au moment de souligner les 75 ans du MAAC – nous tentons de définir notre niche (d'intérêt) dans un monde qui évolue rapidement.

La bonne nouvelle, c'est que nous comptons sur les bonnes personnes qui sauront faire avancer l'organisme et notre passe-temps. C'est de notre faute, nous sommes encore secoués et un peu en

*suite à la page 10*

## VICE-PRESIDENT'S MESSAGE

**Randy Hepner - 73393**

Vice-President

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

News and indeed magazine articles can be like a time capsule, capturing the words and thoughts of folks in one time, for others to read later in time. Bestowed with the honour and responsibility of being the Vice President during MAAC's 75th anniversary, I will take some time out from keeping our machine greased and contribute to this time capsule.

I joined MAAC in 1984 at the ripe old age of 15 hell bent on flying my own RC airplane – just like I saw in the magazines of the day. I, like many other model airplane enthusiasts, have saved many of those magazines, airplane plans and other memorabilia from my youth. I guess the plan was for later in life to have time to sit out at the flying field on a warm summer night and read some of it? I don't know about you, but my "retirement" has not offered much in the way of spare time for such liberties. The recent addition of a beautiful grandson means I have even less time for reminiscing, much more critical to spend my time trying to keep things going for him, and those that follow.

As a youngster, I was already doing the "introductory" parts of our model aviation passion as many do, plastic models, Guillows free flight, Cox .049 control line on the street in front of our house – mother was not impressed. But I was hooked and wanted more. We weren't a wealthy family by any stretch and my paper route money could only afford so much – model crashes were devastating – the risk of property damage too much. My dear beloved mother insisted I team up with some "adults" (Regina Windy Flyers) for guidance and more importantly, a safe place to fly with some insurance coverage (MAAC) for these noisy "scary" little things. By this time in life, I was also deeply intertwined with full scale aviation – being part of Air Cadets (#41 Hercules Squadron Regina) and getting ready to obtain my first aviation licence – Glider pilot. Yes, I could legally fly a full-scale or model airplane before I could drive

a car. Awesome.

However, aviation is indeed a very unforgiving and cruel mistress – the rules and regulations for our and society's protection often written in blood. I witnessed my first serious aviation accident, in person, the spring of 1985 when another young glider pilot got a little too low and too slow trying to make the runway (grass infield at CFB Moose Jaw), stalled while turning base to final, and spun nose first into the prairie dirt – in front of about 30 other mortified young Air Cadets. No fatalities, but some serious life-changing injuries, physical and emotional, from one tiny lapse in pilot judgement.

Time marches on and I went about becoming an adult, meaning no time or money for toy airplanes. After a brief stint as a cash-strapped commercial pilot, I literally stumbled into an Air Traffic Control career – a very fulfilling but equally unforgiving endeavour. My experience with the second, third, fourth and so on aviation accidents or incidents would come in rapid succession – none of them mine – but I was sometimes an eye witness and required to testify to Safety, Enforcement or Coroner's Boards on what I saw or did... serious stuff, this adulting. Sadly, some of these did have fatalities while others were very lucky to only suffer bent aluminum or bruised egos. The phrase "learn from the mistakes of others, you won't live long enough to make them all yourself" remains words to quite literally live by.

Fast forward to 2019, and as we all know, additional regulations found the "model airplane" hobby. I say additional as there has always been a basic aviation safety regulation for model airplanes since the mid-50s – right around the time MAAC was formed (coincidence?). I will paraphrase – "don't do anything stupid near people or full-scale aviation" – that should have been enough. As an Air Traffic Control Supervisor with access to aviation safety reports since 1990, I can tell you those simple rules mostly worked – mostly. Contrary to repeated myth, "model airplanes" have not had a perfect safety record vis-à-vis full-scale aviation. Anyway, the proliferation of "drones" around 2012

changed the dynamic greatly – now just about any "dummy" with money to burn could buy a drone, and with no training, no model aviation affiliation and no aviation safety judgement, fly it anywhere often endangering the public and full-scale aviation. The ability to publish such brazen stupidity on the internet for the world to see, and be scared by, sealed our collective fate.

In 2019, the Liberal government of Justin Trudeau (who resigned Jan 06, 2025) reacted as governments concerned about public and aviation safety always do – adding "safety" regulations, thankfully this without the need for spilled blood. Model airplanes were not lumped in accidentally (no pun intended); our hobby was included very much on purpose with the plan to carve out very specific rules for model airplanes post-2019. That carve out has not happened yet – and that is where we are as we celebrate 75 years of MAAC – trying to carve out our niche in a rapidly changing world.

The good news is we do have the right people to move the organization and our hobby forward. A little shell shocked, a little behind the power curve, which is of our own doing, but we are making steady progress. We are expecting another rather large rule and airspace change, slated for 2030, that will take "drones" from a niche add-on fully into the mainstream aviation scene. Our plan is to ensure "traditional model airplanes" are recognized for what we were, and we can be seen going forward as a responsible recreational pastime enjoyed not just by older adults and retirees, but as the spark in youngsters who later become full-scale aviation professionals advocating and ensuring public safety for model aviation – full circle!

2049 will mark the 100th Anniversary of MAAC – I really hope my grandson, who will be 25, and others can look back at this time capsule article with a calm bemusement on what it took Grandpa and others to get "us" there. Always remember, full-scale aviation is a very unforgiving and cruel mistress – she doesn't hand out third chances.

Have fun, fly safe and follow the rules! ✨

### Chronique du vice-président

*suite de la page 8*

retard, mais nous faisons des progrès. Nous nous attendons à ce qu'un autre règlement et modification à l'espace aérien nous arrivent vers 2030, des modifications qui feraient passer les « drones » de simple créneau ajouté à l'univers, carrément, de l'aviation dans le sens large. Notre intention, c'est de nous assurer que les « maquettes traditionnelles d'avion » soient reconnues pour ce qu'elles étaient et que nous soyons perçus comme voulant aller de l'avant et à titre de passe-temps responsable auquel se livrent non seulement des adultes et personnes à la retraite, mais aussi à titre de bougie d'allumage pour les jeunes qui deviennent plus tard des professionnels de l'aviation à l'échelle réelle et qui, parallèlement, se font les porte-parole et assurent la sécurité publique au sein même de l'aéromodélisme. La boucle est bouclée!

L'année 2049 marquera le 100<sup>e</sup> anniversaire du MAAC – j'espère ardemment que mon petit-fils, qui sera alors âgé de 25 ans – et ses comparses pourront jeter un coup d'œil à cette capsule du temps, légèrement sidérés, et s'apercevoir de ce que ça a pris pour que grand-papa et les autres « nous » amènent jusqu'à ce point. Rappelez-vous : l'aviation à l'échelle réelle est une maîtresse sans merci et cruelle – elle ne distribue pas de troisième chance.

Amusez-vous, volez en toute sécurité et observez les règles! ✈

### President's Message

*from page 5*

As President, I am proud to lead MAAC into the future, building on 75 years of achievements while embracing the opportunities ahead. Together, we can make the next 75 years just as inspiring as the first. Thank you to all our members—past, present, and future—for making MAAC the incredible organization it is today. ✈

### Chronique du président

*suite de la page 4*

temps engendre la créativité et l'apprentissage.

### L'AVENIR

La mission du MAAC demeure : appuyer, protéger et faire croître l'aéromodélisme au Canada.

Si on se tourne vers l'avenir, quatre priorités guideront nos gestes :

**Militantisme (droits) :** Renforcer les rapports avec Transports Canada et autres agences de réglementation afin d'assurer le maintien de règlements équitables pour les modélistes.

**Éducation :** Inspirer les jeunes à l'aide programmes de rapprochement qui mettent en vedette la valeur éducative de l'aéromodélisme.

**Durabilité :** Promouvoir des pratiques responsables qui traiteront des inquiétudes environnementales.

**Développement communautaire :** Utiliser des outils numériques afin de brancher les membres et d'engendrer la collaboration, peu importe l'emplacement géographique ou le volet d'intérêt.

### CONCLUSION

L'épopée du MAAC, des maquettes de vol libre à propulsion élastique jusqu'aux Systèmes aériens télépilotés (SATP) équilibrés et à télémétrie, c'est une histoire d'innovation, de résilience et de passion. À chaque étape de changement, notre esprit de communauté est demeuré fort.

En ma qualité de président, je suis fier de guider le MAAC vers l'avenir et de bâtir grâce aux 75 ans d'accomplissements tout en accueillant les occasions à venir. Ensemble, nous pouvons faire en sorte que les 75 prochaines années soient tout aussi inspirantes que cette première tranche. Merci à tous nos membres – du passé, actuels et de l'avenir – d'avoir contribué à faire du MAAC l'incroyable organisme qu'il est. ✈

### Chronique de l'éditeur

*suite de la page 11*

que j'ai passé à titre d'éditeur de Model Aviation Canada. On m'a d'abord attribué le contrat de publication au virage de l'an 2000 et j'ai par la suite remporté toutes les soumissions afin de poursuivre ce travail. Au fil des ans, j'ai apporté des changements et – je me plais à croire – des améliorations à ce que nous envoyons aux membres.

La revue a acquis une certaine maturité, passant d'un document de papier journal en noir et blanc à une publication en couleurs et sur papier glacé. De pair avec les changements techniques, nous avons insisté sur du contenu qui provenait des membres, histoire de souligner tout ce qu'avait à offrir ce passe-temps. En gros, ce courant s'est alimenté de lui-même parce qu'un grand pan de membres ont offert une

tout aussi grande variété de reportages.

Bien sûr, en cours de route, j'ai travaillé avec chaque président, directeur, la plupart des présidents de comité ou de groupe consultatif ainsi qu'avec d'innombrables membres qui soumettaient – et que j'éditais – du contenu. Une fois de plus, chaque collaborateur apportait cette passion de l'aviation à son effort de rédaction... ce qui se reflétait sur la page.

### DEPUIS LE DÉBUT

Je m'en voudrais de ne pas remercier mon ami et traducteur Jacques Des Becquets qui s'est attaqué à la tâche ardue de traduire les textes à l'occasion de chaque numéro que j'ai publié. Il s'est avéré fiable et constituait une partie de la passion de ce qui a fait de Model Aviation

Canada la publication qu'elle est devenue.

### CE QUI S'EN VIENT

Le 31 décembre 2024 a marqué la fin de mon contrat avec le MAAC et ainsi, signifiait la fin de mon mandat d'éditeur de Model Aviation Canada. J'ai aussi compris que c'était la fin d'une revue papier régulièrement publiée, alors même que le conseil de direction examine de nouvelles – et plus rentables – façons de communiquer avec les membres.

Peu importe ce dont aura l'air ce prochain projet, j'ai confiance que les membres auront encore une façon de raconter leur histoire respective, de partager leurs idées et de célébrer la Passion de l'aéromodélisme entre eux. ✈

## EDITOR'S COLUMN

**Keith Morison - 24909L**

Editor  
403-510-5689

This issue of Model Aviation Canada marks a milestone... or two.

### MAAC'S 75TH

The first is MAAC's 75th anniversary, which is no small accomplishment and is a testament to the leaders who have kept the Association, Committees, Clubs, and members on track.

The Passion of Aeromodelling is a strong force that can be seen in every aspect of the hobby that MAAC supports. It drives members to explore the limits of their flying ability, building skills, training skills, motivational skills... and sometimes even their 'BS'ing skills around a campfire at the end of a long day of flying.

My own history in the hobby started before I could drive and has introduced me to a wide range of activities and, more importantly, people.

I learned to fly sailplanes back before buddy boxes and before servo reversing could be done at the transmitter. Over the years, I was mentored, taught, and encouraged to challenge myself in many ways.

Thanks to the people who pushed me, I

became a competitive sailplane pilot, event organizer, club President, Team Manager, Zone Director, magazine publisher, and helped the Association in many other ways through challenging times.

At every turn, the memories are about the people I shared those times with... only occasionally about the flying. I've often said that this hobby is as much about the community as it is about the flying. I've been flying on my own more lately, and it just isn't the same as sharing the lift and sky with your club mates.

### 25 YEARS AT MAC MAGAZINE

The second milestone is a quarter century as the Publisher/Editor of Model Aviation Canada. I was first awarded the contract to publish the magazine at the turn of the millennium and won several subsequent tenders for the work since. Over the years, I have brought changes and, I like to think, improvements to what we send to the members.

The magazine grew from mostly newsprint and black and white, to an all-colour magazine on gloss paper. With the technical changes came a new focus on content intended to celebrate what the hobby has to offer. For the most part, that started to feed itself with a wide range of stories from a wide range of members.

Of course, over that time, I've worked with every President, Director, most committee or advisory group Chairs and countless members as they submitted -- and I edited -- content. Once again, each and every contributor brought their passion of aviation to their efforts... which was reflected on the page.

### FROM THE BEGINNING

I would be remiss in not thanking my friend and translator Jacques Des Becquets who has tackled the arduous task of translating the submissions for every issue I have published. He has been a reliable and passionate part of what has made MAC Mag what it has become.

### WHAT LIES AHEAD

December 31, 2024 marked the end of my contract with MAAC, and with that the end of my tenure as the Publisher/Editor of Model Aviation Canada. I also understand that this is the end of a regularly printed magazine, with the Board looking to new and more cost-effective ways to communicate with the members.

Whatever that looks like, I trust the members will still have a way to tell their stories, share their ideas, and celebrate the Passion of Aeromodelling with each other.



## CHRONIQUE DE L'ÉDITEUR

**Keith Morison - 24909L**

Editor  
403-510-5689

Ce numéro de Model Aviation Canada marque un jalon... ou deux.

### 75E DU MAAC

Le premier jalon, c'est le 75e anniversaire du MAAC, un accomplissement notable et qui en dit long sur les leaders qui ont maintenu sur leurs rails l'association, les comités, les clubs et les membres.

Cette passion de l'aéromodélisme, c'est une force dont on se rend compte dans chaque volet de ce passe-temps et qu'appuie le MAAC. Elle incite les membres à explorer les limites de leur aptitude au pilotage, de

leur savoir-faire en construction, de leurs habiletés de formation, de leurs habiletés motivationnelles... et parfois, de leurs prouesses à raconter des balivernes autour d'un feu de camp en fin de journée.

Ma propre histoire du vol télécommandé a débuté avant même que je puisse conduire et m'a introduit à une vaste gamme d'activités et – plus important encore – de personnes.

J'ai appris à piloter des planeurs bien avant les boîtes-écoles (buddy box) et cette fonction de renverser la course des servos à même l'émetteur. Au fil des années, des mentors m'ont enseigné, encouragé et m'ont défié et ce, de plusieurs façons.

Grâce aux personnes qui m'ont poussé dans mes retranchements, je suis devenu un pilote de compétition, un organisateur

d'événements, un président de club, un gérant d'équipe, un directeur de zone, un éditeur de revue et j'ai aidé le MAAC de plusieurs autres façons au cours de moments difficiles.

À chaque tournant, je retiens les souvenirs des personnes avec qui j'ai partagé ces tranches de vie...et parfois des souvenirs de vols que j'ai effectués. J'ai souvent dit que ce passe-temps met en lumière autant la communauté que les séances de vol. Je vole davantage par moi-même, ces derniers temps, et ce n'est pas la même chose que de pouvoir partager les thermiques avec nos copains de club.

### 25 ANS À LA BARRE

Le deuxième jalon, c'est le quart de siècle  
*suite à la page 10*

# ALBERTA (A)



Elk Point Fun Fly group photo, circa 2022. / Photo de groupe prise au Fun-fly d'Elk Point, vers 2022.

## John Horner - 61633

Directeur de zone  
zd-a@maac.ca

75 ans d'aéromodélisme en Alberta, c'est un immense jalon dont tout le monde devrait être fier. Plusieurs merveilleux développements se sont produits au cours de cette période. Nous avons parcouru beaucoup de chemin depuis l'époque des vieux émetteurs de 72 mHz et des batteries Ni-Cad. Nous avons traversé des hauts et des bas mais une chose demeure : nous semblons toujours nous rassembler et travailler de sorte à continuer de nous

amuser au sein de ce splendide passe-temps.

La zone A possède une histoire de longue date avec l'aéromodélisme, d'autant plus qu'une grande liste de membres ont contribué à l'essor du passe-temps et que ceux-ci sont devenus des leaders au sein de notre discipline. Le plus vieux que j'ai pu retracer, c'est Bob Moore (MAAC numéro 6); viennent ensuite John Bortnak (MAAC 825), Ronald Simonson (MAAC 2854), Raymond Brosinsky (MAAC 20275) et tant d'autres qu'on retrouvera dans la section des prix, au site web du MAAC. Puisque ce passe-temps poursuit sur sa lancée, mon objectif, c'est aussi d'être un leader et un

ambassadeur dans ce merveilleux univers.

L'un des premiers clubs à s'être inscrit au sein du MAAC, c'était le Calgary Model Airplane Club (le premier, numéro 1), en 1954. Le prochain semble être celui des Medicine Hat Rc'ers (numéro 18) en 1974 et qui est plus tard devenu l'un des premiers à se doter d'une piste asphaltée. Vient ensuite le Rocky Barnstormers' R/C Club (numéro 11) en 1983; ce club possède le plus grand nombre de terrains de vol en Alberta et organise habituellement six ou huit évènements par année. La Airdrie Modelers Aircraft Society (numéro 31) a rejoint le giron du MAAC en 1986 et je

*suite à la page 14*



A young Reg Blackwell manning the transmitter impound, circa 1988. / Un jeune Reg Blackwell s'occupe de la fourrière à émetteurs (impound), vers 1988.



Phyllis Blackwell of Alberta's Littlest Airport holding a BREEZY Sr., circa 1958. / Phyllis Blackwell, de l'Alberta's Littlest Airport, tient un Breezy Sr., vers 1958.

# ALBERTA (A)

**John Horner - 61633**

Zone Director  
zd-a@maac.ca

75 years of model aviation in Canada is a huge milestone that everyone should be proud of. Many amazing things have happened in that time frame. We have come along ways from the old 72mhz and Ni-Cad days. We have seen some ups and downs over the years, but one thing is for sure, we all seem to come together and work through it so we can all continue to enjoy this wonderful hobby.

Zone A has a deep history in model aviation with a hefty list of members who have pushed the hobby forward and became great ambassadors and leaders of the hobby. One of the oldest that I could find is Bob Moore MAAC# 6, then John Bortnak #825, Ronald Simonson #2854, Raymond Brosinsky #20275 and so many others that can be found under the Awards section of the MAAC website. As this hobby moves forward, my goal is to be a leader and ambassador in this great world of model aviation, too.

One of the first clubs to join the Association was the Calgary Model Airplane Club, as club #1, in 1954. The next oldest appears to be the Medicine Hat Rc'ers #18 in 1974 who later became one of the first to have paved runways. Next was the Rocky Barnstormer's R/C Club #11 in 1983; they currently hold the most flying sites in Alberta and usually host six to eight events a year. The Airdrie Modelers Aircraft Society #31 joined MAAC in 1986 and I have fond memories of flying out there with one of my mentors in the late 90s. Lastly, the Camrose Modelers Association #35 -- also known as Alberta's Littlest Airport -- was originally formed in 1979 but didn't join MAAC until 1987 and they celebrated 45 years this past summer.

While reflecting on the past, I realized how much this hobby has given me and many other people. This is an amazing community of people and I look forward to the future memories that are still yet to come.

## MENTORS AND FRIENDSHIP

It was the late 90s at about the age of 13 that my R/C airplane adventure started.



*Dale Hunter and John Horner on a winter training day at the Capital City Flyers Club, circa 1999. / Dale Hunter et John Horner lors d'une journée de formation en hiver, au Capital City Flyers Club, vers 1999.*



*John Horner getting the Guppy ready for flight, circa 1998. / John Horner prépare son Guppy, vers 1998.*

One afternoon while I was probably knee-deep in the sandbox playing with Tonka trucks, my neighbour came home with a smashed-up airplane in a bag. About a week later, he was firing up that K&B 40 in a new airframe that he had scratch-built in a few days, determined to get back in the air. Again, I was peaking over the fence and I was in awe.

He invited me over to share his hobby with me and I am forever grateful for what he did! I was hooked. For the remainder of that summer, he would bring me along on his trips to the clubs, eventually getting me on the sticks for my first feel of flying. The following winter is when he and I put together my first plane, a hodgepodge of mixed parts; a fuselage made from

Coroplast that we mounted an old OS 35 to, and the Hitec Focus 4 radio I got for Christmas. We named it the Guppy... and it flew great and was the plane that I did my first solo on in Coronation, Alberta.

It was now time for my first taste of balsa dust. I still remember my trip to Ken Huff's shop -- Hobby Master in Edmonton -- to purchase my first airplane kit. I ended purchasing a Sig Colt and an OS 20FP and with Harley's guidance, I proceeded to build it while he built his Sig ¼ scale Cub. Countless evenings later, we were both done and it was maiden time. His Cub flew great, and my Colt was a disaster that wouldn't get off the ground, and hand launching ended with a thud. I later built a

*continued on page 15*

conserve de biens beaux souvenirs de voler sur place avec l'un de mes mentors, à la fin des années 1990. Enfin, la Camrose Modelers Association (numéro 35) – aussi connue comme étant Alberta's Littlest Airport – a été formée à l'origine en 1979 mais n'est arrivée au sein du MAAC qu'en 1987; ce club a souligné ses 45 ans, l'été dernier.

Tandis que je retournais dans le passé, je me suis aperçu à quel point ce passe-temps m'a offert toutes sortes de récompenses et, ainsi qu'aux autres. C'est une merveilleuse communauté de personnes et j'ai bien hâte de forger d'autres souvenirs, à l'avenir.

## MENTORS ET AMITIE

C'était à la fin des années 1990 – j'avais environ 13 ans – que mon aventure dans l'univers des maquettes télécommandées a débuté. Par un après-midi au cours duquel j'étais probablement dans mon carré de sable en train de jouer avec mes camions Tonka, mon voisin est revenu à la maison avec un avion désintégré, dans un sac. Environ une semaine plus tard, il faisait démarrer ce K&B .40 monté sur une nouvelle cellule qu'il avait construite de façon artisanale en l'espace de quelques jours, tout déterminé qu'il était de faire reprendre la voie des airs à une maquette. Une fois de plus, j'ai espionné par-dessus la clôture, bouche bée.

Il m'a invité afin de partager son passe-temps avec moi et je lui en serai éternellement reconnaissant! J'étais mordu. Pendant le reste de l'été, il m'amenait avec lui lors de ses déplacements à divers clubs et m'a éventuellement laissé essayer les manettes afin que je goûte au sentiment de piloter ma propre machine. C'est au cours de l'hiver suivant que lui et moi avons assemblé mon premier avion, un amas de pièces disparate; une fuselage de Coroplast sur lequel nous avons boulonné un vieux OS .35 et je me servais d'un émetteur Focus 4 que j'avais reçu pour Noël. Nous l'avons nommé Guppy (à la façon d'un poisson rouge)... il volait très bien et c'est celui grâce auquel j'ai effectué mon solo à Coronation (Alberta).

Il était maintenant temps que je goûte à la poussière de balsa. Je me souviens encore de mon trajet jusqu'au magasin de Ken Huff – Hobby Master, à Edmonton – afin d'acquérir mon premier kit. J'ai acheté un Sig Colt mù par un OS .20FP et, grâce aux conseils de mon mentor Harley, je me suis mis en devoir de l'assembler pendant qu'il

assemblait son propre Sig Cub à l'échelle un quart. Plusieurs soirées plus tard, nous avons terminé notre projet respectif et le temps était venu de leur faire prendre la voie des airs. Son Cub a très bien volé et mon Colt était un véritable désastre... il n'a pas voulu quitter le sol. J'ai tenté de le lancer à la main et cela s'est soldé par un « pouf! » au sol. Après avoir écouté les conseils d'un autre mentor, j'ai plus tard assemblé un Kadet Senior (un autre produit Sig)... c'était un bien meilleur choix. C'est probablement l'un des meilleurs avions de formation construits et il m'a beaucoup appris.

Harley et moi avons continué de passer beaucoup de temps ensemble à construire des avions et à nous rendre à des événements partout en Alberta, ce faisant, rencontrant quantité de personnes sensationnelles. Cet homme était et demeure un enseignant formidable qui m'a appris bien des choses, autant sur les aptitudes de vie que sur les maquettes.

L'autre personne que je voudrais mentionner, c'est Dale Hunter... et quel personnage c'était! Harley et moi étions avec lui pendant une fin de semaine à Coronation (toujours en Alberta). C'était tout un pilote et constructeur et, au fil du temps, il a partagé bien des connaissances avec moi, des expéditions sur la colline afin de me montrer à faire du vol de pente en compagnie des autres ou afin de partager les secrets d'un atterrissage parfait ou une passe en rase-mottes savamment exécutée. Ou encore, nous descendions dans son donjon – c'est ce qu'il appelait son atelier au sous-sol – afin de partager des trucs de construction. Il est aussi responsable de m'avoir présenté mon endroit préféré où voler : Alberta's Littlest Airport. Je n'oublierai jamais ces jours passés en compagnie de Dale; il a été d'une grande influence pour moi au sein de notre passe-temps.

## RENVERSEMENT DES RÔLES

Les changements que j'ai vécus, adulte, m'ont fait ralentir mes activités de modéliste mais je suis demeuré en contact avec mes compagnons RC et j'ai sporadiquement continué de piloter des maquettes malgré mes déménagements en divers lieux de l'Ouest canadien. En 2019, lorsque bien des choses ont changé pour quantité de gens, j'ai décidé de revenir en Alberta. Aussitôt qu'il m'a été possible de le faire, j'ai roulé vers l'Alberta's Littlest

Airport afin de revoir mes amis et mentors dont je m'étais tellement ennuyé. Ça me faisait du bien de revenir à la maison.

À cette époque, Harley luttait contre un cancer du cerveau mais il prenait du mieux; mais la motivation lui manquait afin de poursuivre ses activités au sein du passe-temps. C'est alors que les rôles se sont inversés; j'étais maintenant le mentor du mentor. J'étais en mesure de l'aider lorsqu'il en avait besoin, surtout compte tenu de la technologie au sein du passe-temps et qui lui donnait du fil à retordre. Après un certain et à renforts d'encouragement, il s'est remis à piloter ses avions et explore divers volets de notre passe-temps.

Depuis, j'aide activement plusieurs nouveaux membres et je m'y plais beaucoup. Aider Harley et les autres m'a prouvé à quel point c'est important de pouvoir compter sur un mentor qui est aussi devenu un ami bien précieux... merci, Harley!

Mentorer les autres, voilà ce qui est nécessaire pour faire croître ce passe-temps. Sortez, faites-vous un ami parmi les nouveaux venus à l'aéromodélisme et partagez ce que vous avez appris et façonnez de nouveaux souvenirs. Après tout, c'est ce qui compte au sein de ce passe-temps... tout au moins pour moi.

Rien ne bat une fin de semaine à assister à votre événement préféré, autour d'un feu ou à l'intérieur du clubhouse, en train de raconter des histoires ou de partager des aptitudes. Les amis que je me suis fait et les conversations émanant de la « peanut gallery » (observateurs qui ont une opinion sur tout) à la ligne de vol, voilà ce qui me motive.

## COMMUNICATION AU SEIN DE LA ZONE

Puisque nous en sommes au dernier numéro en papier de cette revue, je vous livre les plans du MAAC pour l'avenir. Un nouveau site web est en préparation et il comportera de nouvelles caractéristiques et sections qui m'excitent beaucoup. D'ici là, je continuerai d'offrir des rapports semestriels sur la page Facebook de la zone A et que j'enverrai par courriel à tous les membres. Je sais pertinemment que beaucoup de personnes vont s'ennuyer de la revue, mais ce qui s'en vient sera encore mieux; vous pourrez en lire le contenu depuis une tablette ou un ordinateur et vous pourrez interagir avec les membres. ✨

Kadet Senior after listening to the advice of another mentor... that was a much better choice. It is probably one of the best trainers that ever existed, it taught me a lot about flying.

Harley and I continued to spend a lot of time together building planes and traveling around to events across Alberta meeting a lot of great people along the way. He was and still is a great teacher who taught me so much, not just hobby-related but life skills, too.

One other person that I want to mention is Dale Hunter, who was a genuine character. Harley and I were with him one weekend in Coronation, Alberta. He was one heck of a pilot and builder who, over the years, shared so much with me, from trips to the hill learning to slope soar with the boys or showing me his secrets to making a perfect landing or a show pass. Or our trips down to his dungeon, as he called it, to share building tricks. He was also responsible for introducing me to what is still and will always be my favourite place to fly, Alberta's Littlest Airport. I'll never forget the days spent with Dale; he was a major influence in this hobby to me.

### THE ROLE REVERSAL

Life changes slowed the hobby down for me, but I continued to stay in touch with all my RC buddies and continued to fly on and off while living in various places in western Canada. In 2019, when everything changed for so many people, I decided I wanted to be back home in Alberta. As soon as I could, I headed out to Alberta's Littlest Airport to see all my friends and mentors I missed so much. It was good to be back home.

At the time, Harley was dealing with brain cancer but was on the mend; he seemed to be struggling with motivation to continue with the hobby. This is when the role reversal happened and I am now mentoring the mentor. I was able to help him when he needed it, especially with a lot of the new tech in this hobby he was struggling with. After some time and encouragement, he is back actively flying again and exploring different areas of this hobby.

Since then, I have been actively helping a lot of new members with this hobby and thoroughly enjoy it. Helping him and others has only further shown me the importance of having a mentor and now a great friend... so thanks Harley!



Didsbury R/C Flyers' Fun Fly, circa 2000. / Au Fun-fly des Didsbury R/C Flyers, vers 2000.



Harley and John getting his new Super Cub ready for flight, in 2024. / Harley et John préparent son nouveau Super Cub, en 2024.

Mentorship is something that is required to grow this hobby, so get out there make a friend with someone new to model aviation and share your skills with them and make some memories. After all, that's what this hobby is all about at the end of the day... at least for me.

Nothing beats a weekend at your favorite event around a fire or in the clubhouse telling stories or sharing skills. The friends I have made and the banter from the peanut gallery on the flightline are what keeps me going.

### ZONE COMMUNICATION

With this being the last issue of the paper magazine, I would like to assure you MAAC has plans for the future. A new website is in the works with some great new features that I am excited about. Until then, I will continue to do quarterly zone reports on the Zone A Facebook group and e-mailed to all members. I know many will miss the magazine but what is coming is better; you will just be reading it from a tablet or a computer now, with an opportunity for interaction with members. ✈️

Michael Dick - 63295

Zone Director

506-292-0183

zd-b@maac.ca

La zone Atlantique des Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) possède une longue et très histoire de modélisme, certains clubs datant de la création du MAAC, en 1949. L'un des plus anciens de la zone, le Saint-John Model Flying Club, situé dans la ville du même nom au Nouveau-Brunswick, a été fondé vers 1948 et 1949. Celui-ci est devenu avec le temps la pierre angulaire de la communauté de modélistes de cette région-ci.

La zone B comprend les provinces de l'Atlantique : le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. La majorité des clubs fonctionne au N.-B. et en N.-É., ce qui reflète l'intérêt marqué et la participation à l'aéromodélisme dans ces deux régions. Plusieurs clubs de la zone sont actifs depuis 40 ou 50 ans, ce qui illustre le dévouement continu envers le passe-temps et la communauté.

Exemples : le Fredericton Model Aircraft Club (FMAC), formé en 1973 et la Miniature Aircraft Society of Truro (MAST), qui est un club à charte du MAAC depuis 1978. Ces clubs – et d'autres au sein de la zone – ont joué un rôle important quant à la promotion et à l'appui de l'aéromodélisme, en plus d'offrir une plateforme pour que les enthousiastes du domaine puissent partager leur passion, participer à des concours et apprendre l'un de l'autre.

À l'heure actuelle, on retrouve 23 clubs inscrits au sein de la zone Atlantique. Ceux-ci sont très actifs et organisent de nombreux Fun-flies et autres événements en cours d'année. Ces rassemblements permettent aux membres de mettre en valeur leur habileté, de se mesurer aux autres lors de concours selon leur volet d'intérêt et de profiter de l'esprit de camaraderie.

Dès la première époque du MAAC, les membres de notre zone ont participé à des concours de toutes sortes, y compris en vol libre et en vol circulaire. Notre zone entretient une longue tradition de compétition et d'innovation alors que des membres repoussent sans cesse les

## Saint John Enthusiasts Sweep Prizes At Gas Model Airplane Competitions



Some of the winning hobbyists with their gasoline-powered model planes and the trophies they won with them are shown above during the first outdoor flying model competition of the year yesterday at Millidgeville Airport. Left to right are Clifford Boyer, who was second in senior stunt class; Edgar Titus, novelty and precision class winner; James Geldart, senior speed title at 80 miles per hour; Ernest Jones, adult speed titlist, 90 miles per hour, and Max Butts, president of the Prop Spinners Model Aero Club, who led the adult stunt class. The meet was sponsored by the Prop Spinners.

### Fredericton, St. Stephen Represented At First Outdoor Tests

All prizes awarded at the first outdoor gas model airplane contest yesterday afternoon at the Millidgeville Airport were won by Saint John model builders. The stunt model class adults, the local Prop Spinners Model Aero Club and officials termed the event a success.

First prize in free-flight model class won by Douglas Murphy, with a long flight with his super brigadier model which flew from

the runway at the airport to a distance of three-quarters of a mile. In the speed model, adult class, first place was taken by Ernest Jones. His model hit 90 m.p.h. In the senior speed model class, first award went to James Geldart. His model traveled 80 m.p.h.

The stunt model class adults, first award was given to Max Butts, club president, and in the senior stunt model class, first place went to Douglas Rosvall and second place to Clifford Boyer.

In the precision class, adult prize went to Ed-laghan. Fred Tobias, Gerald Chase and Philip Hunt.

Mr. Boyer was the winner of a gas engine model plane.

Four members of the Fredericton model aircraft club attended the contests but did not participate. At least six members of the St. Stephen Aircraft Club competed with their small half-inch models and made a number of short flights but failed to capture any prizes.

The contest was well conducted and members anticipate more contests during the summer months. Judges were F. J. Callaghan, Fred Tobias, Gerald Chase and Philip Hunt.

limites des possibilités en aéromodélisme. La compétition à l'aide de maquettes télécommandées a été ajoutée au cours des années 1950 et 1960, lorsque les émetteurs à voie unique sont devenus commercialement disponibles. Quant à l'utilisation d'une partie de la bande de 27 MHz (27.255 MHz), elle a été attribuée en 1952.

Vous retrouverez plus bas une photo

historique de la première réunion de la zone. Celle-ci donnait le coup de départ à notre histoire et rassemblait les membres afin de partager leurs connaissances, aptitudes et passion pour notre passe-temps.

Les clubs de la zone continuent de progresser et ont développé un sens inné de la communauté ainsi que l'engagement

*suite à la page 17*

## ATLANTIC (B)

**Michael Dick - 63295**

Zone Director

506-292-0183

zd-b@maac.ca

The Atlantic Zone of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) has a deep and rich history, with several clubs dating back to the founding of MAAC in 1949. One of the oldest clubs in this zone is the Saint John Model Flying Club, located in Saint John, New Brunswick, which was formed around 1948/1949. This club has been a cornerstone of the model aviation community in the region for many years.

MAAC Zone B encompasses the Atlantic Provinces of New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, and Prince Edward Island. The majority of the clubs in this zone operate in New Brunswick and Nova Scotia, reflecting the strong interest and active participation in model aviation in these areas. Many of the clubs in the Atlantic Zone have been active for 40 to 50 years, demonstrating their long-standing commitment to the hobby and the community.

Some notable examples of these clubs include the Fredericton Model Aircraft Club (FMAC), which was formed in 1973, and the Miniature Aircraft Society of Truro (MAST), which has been a chartered club with MAAC since 1978. These clubs, along with others in the zone, have played a significant role in promoting and supporting model aviation, providing a platform for enthusiasts to share their passion, participate in competitions, and learn from each other.

Currently, there are 23 registered clubs in the Atlantic Zone. These clubs are very active, hosting numerous Fun Flies and other events throughout the year. These events provide opportunities for members to showcase their skills, compete in various facets of aeromodelling, and enjoy the camaraderie of fellow enthusiasts.

From the earliest days of MAAC, members in the Atlantic Zone have competed in many facets of aeromodelling, including free flight and control line models. The Zone has a rich tradition of competition and innovation, with members continually pushing the boundaries of what is possible in model aviation. Competition using radio-controlled models was added in the 1950s and 1960s when the first single-channel



*Zone B's first zone meeting. / La première assemblée de la zone B.*

### *Win 23rd Regiment Trophy For N. B.*



*Competitors at New Brunswick's Nabs Trophy event. / Ces concurrents lors du concours pour le trophée Nabs, au Nouveau-Brunswick.*

radios became commercially available. The use of part of the 27 MHz band (27.255 MHz) was first granted in 1952.

Attached is a historic picture of the first zone meeting in the Atlantic Zone (Zone B). This meeting marked the beginning of a long and storied history of model aviation in the region, with members coming together to share their knowledge, skills, and passion for the hobby.

The clubs in the Atlantic Zone continue to thrive, with a strong sense of community and a commitment to promoting and supporting model aviation. Whether through competitions, Fun Flies or other

events, the members of these clubs are dedicated to advancing the hobby and inspiring future generations of model aviation enthusiasts. ✨

*Atlantique (B)*

*suite de la page 16*

à promouvoir et à appuyer l'aéromodélisme. Qu'ils oeuvrent en compétition, lors de Fun-flies ou autres événements, les membres de ces clubs se vouent à faire progresser le passe-temps et à inspirer la prochaine génération de modélistes.

✨

# COLOMBIE-BRITANNIQUE INTÉRIEURE ET YUKON (C)

Mark Betuzzi - 26605L

Directeur de zone  
zd-c@maac.ca

## L'HISTOIRE DU CLUB KMAS

Terry Faulkner (MAAC 50750L)

Nous aimerions partager l'historique du Club Kamloops Model Airplane Society avec d'autres clubs du MAAC et avec le public.

En 1993, un club d'une dizaine de personnes a été formé. Une charte a été rédigée grâce au texte d'un autre club. Nous avons formulé un plan et nous nous sommes tournés vers des amis qui étaient entrepreneurs. Le terrain a été nivelé en une journée à l'aide de machinerie lourde, dont une niveleuse. De la semence de pelouse a été achetée et l'épandage a été effectué sur la majeure partie de ce qui avait été nivelée. Les membres n'ont pas lésigné sur les efforts à la pelle et au râteau. Malheureusement, le gazon n'a pas poussé aussi bien que nous l'aurions souhaité.

En la troisième année, le terrain ne ressemblait toujours pas au parc dont nous avions présenté la vision à Tolko Forest Products. Les hautes herbes étaient partout et le gazon se faisait encore rare. Dès lors, nous savions que si nous ne pouvions pas résoudre les problèmes, nous risquions de perdre le terrain, tout simplement parce qu'il ressemblait à un dépôt... vraiment pas la vision de ce que nous avions présenté aux propriétaires, l'entreprise Tolko.

Nous avons décidé de retourner à la planche à dessin de trouver une autre solution qui nous permettrait d'atteindre notre vision initiale.

En premier lieu, nous devons savoir pourquoi le gazon ne poussait pas; nous avons demandé à la fille d'un membre – elle-même agronome professionnelle. Elle a préparé une ordonnance qui comprenait l'ajout de trèfle. Elle espérait qu'avec le temps, cette plante offrirait suffisamment de fertilisant naturel... Et ça a fonctionné.

Nous devons connaître le coût des travaux à venir : faire asphalté la piste, un système d'irrigation, une tondeuse digne de ce nom et le coût d'avoir accès à de l'électricité. Parallèlement, nous devons examiner les coûts d'entretien continu et autres dépenses à venir. Un clubhouse, une piste de travers ou une deuxième piste,



Club training night, burgers, training and fellowship, next to old clubhouse. / La scène par une soirée de formation d'élèves pilotes. Des hamburgers, des élèves en apprentissage (en toute camaraderie) à côté de l'ancien clubhouse.



New Kamloops Model Aeronautics Society's new clubhouse. Top left: real-time field camera; back left: weather station; back, right: HAM radio internet link. / Le nouveau clubhouse de la Kamloops Model Aeronautics Society. En haut, à g. : caméra de terrain, en temps réel; arrière à g. : station météo; arrière à dr. : radio amateur et lien internet.

enfin, les autres telles dépenses. En bout de compte, la piste en asphalté constituait l'une des options les moins dispendieuses si on considérait les dépenses d'entretien. Si nous pouvions nous doter de ça, nous n'avions pas besoin d'avoir une pelouse partout, du moins initialement.

Toutefois, il nous en coûterait bien plus d'argent que nous l'avions pensé et nous

savons que nous aurions à nous tourner vers une planification financière créative pour que le projet aille de l'avant.

Au moment où nous avons présenté nos intentions au Club – nous comptons alors environ 20 membres – il est vite devenu évident que nous ne pourrions obtenir la participation de tout le monde

*suite à la page 60*

# BRITISH COLUMBIA INTERIOR – YUKON (C)



Photo from the air of the present flying field, looking west. / Photo aérienne du terrain actuel, vers l'ouest.

**Mark Betuzzi - 26605L**

Zone Director  
zd-c@maac.ca

## HISTORY OF KMAS

Terry Faulkner (MAAC 50750L)

We would like to share the history of the Kamloops Model Airplane Society with other MAAC clubs and the public.

In 1993, a club was formed with around ten members. A constitution was drawn up, basically copied from another RC club. A plan was formulated and using contractor friends, the site was leveled in a day using scrapers and a road grader. Grass seed was purchased and spread over most of the area that had been graded. It also took a lot of hard labour by the members using shovels and rakes to fine-tune the surface. Unfortunately, the grass didn't grow as well as had originally been envisaged.

By the third year, the site did not look very much like the vision of the park that had originally been presented to Tolko Forest Products. There were big weeds everywhere and not much grass. We knew that if we did not resolve the problems, we could lose the site, simply because the site still looked like a dump, nowhere close or near to the vision of what had been initially presented to the landowners, Tolko.

A decision was made to go back to the drawing board, revisit our plans and try to come up with an alternative solution to complete the initial vision.



Aerial photo as KMAS started, in 1994. / Photo aérienne du Club KMAS à ses débuts, en 1994.



Hydro powerline and power pole – eventually removed and the line moved. / Les lignes et le poteau électrique – nous les avons éventuellement retirées.

*continued on page 61*

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

Randy Hepner - 73393

Directeur de zone

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

## 75 ANS DE LA ZONE D AU SEIN DU MAAC

Dans le cadre des célébrations entourant l'aéromodélisme depuis trois quarts de siècle, les leaders du MAAC ont invité les membres et les leaders de zone à partager leur perspective locale. Au sein de la zone Manitoba/Nord-ouest Ontario, nous avons la chance de compter quantité de jeunes leaders de zone qui sont encore très actifs au sein de notre passe-temps. Je les ai chargé de me fournir un paragraphe ou de me raconter leur histoire pendant une conférence téléphonique Zoom... ils ont fourni des histoires sensationnelles... si bien que j'ai dû faire de l'édition :

### JEFF ESSLINGER DIRECTEUR DE LA ZONE 2008-2012 ET 2018-2020

RH – Jeff, comment pourriez-vous résumer le MAAC au sein de la zone D au cours des 25 dernières années, depuis 1999, mais aussi dans les premiers temps en 1949 – bien que vous n'avez pas été là... ha, ha, ha!

Jeff – Eh bien, Randy, il n'est pas autant question de faire partie du MAAC depuis 1949 ni même des 25 dernières années... le MAAC existe afin de fournir certaines initiatives nationales et c'est important, aussi. Mais ce qui m'importe vraiment et maintenant, ce sont cinq caractéristiques qu'apporte le MAAC à nous, les pilotes locaux. Si je devais les classer :

Camaraderie – Par exemple, cet appel ce soir – vous nous avez demandé et voici que tout le monde y est et nous rions et faisons des blagues et profitons du moment en bonne compagnie afin de créer un article afin d'appuyer la Zone.

Amitié – Alors comme vous le savez, je me trouve (à quelque part où il fait chaud) et vous êtes les bienvenus si vous voulez me rendre visite – et vous savez que plusieurs s'en prévalent. (Cette amitié) ne se manifeste pas seulement au terrain de vol; nous nous connaissons tous, nos familles, par le biais du passe-temps tout comme par le biais de la zone D du MAAC.

Rassemblements – Vous vous rendez

compte? On campe et on pilote à Gimli! C'est ouvert à n'importe qui et tout le monde s'amuse. Les autres événements de la zone sont tout aussi amusants – j'aime immensément les groupes de personnes.

Partage des connaissances – Nous apprenons tous les uns des autres – ça devient un effort de groupe de réparer la roulotte de queue du Mustang de quelqu'un... une fois de plus! (rires et contenu édité)

Évènements – Certains sont formels, mais les autres le sont moins. Nous disposons du pouvoir organisationnel pour coordonner des événements formidables – parfois pour des causes caritatives, parfois pour le simple plaisir.

Ce que je constate, c'est que le plaisir est au rendez-vous au sein de la zone.

### PETER SCHAEFFER DIRECTEUR 2012 – 2018 PRÉSIDENT DU MAAC 2018 – 2022.

Le lien qui nous unit au sein de ce passe-temps, c'est que tout le monde veut voir les autres avoir du succès. Peu importe si l'un évolue à son terrain habituel ou qu'il rend visite à un autre lieu au sein de la zone – lorsque vous voyez un groupe de pilotes qui se regroupent autour d'une maquette, c'est assurément des personnes qui travaillent fort afin de résoudre un accroc technique ou qui apprennent une nouvelle technique de construction. C'est très satisfaisant de se lancer dans la mêlée et de fournir de l'effort afin d'assurer le succès d'un événement, peu importe le terrain de vol où on se trouve. La meilleure chose de faire partie de la zone D, c'est cette fantastique communauté de personnes que vous rencontrez et les amitiés qui s'y développent.

### KEN KALYNUK DIRECTEUR DE ZONE AU COURS DES ANNÉES 1990

Lorsque j'étais directeur de zone en 1996, une fabuleuse équipe de bénévoles et moi avons aidé à organiser la plus grande compétition de l'histoire de notre zone. Ça s'appelait Scale 96, à Grabber Green. Quelque 82 concurrents de copies volantes y ont pris part et c'était le dernier concours d'envergure. Par la suite, les Fun-flies sont devenus les événements auxquels se rendre. En 1997, mon vieux pote Tex Gehman m'a

invité à un Fun-fly de fin de semaine à la ferme de Manny Castle à Gilbert Plains (Manitoba) et j'ai goûté à l'expérience de camper et de faire voler des maquettes. D'autres tels rassemblements dignes de mention étaient : Aseppipi, le Gimli Model Fest, l'IRCMC de Gimli, LOWAM à Kenora, Nixon Lake et Rainy River. Lorsque vous passez plusieurs jours consécutifs à camper et à faire évoluer vos avions ensemble, on développe des amitiés qui durent toute la vie. Le plus gros et meilleur Fun-fly organisé au sein de la zone D, c'étaient les rassemblements Gimli Model Fest, de 2004 à 2018. Son fer de lance, c'était Jeff Esslinger (directeur de zone de l'époque). On ne saurait oublier le travail d'un autre directeur de zone, Marc Sharpe, qui a été indispensable lors de l'obtention de l'exemption pour SATP du MAAC auprès de Transports Canada... ce qui appartient maintenant à notre histoire commune.

### MARC SHARPE DIRECTEUR DE ZONE DANS LES ANNÉES 2000

Lorsque je songe à mes années à titre de membre du MAAC, je crois que le meilleur mot pour décrire la zone D, ce serait influence.

Malgré notre vaste géographie et modeste population, notre zone a aidé à diriger les destinées du MAAC de façon notable. Notre influence a été particulièrement manifeste lorsque nous avons changé le paradigme : on a remplacé les objectifs personnels par l'amélioration et la protection des privilèges au sein de l'espace canadien pour tous les membres.

L'aventure a débuté au début des années 1990 lorsque Ken Kalynuk a reconnu le besoin de remettre en question la dominance qu'avaient certaines personnes au sein du MAAC. Depuis, la zone D a toujours élu des directeurs qui possédaient les aptitudes nécessaires afin de faire avancer notre association sur des enjeux nationaux critiques.

Ma contribution personnelle, c'était de casser le dogme institutionnalisé sur plusieurs décennies et d'aider à rétablir des rapports de collaboration avec Transports Canada. Après moi, Jeff Esslinger a offert son savoir-faire d'affaires et a forcé le conseil de direction à se concentrer sur des

*suite à la page 58*

# MANITOBA / NORTHWESTERN ONTARIO (D)

## Randy Hepner - 73393

Zone Director

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

### CELEBRATING 75 YEARS OF ZONE D IN MAAC

As part of celebrating the passion of aeromodelling for 75 years, MAAC national leaders invited members and Zone leaders to share their local perspectives. In Zone D, we are very fortunate to have so many youngish Zone Leaders still very active in our hobby. I tasked them to each provide one paragraph in writing or tell me their story on a Zoom call ... they provided so many great stories ...so I had to trim it down a skooch:

### JEFF ESSLINGER ZONE DIRECTOR 2008-2012 AND 2018-2020

RH – Jeff, how would you sum up MAAC in Zone D for these past 25 years, since 1999, but also since the early days in 1949 – not that you were there...LOL.

Jeff – Well Randy, it's not so much about being a part of MAAC since 1949, or even the last 25 years... MAAC exists to provide certain national initiatives and that's important too, but what really matters to me, now, are the five things that being a part of MAAC brings to us local flyers. I guess, to rank them:

Comradery – I mean look at this call tonight – you asked and here everyone is, laughing joking and enjoying each others company to create an article to support the Zone.

Friendship – so as you know I am in (somewhere warm) and you guys are welcome to come down and visit – and you know that many do. Its not just at the flying field, we all know each other, our families, through the hobby, through Zone D of MAAC.

Gatherings – I mean come on – Camp and fly at Gimli! Open to everyone and everyone has fun. All the other zone event are equally fun – I enjoy the groups of people immensely.

Shared knowledge – we all learn from one another – it's a group effort to fix someone's Mustang tailwheel...again (laughter and edited content)

Events – the more formal but also

all the other gatherings, we have the organizational power to do some pretty amazing events – sometimes for charities, sometimes for fun.

I just see a great Zone that is all about fun.

### PETER SCHAEFFER ZONE DIRECTOR 2012 – 2018, MAAC PRESIDENT 2018 – 2022.

The common binding thread in our hobby is that everyone wants to see everyone else succeed in the hobby. It doesn't matter if one is at their home field or visiting an airfield in Zone "D" – when you see a group of pilots, huddled around an aircraft, you can be sure that those folks are working hard together, to resolve the technical glitch, of maybe learning a new building technique. It is very satisfying to pitch in, and provide labour to make an event a success, no matter what airfield you are at. Best thing about being in Zone D, is the great community of people that you get to meet and the friendships that develop.

### KEN KALYNUK ZONE DIRECTOR IN THE 1990S

In 1996 when I was the Zone Director for Zone D, I and a fabulous team of volunteers helped organize and carry out the largest competition event in Zone D history. The event was called Scale 96 held at Grabber Green. Some 82 scale competitors took part, and this was the last big competition in the Zone. Going forward, Fun Flies became the go-to events. In 1997, my late flying pal Tex Gehman invited me to a weekend MAAC Fun Fly at the farm of Manny Castle in Gilbert Plains, Manitoba and this introduced me to the camp and fly experience. Other notable camp & fly events were Asessippi, Gimli Model Fest, IRCMC Gimli, LOWAM Kenora, Nixon Lake and Rainy River. When you spend many consecutive days, camping and flying together, one develops friendships that last a lifetime. The biggest and best RC Fun Fly event ever held in Zone D were the Gimli Model Fest events from 2004 to 2018, Gimli Model Fest was spearheaded by Jeff Esslinger the Zone D director at the time. We must also not forget the work done by another Zone D director, Marc Sharpe, who was instrumental in working toward the Transport Canada RPAS MAAC exemption,

which is now part of our shared history.

### MARC SHARPE ZONE DIRECTOR IN THE 2000S

Reflecting on my years as a member of MAAC, I believe the word that most accurately describes «Zone D» is Influential.

Despite our vast geography and modest population, our zone has significantly steered the course of MAAC. Our influence has been particularly evident in shifting the focus from individual goals to enhancing and protecting privileges in Canadian airspace for all members.

This journey began in the early 90s when Ken Kalynuk recognized the need to challenge the dominance of individuals representing MAAC nationally. Since then, Zone D has consistently elected Directors with the skills necessary to advance the Association on critical national issues.

My personal contribution involved breaking through decades of entrenched dogma and helping re-establish a collaborative relationship with Transport Canada. Following me, Jeff Esslinger brought his business acumen, focusing the Board on practical business practices and establishing an «Emergency Fund,» which has been vital in keeping MAAC solvent through recent challenging times.

Peter Shaffer then took the helm, leveraging his extensive experience to navigate through bureaucratic red tape to get things done. He notably assumed the presidency when it was most needed, guiding MAAC through an unexpected regulatory era and ensuring acquisition of a regulatory exemption.

We now rely on Randy Hepner's timely expertise and leadership when the country needs it most. The collective efforts of Zone D have ensured quality representation to safeguard our beloved hobby for as long as our minds, eyes, and fingers remain in sync.

### RAY GRENKOW DEPUTY ZONE DIRECTOR SINCE 2020

Since coming to Zone D in 2003, there has been a significant increase in my involvement with the members in this Zone and with MAAC. Having maintained a current membership in three clubs, I have gained many friends who all share a common interest in model aviation and

*continued on page 59*

Carl Cimprich - 44232L

Directeur de zone|

289-407-2225

zd-e@maac.ca

## LE VENT SOUS NOS AILES

*(Histoire à moitié-fictive inspire d'un formidable membre du MAAC, afin de célébrer ses – et ceux du MAAC – 75 ans)*

Il était une fois un garçon d'un paisible village canadien nommé Peter qui, par une belle matinée par temps dégagé, se tenait sur le rebord d'une colline et qui tenait un magnifique planeur qu'il avait savamment construit à l'aide de bois. Cette journée-là, la brise était parfaite – douce mais suffisamment puissante pour faire grimper son planeur, une fois en l'air. Cette machine s'est élevée avec grâce et a effectué un ballet avec les nuages.

L'amour de Peter pour le vol n'était pas une passion, disons, ordinaire. Il ne s'agissait pas seulement de faire évoluer des planeurs ou de recevoir des rubans et autres prix lors de concours. C'était beaucoup plus profond : un amour des aéronefs, de l'histoire de l'aviation et de pouvoir partager cet amour avec les autres. Il ne faisait pas que construire des planeurs : il bâtissait des rêves. Pour lui, chaque panneau d'aile soigneusement formé, chaque empennage bien équilibré, chaque brise constituait un volet d'une épopée bien plus grande.

Peter Mann – numéro de MAAC 38 – était l'un des premiers membres des Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC). De concert avec d'autres comparses qui partageaient cette passion, il a contribué à édifier un organisme qui symbolise la communauté, la créativité et l'esprit du vol d'un bout à l'autre du pays et même à l'étranger.

Depuis plus de 75 ans, le MAAC est une association au sein de laquelle des personnes comme Peter pouvaient se rassembler et partager l'amour du vol. C'était un lieu commun où tout le monde ressentait cette joie de lancer un avion miniature de construction artisanale en l'air, que ce modéliste soit jeune et entreprenant ou plus vieux et sage. Peter, de nature douce et qui avait tant de respect pour l'histoire, est devenu un acteur incontournable de cette communauté.

Avec le temps, le legs de Peter a pris de



l'ampleur. On l'a reconnu et salué non seulement en raison de son aptitude avec les planeurs mais aussi en raison de son dévouement à préserver l'histoire de l'aviation au Canada. Plus tard dans sa vie, Peter a accepté une responsabilité bien particulière – la préservation des histoires, photos et artefacts qui dressaient l'histoire du MAAC, de sa fondation et de sa croissance. Il a passé d'innombrables heures à explorer de vieilles boîtes et à cataloguer le contenu ainsi qu'à examiner de vieux albums poussiéreux. De même, il a enregistré la voix de ses prédécesseurs. Grâce à lui, l'histoire de l'aéromodélisme au Canada ne se perdrait jamais.

Le travail de Peter est devenu l'une des pierres angulaires des archives du MAAC. Son dévouement a fait en sorte que chaque futur membre, chaque jeune homme (ou femme) rêveur qui tenait un planeur entre ses mains, ou qui a déjà

vécu l'expérience d'un vol télécommandé, saurait où a débuté le mouvement et qui avait contribué à injecter de la passion et un univers de possibilité dans le ciel.

Mais Peter n'était jamais à la poursuite de la célébrité. Il n'a jamais recherché une quelconque gloire. Sa plus grande récompense, c'était de savoir que ce legs du vol – voler grâce au vent, qu'il s'agisse de vol libre, de vol circulaire ou de vol RC – se poursuivrait, bien longtemps après que ses mains aient cessé de construire une maquette et que ses pieds aient cessé de courir à travers les prés.

Le 20 octobre 2012, au moment où le soleil glissait sous l'horizon, Peter se tenait une fois de plus debout sur le bord d'une colline. La brise était légère et dans ses mains, il tenait un planeur qu'il avait assemblé avec autant d'amour que de soin. Le vent semblait lui murmurer à travers les

*suite à la page 38*

## MIDDLE (E)

**Carl Cimprich - 44232L**

Zone Director

289-407-2225

zd-e@maac.ca

### THE WIND BENEATH OUR WINGS

*(A semi fictional tale inspired by a great MAAC member Peter Mann, celebrating his and our 75 years.)*

Once upon a time, on a clear, crisp morning in a small Canadian town, a boy named Peter would stand at the edge of a hill, holding a beautiful glider made of carefully crafted wood. The wind was perfect this day — gentle, but strong enough to lift the delicate plane into the sky. Peter smiled, his heart filled with joy, as he launched the glider into the air. It soared gracefully, dancing among the clouds.

Peter's love for flight was no ordinary passion. It wasn't just about the gliders or the ribbons and awards he earned at glider events. It was about something much deeper — a love for the craft, for the history of aviation, and for sharing that love with others. He didn't just build gliders; he built dreams. For him, every carefully formed wing, every balanced tail, every breeze that caught the air was a piece of a larger story.

Peter Mann with MAAC member number 38 was one of the first members of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC). Together with others who shared his passion, he helped build an organization that would come to symbolize community, creativity, and the spirit of flight across the country, even abroad.

For over 75 years, MAAC has been an association where people like Peter could come together to share their love of flying. It was a place where the quiet joy of launching a hand-crafted model aircraft into the air could be felt by everyone, from the young and eager to the old and wise. And Peter, with his soft-spoken nature and deep respect for history, became an invaluable part of that community.

As the years passed, Peter's legacy grew. He became known not just for his skill with gliders, but for his dedication to preserving the history of aviation in Canada. In his later years, Peter took on a special task — the preservation of the stories, photographs, and artifacts that told the tale of MAAC's founding and growth. He spent countless hours digging through old boxes, sifting



*"The Passion of Aeromodelling is still very vibrant in Zone E. These beautiful Lancasters were built by members Dave Cummings and Karl Gross as a team project! / La Passion de l'aéromodélisme est plus vivante que jamais au sein de la zone E. Dave Cummings et Karl Gross ont construit ces magnifiques Lancaster à titre de projet de groupe!"*

through dusty albums, and recording the voices of those who had come before him. With his help, the history of model aeronautics in Canada would never be lost.

Peter's work became a real part of the backbone of MAAC's historic archives. His dedication ensured that every future member, every young dreamer who held

a glider in their hands, or experienced the joy of radio controlled flight, would know where they came from and who helped to keep the skies alive with passion and possibility.

But Peter never sought fame. He never sought glory. His greatest reward was

*continued on page 39*

## NORD ONTARIO (F)

**Craig Knight - 9467L**

Directeur de zone

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

Le Nord ontarien a toujours été un carrefour de l'aviation et ce, depuis plus de 100 ans, grâce à l'Ontario Provincial Air Service. La RCAF était aussi très présente, notamment en raison d'une grosse base à North Bay. Ces entités ont influencé la promotion de l'aéromodélisme, ici.

Plusieurs clubs au sein de la zone soulignent des anniversaires de longévité. Celui de Sault-Sainte-Marie peut retracer son histoire sur 85 ans; le Sudbury Model Airplane Club vient de souffler 60 bougies; Timmins, Elliot Lake, North Bay et Kirkland Lake comptent des clubs qui existent depuis plusieurs décennies.

Je veux remercier les membres de partout au sein de la zone qui ont contribué à cette chronique. C'est une tâche herculéenne de retracer les débuts des clubs, qui en étaient les fondateurs et quelle est l'histoire de la zone proprement dite.

### MAAC CLUB ID #6; TIMMINS GOLDEN HAWKS, PORCUPINE ONTARIO

Les Golden Hawks de Timmins ont joint les rangs du MAAC en 1992. Toutefois, l'aéromodélisme jouit d'un long historique dans cette localité nordique. On compte parmi ses prédécesseurs : Club ID #655, the Control Masters, Timmins, Club ID #441, Timmins Model Airplane Club, South Porcupine.

Andrew Coholic dirige présentement le Club. Ce dernier est bien connu sur la scène nationale à titre de promoteur enthousiaste de tout ce qui touche les avions miniatures. Andrew est récipiendaire (cette année) du Prix des pilotes du Nord ontarien, compte tenu de son appui indéfectible des clubs de la zone F.

### MAAC CLUB ID #19; TEMISKAMING AND REGION MINIATURE AIRCRAFT CLUB (TARMAC)

Contribution de Phil Davis, TARMAC  
« Terry Smerdon et Dave McInall étaient les fondateurs du Temiskaming and Area Model Aircraft Club (TARMAC). Dan Nadeau a créé le groupe Facebook du Club et a longtemps agi à titre de secrétaire-trésorier.



*Terry Smerdon is the first person on the right and Dan Nadeau is the second one beside. Dave Dave McInall is the person in the middle with the beard. This pic was taken at one of the TARMAC / NIPMAC Glider Fly events. / Terry Smerdon est la première personne à droite et Dan Nadeau est la deuxième, à côté. Dave McInall est la personne barbu au milieu. Cette photo a été prise pendant l'un des rassemblements de planeurs Glider Fly des Clubs TARMAC / NIPMAC.*

« Ce club a été lancé à la fin des années 1970. Terry Smerdon et Dave McInall assemblaient des maquettes de plastique de tout genre jusqu'à ce qu'ils découvrent que des avions télécommandés, ça existait. Après quelques années plutôt frustrantes, ils ont entendu parler d'un club à North Bay et se sont rendus aux réunions du Club NIPMAC, où ils ont fait le plein de connaissances de toutes sortes de la part des modélistes qui s'y trouvaient.

« L'été suivant et avec l'aide des gars du NIPMAC et de Bert Potvin (de Sudbury), nos deux comparses ont 'pogné le tour'. Au cours des quelques années suivantes, Terry et Dave ont parlé à d'autres modélistes de la région qui avaient figolé avec des maquettes et ont décidé de se rassembler afin de discuter de la création d'un club. La première rencontre s'est déroulée le 26 avril 1982 grâce à sept personnes; Terry a été élu à titre de tout premier président. Dave McInall, devenu secrétaire-trésorier, a établi les premiers contacts avec le MAAC et nous avons reçu notre charte en août de la même année.

1982 à 1999

« Nous avons organisé notre première exposition publique à Earlton en juin 1982 et avons attiré quelques nouveaux membres; nous avons organisé notre premier Fun-fly au terrain Rundles, en août 1984. Au cours des années suivantes, le nombre de membres a gonflé jusqu'à atteindre environ 50 personnes, en 1990.

« Après avoir déménagé notre terrain à plusieurs reprises, nous l'avons installé à trois milles à l'est d'Earlton pendant une

période de dix ans. C'est là que nous avons érigé un clubhouse de 24 pieds par 24. Nous avons déménagé le bâtiment en 1999 sur un terrain près de Tomstown et à nouveau en 2021, à notre emplacement actuel, sur le chemin Elliot, à l'est de Tomstown.

2000 à aujourd'hui

« Nous avons organisé quantité d'événements au fil des années : Fun-flies, exposition au centre commercial (depuis 1984), le rassemblement de planeurs Glider Fly du TARMAC/NIPMAC (depuis 1985), un souper d'appréciation à l'endroit des épouses (depuis 1988), le Float-fly de la fête du Canada (1993), un Midnight Fly du jour de l'An (1999) ainsi qu'une journée familiale depuis 2000. Nous avons aussi participé à plusieurs événements communautaires régionaux pendant toutes ces années et y avons présenté des démonstrations aériennes ou des expositions statiques. Nous avons aussi accordé plusieurs entrevues radio. Nous avons fondé un club 'junior' qui a fonctionné pendant quelques années et avons été les hôtes de la rencontre de zone, notamment lorsque Bob Kerr a été nommé directeur de zone. Nos membres ont fait publier plusieurs articles dans des revues américaines et de même que dans les pages de notre propre Model Aviation Canada.

« En 2021, nous avons déménagé à notre endroit actuel du chemin Elliot; Paul et Redge Turgeon nous ont installé l'alimentation électrique jusqu'au clubhouse. »

# NORTHERN ONTARIO (F)

**Craig Knight - 9467L**

Zone Director

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

Northern Ontario has been a hub of aviation for over 100 years thanks to the Ontario Provincial Air Service. The RCAF also has a big presence in Northern Ontario, with a significant base in North Bay, over the years. These have been influential in the promotion of model aviation here.

Many of the zone clubs are celebrating long-term anniversaries. Sault Sainte-Marie can trace its history back 85 years; Sudbury Model Airplane Club just celebrated its 60th anniversary; Timmins, Elliot Lake, North Bay, Kirkland Lake all have been around for many decades.

I want to thank the members from across the zone who contributed to this column. Finding the details of how our clubs started, who the founding members are and the history behind the zone is a daunting task.

## **MAAC CLUB ID #6; TIMMINS GOLDEN HAWKS, PORCUPINE ONTARIO**

The Timmins Golden Hawks joined MAAC in 1992. However, there is a long history of model aircraft activity in this Northern town. Amongst its predecessors are Club ID #655, the Control Masters, Timmins, Club ID #441, Timmins Model Airplane Club, South Porcupine.

The club is currently led by Andrew Coholic, well known across the country as an avid promoter of all things to do with model aircraft. Andrew is this year's Northern Ontario Pilot's award recipient, awarded based on his never-ending support of Zone F clubs.

## **MAAC CLUB ID #19; TEMISKAMING AND REGION MINIATURE AIRCRAFT CLUB (TARMAC)**

Contributed by Phil Davis, TARMAC

Terry Smerdon and Dave McInall were the founders of the Temiskaming and Area Model Aircraft Club (TARMAC). Dan Nadeau created the Facebook group for the TARMAC club and was Secretary/Treasurer of the club for many years.

The Temiskaming and Region Model Aircraft Club had its beginnings in the late 1970s. Terry Smerdon and Dave McInall had been building plastic models of all types



*Soo Modellers' annual awards presentation, mid-1960s. The first three fellows are well known to "vintage" club members and friends. Back in the day, these ceremonies were significant events in the club's calendar. L. to r.: Paul Butcher, Willy Fleet, Jim Elgie, Barry Cooper, Glen Allen (photo courtesy of Sarah Teixeira) / Présentation de prix chez les Soo Modellers, au milieu des années 1960. Les trois premiers types sont bien connus des anciens du Club et des amis. Jadis, ces cérémonies étaient des événements importants au calendrier. De g. à dr. : Paul Butcher, Willy Fleet, Jim Elgie, Barry Cooper, Glen Allen (photo gracieuseté de Sarah Teixeira)*

until they discovered that radio-controlled models existed. After a couple of frustrating years, they heard about a club in North Bay and drove down to the NIPMAC meetings where they picked up a lot of knowledge from the experienced people there.

The next summer with help from the NIPMAC guys and Bert Potvin from Sudbury, they started to get the hang of it. Over the next couple of years, they talked to other guys in the area who had dabbled in modelling and decided to get together and talk about forming a club. The first meeting took place on April 26, 1982, with seven people and Terry Smerdon was elected as the first president. As the first Secretary-Treasurer, Dave McInall made the first contact with MAAC, and we received our charter in August of 1982.

1982 to 1999

We had our first public display at the airshow in Earlton in June of 1982, which attracted a few new members and our first official invitational Fun Fly at Rundles field in August of 1984. Over the next few years, our membership swelled to about 50 by 1990.

After moving our flying site several times, we settled on a site three miles east of Earlton for ten years. Here, we built a 24-foot x 24-foot clubhouse. We moved the building in 1999 to a location near Tomstown and again in 2021 to our current location, east of Tomstown on Elliot Road.

2000 to today

We have had many annual events over the years which include our Fun Fly, a mall show (since 1984), the TARMAC / NIPMAC Glider Fly (since 1985), a Spouse Appreciation Dinner (since 1988), Canada Day Float Fly (1993), a New Year's Midnight Fly (1999) and a Family Day since 2000. We have also taken part in many community events throughout the area over the years with flying and static displays. We have also done several radio interviews. We also had a 'junior club' for a few years and hosted the Zone Meet where Bob Kerr was elected Zone Director. Our members have had several articles published in the American mags and our own Model Aviation Canada.

In 2021, we moved to our current location on Elliot Road and Paul and Redge Turgeon installed electrical power to the clubhouse.

## **MAAC ID #86 SAULT SAINTE-MARIE RADIO CONTROL MODEL AIRPLANE CLUB; (SOO MODELLERS)**

Our first modeling club was called the Sault Aeronauts, and naturally this degenerated into Aeronuts. It arose during the first years of the war. Modeling supplies were bought at the five- and ten-cent stores and model kits ranged in price from a dime to a dollar and a half. Kits then provided printed, not die-cut, sheet balsa; strip wood; a small plan sheet; two sheets of different coloured tissue; hardwood

## MAAC ID #86 SAULT SAINTE-MARIE RADIO CONTROL MODEL AIRPLANE CLUB; (SOO MODELLERS)

Notre premier club de modélistes s'appelait les Sault Aeronauts et naturellement, cela a dégénéré vers le simple vocable d'Aeronauts. Le club a été fondé durant les premières années de la (Seconde) Guerre mondiale. On achetait alors notre matériel au magasin à rabais 5 à 10 cents et le prix des kits variait de dix cents à un 1,50 \$. On retrouvait dans ces kits des feuilles de balsa sur lesquelles étaient imprimées – et non prédécoupées – les composantes; des bâtonnets de bois; une seule feuille en guise de plan; deux feuilles de papier japonais coloré; des roues de bois solide; un morceau de corde de piano; et un petit tube de colle qu'on devait ouvrir avec une aiguille. Stan Lyon (de Sault, au Michigan) en était le propriétaire local. En son honneur, nous remettons sporadiquement un gobelet argenté en sa mémoire. Nous l'appelons le Prix Stanley Lyons... la coupe Stanley.

Les membres fondateurs comprenaient Roger Kelly, Art Bondar, Art Robb, Bernard Basest, Lou Kleiman, James Kendall, Nino Campana, Edi Campana, James Jarvis, Dave Bertelsen, Andrew Lahaye, Lorne Lahaye, Jack Mertes, John Scherback, et Terry Lund.

Wally Batter était un membre du Club de Sault et il est devenu l'un des plus époustoufflants modélistes de l'histoire canadienne. À la fois artisan et artiste sans pareil, Wally a coédité le Journal of WWI Aircraft et l'a transformé en une revue réputée. Pendant un moment, il a aussi édité Model Aviation Canada, de notre propre MAAC. Wall mérite une place bien à lui dans l'histoire. Une santé devenu fragile a hâté sa douloureuse mort, en 1993.

## MAAC ID# 87; SUDBURY MODEL AIRPLANE CLUB (SMAC)

Au printemps 1953, un groupe de modélistes qui faisaient voler des maquettes de vol libre et de vol circulaire depuis environ une décennie s'est regroupé afin de fonder le premier club de maquettes d'avion à Sudbury, en se nommant le Prop Busters Aero Club.

Vers 1964, le Club a été rebaptisé Sudbury Model Aircraft Club. Pourquoi « Aircraft » plutôt qu'« Airplane »? « Aircraft » (aéronef) désigne tout véhicule capable de voler – ce qui comprend les hélicoptères, les dirigeables, les aéroglisseurs, les sorcières volantes sur un



Ted Holman holds a model of a Curtiss HS2L 'Flying Boat' similar to the first plane to land on Lake Nipissing. The model was built for a future display at the former CP Rail Station. See page A3 for the story. PAUL CHIVERS, THE NUGGET

*Ted Holman and a Curtiss Flying Boat. The Curtiss H boats were one of the many types used to explore and open Northern Ontario. Many Zone F members have modelled the various bushplanes flown by both the OPAS and private operators. / Ted Holman et un hydravion à coque Curtiss. Les appareils H de Curtiss étaient l'un de nombreux types utilisés afin d'explorer et d'ouvrir la voie dans le Nord ontarien. Plusieurs membres de la zone F ont reproduit divers avions de brousse qu'exploitaient l'OPAS et des particuliers.*

balai, les tondeuses volantes, Snoopy sur sa niche, etc. « Airplane » (avion) possède une connotation plus restreinte qui n'englobe que les avions à voilure fixe.

Au milieu des années 1990, nous avons trouvé notre emplacement actuel sur la route 90, grâce à une autre entente informelle avec la minière INCO. Les prochaines années ont été consacrées à aménager le terrain de vol et à ajouter des structures, par souci de confort. Une toilette a été installée, des tables et bancs ont été ajoutés afin de se détendre ou de grignoter et une aire des puits rudimentaire a été nivelée. C'était pendant ces premières années que notre cher Bert Potvin (le premier membre) a trouvé la mort à tout juste quelques pâtés de son domicile de Sudbury. Une pierre commémorative – surmontée d'une plaque – rappelle ses années de dévouement et a été placée au terrain, où on s'en occupe perpétuellement.

Le Club a décidé d'insister sur l'importance d'impliquer les familles des membres. À cette fin, une aire de jeux pour bambins a été ajoutée à l'extrémité nord de l'aire des spectateurs et des rangées de clôtures de sûreté ont été ajoutées en guise de barrières. Avec le temps, c'est devenu le lieu où l'on sert des repas chauds aux membres et aux invité.e.s pendant nos

récents Picnic Flies, Épluchettes de maïs, Fun-flies annuels et autres rassemblements familiaux ludiques!

## MAAC CLUB ID# 495; NORTHSHORE R/C MODELLERS

Le NorthShore R/C Modelers Club a été créé à Elliot Lake en 1992. Quelques membres fondateurs en font encore partie, depuis l'époque à laquelle nous avons reçu notre charte. Au fil des années, nous avons composé avec la fermeture et la perte de plusieurs de nos terrains de vol, ce qui est une difficulté appréciable dans le Nord, compte tenu de notre topographie – il est très difficile de trouver des aires dégagées et plates. Le Club a persévéré alors que le nombre de membres variait régulièrement de huit à 14. Plusieurs personnes se souviendront de nos Fun-flies réguliers à l'aéroport d'Elliot Lake et d'autres se souviendront du terrain que nous avions inauguré à la vieille mine Stanleigh.

## MAAC CLUB ID #844 FAR VALLEY MODEL FLYING CLUB

Le plus récent club de la zone, c'est le Far Valley Model Flying Club, qu'a fondé Chris Moes (MAAC 7077) lorsqu'il a déménagé de Sault-Sainte-Marie à l'île Saint-Joseph. Le club est petit mais insiste beaucoup sur

*suite à la page 59*

wheels; a piece of music wire; and a tubelet of glue opened with a pin in the nozzle. Stan Lyons, of Sault, Michigan, was the local shop owner. In his honour, we from time to time award a silver mug created in Stan's memory. We call this Stanley Lyons Award; the Stanley Cup.

Founding members included Roger Kelly, Art Bondar, Art Robb, Bernard Basest, Lou Kleiman, James Kendall, Nino Campana, Edi Campana, James Jarvis, Dave Bertelsen, Andrew Lahaye, Lorne Lahaye, Jack Mertes, John Scherback, and Terry Lund.

Wally Batter was a member of the Sault Club, and he turned out to be one of the most outstanding modelers in Canadian history. A master craftsman and artist, Wally co-edited the Journal of WW 1 Aircraft, and turned it into a noted mag. For a time, he edited MAAC's Model Aviation Canada magazine. Wally deserves a history of his own. Ill health brought on a painful and protracted death in 1993.

#### **MAAC ID# 87; SUDBURY MODEL AIRPLANE CLUB (SMAC)**

In the spring of 1953, a group of modellers who had been flying free-flight and control-line models for about a decade came together to form the first model airplane club in Sudbury, calling themselves the Prop Busters Aero Club.

In about 1964, the Club became the Sudbury Model Aircraft Club. Why "Aircraft" rather than "Airplane"? The term aircraft most aptly describes any vehicle capable of flight – which would include helicopters, dirigibles, hovercraft, flying witches on a broom, flying lawnmowers, Snoopy on his flying doghouse, etc. The word airplane has a narrower connotation, which would suggest only the traditional fixed-wing airplanes.

In the mid-90s, we found our current site on Route 90, striking another open-ended arrangement with INCO. The next several years were spent developing the flying field and adding infrastructure for more comfortable surroundings. An outhouse was installed, tables and benches to relax and lunch on, and a rudimentary pit area. It was during the early years of this tenure that our Bert Potvin, member #1, died in a car accident only blocks away from his home in Sudbury. A memorial stone with a plaque commemorating his long years of service to the Club, was installed at the site, and is being cared for in perpetuity.

The Club decided to build on the importance of involving the families of the



*Chris Moes of the Far Valley Model Flying Club hand-launching one of his many smaller models. / Chris Moes, du Far Valley Model Flying Club, en train de lancer l'une de ses nombreuses plus petites maquettes.*

Club members. To this end, a play area for toddlers was added at the north end of the spectator area followed by rows of safety fences to act as barriers. Over time, it has become an area for serving up members and guests delicious, hot meals during newly instituted family Picnic Flies, roasted Corn Flies, annual Fun Flies and other family fun events!

#### **MAAC CLUB ID# 495; NORTHSORE R/C MODELLERS**

The NorthShore R/C Modelers Club was formed in Elliot Lake in 1992. There are still original members in the Club from when we received our MAAC charter. Over the years, we have dealt with the closure and loss of several of our fields, which is a significant issue in Northern Ontario due to our geography – finding large, open, flat areas is a real challenge. The Club has persevered over the years with our membership varying between eight and 14 members on a regular basis. Many people will remember when we held regular Fun Flies at the Elliot Lake airport, and some will remember when we opened our field at the old Stanleigh Mine.

#### **MAAC CLUB ID #844 FAR VALLEY MODEL FLYING CLUB**

The newest club in the Zone, Far Valley was created by member Chris Moes, MAAC 7077, when he relocated from Sault Sainte-Marie to St. Joseph's Island. A small club but with a large focus on everything from film indoor to control line to small R/C models (the Club has not been bitten by the large

gas model or jet bug, yet). Many members belong to both Far Valley and the Sault Model Airplane Club.

#### **BERNARD DIONNE MAAC #11243**

My Adventure with MAAC

"I started modelling in 1971 at the age of 12 and by 1974, I had acquired a Kraft Sport radio with a Sig Kadet original version. I joined MAAC before our TARMAC Club was formed because of an ad in American Aircraft Modeler Magazine explaining the importance of safe flying practices and insurance. I thought it was the right thing to do to protect the farmer where I would be learning to fly.

"Through Model Aviation Canada, I found out about the Nationals being held in Centralia in 1977. Inspired by a cousin who crossed Canada on a bike, I decided to pedal from Temiskaming district to Centralia to see first-hand what all these models I saw in black and white magazines looked like in flight!

"In Centralia, I was welcomed by none other than then-MAAC President Warren Hitchcox and his wife who were at the reception desk. They kindly presented me with many notable modelers, not the least being Hazel Sigafoose and Maxey Hester since I had self-taught myself to fly with their Kadet! Sharing some mishaps I had while learning to fly, Maxey Hester gently scolded me for installing a 30-size engine rather than the 20-size called for on the plans! "That way you would not have

*continued on page 58*

## VALLEE DE L'OUTAOUIS (G)



Line-up waiting for a flying slot. / Alignement des appareils attendant leur tour pour voler.

Photo by Larry Ingram

### Brent Norman - 48492L

Directeur de zone

613- 322-0806

zd-g@maac.ca

J'évolue au sein de notre passe-temps depuis suffisamment longtemps pour avoir été témoin de 46 des 75 années du MAAC et ce, depuis que je me suis rendu à mon premier rassemblement Flying Dutchmen Scale Rally de Kitchener-Waterloo, en 1978. Je ne m'étais pas encore lancé en aéromodélisme mais j'ai campé au terrain de vol tout au long de la fin de semaine et j'ai agi à titre d'équipier auprès de quiconque avait besoin d'une autre paire d'yeux ou de mains. Un de mes amis du secondaire et son frère étaient membres d'un club et possédaient plusieurs maquettes dans leur sous-sol. Ce sont eux qui ont littéralement attisé la braise et fait décoller mon amour de l'aéromodélisme et qui ont fait en sorte que je m'implique au sein d'un club par opposition à essayer de tout apprendre par moi-même. J'ai assisté à la croissance des grosses copies volantes et j'ai vu l'évolution des maquettes de type « ducted fan » qui ont donné lieu à des

appareils électriques, voire même à turbine.

La zone G a eu la chance d'être l'hôte de bon nombre de fabuleux événements, au fil des années. On note : Belleville Jet Rally, Kingston Giant Scale Rally, Stetson ou Arnprior Giant Scale, ou IMAC ou Huckin in the Valley. Se rendre à ces événements en compagnie d'amis ou simplement s'en faire de nouveaux en me déplaçant en Ontario, au Québec ou aux États-Unis, voilà qui constitue aujourd'hui de merveilleux souvenirs.

J'ai aussi eu la chance de piloter presque tous les types de maquette, de multirotor ou d'hélicoptère et d'ailleurs, cette variété me motive beaucoup. Les avancées électroniques au sein du passe-temps sont tout simplement incroyables. Nous sommes partis des fréquences fixes au spectre élargi et à des émetteurs dotés d'une redondance de fréquences, à des antennes/récepteurs multiples ainsi qu'à des systèmes de vol par immersion (First Person View, ou FPV, en anglais). J'ai peine à imaginer ce que nous réserve la prochaine tranche de 25 ans et au-delà.

Profiter d'un passe-temps, c'est vital à la santé mentale, peu importe de quoi il

s'agit. Certaines personnes ont tendance à n'y accorder aucune importance; avec un peu de chance, davantage de personnes s'y intéresseront et feront croître nos rangs.

Je n'ai pas pu m'y rendre – je travaillais – mais Larry Ingram m'a fait parvenir de magnifiques photos du dernier rassemblement de la saison au terrain de l'Ottawa Valley Jet Club, en octobre dernier.

Des événements sont déjà prévus pour les premiers mois de cette année. Certains clubs organisent une enchère tandis que d'autres prépareront un Chili-fly. Certains clubs au sein de ma zone sont actifs tout au long de l'année. Puisque je suis le père de deux jeunes garçons, je mets le cap sur les pentes de ski, l'hiver, mais je m'ennuie d'aller voler au terrain avec des amis.

Vous pouvez toujours m'envoyer des photos afin que je les publie sur notre page Facebook de la zone G, surtout en ce qui a trait aux événements en cours d'année. J'espère que vous pourrez retourner au sous-sol afin de travailler sur des maquettes cet hiver... vous aurez une nouvelle création à faire voler au cours de la nouvelle saison.

✈

## OTTAWA VALLEY (G)



*Elckar Monsalve's SF-260 turboprop. / Le SF-260 turbopropulsé d'Elckar Monsalves.*

*Photo by Larry Ingram*

### **Brent Norman - 48492L**

Zone Director  
613- 322-0806

zd-g@maac.ca

I have been lucky enough to be around to witness the last 46 years of MAAC's 75 years since attending my first Flying Dutchman Scale Rally in Waterloo, back in 1978. I was not into modelling yet but camped at the field all weekend and crewed for anyone who needed another set of eyes or hands to help out. One of my friends from high school and his brother were club members and had lots of planes in their basement. They were instrumental in igniting my love of model aviation and being involved in a club versus trying to learn alone. I have been around for the growth of giant scale airplanes, and watched ducted fans grow into electric or real turbine power.

Zone G has been fortunate to host a number of great events over the years.

Some of the great events were the Belleville Jet Rally, Kingston Giant Scale Rally, Stetson or Arnprior Giant Scale, or IMAC or Huckin in the Valley events. Attending events with friends or simply making new friends while travelling across Ontario/Quebec and the United States have been incredible memories to reflect back on.

I have been lucky enough to fly just about every type of airplane or multi-rotor or helicopter and variety is what keeps me going. The advancements in electronics in the hobby have been incredible. We have gone from fixed frequency to spread spectrum and radios with frequency redundancy, multiple antenna/receivers and First Person View systems, to mention just a few changes. I can only imagine what changes will happen over the next 25 or more years.

Having a hobby is so important to mental health regardless of what that may be. This

is so often overlooked and hopefully more people will be drawn to this hobby and help increase our numbers.

I didn't have a chance to attend, the last flying event at our Ottawa Valley Jet club field on October as I was working that weekend. I have enclosed some of the great pictures from Larry Ingram. Events are already being planned for the first months of this year. There are club hosting auctions and some winter flying with chili. There are a few clubs in my zone that get out there and enjoy flying year-round. With two young boys, I am back on the slopes on the weekends in the winter, but I miss my time at the field with friends.

You can always send me pictures to post on our Zone G Facebook page, especially for those events throughout the year. I hope that you can get back to the basement to work on planes for the winter so you have something new to fly for this new season. ✨

# SUD-OUEST COLOMBIE-BRITANNIQUE (H)

John Deadman - 26518L

Directeur de zone

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

Wow! Le MAAC a 75 ans, notre anniversaire de diamant.

Voici un aperçu de pans d'histoire de notre passe-temps, par les yeux et les souvenirs d'un pionnier, Leo Katila (MAAC 35).

« Je me souviens très clairement du jour où a été créé le MAAC, à l'été 1949. Je participais (en voltige, combat et speed) à un concours de vol circulaire à Victoria. Un type m'a approché et m'a demandé si je serais intéressé à faire partie d'un nouvel organisme appelé la Model Aeronautics Association of Canada. J'apprendrais plus tard que l'homme en question s'appelait Doug Collis, l'un des 11 directeurs originaux. Le coût d'adhésion était probablement d'un dollar ou deux. Eh bien, voilà qu'environ un mois plus tard et par le biais de courrier conventionnel, je recevais ma carte de membre : Leo Katila, MAAC 35.

« Si je recule d'environ une décennie, je crois bien que les membres actuels plus jeunes s'intéresseront à l'allure du passe-temps pendant les années de guerre (1939-1945). Rendu en 1945 (j'avais 14 ans), je possédais un parc entier de maquettes à élastique et planeurs détruits. Pendant la guerre, le bois de balsa était entièrement consacré à l'effort de guerre et il ne restait plus rien pour la construction de maquettes. Des kits étaient disponibles; toutefois, des composantes comme les longerons (spars) et bords d'attaque (leading edges) étaient fabriqués en épingle ou en pin. Les nervures (wing ribs) et les composantes du fuselage étaient de carton plutôt lourd. Les élastiques pour la motorisation étaient découpés à partir de pneus usagés. Ces avions ne volaient tout simplement pas.

« À cette époque, l'aviation et l'aéromodélisme étaient des domaines nouveaux et excitants et attiraient des spectateurs à tout coup, un peu comme le font la technologie et l'intelligence artificielle (AI), de nos jours. Supposément, un concours de maquettes à Long Island (état de New York) en 1937 aurait attiré 1,5 million de spectateurs.

« En 1946, des moteurs destinés aux



maquettes sont ont été disponibles en nombre restreint. Mon premier, de fabrication canadienne, était un Hurricane 24 et ma première maquette était un Fireball (du réputé Jim Walker). Les bougies n'étaient pas encore inventées, si bien que nos moteurs tournaient à l'aide de trois portions d'essence et d'une portion d'huile SAE 70. Ils produisaient beaucoup de fumée et nous avons patiemment appris les rudiments de manier les bobines, condensateurs, distributeurs et plus encore.

« Mon premier vol – et les subséquents – étaient de deux tours. Prochain écueil : apprendre comment harnacher la force centrifuge et les défauts des réservoirs d'essence.

« Les bougies d'allumage sont arrivées vers 1948, si bien qu'une nouvelle ère était inaugurée. Notre carburant était maintenant de l'alcool et de l'huile de ricin (castor oil). Nous pouvions trouver de l'alcool... l'huile de ricin, pas tant. Sa seule source était parfumée et disponible dans des pharmacies locales. Dorénavant, on humait des effluves de parfumerie avec la fumée, au terrain de vol.

« Plus tard au cours des années 1940 et 1950, l'aéromodélisme était en plein essor. L'île de Vancouver, où j'habite, est couverte d'arbres, ce qui faisait que le vol circulaire était notre activité de choix. Tout le monde s'adonnait à la compétition. Les modélistes simplement 'sportifs' étaient plutôt rares. Il

se déroulait un concours presque toutes les fins de semaine.

« Je me souviens d'un concours mémorable, que parrainait le Vancouver Sun en 1949, le Sun Model Plane Derby de Vancouver. Les concurrents en vol libre ont effectué leurs vols le samedi et les adeptes du vol circulaire, le lendemain. J'ai livré combat au sein de deux catégories de speed et de copies volantes, de même qu'en voltige. Al Jupp, un réputé modéliste de l'endroit, a remporté l'épreuve de vol libre, tandis que je m'emparais de la première place en vol circulaire. Deux prix ont alors été attribués : un imposant trophée et un cours de pilotage privé (y compris l'école au sol, du temps en l'air et un test en vol et le permis). Heureusement pour moi, Al Jupp était un pilote de chasse vétéran de la Seconde Guerre mondiale... et n'avait nul besoin de passer 30 heures aux commandes d'un Cessna 120.

« Il n'était pas rare de mériter de gros prix, à cette époque. » ✨

*SW British Columbia (H) from page 31*  
pilot's course, complete ground school, airtime, and on to a flight test and licence. Fortunately for me, Al Jupp was a World War 2 veteran fighter pilot and had not much use for thirty hours in a Cessna 120.

“Large prizes were not uncommon in those days.” ✨

## SOUTH WEST BRITISH COLUMBIA (H)

**John Deadman - 26518L**

Zone Director

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

Wow! MAAC is 75, our diamond anniversary.

Here is a look back at the hobby from one of our earliest living members, Leo Katila 35.

"I clearly remember the day after MAAC was formed in the summer of 1949. I was at a control line competition in Victoria competing in stunt, combat and one class of speed. A gentleman approached me and asked if I would be interested in joining a new organization called the Model Aeronautics Association of Canada. I would later learn that he was Doug Collis, one of the original eleven directors. The membership fee was probably a dollar or two. Lo and behold, about a month later, via snail mail, there was my membership card; Leo Katila, MAAC 35.

"Backing up a decade or so, I believe younger members might be interested in what the hobby was like during the war years of 1939 -1945. By 1945 at the age of fourteen, I had a whole fleet of mostly destroyed rubber-powered and towline glider models. During the war, all the balsa wood was being directed to the war industry with none left for model airplanes. Kits were available; however, things like wing spars and leading edges were spruce or pine. Wing ribs as well as fuselage parts were all made from heavy cardboard. Rubber bands for power were cut from used car tire tubes. They simply would not fly.

"In those days, aviation and model aviation were new and exciting, always drawing spectators,

much like technology and AI today. Reportedly, in 1937 there was a model airplane event on Long Island, a few miles away from New York City, that attracted a million and a half spectators.

"In 1946, model airplane engines became available in small numbers. My first one was a Canadian manufactured Hurricane 24 and my first plane was a Jim Walker Fireball. Glow plugs were yet to be invented so all engines ran on a mix of three parts of gasoline and one part of SAE 70 weight oil. There was lots of smoke and a slow learning process about coils, condensers, distributors, and much more.



My first flight as well as the next few were all of two laps. Learning about centrifugal force and fuel tanks was the next hurdle.

"Glow plugs came along in about 1948 and a whole new era was upon us. Fuel was now alcohol and castor oil. Alcohol we could find, castor oil, not so much. The only source was perfumed from local drug stores. The flying fields now had no smoke but the fragrance of a perfume factory.

"In the later 1940s and 1950s, model aviation was a beehive of activity. Vancouver Island, where I live, is heavily forested

resulting in control line being the activity of choice. Competition was the name of the game. Sport flyers were rare. There was a contest nearly every weekend.

"A competition of note was the 1949 Vancouver Sun newspaper sponsored 'Sun Model Plane Derby' in Vancouver. Free flight flew on Saturday and control line on Sunday. I competed in two classes of speed and scale as well as stunt. Al Jupp, a well-known Vancouver flyer, won free flight and I won in U-control. There were two prizes, one a large trophy, and the other a private

*continued on page 30*

# SASKATCHEWAN (K)

Grant Robinson - 26561

Directeur de zone

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

Récemment, j'ai reçu ce mot de Benjamin Loback... et je voulais partager son histoire.

« Je m'appelle Benjamin Loback et je suis âgé de 15 ans. Je suis membre du MAAC et de la zone K depuis quatre ans et j'ai beaucoup de plaisir à effectuer des vols au Hub City Radio Control Club ainsi que dans le champ à l'arrière de la maison familiale.

« Lorsque j'avais 11 ans, ma mère m'a amené chez Express Hobbies afin de jeter un coup d'œil aux trains à l'échelle HO; j'ai alors aperçu un Cub (pesant moins de 250 grammes) sur l'une des étagères. Par la suite, je n'ai cessé de penser aux avions télécommandés. Quelques mois plus tard, j'ai ignoré tout ce qui se rapportait aux trains HO et j'ai acheté ce petit Cub, que j'ai immédiatement fait voler... et fait écraser.

« Six mois plus tard, comme j'avais appris par moi-même comment piloter, réparer, faire écraser et reconstruire mon avion, l'un de ses servos a cessé de fonctionner (les servos, le récepteur et le contrôleur de vitesse formaient un bloc!). Je ne pouvais acheter un circuit de remplacement, si bien que j'ai commencé à économiser en prévision de m'acheter un Carbon Cub S2. Cela m'a pris un an. Je l'ai assemblé, tout excité, tandis que mon oncle effectuait des recherches afin de savoir où je pourrais le piloter. Un mercredi soir légèrement venteux, mon oncle et moi avons rencontré les membres du Hub City Radio Control Club. C'est là que j'ai véritablement appris à piloter!

« En autant que n'allouaient les conditions météo du mercredi en Saskatchewan, mon oncle et moi nous rendions au terrain afin que je poursuive ma formation. Cela m'a pris deux étés pour obtenir mes « ailes » A. Cela signifiait aussi que je faisais maintenant officiellement partie du MAAC et du Club. Ça voulait dire que je recevais les revues du MAAC (que je lis assiduellement d'une couverture à l'autre), des autocollants (sur ma bouteille d'eau) et que j'avais accès aux nouvelles et aux événements.

« C'était pendant le confinement de la



COVID-19 qu'il était souvent question dans Model Aviation Canada de la construction de maquettes télécommandées et j'ai alors songé à en construire une. Après quelques mois de réflexion, je me suis retrouvé à un rassemblement familial et là-haut dans l'atelier de mon grand-père, j'ai découvert avec excitation le fuselage et les ailes d'une maquette Wizz 40. La maquette était recouverte de l'accumulation de poussière sur 30 ans et tout y était, avec d'anciens servos et un petit moteur de cylindrée .20. Je me suis demandé pourquoi il n'était pas terminé et lorsque j'ai demandé à mon grand-père, il m'a répondu que je pouvais l'avoir. Et comme ça, j'héritais d'un gros avion de formation en balsa à terminer!

« Le Wizz 40 est devenu spécial en ce que mon grand-père avait entamé sa construction 30 ans plus tard, sans qu'il l'ait terminé.

« Ça m'a pris une année et demie de cohabiter avec des pièces d'avion et du Monokote partout dans ma chambre avant de terminer cet avion. J'ai converti la motorisation à l'électrique et j'ai remplacé toutes les composantes électriques, en plus d'installer des feux de position sur les ailes. J'ai aussi fabriqué un ventilateur pour le contrôleur de vitesse parce qu'il avait tendance à chauffer.

« Vers cette époque, Model Aviation Canada a annoncé la tenue d'un Fun-fly afin de souligner les 75 ans du MAAC au Hub City Radio Control Club et je voulais essayer de faire voler mes avions et de voir si j'arriverais même à remorquer

une bannière à l'aide de mon Wizz 40 électrique.

« La journée du Fun-fly, le temps était trop venteux pour un débutant comme moi, d'autant plus que je ne l'avais piloté que quelques fois auparavant et tenter de tirer une bannière, c'était risqué. Celle-ci est demeurée dans ma chambre, inutilisée pendant quelques mois et lorsque j'ai appris que le numéro de novembre/décembre de la revue serait basée sur les 75 ans du MAAC, j'ai rassemblé mon courage et je me suis mis en devoir de remorquer ma bannière et de possiblement faire prendre une photo qui pourrait être insérée à même la revue.

« Le vol était énervant mais l'avion a parfaitement volé, bien que la bannière se soit détruite quelques secondes après le décollage. En dépit de tout ça, je crois que le vol télécommandé est le meilleur passe-temps qui soit! »

Des paroles bien senties, les amis.

C'est la voix de la prochaine génération de pilotes RC. Et bien que je crois avoir manqué le jeune monsieur Loback lors du Fun-fly, je me ferai un devoir de faire sa rencontre en 2025 et de lui parler. Je crois que ses mots constituent un témoignage éloquent à l'endroit de notre passe-temps et de notre ingéniosité, nous les modélistes et pilotes enthousiastes, et que nous ne devrions jamais abandonner nos rêves et espoirs, malgré les reculs et les obstacles.

J'espère que Benjamin – et le reste d'entre nous – profitera de notre passe-temps pendant encore 75 ans et au-delà. ✈

## SASKATCHEWAN (K)



### Grant Robinson - 26561

Zone Director

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

I recently received this note from Benjamin Loback... and I wanted to share his story.

"My name is Benjamin Loback and I am fifteen years old. I have been a member of MAAC and zone K for four years and have enjoyed flying at the Hub City Radio Control Club and in my family's back field.

"When I was 11 years old, my mom took me to Express Hobbies to look at HO trains, when I saw a Sub 250-gram Cub in a box on one of the shelves. After that, I couldn't stop thinking about R/C airplanes. A few months later, I ignored everything HO and purchased that little Cub, which I immediately flew and immediately crashed.

"Six months later, having tried teaching myself to fly and fix and crash and rebuild, one of the servo motors died (the servos were built onto the receiver ESC combo!), I could not buy a replacement board, so I started saving up for a Carbon Cub S2. It took me about a year to purchase my plane and very excitedly, I put it together while my uncle researched where we could fly. On a slightly windy Wednesday evening, my uncle and I first met the members of the Hub City Radio Control Club. It was there that I truly learned to fly!

"As many Wednesdays as Saskatchewan

weather permits, my uncle and I were at the airfield learning to fly. It took me two summers to get my A Wings. It also meant I was now officially part of MAAC and the Hub City Radio Control Club. MAAC and all of its magazines (which I read multiple times cover to cover), stickers (on my water bottle), news and events.

"It was during the shutdown, that the magazine had a lot of discussion about building R/C airplanes, and I started thinking about building my own. Months of pondering found me visiting family, and there, up in a loft of my grandpa's shop, I excitedly discovered the fuselage and wings of a Wizz 40. Buried under 30 years of dust, the rest of the plane sat there complete with ancient servos and a small 20-size nitro engine. I wondered why it wasn't finished, and when I asked my grandfather, he told me I could have it. Just like that, I had a big balsa trainer to complete!

"The Wizz 40 became special to me because it had been started 30 years ago by my grandpa and he had never finished building it.

"It took a year and a half of living with airplane parts and Monokote all over my bedroom, before I completed it. I converted the motor to electric and replaced all electrical components as well putting lights on the wings. I also custom-made a cooling fan for the ESC because it was overheating.

"Around this time, Model Aviation Canada announced a Fun Fly celebrating

MAAC's 75th Anniversary at the Hub City Radio Control Club and I wanted to try and fly both my planes and even see if I could pull a banner with my converted-to-electric Wizz 40.

"On the day of the Fun Fly, It ended up being way too windy for a beginner pilot like me to fly a plane I had only flown a couple times before and attempt to pull a homemade banner with it. The banner sat unused in my room after that for a couple of months and when I heard that the November/December magazine issue was based on the 75 years of MAAC being around, I built up to the nerve to pull the banner with the plane to get a photo for the magazine.

"The flight was a little nerve-racking but the plane performed perfectly, even with the banner shredding a few seconds after take-off. Despite that, I think R/C flying is the best hobby ever!"

There you have it, folks.

The voice of the next generation of RC pilots. And while I think I missed meeting Mr. Loback at the Fun Fly, I will be making a point of meeting him in 2025 and talking to him personally. I think his words are a great testament to our hobby and our ingenuity of RC enthusiasts and pilots to never give up on our dreams and hopes, despite what ever setbacks and obstacles get in our way.

I hope that he, as well as the rest of us, will enjoy our hobby for another 75 years and beyond. ✨

# SUD-EST DE L'ONTARIO (L)

**Adam Maas - 91845**

Directeur de zone  
zd-l@maac.ca

Dans cette chronique, nous examinerons deux piliers de la communauté de la zone, John Marett (MAAC 651L) et le Balsa Beavers Club.

## JOHN MARETT 651L

Voici un bref survol de l'histoire de modéliste de John, en ses propres mots :

« J'ai commencé à fabriquer des maquettes d'avion à l'âge de dix ans, en 1942. My première véritable compétition était celle du magasin à rayons Eaton's à Toronto en 1949. J'ai pris part à plusieurs concours de vol libre extérieur avant de me joindre au MAAC en 1953, histoire de devenir concurrent aux Épreuves Canadian Nationals et j'y ai récolté de bons résultats. Madame Hockin (membre numéro 7 du MAAC) m'a alors invité à représenter Toronto lors des Plymouth Internationals à Detroit (Michigan), en 1953, où j'ai remporté la catégorie Senior B/C Gas. Par la suite, j'ai quitté la compétition... pendant quelque temps.

« Fin 1984, lorsque je me trouvais au stand du MAAC à une exposition locale de passe-temps, on m'a parlé des Markham Indoor Flyers. Je me suis greffé au groupe, j'ai renouvelé mon adhésion au MAAC en 1985 afin de participer à des concours de vol libre intérieur aux États-Unis. Ceux-ci comprenaient les United States Indoor Championships, les AMA Nationals et les Flying Aces.

« En 1987, j'ai proposé que le MAAC adopte le livret de règlements de l'AMA américaine pour le vol intérieur afin d'établir des records dans de nouvelles catégories qui avaient été lancées. Au printemps 1988, nous avons créé notre Comité de vol libre intérieur et je me suis présenté à titre de président. Je me suis immédiatement mis en devoir d'établir

notre système qui a produit 46 records dans les neuf derniers mois de cette année-là. J'entretiens le processus de records depuis 36 ans, période au cours de laquelle 476 records ont été établis – y compris 103 par moi-même – souvent au sein de catégories moins populaires.

« J'ai œuvré pendant plus de 12 ans et à divers moments à titre de président du Comité, et j'ai rédigé plus de 70 chroniques dans les pages de Model Aviation Canada. J'ai agi comme directeur de concours lors de nos premières Épreuves de vol intérieur modernes en 1988 – et en d'autres occasions – y compris lors de nos NATS de 1995 et de 1996 sous le plafond de 75 pieds du hangar d'Air Canada à l'Aéroport international Pearson de Toronto et j'ai procédé aux arrangements afin de réserver (gratuitement) ce site une fois de plus en 1998.

« Lors de mon époque à disputer des concours de vol intérieur, le compte de mes trophées et prix dépasse 275, cinq d'entre eux étant les trophées des Championnats de l'AMA américaine ainsi que le Prix du grand champion lors desUSIC/AMA Nationals combinées en 1990. J'ai accumulé 14 victoires lors d'événements de nos propres Épreuves du MAAC ainsi qu'une médaille Blue Max (34 victoires) à des concours des Flying Aces. J'ai aussi agi à titre de chronométrateur officiel à trois reprises lors du Championnat mondial de FiD et j'ai représenté le MAAC et le Canada à titre de membre des jurés en 1996 à Moscow (Idaho).

« Je suis particulièrement fier d'avoir travaillé auprès de plusieurs jeunes, y compris ceux de l'enseignant Ron Bauer à l'Aurora High School, l'endroit même où les Aurora High Flyers ont établi neuf records junior. Grâce à son aide, je suis maintenant un membre du Temple de la renommée du MAAC. Et je fais encore voler des maquettes de vol libre intérieur. »

## BALSA BEAVERS MODEL FLYING CLUB

par John McFayden 14681L

« Formé en 1957, le Balsa Beavers Model Flying Club s'est surtout concentré sur la construction et le vol de maquettes de vol circulaire. Le Club jouit d'un terrain spécialement aménagé à cet effet depuis les tout débuts du parc Centennial de Toronto, en 1967.

« Ces lieux sont superbes et comportent un cercle asphalté de même que deux autres en pelouse. D'innombrables vols ont été exécutés et ont procuré autant d'heures de plaisir, de formation, de pratique et de compétition.

« Les adeptes du vol circulaire ont tendance à être orientés vers la compétition. Durant ses 67 ans d'existence, le Club a été l'hôte de rassemblements de copies volantes, de course, d'acrobatie, d'endurance et de combat. Jadis, une épreuve de haut calibre était le 100 Mile Marathon, disputé à l'aide de Rat Racers de cylindrée .40 et que les pilotes devaient faire tourner pendant 1 400 tours. L'action était intense tant pour le personnel des puits que pour les pilotes.

« Les Balsa Beavers sont reconnus pour leur savoir-faire à accueillir le Toronto and District Control Line Championships, mieux connu sous le vocable T&D. Il s'agit d'un rassemblement annuel d'adeptes de la discipline en provenance de l'Ontario et du nord des États-Unis. Le Club a coordonné pas moins de 62 tels T&D.

« Au fil des années, plusieurs Épreuves de qualification de la FAI ont été disputées chez les Balsa Beavers (copies volantes, acrobatie, course et combat) à la suite desquelles des membres du Club arrivaient à représenter le Canada lors de championnats mondiaux de la FAI.

« À l'instar de plusieurs clubs, les Balsa Beaver prennent part au Fly-A-Thon des Ringmasters, un Fun-fly mondial durant lequel les pilotes de vol circulaire effectuent des milliers de vols à l'aide de ce réputé design, annuellement durant la première fin de semaine d'octobre. » ✨

## SOUTHEASTERN ONTARIO (L)

Adam Maas - 91845

Zone Director  
zd-l@maac.ca

In this issue, we're going to look at two pillars of the Zone L community, John Marett 651L and the Balsa Beavers Club.

### JOHN MARETT 651L

Here's a brief overview of John's modelling history in his own words:

"I started making model planes about age 10 in 1942. My first real competition was at the 1949 Eaton's Contest in Toronto. I competed in many local outdoor Free Flight events before joining MAAC in 1953 to fly in the Canadian Nationals and with good results. I was then invited by Mrs. Hockin, MAAC #7, to represent Toronto at the 1953 Plymouth Internationals in Detroit where I won Senior B/C Gas. After that, I left competition... for a while.

"In late 1984, at the local hobby show MAAC booth, I was told about the Markham Indoor

Flyers. I joined the group, and rejoined MAAC, in 1985 to fly Indoor Free Flight contests in the USA. This included the United States Indoor Championships, the AMA Nationals as well as Flying Aces.

"In 1987, I proposed that MAAC adopt the AMA Indoor rule book, in order to establish records in the new classes that were being flown. In the spring of 1988, we established our Indoor Free Flight Committee and I volunteered as Chairman. I immediately set out to establish our

system which produced 46 records in the final nine months of that year. I have now maintained the records process for 36 years during which a total of 476 records have been set, including 103 myself, often in categories that are less popular.

"I served over 12 years at various times as Indoor Chair, and have written more than 70 columns in Model Aviation Canada. I was Contest Director for our first modern MAAC Indoor Nationals in 1988, as well as others, including our 1995 and 1996 Nats in the 75-foot Air Canada hangar at Toronto's Pearson Airport and arranged for that free site again for 1998.

"In Indoor competitions, my trophies and awards number over 275, with five AMA National Championship Trophies, and the Grand Champion Award in 1990 at the combined USIC/AMA Nationals. I had 14 wins at events at our own MAAC Nationals and a Blue Max Medal with 34 victories at Flying Aces events. I also served as an official timer at World F1D Championships three times and represented MAAC and Canada as a jury member in 1996 at Moscow, Idaho.

"I am particularly proud to have worked with many young people, including those with teacher Ron Bauer at Aurora High School, where the Aurora High Flyers set nine junior records. With his help, I am now a member of the MAAC Hall of Fame. I am still flying Indoor Free Flight."

**BALSA BEAVERS MODEL FLYING CLUB**  
by John McFayden 14681L

"Formed in 1957, the Balsa Beavers Model

Flying Club has been primarily focused on building and flying control-line models. The club has enjoyed a dedicated flying site in Toronto's Centennial Park since the park opened in 1967.

This is a beautiful facility featuring one paved circle as well as two grass circles. Countless thousands of flights have been flown here with hours of pure fun flying, training, practice and competition.

"Control-line pilots tend to be competition-oriented. Throughout the 67 years of control-line flying, the Club has hosted scale, racing, stunt, endurance and combat events. In the early days, a feature event was the 100 Mile Marathon, flown with .40 powered 'Rat Racers' and requiring 1,400 laps of intense action for both pitmen and pilots.

"The Balsa Beavers are well known for hosting the Toronto and District Control Line Championships, affectionately known as the T&D. It is an annual gathering of CL enthusiasts from across the province and the northern U.S. States. No less than 62 T&Ds have been conducted by the Club.

"Throughout the years, many FAI Team Trials have been held by the Balsa Beavers for scale, stunt, racing and combat with many Balsa Beaver members representing Canada at FAI World Championships over the years.

"Like many clubs, the Balsa Beavers participate in the Ringmaster Fly-A-Thon, a global fun-fly where hundreds of CL pilots fly thousands of flights on the iconic Ringmaster on the first weekend of October each year. ✈️

# SUD-OUEST ONTARIO (M)

Peter Doupnik - 16715

Directeur de zone

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

Les 75 ans du MAAC dans la zone M : un voyage dans le temps

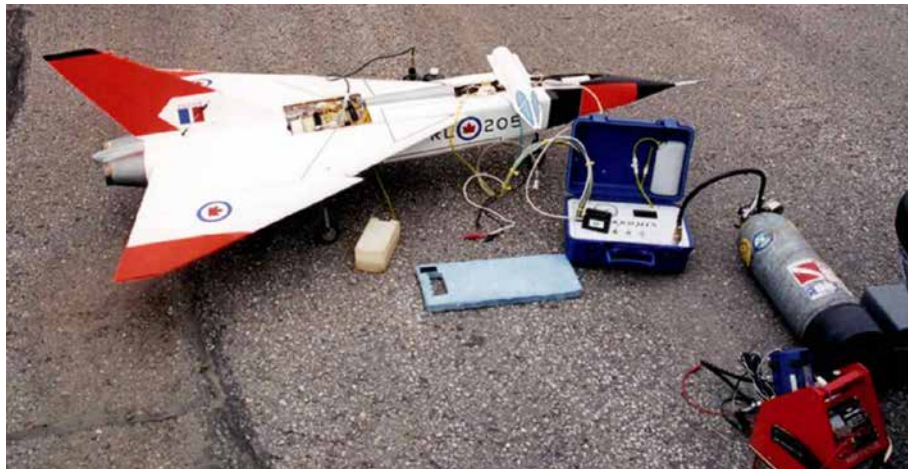
Les Modélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) sont depuis fort longtemps la pierre angulaire de l'aéromodélisme au Canada et la zone M fait fièrement partie de cette histoire colorée. C'est remarquable de se pencher sur les changements, jalons et croissance de notre communauté. De ses modestes débuts à un vibrant carrefour pour modélistes enthousiastes, le legs de la zone M se veut un témoignage alliant passion, innovation et camaraderie.

## UN LEGS QU'ONT BÂTI LES PIONNIERS :

### L'HISTOIRE DE TERRY JENKINS

L'odyssée de Terry Jenkins au sein de l'aéromodélisme en est une de passion, d'innovation et de résilience. Fort de plus de 70 ans d'expérience, Terry a agi comme bougie d'allumage au sein de la communauté depuis les années 1950. Il a fait ses premières armes dans notre domaine à Windsor (Ontario). Ensuite, Terry est rapidement devenu un maître des concours de vol libre et de vol circulaire, tout cela grâce à des appareils de sa propre création. Ingénieur de profession, Terry a apporté un trait de génie technique à son art en concevant des innovations comme une hélice à pas variable, ce qui lui a conféré un avantage lors des concours de vol libre.

Lorsqu'il était membre du Windsor Model Airplane Club (fondé en 1927) et d'ailleurs l'un des plus anciens au pays, Terry a assisté à la naissance du MAAC. Cette association a été créée afin de permettre aux concurrents canadiens de livrer bataille lors de concours internationaux. Pour les modélistes à Windsor, c'était un moment charnière qui façonnerait l'aéromodélisme partout au pays. Les contributions de Terry et ses souvenirs offrent un coup d'œil à la riche histoire de cette communauté. Aujourd'hui, bien que les occasions de s'adonner au vol libre soient limitées en Ontario, Terry fait voler ses créations



aux États-Unis et perpétue l'esprit de l'aéromodélisme. Son précieux conseil à l'endroit des jeunes modélistes? « Amusez-vous et appuyez votre passe-temps. »

### L'AVRO ARROW : COPIE VOLANTE D'UNE ICÔNE

L'histoire relevée de la zone M en matière d'innovation et de créativité a atteint de nouveaux sommets avec l'ambitieuse renaissance de l'Avro Arrow à l'occasion des 50 ans du MAAC. Cet appareil, une merveille de l'ingénierie aéronautique canadienne au cours des années 1950, était un jet supersonique conçu afin d'établir de nouvelles normes au sein de l'aviation militaire. Bien que le programme ait été annulé net, son legs vit encore à titre de symbole d'ingéniosité et d'ambition.

En 1998, le Sun Parlor RC Club de Windsor a lancé un projet visant à créer la toute première copie volante à turbine de l'Avro Arrow au Canada. Le projet – que dirigeait Peter Doupnik et une équipe de six bénévoles dévoués – combinait de l'expertise technique, du savoir-faire et l'amour de l'histoire de l'aviation. Avec un kit de maquette de type « ducted fan » (de Flyghber Models) en guise de base, l'équipe a effectué quantité de modifications afin de l'adapter à la propulsion par turbine. Les défis comprenaient : le renforcement de la cellule (airframe), la mise au point de tubes de poussée fabriqués sur mesure et la mise au point d'un système de démarrage par pression d'air à l'aide d'un réservoir de plongée sous-marine.

Malgré un vol inaugural qui s'est soldé par un échec en raison d'une défaillance

de turbine, le projet est devenu un symbole de persévérance et de collaboration. Cette maquette de l'Arrow a été exhibée lors d'événements comme le Detroit Jet Rally et l'exposition du Club Weak Signals de Toledo et elle a lancé l'imagination et a mérité l'admiration des modélistes pour l'œuvre d'art qu'elle était et pour son importance historique. Comme l'a mentionné Peter Doupnik : « Les amitiés et les souvenirs que nous avons bâtis tout au long de l'aventure, ça vaut encore plus que tout vol effectué. »

### DE TRADITION EN INNOVATION : L'ÉVOLUTION DE LA ZONE M

La transformation de la zone M au fil des décennies ressemble à l'évolution plus vaste de l'aéromodélisme. Des maquettes de balsa et de papier japonais des années 1940 à la précision numérique des drones modernes, la communauté a accueilli le changement à bras ouverts tout en honorant ses racines. L'avènement des systèmes de radiocommande au cours des années 1960 a ouvert de nouvelles occasions d'implication pour les modélistes et, rendu aux années 1980, des matériaux avancés comme la fibre de carbone ont révolutionné ce qui était possible en design de maquettes.

Aujourd'hui, la zone M est un carrefour d'innovation et offre bon nombre d'occasions aux modélistes enthousiastes de tous les âges et actifs au sein de tous les volets d'intérêt. Que l'on aime la course par immersion (First Person View ou FPV en anglais), la voltige à l'aide d'imposantes

*suite à la page 58*

## SOUTH-WEST ONTARIO (M)

**Peter Doupnik - 16715**

Zone Director

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

Celebrating 75 Years of MAAC in Zone M:  
A Journey Through Time

The Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) has long been a cornerstone of aeromodelling in Canada, and Zone M has proudly been a part of this storied history. It is remarkable to look back at the changes, milestones, and the incredible growth of our community. From humble beginnings to a vibrant, thriving hub for aeromodelling enthusiasts, Zone M's legacy is a testament to passion, innovation, and camaraderie.

### A LEGACY BUILT BY PIONEERS: THE STORY OF TERRY JENKINS

Terry Jenkins' journey through the world of aeromodelling is a story of passion, innovation, and resilience. With over 70 years of experience, Terry has been a driving force in the community since the 1950s. Starting his modelling hobby in Windsor, Ontario, Terry quickly became a master of free-flight competition and control-line models, excelling with his self-designed creations. As an engineer, Terry brought technical brilliance to his craft, developing innovations like a variable pitch propeller that gave him an edge in competitive free-flight events.

As a member of the Windsor Model Airplane Club, founded in 1927 and one of Canada's oldest clubs, Terry witnessed the birth of MAAC. Established to enable Canadian modellers to compete internationally, MAAC's foundation in Windsor was a pivotal moment that would shape aeromodelling across the nation. Terry's contributions and memories offer a vivid glimpse into the community's rich history. Today, while recreational flying opportunities for free-flight models are limited in Ontario, Terry continues to fly in the United States, carrying forward the spirit of aeromodelling. His timeless advice to young modellers? «Have fun and support your hobby.»

### THE AVRO ARROW: A CANADIAN ICON IN SCALE

Zone M's rich history of innovation and



creativity reached new heights with the ambitious recreation of the Avro Arrow for MAAC's 50th anniversary. The Avro Arrow, a marvel of Canadian aviation engineering from the 1950s, was a supersonic jet designed to set new standards in military aviation. Though the program was tragically canceled, its legacy lives on as a symbol of ingenuity and ambition.

In 1998, the Sun Parlor RC Club in Windsor embarked on a project to create Canada's first turbine-powered scale model of the Avro Arrow. Led by Peter Doupnik and a team of six dedicated volunteers, the project combined technical

expertise, craftsmanship, and a love for aviation history. Using a ducted fan kit from Flyghber Models as a base, the team made extensive modifications to adapt it for turbine power. Challenges included reinforcing the airframe, designing custom thrust tubes, and developing a unique high-pressure air start system using a scuba tank.

Despite a failed maiden flight due to a turbine failure, the project became a symbol of perseverance and collaboration. Showcased at events like the Detroit Jet Rally and the Weak Signal show in Toledo, the Avro Arrow model captured

*continued on page 61*

# QUÉBEC (N)

Patrick Roy - 43837

Directeur de zone

zd-n@maac.ca

par Marie-Reine Daudelin Malczewski

## L'ÉVOLUTION ET LES CHANGEMENTS DU MAAC AU QUÉBEC : 75 ANS D'HISTOIRE

L'histoire des Aéromodélistes aéronautiques associés du Canada (MAAC) au Québec reflète l'évolution de l'aéromodélisme et l'engagement de ses membres à travers les décennies. Depuis les premières activités de vol libre et circulaire jusqu'à la création de clubs modernes, la province a joué un rôle majeur dans le développement de cette passion. Retour sur une riche histoire qui unit tradition et innovation.

### LES DÉBUTS DES CLUBS AU QUÉBEC

Dans les années 1950, les premières activités d'aéromodélisme au Québec étaient dominées par le vol libre et le vol circulaire. Ces pratiques rudimentaires ont posé les bases d'une communauté naissante, marquée par des passionnés dévoués à la construction et au pilotage de maquettes artisanales.

Dans les années 1960, le vol télécommandé (RC) a commencé à se populariser. Parmi les pionniers de cette époque figurent des figures emblématiques comme André Trudel (#4601L), Léo Tellier (#4605), Raymond Pellerin (#5845L), Gaby Gendron (#6024), Jean-Claude Tessier (#6058), et Robert Pelland (#10190). Ces modélistes ont joué un rôle crucial dans la fondation de clubs tels que le Club Avion

Radio-Contrôle Trois-Rivières (CARCT) en 1972.

En 1973, le CARCT s'est affilié au MAAC avec 22 membres. Les coûts étaient modestes : une cotisation de club était de 5 \$ (3 \$ pour les juniors) et l'adhésion au MAAC était de 6\$. Les avions, comme le Super Tigre .60 à 69,95 \$ et le Falcon SR à 46,50 \$, étaient considérés comme un investissement significatif pour les passionnés. L'automne 1974 a vu une avancée majeure avec la construction d'une piste asphaltée de 250 x 50 pieds, coûtant 1 820 \$, financée par des cartes de membres à vie vendues à 100 \$.

### LA CRÉATION DU CLUB CRASH

Fondé en 1979 par Eugène Bélanger et Jean-Luc Bolduc, le Club Crash a été parmi les premiers à se consacrer aux hélicoptères radiocommandés. Après plusieurs recherches, un terrain de 40 acres à Boisbriand a été trouvé et loué avec une entente renouvelable. Ce site reste aujourd'hui l'emplacement principal du club, témoignant de la durabilité des accords locaux. Les premières installations comprenaient un clubhouse chauffé au propane et des tables octogonales. Avec une cotisation initiale de 175 \$, le club a commencé sa première saison avec neuf membres.

En 2024, le club CRASH devient le tout premier club du Québec à pouvoir opérer en zone de contrôle.

### L'UNIFICATION DES ZONES I ET J : LA NAISSANCE DE LA ZONE N

Un autre moment marquant de l'histoire du MAAC au Québec s'est produit en

2023, lorsque les zones I (Québec) et J (Saint-Laurent) ont été fusionnées pour former une entité unique : la Zone N. Cette décision historique a été motivée par une volonté de simplification administrative et de renforcement de la communauté modéliste au Québec. Avec environ 1 200 membres à travers la province, cette fusion a permis une meilleure coordination des événements et une représentation nationale accrue.

Le modélisme au Québec aujourd'hui  
Aujourd'hui, le Québec compte des dizaines de clubs affiliés au MAAC, couvrant un large éventail d'activités, des avions aux hélicoptères, en passant par les drones et les planeurs. Des événements comme le FESTIVOL et les compétitions IMAC rassemblent des modélistes de tout le pays, consolidant le rôle du Québec dans la scène nationale.

Les avancées technologiques ont transformé le modélisme, avec l'adoption de matériaux modernes comme la fibre de carbone et les moteurs électriques. Malgré ces changements, l'esprit communautaire et le dévouement restent au cœur du modélisme au Québec.

### UN AVENIR PROMETTEUR

Alors que la MAAC célèbre ses 75 ans, le Québec continue de jouer un rôle de premier plan dans son évolution. Les clubs historiques comme le CARCT et le Club Crash témoignent d'une tradition bien vivante, tandis que la Zone N unit les efforts pour garantir un avenir prospère. Avec une communauté solide et des initiatives innovantes, l'avenir de l'aéromodélisme au Québec est plus prometteur que jamais. ✨

#### Milieu (E)

*suite de la page 22*

arbres, comme s'il remerciait Peter des années de dévouement, de l'histoire qu'il avait préservée et de tous les vols qu'il avait effectués.

Un sourire au visage, Peter a lancé son planeur dans les cieux et l'a vu harnacher le vent et s'élever de plus en plus haut. Et à mesure que le planeur volait, il en a été de même que son esprit... Le vent du temps a emporté cet esprit inquisiteur, de sorte à ce que Peter ne fasse qu'un avec ce

ciel qu'il aimait tant.

En ce 75e anniversaire du MAAC, nous les membres devrions nous souvenir de Peter et des nombreux autres modélistes qui avaient rêvé de faire voler leurs machines. Ensemble, ils peuvent dorénavant lancer leurs créations en l'air en sachant que le vent de l'histoire, de la communauté et de l'amour saurait toujours les faire voler plus loin.

Ainsi, les cieux se sont remplis du

doux sifflement des ailes, chaque paire constituant un hommage au legs d'un homme qui a toujours cru que le ciel appartenait à tout le monde et que la meilleure façon d'honorer le passé, c'était de poursuivre le vol... vers l'avenir.

Fin.

Merci à Peter et à tous ceux qui nous ont amenés jusqu'à ce moment-ci ainsi qu'à ceux qui nous inspirent encore et qui agissent comme mentors! ✨

# QUEBEC (N)

Patrick Roy - 43837

Zone Director  
zd-n@maac.ca

By Marie-Reine Daudelin Malczewski

## THE EVOLUTION AND CHANGES OF MAAC IN QUEBEC: 75 YEARS OF HISTORY

The history of the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC) in Quebec reflects the evolution of aeromodelling and the dedication of its members over the decades. From the first free flight and control line activities to the creation of modern clubs, the province has played a major role in the development of this passion. Here is a look back at a rich history that unites traditions and innovations.

## THE BEGINNINGS OF CLUBS IN QUEBEC

In the 1950s, the first aeromodelling activities in Quebec were dominated by free flight and control line flying. These rudimentary practices laid the foundation for a budding community, marked by passionate individuals dedicated to building and flying homemade models.

In the 1960s, radio-controlled (RC) flying began to gain popularity. Among the pioneers of this era were iconic figures like André Trudel (#4601L), Léo Tellier (#4605), Raymond Pellerin (#5845L), Gaby Gendron (#6024), Jean-Claude Tessier (#6058), and Robert Pelland (#10190). These enthusiasts played a crucial role in founding clubs such

as the Club Avion Radio-Contrôle Trois-Rivières (CARCT) in 1972.

In 1973, CARCT affiliated with MAAC, boasting 22 members. Costs were modest: club membership was \$5 (\$3 for juniors), and MAAC membership was \$6. Airplanes, such as the Super Tigre .60 for \$69.95 and the Falcon Sr. for \$46.50, were considered significant investments for hobbyists. In the fall of 1974, a major milestone was achieved with the construction of a 250 x 50-foot asphalt runway, costing \$1,820, financed by lifetime membership cards sold at \$100 each.

## THE CREATION OF CLUB CRASH

Founded in 1979 by Eugène Bélanger and Jean-Luc Bolduc, Club Crash was among the first to focus on radio-controlled helicopters. After extensive searching, a site in Boisbriand was secured with a renewable lease for 40 acres. This site remains the club's primary location today, demonstrating the longevity of local agreements. Early facilities included a propane-heated clubhouse and octagonal tables. With an initial membership fee of \$175, the club began its first season with nine members.

In 2024, Club Crash became the very first club in Quebec to operate in a controlled airspace zone, marking another milestone in its rich history.

## THE UNIFICATION OF ZONES I AND J: THE BIRTH OF ZONE N

Another significant moment in MAAC's

history in Quebec occurred in 2023, when Zones I (Quebec) and J (Saint-Laurent) were merged to form a single entity: Zone N. This historic decision was driven by a desire for administrative simplification and strengthened community ties among Quebec's aeromodellers. With approximately 1,200 members across the province, this unification improved event coordination and enhanced national representation.

Aeromodelling in Quebec Today

Today, Quebec is home to dozens of clubs affiliated with MAAC, covering a wide range of activities, from airplanes to helicopters, drones, and sailplanes. Events like FESTIVOL and IMAC competitions bring together enthusiasts from across the country, solidifying Quebec's role on the national scene.

Technological advancements have transformed aeromodelling, with the adoption of modern materials like carbon fiber and electric motors. Despite these changes, the sense of community and dedication remain at the heart of aeromodelling in Quebec.

## A PROMISING FUTURE

As MAAC celebrates its 75th anniversary, Quebec continues to play a leading role in its evolution. Historic clubs like CARCT and Club Crash are a testament to a vibrant tradition, while Zone N unites strives to ensure a prosperous future. With a strong community and innovative initiatives, the future of aeromodelling in Quebec has never looked brighter. ✨

*Middle (E)*

*from page 23*

knowing that the legacy of flight — of soaring with the wind, whether free flight control line or RC — would live on in the hearts of others, long after his hands had stopped building and his feet had stopped running across the field.

On October 20th, 2012, as the sun dipped below the horizon, Peter stood once again at the edge of a hill. The breeze was light, and in his hands, he held a glider that he had crafted with love and care. The wind seemed to whisper through the trees, as if thanking Peter for all the years of dedication, all the history

he had preserved, all the flights he had launched.

With a smile on his face, Peter released the glider into the sky, watching it catch the wind and rise higher and higher. And as it soared, so too did his spirit, carried by the winds of time, forever part of the sky he loved so much.

And so, on this 75th anniversary year of MAAC, we members should remember Peter and the countless others who had made flight their dream. Together, they can launch their creations into the air, knowing that the winds of history, of

community, and of love would always be there to carry them.

And with that, the skies were filled with the quiet hum of wings, each one a tribute to the legacy of a man who had always believed that the sky was for everyone, and that the best way to honour the past was to keep flying toward the future.

The End.

Thank you, to Peter and all who brought us here, and to those who still inspire and mentor! ✨

## RADIO SPECTRUM

Adam Maas - 91845

Committee Chair  
adam@mawz.ca

When MAAC was founded in 1949, radio control was still an interesting curiosity. While the first successful designs had been flown over a decade before, there was no commercially available radio gear and all the aircraft were adapted free flight or control line designs. A decade later in 1959, there were multiple commercial radio options, an increasingly large selection of kits and a growing group of hobbyists flying radio control as their primary interest. Ten years after that in 1969, radio control was the dominant community in the hobby and we had proportional radios and even early ARF aircraft.

Since then, we've seen multiple disruptions in the model aviation hobby.

The arrival of integrated circuit-based radios in the 70s, and then computer radios in the 1980s, narrow banding, synthesized RF modules and PCM modulation in the 90s, and finally the move to Spread

Spectrum digital systems in the early 2000s, followed by telemetry and even new and disrupting new spread-spectrum RF hardware like Semtech's LoRA technology. We've also seen a return to old ideas, modern community-developed open-source projects are the modern version of radio designs published in RC Modeler and other magazines, including the commercial products based on them.

Disruption has been the history of radio in model aeronautics. Brands and technologies rise, dominate and then themselves are disrupted. We don't fly the same brands or types of radio gear we did 50 years ago, and likely not the ones flown 25 years ago. Some 25 years from now, we will no doubt be flying new and disruptive brands with new technology.

Technology marches on, but while the story may not repeat, it certainly rhymes. The very first entry in MAAC's purpose is:

To foster, enhance, assist, aid, engage in and develop scientific advancement in the sport of model aeronautics; to give recognition to leadership in the field of model aeronautics and to offer guidance

in the direction of affairs affecting model aeronautics on a national basis.

Let us not forget that model aeronautics is bigger than any one discipline or even limited to just model airplanes. Today, even the free flight and control line community use radio technology widely, to give them more control and better safety without compromising the focus of their disciplines. Modern FPV and telemetry systems have brought new uses for radio technology other than simply the control link.

The future will come, it will fly and it will use some form of radio technology and thus, radio spectrum in one form or another. Our purpose as the Radio Spectrum Committee is to support and provide guidance for all of these uses of radio and related technology, while also staying within regulations and the best practices for safety and the development of the technology that supports our hobbies.

I cannot wait to see what innovations the next 75 years will bring to radio technology and model aeronautics. ✈

## SPECTRE RADIO

Adam Maas - 91845

Chef de Comité  
adam@mawz.ca

Lorsque le MAAC a été créé en 1949, la fonction de télécommande n'était qu'une curiosité intrigante. Bien que les premiers designs de maquettes aient remporté du succès plus d'une décennie auparavant, il n'existait pas encore de systèmes radio commercialement disponibles et tous les avions étaient adaptés à partir du vol libre ou du vol circulaire. Une décennie plus tard, en 1959, on retrouvait dorénavant de multiples options sur le marché, une étonnante sélection de kits ainsi qu'un groupe en croissance de modélistes qui s'adonnaient principalement au vol télécommandé. Dix ans plus tard (en 1969), le vol télécommandé était devenu la principale communauté au sein du passe-temps et nous pouvions nous procurer des émetteurs proportionnels et même de

premières maquettes presque prêtes à voler (ARF).

Depuis, nous avons eu droit à plusieurs interruptions au sein de notre passe-temps.

L'avènement des émetteurs à base de circuits intégrés au cours des années 1970, les émetteurs numériques dans les années 1980, les modules synthétisés RF et la modulation PCM des années 1990 ainsi que le passage aux systèmes de bande élargie (Spread Spectrum) au cours du début du nouveau millénaire, tout cela a précédé la télémétrie et même la nouvelle quincaillerie RF de bande élargie comme celle du LoRA, de Semtech. Nous avons aussi effectué un retour aux vieilles idées, aux projets open source développés de façon communautaire qui donnent des versions modernes de designs radio qui avaient paru dans les pages de RC Modeler et d'autres publications, y compris les produits commerciaux qui s'en sont basés. L'interruption, c'est aussi un peu l'histoire de l'aéromodélisme. Certaines marques

et technologies dominent pendant un moment et deviennent les victimes de quelque chose d'encore plus nouveau. Nous ne faisons pas voler nos appareils à l'aide du même équipement qu'il y a 50 ans et probablement pas qu'il y a 25 ans. Dans un autre quart de siècle, nous nous adonnerons sans doute à notre passe-temps avec d'autres marques et de la nouvelle technologie.

La technologie n'interrompt pas sa progression et même si l'histoire ne se répète pas, elle rime souvent. Le premier passage de l'objectif du MAAC se lit ainsi :

Engendrer, améliorer, aider, s'impliquer dans et faire avancer, scientifiquement, le sport de l'aéromodélisme; reconnaître le leadership en matière d'aéromodélisme et d'offrir des conseils, une direction, dans les affaires ayant trait à l'aéromodélisme et ce, sur une base pancanadienne

(traduction libérale)

N'oublions pas que l'aéromodélisme est

*suite à la page 62*

# AWARDS ADVISORY GROUP

## Rodger Williams - 9587L

Committee Chair  
rawilliams@videotron.ca

Chairman: Rodger Williams. Members: Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross, Roy Rymer, John Deadman.

I would like to start off by thanking all of the members of the Committee and Rivka Neil along with the administration group for compiling all of the documents for review. I am somewhat disappointed that we didn't have very many applications this year. However, next year, we will be looking for a full set of applicants.

I have done a poll of all of the Committee members as to their intent about staying on for the following year. I am happy to say that they have all agreed.

The Awards meeting was held December 12, 2024 at 8:15 pm and the results are as follows:

### PIONEER AWARD

This year there were no applications for this award.

### HALL OF FAME

This year, there was one name presented and it was agreed by the Committee to present it to the Board for approval.

### BURSARY:

This year, we only had one application, but with no firm indication of carrying on to post-secondary education, the Committee recommended that he be encouraged to apply again next year.

### LIFETIME AWARD:

This year produced one candidate for this award which, after compiling all of the information for the Awards Committee to assess, I can say that we, the Committee, are recommending to the BOD that this award be handed out.

### LEADER:

The Committee will recommend to the Board that the 2024 group of eight (8) nominees be awarded the Leader Member award.

### A FEW TAKE-AWAYS

Some of the Leader nominations were less than par as far as we are concerned.

We are looking for a résumé that clearly states how the candidate is able to promote inside the Club and outside the Club as an ambassador for the MAAC organization. We are not interested in how well one can solder wires or cut the grass in a straight line. We are more interested in how he ran Fun Flies, competed in other clubs competitions and is a great ambassador for MAAC and the hobby.

As far as the other award categories, it is mandatory that the person or group submitting the nomination go to the MAAC website and review all of the requirements including the check-off cover sheet. This will make a very neat and complete package for review and will increase the likelihood of success.

Please have all the documents complete and send them to the MAAC office and a separate copy sent directly to me. ✈

## Rodger Williams - 9587L

Chef de Comité  
rawilliams@videotron.ca

Président : Rodger Williams. Membres : Fred Messacar, Mark Winstanley, Karl Gross, Roy Rymer, John Deadman.

J'aimerais débiter en remerciant tous les membres du Comité ainsi que Rivka Neil (au MAAC) de même que le groupe administratif d'avoir compilé tous les documents à des fins d'examen. Je suis déçu que nous n'ayons pas reçu un grand nombre de demandes, cette année. Toutefois, je m'attends à ce que nous en recevions davantage, l'année prochaine.

J'ai sondé les membres du Comité quant à leur intention de demeurer au sein de celui-ci pour la prochaine année et il me fait plaisir d'annoncer qu'ils ont tous acquiescé.

La réunion s'est déroulée le 12 décembre à 20 h 15 et les résultats sont les suivants :

### PRIX DES PIONNIERS

Aucune application reçue cette année.

Temple de la renommée (Panthéon)

Cette année, un nom a été mis de l'avant et le Comité a consenti à le présenter au conseil de direction à des fins d'approbation.

### BOURSE DU MAAC :

Cette année, nous n'avons reçu qu'une candidature, mais puisque la personne ne savait dire fermement si elle poursuivrait au postsecondaire, le Comité a recommandé qu'elle loge une nouvelle demande, l'année prochaine.

### PRIX DE L'ACCOMPLISSEMENT D'UNE VIE :

Une personne a été nommée à ce prix et après avoir compilé tous les documents, ce comité d'évaluation a recommandé au conseil de direction de remettre le prix.

### LEADER:

Le Comité recommandera au conseil de direction l'accession de huit (8) personnes en 2024 au rang de membre Leader.

Leçons à retenir

Certaines des candidatures laissaient beaucoup à désirer, aux yeux du Comité.

Ce que nous recherchons, c'est un curriculum vitae qui précise de quelle façon la personne arrive à promouvoir le passe-temps à l'intérieur du club et à l'extérieur du club à titre d'ambassadeur du MAAC. Nous ne pouvons nous intéresser à son adresse à souder des fils ou à tondre le gazon en ligne droite. Nous voulons savoir comment cette personne a organisé des Fun-flies, comment elle a participé à des concours chez d'autres clubs et comment elle s'avère un bon ambassadeur du MAAC et du passe-temps.

Quant aux autres catégories de prix, il faut absolument que la personne ou le groupe qui soumet la candidature se rende au site web du MAAC afin d'examiner soigneusement toutes

*suite à la page 43*

# OBTENTION ET PRÉSERVATION DES TERRAINS DE VOL

Kevin Allard

Chef de Comité

bigshow6522@gmail.com

## AU DÉBUT

Comme j'habite près d'un aérodrome et d'une école de pilotage, j'ai sans cesse l'occasion de faire une pause et de lever la tête vers le ciel lorsque j'entends ou je vois un avion ou le ronronnement d'un bon vieux moteur radial. Je me rappelle constamment que si jamais le petit garçon rêveur en moi cesse de regarder en l'air, il sera alors temps d'abandonner. Mais puisque je lève toujours cette tête, je m'émerveille toujours des premiers balbutiements de l'aviation. Pensez-y : par une longue fin de semaine de mai 1910, Wilbur et Orville Wright ont lancé le mouvement en Amérique du Nord; et le 16 juillet 1969, des hommes étaient littéralement projetés vers la Lune à bord du mode de transport le plus volatile jamais conçu par l'homme! Tout cela accompli en moins de 60 ans... L'Homme (avec un H majuscule) est passé de pièces de vélo et de tissu à des composantes explosives et à de la technologie de fine pointe afin de nous propulser au-delà de l'atmosphère.

## NOUS EN ÉTIONS LÀ

Tout comme notre passe-temps et nos terrains de vol... eux ont aussi ont eu un « début ». Quand nous étions jeunes, nous grandissions avec l'intention de récolter des bouteilles de liqueur douce afin d'obtenir l'argent qui nous permettrait d'acheter de la colle, du bois, des kits, du carburant et combien d'autres accessoires afin d'assembler nos maquettes. À mesure que nous avons vieilli et que la vie s'est chargée de nous faire passer à l'étape adulte, si nous réussissions à préserver les liens d'amitié avec nos amis d'enfance – dans la vie et au sein de notre passe-temps – nous formions des clubs et des liens de toute une vie avec des amis modélistes – nouveaux et anciens – et pouvions constater la croissance de ces clubs. Le trait commun de notre passe-temps, peu importe notre champ d'intérêt, c'est de nous rassembler. Parfois, il suffit de s'écrier "avion!" pour que la discussion s'oriente immédiatement vers le vol.

Nous sommes passés du stade à nous refile le ballon de soccer le dimanche

après-midi et à arpenter les cours d'école après les heures normales à transformer nos propres parcelles de terrain que nous louons auprès d'agriculteurs. Nous créons et rêvons à divers événements à nos clubs, de quoi intéresser un grand nombre de personnes – ou non – mais il demeure que nous tentons toujours de sceller la destinée et les opérations de nos clubs afin de créer une culture vraiment cool de personnes. Ce que j'entends par là, c'est qu'à chaque fois que je parle à quelqu'un de mon passe-temps et que je lui montre, mon interlocuteur ou mon interlocutrice rétorque toujours que c'est très cool!

## L'ACCUEIL DES NOUVEAUX

Lorsque quelqu'un se rend à votre club pour la première fois, votre véritable travail débute. Si on veut ériger une communauté vibrante, il importe d'offrir un environnement accueillant et inclusif. Les nouveaux venus – surtout ceux et celles qui ne connaissent pas l'aéromodélisme – pourraient se sentir submergés par la quantité de renseignements que leur lancent des modélistes aguerris.

Sans le vouloir, des membres de longue date peuvent dégager une vibe selon laquelle ils semblent peu abordables, du genre « Nous avons maîtrisé cet art... vous, non. » Aux yeux des nouveaux et nouvelles les clubs font penser à des tribus « tissé serré » et peuvent être perçus comme étant des clubs exclusifs.

Votre travail, c'est de vous assurer que les visiteurs en tireront une expérience positive, qu'ils se sentiront à l'aise et ils auront hâte de revenir.

Commencez par quelque chose de simple : portez un écusson, une cocarde avec votre nom. Ce petit objet lance immédiatement le signal que vous êtes abordable. Allez hop, discutons un peu. » Les nouveaux membres pourraient avoir de la difficulté à se souvenir du nom de tout le monde, surtout si les rencontres sont très espacées. Ces écussons constituent une petite attention qui peut faire toute la différence.

Chaque club compte une personne qui a beaucoup d'entregent. Embauchez-la afin qu'elle devienne l'ambassadeur du club. Son rôle : souhaiter la bienvenue aux visiteurs, échanger une poignée de main et entamer une conversation. Cherchez à savoir ce

qui a motivé une personne à se rendre au club. Tout le monde possède sa raison « Ça va me rapporter quoi? » de se présenter; peut-être que l'aéromodélisme l'intrigue, peut-être meurt-elle littéralement d'envie d'apprendre? C'est l'occasion idéale pour leur présenter un.e membre qui a récemment terminé son apprentissage. Jumelez aussitôt le visiteur/la visiteuse à un.e membre actuel.le de sorte à libérer votre ambassadeur pour que ce dernier part à la rencontre de prochains visiteurs.

Au cours de la visite, offrez une tournée des lieux à votre visiteur ou visiteuse, partagez la nature des activités du club et échangez vos coordonnées. Utilisez une feuille de présence ou faites circuler une tablette afin d'y récolter des noms, numéros de téléphone et adresse courriel.

Effectuez un suivi au cours de la semaine suivante. Un rapide appel téléphonique – ou courriel -- afin de les remercier de s'être déplacé.e, voilà de quoi renforcer l'esprit de bienvenue du club. Invitez cette personne à votre prochain événement, montrez-leur une maquette ou mieux encore, offrez-lui de la piloter. Ces gestes peuvent former des rapports amicaux qui transformeront une vie.

Si la personne n'est pas encore un membre du MAAC, notre organisme national offre une adhésion d'introduction à 30,00 \$, ce qui lui permettra d'entamer la saison de vol.

Lors de futurs rassemblements, trouvez des tâches toutes simples à accomplir – disposer des chaises ou encore recharger des batteries. S'ils se sentent utiles, les nouveaux venus sentiront qu'ils font déjà partie de l'équipe. Évitez de les recruter sous pression. Au lieu, laissez-les goûter tout naturellement à la valeur qu'apporte le club.

## LÀ PRÉCISÉMENT OÙ NOUS DEVONS ÊTRE

En terminant, souvenons-nous du chemin que nous avons parcouru afin de nous rendre où nous sommes... AVIATION!

C'est par le biais de notre passe-temps que nous préservons tous le petit garçon (ou fille) rêveur en nous. Laissez la politique de côté, faites croître et prospérer nos clubs, ne laissez jamais quelqu'un repartir sans lui avoir fourni des renseignements

*suite à la page 43*

# GETTING AND KEEPING FLYING FIELDS

**Kevin Allard**

Committee Chair

bigshow6522@gmail.com

## IN THE BEGINNING

Living near an aerodrome and a flight school, I always have the opportunity to pause and look up when I hear or see aircraft or the old roar of a piston radial banging away. I remind myself that if that dreamy little kid inside of me ever stops looking up, then it's truly time to pack a bag and give up. Looking up always allows to me gasp in amazement at our early beginnings with the era of flight, I mean May long weekend 1910 in North America Wilbur and Orville Wright started it all for us, then July 16 1969, we are shooting men to the moon aboard the most volatile transportation system man could think of! In just under 60 years we, Man, went from bicycle bits and fabric to explosive bits and state-of-the-art technology to launch us beyond our atmosphere.

## WHERE WE WERE

Just like our hobby and our airfields... they, too, have had their early beginnings, going from kids who have grown up together collecting pop bottles for cash to buy glue/wood/kits/fuel/ and many other items that make our models. As we aged and life moved on for us, if we managed to remain with our childhood friends in life and the hobby, we formed clubs and lifelong bonds with friends -- new and old -- and saw our clubs grow and grow. The unique commonality in our hobby, no matter what our flavour, will always bring us together. Sometimes, just a statement like "AIRPLANE!" will bring out the desire to chat about flight.

We have gone from flying at soccer pitches on Sunday afternoons and school

yards after hours to developing our own pieces of real estate rented from farmers. We create and dream up many different events at our clubs that appealed to many, some, or none but the fact remains that we tried to keep the glue of our clubs together and create a really cool culture of people. I mean really, every time I tell someone and show them my hobby passion, they always, always say this is sooooo cool!

## WELCOMING NEWCOMERS

When someone visits your club for the first time, your real work begins. A welcoming and inclusive environment is essential to building a vibrant community. Newcomers -- especially those unfamiliar with model aviation -- might feel overwhelmed by a group of seasoned hobbyists.

Without meaning to, longtime members can give off an unapproachable vibe that says, 'we've mastered it; you haven't.' To newbies, clubs often feel like close-knit tribes, which can unintentionally come across as exclusive.

Your job is to ensure visitors have a positive experience, feel comfortable, and are excited to return.

Start with something simple: wear name tags. They immediately signal, "Hi, I'm approachable. Let's chat." For new members, remembering everyone's names can be daunting, especially when meetings are weeks apart. Name tags are a small touch that make a big difference.

Every club has that one outgoing, friendly person. Enlist them as your club's ambassador. Their role is to greet visitors, extend a warm handshake, and strike up a conversation. Find out what brought the newcomer to your club. Everyone has a "What's in It for Me" (WIIFM) reason for showing up; maybe they're curious about model aviation or eager to learn. This is

the perfect opportunity to introduce them to a member who's recently completed all the required training. Pair the visitor with a current member right away, so your ambassador is free to welcome the next guest.

During the visit, give the newcomer a tour, share exciting club activities, and exchange contact info. Use a sign-in sheet or pass around a tablet to gather names, phone numbers, and e-mail addresses.

Follow up within a week. A quick thank you call, or e-mail reinforces your club's welcoming spirit. Invite them back to your next event, show them a model, or even offer a chance to fly. These gestures can build lasting relationships that change lives

If they're not a MAAC member yet, MAAC has an introductory membership for \$30 that gets them going for the season.

At future gatherings, find simple tasks for them to do — like helping set up chairs or charge batteries. Feeling useful helps newcomers feel like part of the team. Avoid pressuring them to join. Instead, let them experience the value of your club naturally.

## WHERE WE NEED TO BE

In closing let's remember how we got here... AVIATION!

This hobby is how all of us keep our dreamy little kid in all of us alive, put the politics aside, grow and develop our clubs, never let a new face at the airfield leave uninformed and uninvited, nurture that which was once old but understand how it needs to be for this new generation. Let 2025 be the year we grow, the year we reconcile, the year WE HAVE FUN!

Organize events and nurture the glue that holds your club together. That is what any aspect of our life passions are supposed to be... FUN! ✨

### *Obtention et préservation des terrains de vol*

*suite de la page 42*

ou après lui avoir laissé l'impression qu'il/elle n'était pas le/la bienvenu.e. Entretenez les notions qui vous semblent dorénavant vieilles mais comprenez bien que la nouvelle génération exprime de nouveaux besoins. Que 2025 soit l'année de la croissance, l'année de la réconciliation, l'année au cours de laquelle nous AVONS DU PLAISIR!

Organisez des événements et entretenez ce lien qui fusionne votre club. N'importe quel aspect de notre vie est censé être AGRÉABLE! ✨

### *Groupe consultatif de remise des prix*

*suite de la page 41*

les exigences, y compris la feuille de contrôle de la couverture. Cela donnera une trousse aussi complète que soignée aux fins d'examen, ce qui augmentera la possibilité de succès.

Veuillez alors rassembler tous les documents et les envoyer au siège du MAAC et un exemplaire séparé directement envoyé à moi-même. ✨

# VOL CIRCULAIRE ACROBATIQUE

John McFayden - 14681L

Chef de Comité

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

par Kim Doherty et John McFayden

Bref survol des avancées technologiques qui ont guidé l'évolution du vol circulaire acrobatique. La compétition, c'est le moteur de la recherche visant à améliorer la performance en vol.

1939 – Joe et Victor Stanzel ont conçu la première maquette de vol circulaire qui avait recours à un seul filin (câble de contrôle).

Le principe du système consistait en l'application d'une torsion au filin à l'aide de la poignée, ce qui occasionnait un mouvement de la profondeur grâce à un engrenage à vis sans fin (worm gear). Ce système était révolutionnaire en ce qu'il maintenait un contrôle positif même si la tension sur le filin se relâchait et peut-être encore plus significatif, ce filin unique occasionnait moins de traînée. Seuls des grimpers et plongeurs tout en douceur étaient possibles.

1942 – Le vol circulaire et son volet acrobatique tels que nous les connaissons ont débuté en 1942 lorsque Jim Walker a reçu son brevet américain 2,292,416. Ce dernier a conçu une méthode de contrôle ayant recours à deux filins métalliques reliant le pilote à la maquette. Les filins étaient connectés à une poignée verticale que tenait le pilote et à un guignol (bellcrank) dans la maquette. Cette méthode offrait davantage de contrôle positif que la « Mono-Line » de Victor Stanzel. Bien que nous approchions du centenaire de cette mise au point, la méthode de contrôle est demeurée essentiellement inchangée.

Années 1950 – l'ère du Nobler et du Fox 35

Ces maquettes étaient assemblées à l'aide de balsa et de papier japonais. Ces moteurs à nitro possédaient une cylindrée de .35 et fonctionnent selon le principe 2-4 (2-4 break). Cette méthode vise à adoucir la vitesse de la maquette au moment d'exécuter les manœuvres. En 1952, George Aldrich a conçu le Nobler, une maquette dotée d'ailerons qui étaient jumelés à la gouverne de profondeur. La disposition de



State of the Art... Chris Cox's moulded wing model.

À la fine pointe ... la maquettes à ailes moulées de Chris Cox.

base d'une maquette acrobatique n'a pas changé depuis.

Années 1960 – l'ère du Super Tiger G.21.60

Les moteurs de plus puissante cylindrée ont ouvert la porte à de plus grosses maquettes de construction conventionnelle (balsa). Ces envergure et surface alaire accrues ont fait en sorte que ces avions pouvaient évoluer malgré le vent. Ces moteurs ne tournaient pas toujours très rond. En 1960, le Belge Louis Grondal a remporté le tout premier Championnat FAI de F2B à Budapest (Hongrie).

Années 1970 – l'ère du Super Tiger G.20-.46

C'était le premier – et meilleur? – moteur de vol acrobatique qui permettait à une maquette de moyenne dimension à exécuter la séquence tout en composant avec le vent. Ces maquettes étaient tout balsa ou avec des ailes de mousse et balsa. Le poids maximal aurait été d'environ 52 onces.

Années 1980 – l'ère du Super Tiger G.21-.60/Super Tiger G.21-.46/HB .40/O.S. 40 VF/configuration standard ou dotée d'un tuyau d'échappement calibré (tuned pipe)

Le choix était vaste mais en bout



de compte, le moteur .40VF/tuyau d'échappement calibré l'a emporté. Les moteurs étaient de plus grande cylindrée afin de propulser des maquettes plus imposantes qui pouvaient encaisser cette puissance accrue.

Années 1990 – moteurs de cylindrée .40/.46/.51/.61/.65 accouplés à un tuyau d'échappement calibré et à des hélices de moindre pas (lower pitch), voilà la combinaison de propulsion de choix. Cette disposition a beaucoup contribué à maintenir la vitesse des maquettes tout

*suite à la page 46*

# CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

John McFayden - 14681L

Committee Chair

905-689-4283 | stuntguy@sympatico.ca

by Kim Doherty and John McFayden

A brief history of the technical developments that have driven the evolution of Precision Control Line Aerobatics. Competition is the engine that powered the constant search for improved flight performance.

1939 -- Joe and Victor Stanzel developed the first control line model utilizing a single control line

The principle of the system was to apply torsion to the flying wire via the handle, which then translated to elevator movement with the torsion turning a worm gear. The system was revolutionary, maintaining positive control even though the line was slack, and perhaps even significant, having the drag of only one line. Only gentle climbs and dives were the order of the day.

1942 -- Control line flying and Control Line Precision Aerobatics as we now know it began in 1942 with the granting of U.S. Patent #2,292,416 to Jim Walker. Jim Walker conceived of a control method utilizing two steel lines from the pilot to the model. The lines were connected to a vertical handle on the pilot's end and a bellcrank at the model. This method provided significantly more positive control than Victor Stanzel's "Mono-line". While we are closing in on 100 years since this development, the basic method of control remains essentially the same.

1950s -- The Nobler and Fox .35 era.

These models are of traditional built-up balsa and tissue construction. The nitro-powered engines have a .35 displacement and are set for a 2-4 break. The 2-4 break attempts to smooth out model speed through the manoeuvres. In 1952, George Aldrich designed the Nobler, a model with flaps connected to the elevator. The basic layout of the control-line aerobatic model has not changed to this day.

1960s -- The Super Tiger G.21.60 era.

Larger displacement engines allowed for larger models of traditional built-up construction. Increased wingspan and surface area better handled windier



Above: the classic Nobler in the air.

En haut : le très classique Nobler, en l'air.

Right, the tuned pipe era of model.

À droite, une maquette de l'époque des échappements calibrés.

weather. Not the best-running engine.

In 1960, Louis Grondal of Belgium won the first FAI F2B World Championships in Budapest, Hungary.

1970s -- The Super Tiger G.21-.46 era

This was the first (and best?) running stunt engine that could take a medium-sized model through the pattern and deal with some wind. Models were all balsa or foam wing and balsa. Max weight should have been around 52 ounces.

1980s -- The Super Tiger G.21 .60/Super Tiger G.21.46/HB .40/OS 40 VF/standard or on a Tuned Pipe era

Lots to choose from but in the end, the .40VF/tuned pipe would win out. Larger displacement engines and larger models to harness the power.

1990s -- 40/.46/.51/.61/.65-sized engines combined with a tuned pipe and low-pitched props become the powertrain of choice. The tuned-pipe low-pitched prop set-up greatly improved maintaining model speed throughout manoeuvres, especially in windy conditions. Molded composite models first began to appear. Zhang Xiang Dong (Arden) flying a handmade .60 powered 630 square-inch Skywriter and Han Xin Ping flying a similar four-stroke powered model dominate world F2B for over a decade Arden moved to Canada in 1992 after winning two world F2B



Championships for China

2000s -- Four-stroke engines enjoyed a period of popularity due to their power but the tuned-pipe, low-pitch prop powertrain was further enhanced by larger .5-.61 displacement purpose-built CLPA engines. Model construction was traditional balsa and tissue but the use of carbon fiber to strengthen components became common. In 2006, the first successful electric model was flown at the FAI F2B World Championship

2010 -- Tuned pipes remained in the forefront on smaller airframes, with up to .76 displacement. Electric motors with variable thrust, moulded glass-foam glass structures, higher energy-density batteries, hollow carbon fiber props, and airflow management devices raised the bar even

*continued on page 60*

## Vol libre

*suite de la page 47*

Modélistes aéronautiques associés du Canada ont été incorporés en 1949. Les accomplissements du Canada depuis 1931 sont éloquentes. Voici quelques-uns des résultats qui ont scellé la reconnaissance et le respect de nos modélistes aux yeux de la communauté internationale. Ces statistiques illustrent les tout débuts, lorsque l'aéromodélisme a commencé avec le vol libre.

### Championnats mondiaux

1931 Dayton, Ohio - A. Levy 5e place. R. Farquarson 6e place. R. Hiscocks 11e place. J. Chamberlain n'a pas fait voler de maquettes.

\* Plus tard, Jim Chamberlain a dirigé les designs techniques de l'Avro Arrow. Après l'annulation du programme, il a été embauché à la tête de la section d'ingénierie de la NASA lors du projet Mercury et a plus agi à titre de gestionnaire du projet Gemini, au cours duquel il a conçu l'engin spatial.

1938 Guyen, France - B. Milligan 9e place.

1939 Bendix, New Jersey - F. Bower 2e place. L. Walters 8e place. T. Booth 10e place. Sir Ken Thompton s'est aussi déplacé avec l'équipe canadienne.

Un championnat mondial était alors

disputé annuellement, alors je ne vais pas vous lasser avec les détails. Toutefois, je poursuivrai avec l'ère moderne de l'aéromodélisme.

1959 Bourg-Leopold, Belgique - F1A planeur Tam Thompson 17e place. F1B. Wakefield Jack Mc. Gillivray 3e place. Don McKenzie 6e place.

1961 Leuthkirch, Allemagne - F1C moteurs à essence George Parry 7e place. F1B Keith Bousfield 12e place.

1963 Wiener- Neustadt, Autriche - F1A planeur Ernie Avory 2e place. Peter McQueen 5e place. Tam Thompson 48e place. F1B Wakefield Jack McGillivrey 7e place.

1971 Save, Suède - F1C Power John Foley 5e place. Dave Sugden 7e place. Remarque : L'Office national du film du Canada a envoyé une équipe de caméramen afin de filmer le concours. Vous pouvez consulter le documentaire « 180 is Max » sur la chaîne YouTube.

1975 Plovdiv, Bulgarie - F1A planeur Peter Allnut 2e place. F1B Wakefield Jack McGillivray 9e place. F1C Power Mike Burns 3e place.

1979 Taft, Californie - F1B Wakefield Dan O'Grady 3e place. F1C Power - Frank Schlacta 5e place.

1985 Livno, Yougoslavie - F1C Power Tony Mathews 11e place.

1987 Touars, France - F1A planeur Ladislav Horak 5e place.

1991 Zrenjanin, Yougoslavie - F1B Wakefield Tony Mathews 2e place, Doug Rowsell 3e place.

1993 Lost Hills, Californie - F1B Wakefield Tony Mathews 3e place. Doug Rowsell 5e place. F1C Power Dave Sudgden 10e place.

2014 Coupe mondiale - F1A Jama Danier, champion mondial.

2017 Szentes, Hungary - F1C Power Yury Shvedenkov 1st. World Champion

2019 Lost Hills, Californie - F1C Power Yury Shvedenkov 2e place. F1B Wakefield Ladislav Horak 10e place.

Dans la vie, les concours ont permis d'améliorer les sciences, le domaine médical, les sports et la technologie, au bénéfice de l'Humanité. Les résultats plus haut représentent une parcelle de notre prestigieux passé et constituent des souvenirs de nos membres que nous devrions tous chérir et protéger.

J'aimerais reconnaître la source des statistiques : Peter J. Allnut qui, à 21 reprises, a représenté le MAAC et notre pays lors de Championnats mondiaux. ✨

## Vol circulaire acrobatique

*suite de la page 44*

au long des manœuvres, surtout par temps venteux. Les premières maquettes moulées sont apparues. Zhang Xiang Don (Arden) (à l'aide d'un Skywriter .60 de construction artisanale, surface alaire de 630 pouces carrés) et Han Xin Ping (maquette semblable à moteur à quatre temps) ont dominé l'univers du F2B pendant plus d'une décennie. Arden a déménagé au Canada en 1992 après avoir remporté deux championnats mondiaux pour la Chine.

Années 2000 - Les moteurs à quatre temps ont joui d'une certaine popularité en raison de leur puissance mais la combinaison du tuyau calibré et de l'hélice de petit pas a été améliorée grâce à des moteurs .50-.61 de plus grande cylindrée, construits sur mesure pour la CLPA. Le mode de construction s'étant répandu : du balsa et papier japonais traditionnels mais en recourant à de la fibre de carbone afin de renforcer certaines composantes. En 2006, la première maquette électrique a volé lors

du Championnat mondial de FAI F2B.

Années 2010 - Les tuyaux d'échappement calibrés sont demeurés à l'avant-plan sur les plus petites cellules (airframes) à motorisation atteignant .76 pouce carré. Les moteurs électriques à poussée variables, les structures moulées en fibre de verre et mousse, les batteries de meilleure énergie et densité, les hélices vides moulées en fibre de carbone ainsi que les dispositifs d'écoulement de l'air, voilà ce qui a placé la barre encore plus haut.

Années 2020 - l'ère de la domination des systèmes électriques

Le balsa et le papier japonais sont passés à l'histoire. Les leaders incontestés de la compétition, ce sont les cellules moulées en composite. Lors du Championnat mondial F2 de 2024, plusieurs pilotes ont pensé que la meilleure en F2B était une femme - la Chinoise Zheng Liu - elle était tout simplement époustouflante.

## L'AVENIR DE LA DISCIPLINE

L'épopée de la CLPA, dès le premier jour, a consisté en la quête ininterrompue visant à construire des cellules plus légères, plus droites et renforcées et à concevoir une motorisation fiable à tout coup et certainement adéquate.

Quelle sera la prochaine étape? On assistera à l'amélioration des batteries, à l'arrivée de capteurs actifs améliorés pour les grimpers de puissance et pour ralentir la maquette lors des plongées. Certains spécialistes planchent à la mise au point d'hélices pouvant harnacher la poussée générée. L'adoption de dispositifs pour gouvernes de vol (générateurs de vortex et autres) se fera plus courante, ce qui améliorera les étapes de vol dans les « coins » et en vol en palier.

La compétition, c'est le moteur qui a mû la mise au point en CLPA. Sans elle, l'innovation pique du nez et l'intérêt s'atténue. ✨

## FREE FLIGHT

**Leslie Farkas - 21370**

Membre du comité

### THE BEGINNING OF AEROMODELING

FAI (Fédération aéronautique internationale) was founded in 1905 followed by CIAM (Aeromodeling Commission) in 1936. In the pre-WW-II years, several important international contests were held under FAI rules. Among them, the yearly Wakefield Trophy contest. This trophy was donated by Sir Charles Wakefield in 1927 and intended for rubber-powered aeromodels. The pre-WW-II Wakefield contests were held every year until 1939.

In 1937, the first international contests for model gliders were held both in Austria, organized by ISTUS, the later OSTIV (a scientific organization for full-size gliding). Another important contest was the King Peter Cup, donated by King Peter II of Yugoslavia. It was intended to be held every year, alternately for gliders and rubber-powered models. The first contest in 1938 in Ljubljana (Yugoslavia) for rubber-powered models and in 1939 for gliders in England from 19-24 July; 8 countries with 76 models participating.

### FREE FLIGHT HISTORY OF MAAC

As we all know, the Model Aeronautics Association of Canada was registered in 1949. Since 1931, Canada's accomplishments speak in volume. Here are some of the

results which established our recognition and respect at the international level. These statistics are from the beginning, when aeromodeling started with free flight.

World Championships  
1931 Dayton, Ohio - A. Levy 5th. R. Farquarson 6th. R. Hiscocks 11th. J. Chamberlain did not fly.

\* Jim Chamberlain went on later to become Chief of Technical Designs on the Avro Arrow. After the cancellation of the Arrow, he went to NASA and became Head of Engineering on Project Mercury, and later Project Manager for Gemini, where he designed the spacecraft.

1938 Guyen, France - B. Milligan 9th.  
1939 Bendix, New Jersey - F. Bower 2nd. L. Walters 8th. T. Booth 10th. Sir Ken Thompson also went with the Canadian Team.

There were World Championships every year so I do not want to bore you with the details. However, I would like to continue with the modern era of aircraft modeling.

1959 Bourg-Leopold, Belgium - F1A Glider Tam Thompson 17th. F1B. Wakefield Jack Mc. Gillivray 3rd. Don McKenzie 6th.

1961 Leuthkirch, Germany - F1C Gas power George Parry 7th. F1B Keith Bousfield 12th.

1963 Wiener-Neustadt, Austria - F1A Glider Ernie Avory 2nd. Peter McQueen 5th. Tam Thompson 48th. F1B Wakefield Jack McGillivray 7th.

1971 Save, Sweden - F1C Power John Foley 5th. Dave Sugden 7th. Note: The Canadian National Film Board sent a

camera crew to film the contest. You may want to see on YouTube « 180 is Max.»

1975 Plovdiv, Bulgaria - F1A Glider Peter Allnutt 2nd. F1B Wakefield Jack McGillivray 9th. F1C Power Mike Burns 3rd.

1979 Taft, California - F1B Wakefield Dan O'Grady 3rd. F1C Power - Frank Schlacta 5th.

1985 Livno, Yugoslavia - F1C Power Tony Mathews 11th.

1987 Touars, France - F1A Glider Ladislav Horak 5th.

1991 Zrenjanin, Yugoslavia - F1B Wakefield Tony Mathews 2nd, Doug Rowsell 3rd.

1993 Lost Hills, California - F1B Wakefield Tony Mathews 3rd. Doug Rowsell 5th. F1C Power Dave Sugden 10th.

2014 World Cup - F1A Jama Danier, World Cup Champion.

2017 Szentes, Hungary - F1C Power Yury Shvedenkov 1st. World Champion

2019 Lost Hills, California - F1C Power Yury Shvedenkov 2nd. F1B Wakefield Ladislav Horak 10th.

In life, competitions allowed to improve science, medicine, sport and technology for humanity. The above represents some of our prestigious past and the memories of our members. which we all should cherish and protect.

I would like to acknowledge the source of the statistics which was written by Peter J. Allnutt who, 21 times, represented MAAC and our country at World Championships. ✨

## VOL LIBRE

**Leslie Farkas - 21370**

Membre du comité

### LES DÉBUTS DE L'AÉROMODÉLISME

La Fédération aéronautique internationale (FAI) a été créée en 1905; a suivi la CIAM (Commission d'aéromodélisme) en 1936. Dans les années précédant la Seconde Guerre mondiale, plusieurs concours d'envergure ont été disputés sous l'égide des règlements de la FAI. Parmi ceux-ci, on retrouve le concours

annuel qui décernait le trophée Wakefield. Sir Charles Wakefield a fait don de ce précieux objet en 1927 pour reconnaître le gagnant en maquettes à propulsion élastique. Les concours Wakefield d'avant-guerre ont été présentés annuellement jusqu'en 1939. En 1937, deux premiers concours internationaux pour planeurs miniatures ont été organisés en Autriche sous la gouverne d'ISTUS, l'organisme plus tard connu comme étant l'OSTIV (pour planeurs à l'échelle réelle). Autre concours important : la King Peter Cup; le roi Pierre II de Yougoslavie avait fait don de

cet objet de convoitise. Ce concours devait être organisé annuellement, en alternance pour les planeurs et pour les maquettes à propulsion élastique. Le premier concours a été disputé en 1938 à Ljubljana (Yougoslavie) pour les maquettes à élastique; celui pour les planeurs s'est déroulé en Angleterre en 1939 du 19 au 24 juillet; huit pays et 76 maquettes étaient de la partie.

### HISTOIRE DU VOL LIBRE AU SEIN DU MAAC

Comme nous le savons tous, les

*suite à la page 46*

Alan Blore - 21353

Chef de Comité

403-730-9860

ablore@shaw.ca

Ce qui suit est une compilation de souvenirs de membres du Comité des jets télécommandés. Des remerciements sont de mise à l'endroit de Peter Doupnik, de Bob Wonitoy, de Rob Dover et d'Alan Blore.

Les systèmes de propulsion par véritable turbine constitué un bond technologique de géant par rapport aux moteurs à combustion interne de type « ducted fan ». À l'époque, nous pouvions travailler une journée entière afin de soutirer un vol de quatre minutes qui atteindrait peut-être 100 milles à l'heure en piqué prononcé... juste au moment où le moteur surchauffait et s'éteignait. Au moins, nous étions devenus agiles en atterrissage forcé.

Les maquettes à turbine sont apparues en France au milieu des années 1990 avec l'apparition sur le marché d'une turbine au propane appelée JPX-240 qui générait moins de dix (10) livres de poussée. On la faisait démarrer à l'aide d'air comprimé et son carburant, c'était du propane contenu dans un réservoir embarqué. Ensuite, une petite turbine, de Golden West Models, a été offerte sur le marché et on la faisait démarrer à l'aide d'un séchoir à cheveux modifié.

À la même époque, une entreprise appelée Turbomin a offert une turbine d'une poussée de 22 livres, la Turbomin-T100. Elle démarrait et était alimentée par kérosène (jet fuel). On devait utiliser une boîte de démarrage afin de manuellement contrôler le démarreur pneumatique, la pompe de carburant et l'allumage par bougie. Elle comportait aussi un système d'alimentation en huile qui était séparé du système d'alimentation en carburant. Trois personnes plutôt bien formées étaient nécessaires lors du démarrage!

Ensuite, quelques fabricants ont concocté des turbines qui se basaient sur le design de la KJ-66; ce moteur utilisait une bougie pour effectuer la mise à feu du propane qui cédait ensuite la place à du kérosène. L'autre avancée digne de mention, c'était de mélanger directement l'huile dans le carburant.

Vers l'an 2000, les démarreurs



From l. to r., showing their Kangaroos with Ram 750s: Jeremy Ferguson, Dean Wichman and Chuck Bower. All were air-start except for Dean's as his was one of the new generation Auto-Start. / De g. à dr., en train d'exhiber leur Kangaroo respectif à turbine Ram 750 : Jeremy Ferguson, Dean Wichman et Chuck Bower. Les maquettes avaient recours au démarrage pneumatique, à l'exception de celle de Dean, alors munie de l'Auto-Start de nouvelle génération.

électriques étaient lentement remplacés par des méthodes d'allumage par air comprimé, ce qui a considérablement facilité l'utilisation des turbines. Plus besoin d'un réservoir de scaphandrier! Vers 2005, la dernière percée notable était l'introduction des systèmes de démarrage au kérosène. Cette innovation a éliminé les réservoirs de démarrage au propane à bord, ce qui facilitait l'installation de tout le système.

## AVANCÉES RADIO

Les systèmes de radio se sont aussi beaucoup améliorés sur le plan de la fiabilité. Les émetteurs FM et PCM souffraient d'interférence fantomatique qu'on pouvait atténuer en partie en enrobant les fils de servo d'aimants Ferro en forme de beigne avant de les brancher au récepteur. Parfois, il semblait que vous ayez besoin d'une maîtrise en électronique afin d'attraper ces fantômes! Les nouveaux émetteurs de technologie 2.4 GHz sont plus robustes et peuvent soutenir un environnement radio-fréquences autrement plus hostile.

Les émetteurs modernes de 24 voies et plus, c'est littéralement un cadeau du ciel. C'est FANTASTIQUE de pouvoir dédier une voie à chaque servo et fonction nécessaire. Ces appareils sont dotés de davantage de puissance de programmation

que les missions Apollo; nous pouvons programmer et agencer chaque servo à une gouverne de vol... la perfection. C'est la faculté de pouvoir créer un seul interrupteur de mode En vol et de pouvoir contrôler de multiples servos (exemples : volets, ailerons, profondeur et roulette de nez). Sans oublier que les servos modernes sont incroyables de par leur puissance, vitesse et capacité de centrage. Encore mieux, ils sont même programmables.

La façon de prendre la voie des airs a beaucoup changé, au fil des ans. Le démarrage par kérosène était une immense étape. Au début des années 2000, quelques modélistes – dont Jeremy Ferguson – transportaient un réservoir de scaphandrier et un tableau de bord indiquaient les paramètres comme la température et les tours-minutes. Jeremy savait alors que l'alimentation en kérosène était coupée et qu'il pouvait introduire le kérosène/jet A afin d'entamer la séquence de démarrage. D'autres modélistes avaient préparé un mélange de propane et de butane dans un mini-réservoir qui préchauffait la turbine; on insérait la substance à l'aide d'un microprocesseur qu'on appelait Electronic Control Unit. On appelait alors – et encore aujourd'hui – cette technique l'Auto Start et la plupart des étapes de démarrage se faisaient de

*suite à la page 62*

# RC JETS

**Alan Blore - 21353**

Committee Chair

403-730-9860

ablore@shaw.ca

The following is a compilation from the R/C Jet Committee members and specific mention goes out to Peter Doupnik, Bob Wonitoy, Rob Dover and Alan Blore.

True turbine propulsion systems were a huge leap forward from the predecessor internal combustion ducted fans. Those days, we would work all day to get one four-minute run that might hit 100 mph in a steep dive, with the engine immediately overheating and dying. At least, we got very good at dead stick landings.

Turbine models started in France in the mid 1990s with a propane-powered turbine called JPX-240 that put out less than 10 pounds of thrust. It would start using compressed air and run on propane using an on-board compressed propane tank. Next came a small turbine from Golden West Models that was started using a modified hairdryer.

At the same time, a company called Turbomin produced a 22-pound thrust turbine called Turbomin-T100. It would start and run on kerosene or jet fuel. It used a start box to manually control the air starter, fuel pump and spark plug ignition. It had a separate oiling system from the fuel system. It took three knowledgeable people to start this turbine!

Next came a few manufacturers that made turbines based on the KJ-66 design that would use a glow plug to ignite the starting propane gas and then run on kerosene/jetfuel. The other advance was mixing the oil straight into the fuel.

Around year 2000, electric starters were slowly replacing compressed air starts which proved to be a big leap in turbine ease of operation. No more scuba tanks! Around 2005, the last major advancement was the introduction of kerosene start systems. This eliminated the on-board propane start tanks making installation easier.

## STRIDES IN RADIO TECHNOLOGY

Radio systems have come a long way in reliability. FM and PCM radios had no end of ghosts due to interference, mitigated by wrapping the servo leads through magnetic



*A younger Peter Doupnik demonstrating turbine starting at local club. / Un Peter Doupnik plus jeune montre comment faire démarrer une turbine, à un club local.*

Ferro donuts before they plug into the receiver. Sometimes, it felt like you needed master-level electronics to catch the ghosts. The new 2.4 radios are much more robust, able to ride through an increasingly hostile radio frequency environment.

Today, s 24ch+ radios are Heaven sent. The ability to put every servo and function on separate channels is GREAT. With more programming power than what the Apollo missions had, we can program and match each servo on a flight surface to absolute perfection. The ability of creating one Flight Mode switch and have control of multiple servos eg.: flaps, aileron, elevator and nose wheel rates. Not to mention that today's servos are absolutely amazing in their strength, speed and centering capabilities, heck they are even programmable.

Getting into the air has changed a lot over the years. Kero start has been a major leap for the turbine world. Back in the early 2000s, there were a few, like Jeremy Ferguson, who carried around the scuba tank and his ground dashboard that gave him the readings on temperatures and RPMs when he knew when the propane was cut off and kerosene or Jet A could be introduced into the start sequence. Others would have a small mini-tank propane/butane mix that would preheat the turbine that was introduced by a small microprocessor called Electronic Control Unit. This was called Auto Start then and now, where most steps of the start-up to

make the turbine start in a stable platform monitored exhaust gas temperatures, rpm and pump voltages. It made the start-up a whole lot easier than what Jeremy was working with. The funny part of propane/butane Auto Start would be when, there would be a very loud bang during start-up if too much propane entered the combustion chamber. That got everyone's attention at the club or flying event.

In my opinion, when we made the cross-over to kero-start, it has made the jet discipline much safer and engine start-ups for turbines much more consistent. And even in the unlikely event of crash, it has removed the mini-tank of propane/butane that was onboard less likely to be a cause for ignition.

Telemetry has also made its way into our discipline with electronic control units and some installs using power management systems. So much information is at the pilot's fingertips on the new generations of radios that pilots own today. Jet pilots like to know what's going on with our turbines and real-time information such as exhaust gas temperatures, RPMs, pump voltage, fuel burn and fuel consumption feeds that desire... and that's just the turbine information. On the airframe side, we can have such information as signal strength, battery consumption, airspeed, altitude and also now, current draw on individual servos.

*continued on page 62*

# GROSSES MAQUETTES

Mike Anderson - 17752

Chef de Comité

lmc.maac@icloud.com

## NOUS SOMMES DE RETOUR

Le poste de président du Comité des grosses maquettes RC est vacant depuis décembre 2022 et la dernière chronique à paraître dans les pages de Model Aviation Canada, c'était dans le numéro de juillet-août 2023. J'avais passé le flambeau à l'Albertain Philippe Dessureault lorsque j'ai moi-même accédé à la présidence, en avril 2023.

Parce qu'une nouvelle catégorie de SATP – traitant des SATP pesant plus de 25 kg et jusqu'à 150 kg – est en préparation sous l'égide de la Partie IX du Règlement de l'aviation canadien (RAC) plus tard cette année (2025), le MAAC doit songer à comment il s'adaptera. On m'a demandé de reconsidérer me joindre une fois de plus au Comité afin de le relancer et d'appuyer les prochains efforts du MAAC afin de mettre au point une politique ayant trait aux maquettes de plus de 25 kg.

Grâce à Dave Cummings et à Carl Cimprich, on m'a nommé au sein du Comité lors de l'Assemblée annuelle de la zone E en 2024 et les membres dudit comité m'ont plus tard appuyé à titre de président. Nous offrirons tout appui nécessaire au MAAC au cours des prochains mois à mesure qu'une nouvelle politique prend forme.

## RETOUR DANS L'HISTOIRE

À l'occasion de ce tout dernier numéro de Model Aviation Canada, nous nous penchons sur 75 d'aéromodélisme au Canada. Ainsi, voici des hauts faits du développement des grosses maquettes.

Vers 1975, Trail Manufacturing (de Trail, en C.-B.), a mis au point le premier moteur Quadra pour maquettes à partir de composantes de scie mécanique SKIL. Le but : offrir de quoi motoriser les maquettes d'avion.

Le Britanno-Colombien Dick Phillips a dévoilé le Quadra original aux lecteurs de sa chronique Big is Beautiful du numéro de mai 1977 de la revue RC Modeler Magazine (RCM).

Entre-temps, l'entreprise ontarienne Trinden Manufacturing avait pris en



Mike Anderson with his latest plane, an Aeroworks Pitts S12.

Mike Anderson et sa plus récente maquettes, un Pitts S-12 (d'Aeroworks).

main la production des moteurs Quadra; c'était le seul fabricant de moteur affairé à en produire pour les avions petits-gros de l'époque. C'est un moment-charnière : les maquettes « géantes » devenaient envisageables.

Le premier numéro de la revue HighFlight a été publié en février 1980 et traitait de toutes les grosses maquettes télécommandées. Parmi les articles de ce numéro, on en retrouvait un qui parlait de la modification des moteurs de scie tronçonneuse et de désherbeur (weed whacker) de façon à pouvoir s'en servir sur des petits-gros. Ce premier numéro proposait aussi des règlements de sécurité et des procédures ainsi que des règlements en prévision de la création d'un nouvel organisme dont on parlait, histoire de représenter les modélistes adeptes de grosses maquettes.

Lors du Toledo (Ohio) RC Show d'avril 1980 – le plus gros et ancien salon d'exposition de maquettes – la chronique Big is Beautiful a été photocopiée et distribuée aux visiteurs, ce qui a provoqué beaucoup d'intérêt. Un groupe de pionniers qui nourrissait un intérêt commun en évolution des petits-gros s'est réuni afin de

créer un organisme qui saurait rassembler les adeptes. Parmi ces fondateurs se trouvaient des Canadiens et fondateurs financiers : Ron Shettler (Vernon, C.-B.), Dick Phillips (St. Albans, Alberta). L'organisme est devenu l'International Miniature Aircraft Association (IMAA).

Le premier évènement parrainé par l'IMAA au Canada s'est déroulé à Vernon (C.-B.), du 17 au 20 avril 1981.

L'IMAA est devenu un Groupe d'intérêt spécialisé (SIG) de l'AMA américaine en 1983.

Brian Wattie (zone G) est devenu président du comité d'alors des petits-gros du MAAC, en 1992.

En 1993, en sa qualité de président, Brian Wattie a demandé membres canadiens de l'IMAA comment ils voulaient être représentés. Jusque-là, selon la rétroaction, Brian avait milité afin que l'IMAA crée un unique district canadien.

En 1996, l'IMAA a obtempéré en incorporant le Canada à titre de District XII et nomme Brian Wattie à sa direction.

En 2005, le module d'émetteur Spektrum DSM de 2.4 GHz et son récepteur sont annoncés dans les pages de Model Airplane News, ce qui a constitué un

# RC LARGE MODEL

**Mike Anderson - 17752**

Committee Chair  
lmc.maac@icloud.com

## WE'RE BACK

The RC Large Model Committee Chair position has been vacant since December 2022, and the last Model Aviation Canada column was in the 2023 July-August edition. I passed the chair to Alberta's Phillippe Dessureault when I was elected as MAAC President in April 2023.

Because a new class of RPAS, covering RPAS weighing over 25 kg up to 150 kg, is being rolled out under Part IX of the Canadian Aviation Regulations (CAR) later in 2025, MAAC must consider how to adapt. I was asked to reconsider rejoining the RC Large Model Committee to revitalize it and support MAAC's upcoming efforts to develop policy related to models heavier than 25 kg.

Thanks to Dave Cummings and Carl Cimprich, I was nominated to the Committee at the 2024 Zone E AZM, and the Committee members later supported me as Chair. We'll provide whatever support MAAC needs over the next several months as we develop a new policy. As President, I had a few bitter complaints about large, expensive models being grounded because of the 25 kg limit in the current CAR Part IX. I hope this is encouraging news for those 'heavy modellers'.

## LOOKING BACK

For this final edition of Model Aviation Canada, we're looking back over the 75 years of aeromodelling in Canada, so here are some highlights related to large model development.

1975: In about 1975, Trail Manufacturing in Trail, B.C., developed the first Quadra Aero engine from a chainsaw power head derived from the small SKIL-brand chain saw. These were made for model airplanes.

1977: BC's Dick Phillips' "Big is Beautiful" column in the May 1977 issue of RCModeler magazine (RCM) introduced the original Quadra gas engine to readers.

By this time, Quadra engines were made in Ontario by Trinden Manufacturing, the only industrial engine manufacturer directly involved in making Giant Scale model engines. This is the turning point where



*The late Brian Wattie was a driving force for large models in Canada.*

*Le regretté Brian Wattie était l'une des bougies d'allumage du domaine des grosses maquettes au Canada.*

"giant" models became viable.

February 1980: The first issue of HighFlight magazine is published in February of 1980, dedicated to all things giant RC. Among several articles in that issue was one on modifying chainsaw and weed whipper engines to a form that could be used on giant scale aircraft. That first issue also proposed safety rules and procedures plus by-laws for a new organization under discussion to represent giant scale model flyers.

April 1980: At the Toledo (Ohio) RC Show in April 1980, the largest and longest-running model exposition, the "Big is Beautiful" RCM article is handed out to visitors, generating a lot of interest. A group of pioneering individuals who shared a common interest in the coming evolution of giant scale model airplanes, met to create an organization that would unite others so inclined. Some notable Canadians were in at the start as Founding Sponsors; Ron Shettler, from Vernon, BC, and Dick Phillips, from St. Albans, Alberta. The organization would become the International Miniature Aircraft Association or IMAA.

1981: The first sanctioned IMAA event in Canada was April 17-20, 1981, at Vernon, BC.

1983: The IMAA becomes a SIG (Special

Interest Group) of the AMA in 1983..

1992: Brian Wattie (Zone G) becomes the MAAC Giant Scale Committee Chair in 1992.

In 1993, 1995: as MAAC Giant Scale Chairman, Brian Wattie petitioned IMAA members across Canada for how they wanted to be represented. Until this point, based on this feedback, Brian campaigned for a single Canadian District to be added to the IMAA.

In 1996, the IMAA Board incorporates Canada as District XII and appoints Brian Wattie as Director.

In 2005 the Spektrum 2.4GHz DSM transmitter module and receiver are announced in Model Airplane News, signifying another major inflection point in RC technology.

In 2006, the Flying Giants (flyinggiants.com) online forum goes live to serve the large model community. Today, it has over 93,000 members.

In 2009, Tom Russell replaced Brian Wattie as Chair in early 2009. Tom announced the change in the June 2009 edition of MAC. "... Brian Wattie leaves big shoes to fill as he has done a super job as Committee Chairman for the past thirteen years!"

autre point tournant en technologie RC.

En 2006, le forum en ligne Flying Giants ([flinggiant.com](http://flinggiant.com)) entre en fonction afin de répondre aux besoins des adeptes des grosses maquettes. Aujourd'hui, il rassemble plus de 93 000 membres.

Au début 2009, Tom Russel a remplacé Brian Wattie à la présidence. Tom a annoncé ce changement dans le numéro de juin 2009 de Model Aviation Canada :

« Brian Wattie est une grosse pointure à remplacer puisqu'il a effectué un travail de maître à la tête du Comité au cours des 13 dernières années! » (traduction libérale)

2014 : L'IMAA cesse ses opérations en août. La revue HighFlight publie son dernier numéro. Brian Wattie a noté que la baisse d'adhésions et les coûts avaient provoqué la décision.

Aussi en août, le site web Giant Scale News ([giantscalene.com](http://giantscalene.com)) a été lancé en guise d'alternative à Flying Giants. Il compte présentement plus de 10 000 membres mais n'est pas beaucoup fréquenté au quotidien.

2015 : Paul Chitty a remplacé Tom Russell à la présidence du Comité lors de l'A.G.A. 2015 du MAAC.

2018 : Le nom du Comité a été modifié à « grosses maquettes » lors de l'A.G.A. de 2018 et Paul Chitty a repris la nouvelle dans le numéro de mai-juin de Model Aviation Canada.

« Le nom de 'petits-gros, suggère que le groupe ne n'intéresse qu'aux copies volantes, ce qui n'est pas strictement vrai. Une maquette n'a pas besoin d'être une copie volante... seulement une grosse maquette qui répond aux critères. »

2019 : Mike Anderson a remplacé Paul Chitty à la présidence du Comité, le remplaçant à mi-parcours du mandat.

2022 : Philippe Dessurault a remplacé Mike Anderson à la présidence du Comité.

On se tourne vers l'avenir Looking Ahead

Les moments déterminants de la conception et de la popularité des grosses maquettes ont été provoqués par des changements technologiques (exemple : passage des moteurs à essence à allumage par magneto aux émetteurs plus avancés et aux servos dotés de davantage de couple... et plus). Nous nous attendons à ce que la technologie et l'innovation poursuivent cette poussée au sein de notre communauté.

D'avantage de fabricants ajoutent la redondance des 900 Mhz à leur système afin d'améliorer la fiabilité du lien radio vers nos maquettes.

Des systèmes d'alimentation redondants ainsi que l'introduction des servos sans armature (brushless) ont réduit de façon notable la consommation énergétique de nos maquettes, ce qui nous permet d'effectuer davantage de vols par séance et de bénéficier de davantage de couple de la part de nos servos.

Ces systèmes vont continuer de s'améliorer au cours des prochaines années.

Les servos à télémétrie complète qui vous transmettent de l'information et qui vous permettent de les programmer par l'entremise de votre émetteur, voilà qui est en train de devenir réalité et quelques fabricants les offrent.

Quant aux maquettes, les fabricants les plus importants ont effectué des améliorations.

Les cellules (airframes) sont fabriquées en fibre de carbone afin de produire des maquettes à la fois plus solides et plus légères et qui s'assemblent rapidement au terrain de vol.

Des maquettes électriques à courroie font en sorte qu'on peut motoriser de grosses maquettes autrefois mues par moteurs de 120 c.c. (ou plus) à l'aide de batteries « normales » comme des 12S de 6 000 mAh; le temps de vol s'approche de ceux avec motorisation conventionnelle. Le développement de technologie des batteries se poursuit.

Les maquettes à moteur à essence constituent encore le gros du parc d'avions. Davantage de fabricants planchent à offrir l'injection électronique sur nos petits moteurs, ce qui améliore la puissance, la fiabilité et l'efficacité. De plus, les mises au point sont reléguées au passé.

Compte des coûts d'expédition de plus en plus élevés de la part des fabricants asiatiques de maquettes presque prêtes à voler (les ARF), la construction par kits redevient populaire. Oui, c'est beaucoup de travail mais la satisfaction de voir voler son avion que vous avez construit en vaut la peine. De plus en plus de compagnies reviennent au marché des kits/short kits et il vous suffit d'effectuer une recherche Google pour trouver votre prochain projet de rêve.

Nous avons effectué beaucoup de progrès depuis l'ère des émetteurs FM et des servos à engrenage en plastique ou encore depuis les moteurs à essence et magnéto (tout de même fiables) jusqu'aux moteurs contrôlés électroniquement d'aujourd'hui.

Il n'y a jamais eu de meilleur moment pour se lancer dans le domaine des grosses

maquettes.

## LA PERTE D'UN GÉANTOSS

Brian Wattie, d'Ottawa, est décédé à la mi-novembre 2024. Comme vous l'avez lu plus haut, il était un personnage central quant au développement et à la promotion des grosses maquettes au Canada. Jeff Nidd (ancien directeur de la zone de la Vallée de l'Outaouais) a écrit ce qui suit à l'endroit de l'Ottawa Remote Control Club et de la communauté des adeptes.

Brian était un homme intègre et doté d'une chaleur humaine, toujours prêt à aider, le sourire aux lèvres. Sa générosité n'avait pas de limite et il a touché de nombreuses personnes grâce à ses gestes généreux et à sa préoccupation bien réelle pour les autres. Brian était l'exemple parfait de ce que c'est que d'être un grand homme grâce à son travail bénévole au sein des clubs RC, à son dévouement envers sa famille ainsi qu'à sa loyauté envers ses amis.

En tant qu'ami, Brian était une source intarissable d'appui et de joie. Il avait cette habileté à remonter le moral et de rassembler les gens en créant un esprit de camaraderie et d'appartenance partout où il passait. Son rire était contagieux et sa sagesse avait de quoi illuminer ceux et celles qui avaient la chance de le connaître.

L'amour de Brian pour les avions – réels ou télécommandés – était toujours de quoi lancer une conversation. Il se consacrait à faire progresser le passe-temps. Son legs d'amour et de bonté continuera, par le biais des personnes qui l'ont connu.

Soulignons sa vie en poursuivant son esprit de générosité, de bonté et d'amour. (traduction libérale)

Personnellement, je suis reconnaissant de l'appui que m'a accordé Brian lors de ma transition vers la coordination du rassemblement Ottawa Valley Giant Scale, à Kingston.

Nous nous ennuyons tous de lui, par ici.

Finalement, voici ce que Brian a affiché sur la page du Comité, [maac.ca](http://maac.ca) Giant Scale, en 1992.

Je m'adonne à l'aéromodélisme depuis l'âge de six ans et j'ai fait voler ma première maquette télécommandée en 1957. (un Mambo, de Sterling, avec un système Bonner de type 'escapement' et un émetteur Kraft à tube et à une seule voie) Ma première expérience dans l'univers des petits-gros était à l'aide d'un Contender agrandi et mû par un Quadra, en 1980.

*suite à la page 62*

2014: The IMAA ceases operations in August. HighFlight Magazine publishes its last edition. Brian Wattie noted that the decision was driven by declining membership and high costs.

Also in August, the website Giant Scale News ([giantscalenews.com](http://giantscalenews.com)) was launched on the web as an alternative to Flying Giants. It currently has over 10,000 members but relatively low daily traffic.

2015: Paul Chitty replaced Tom Russel as Chair at the 2015 AGM.

2018: The committee name was changed to Large Model at the 2018 AGM and announced in the May-June edition of Model Aviation Canada by Chair Paul Chitty.

"The 'Giant Scale' name suggested that the group was just a scale interest group, which is not strictly true. An airplane doesn't need to be a scale model, just a big airplane that meets the criteria."

2019: Mike Anderson replaces Paul Chitty as the chair of MAAC's RC Large Model committee to fill a mid-year vacancy.

2022: Phillipe Dessurault replaces Mike Anderson as Ccommittee Cchair.

## LOOKING AHEAD

The major turning points in the development and popularity of large models have been driven by technological changes, from using magneto-ignition gas engines to more sophisticated radios to higher torque servos and more. We should expect technology and innovation to continue to drive the large model community into the future.

More manufacturers are adding 900-Mhz redundancy to their systems to improve the reliability of our link to our aircraft.

Power redundancy systems and the introduction of brushless servos have significantly reduced our aircraft's power consumption, allowing for more flights per session and increased servo torque.

These systems are only going to get better over the next few years.

Servos with full telemetry that feed information back to you and allow programming via your transmitter are becoming a reality, and a few manufacturers are offering them.

Regarding the aircraft, there have been some significant improvements from the top manufacturers.

ARF airframes use carbon fibre for

stronger and lighter models that include features for quick field assembly.

Belt-driven electrics now make it possible to drive large models previously powered by 120-cc (and larger) gas engines with "normal battery packs" like 12S 6000 mAH, with flight times approaching that of conventional gas engines. Battery technology continues to develop.

Gas-powered aircraft are still the mainstream choice. More manufacturers are working to bring electronic fuel injection to our small engines, improving power, reliability, and efficiency and making tuning a thing of the past.

With the ever-increasing shipping costs from Asian ARF manufacturers, kit building is seeing a bit of a resurgence. Yes, it requires a lot of work, but the satisfaction of flying a plane that you built is worth the effort. There are more companies returning to the kit/short kit market, and it's only a quick Google search away, and you could be building your next dream project.

We have come a long way from the early days of FM radios driving analog plastic geared servos and the old but reliable magneto gas engines to the electronically controlled powerhouses we have now.

There has never been a better time to get into large-scale model aircraft.

## LOSS OF A GIANT

Ottawa's Brian Wattie passed away mid-November 2024. As you've just read, Brian was a central figure in developing and promoting large model flying in Canada.

Former Ottawa Valley Zone Director Jeff Nidd wrote this to the Ottawa Remote Control Club and the Ottawa area modelling community.

"Brian was a man of integrity and warmth, always ready with a smile and a helping hand. His generosity knew no bounds, and he touched the lives of many with his selfless acts and genuine concern for others. Brian exemplified the true meaning of a great man through his RCr/c club volunteer work, his dedication to his family, and his loyalty to his friends.

"As a friend, Brian was a constant source of support and joy. He had an uncanny ability to lift spirits and bring people together, creating a sense of camaraderie and belonging wherever he went. His laughter was infectious, and his wisdom was a guiding light for those fortunate enough

to know him.

"Brian's love for real or RC planes was always a great conversation starter. He was devoted to furthering the hobby. His legacy of love and kindness will live on through everyone who met him.

"Let us celebrate his life by carrying forward his spirit of generosity, kindness, and love."

I'm thankful for Brian's support during my transition to running the annual Ottawa Valley Giant Scale event in Kingston.

We are all missing him greatly here.

## IN HIS OWN WORDS

Finally, here's what Brian posted on the [maac.ca](http://maac.ca) Giant Scale committee page in 1992.

"I've been modelling since I was six and flew my first R/C model in 1957. (A Sterling Mambo with Bonner escapement and Kraft single channel tube Rx) My first Giant Scale experience was a Quadra-powered upscaled Contender in 1980. Since then, almost all of my projects have been big birds of one kind or another. Current hangar includes Zirolì Harvard, DC-3, & Corsair. A Taylorcraft, Fairey Jr. and a Lanier Big Stinger also hang in the garage. Current projects include a team effort on two Twin Otters of 130" span powered by Q42s, and on the bench, a Nosen P-47 is taking shape.

"In my former life, I was in the RCAF. I had a very enjoyable 29-year career as a maritime navigator, flying Neptunes, the Argus, and even the newer Aurora during its test and acceptance at Burbank, California. Model aircraft were always a part of the service life, and various postings provided me with modelling friends from all across Canada and the USA. I hope that this gives me a good sense of the cross-country interest in our aspect of the hobby. I have yet to fully retire, and have been in the aerospace electronics industry and government marketing for the past ten years. I currently operate my own consulting business here in Ottawa.

"I've been the Giant Scale Chairman since 1992 and have been fortunate to have been supported by some very dedicated committee members across Canada who have provided regional input to make our part of the hobby both safe and fun. I am also the District XII (Canada) Director for the IMAA." ✈

# ACROBATIE DE PRÉCISION (VOLTIGE)

Paul Brine - 22685

Chef de Comité

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

Que de chemin parcouru en 75 ans!

Les maquettes qui remportaient la quincaillerie au cours des années 1950, 1960 et 1970 comme l'Astro Hog, le Taurus et le Kaos demeurent disponibles en kit, en kit presque prêt à voler (ARF) ou sous forme de plans et font d'excellents avions sportifs. Plusieurs autres designs sont disponibles à titre de plans en ligne depuis Aerofred et Outerzone. On trouve aussi des ARF et des kits à prix raisonnable pour quiconque souhaite se lancer en voltige. Nos systèmes radio sont maintenant fiables et même les plus abordables sont dotés de fonctions qui n'étaient disponibles jadis que sur les émetteurs haut de gamme.

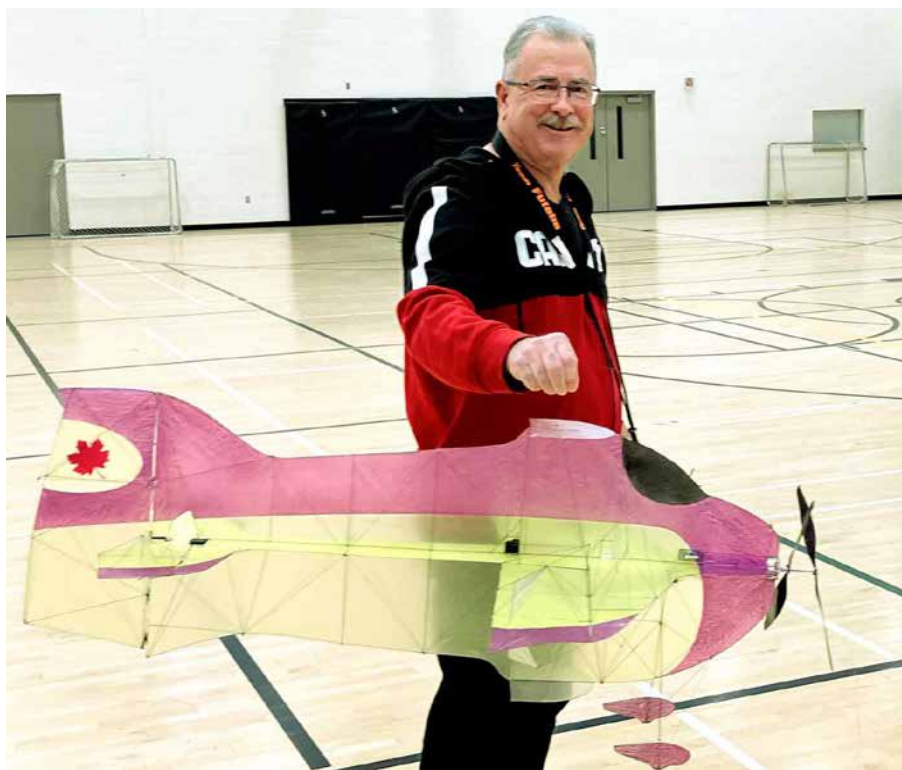
La motorisation électrique dominera la voltige, à l'avenir. Les batteries et les moteurs continueront de s'améliorer et de devenir plus abordables. L'usage de la coupe au laser CNC ou par toupie deviendra monnaie courante au sein de l'industrie des kits. À l'avenir, l'impression 3D jouera vraisemblablement un plus grand rôle dans la fabrication des pièces et accessoires et même de maquettes complètes.

Exemple : le Notos, qui possède une envergure de 51 pouces et qu'on peut faire voler avec des batterie 3s ou 4s. Les « plans » (c'est-à-dire des fichiers) et les instructions d'assemblage sont disponibles en ligne et vous pouvez les télécharger et imprimer votre propre exemplaire. Bien qu'une maquette de cette dimension ne soit pas aussi compétitive au niveau supérieur, elle suffira amplement pour exécuter la séquence Advanced.

L'altitude limite des 400 pieds AGL (du sol) a eu un impact sur la voltige. Bien que l'on puisse exécuter les séquences Sportsman et Intermediate sous la barre des 400 pieds, celles de l'Advanced et de la FAI ne peuvent l'être avec de plus petits appareils. Heureusement, nous pouvons obtenir l'approbation pour évoluer à plus de 400 pieds et plusieurs terrains de vol au Canada ont déjà reçu cette approbation. Je m'attends à ce que d'autres terrains le soient aussi en prévision de la prochaine saison et au-delà.



Ultimate Kaos. A development of the 1970s Kaos. / Ultimate Kaos. Il s'agit d'une évolution du Kaos des années 1970.



F3P Neon designed by Maxime Schmitt and built by Harry Ells. Construction is carbon rod covered with Mylar. Total weight is 54 g. / En F3P, voici le Neon, conçu par Maxime Schmitt et qu'a construit Harry Ells. Sa construction consiste en des tiges de carbone recouvertes de Mylar. Poids total de 54 grammes.

Il y a encore de l'intérêt pour la voltige et pour les maquettes spécialisées pour cette utilisation au sein des clubs. On m'a récemment suggéré que l'on organise un concours interne de club et j'ai parlé à d'autres membres qui pratiquent déjà des

séquences avec de tels avions de voltige. Vous n'avez pas besoin d'un avion spécialisé puisque la plupart des appareils sportifs peuvent exécuter les séquences Sportsman et Intermediate.

*suite à la page 63*

## R/C PRECISION AEROBATICS

Paul Brine - 22685

Committee Chair

519-787-5144 | pbrine@wightman.ca

We have come a long way in 75 years.

Winning models of the 1950s, 1960s and 1970s such as the Astro Hog, Taurus and Kaos are still available as kit, ARF or plans and make excellent sport airplanes. Many more are available as plans from online sources such as Aerofred and Outerzone. There are also many reasonably priced ARFs and kits available to anyone who wishes to get started in precision aerobatics. We also now have reliable radio systems available with even the most inexpensive units having features that were only available on the very high-end top line radios, not too long ago.

Electric power will continue to dominate pattern in the future. Batteries and motors continue to improve and become cheaper. The use of CNC laser or router cutting for kits has become common in the industry. In the future, 3D printing will likely play a greater role in the manufacture of parts and accessories and even complete models.

An example of this is the Notos, which is 51 inches in wingspan and can be flown as either 3s or 4s. The «plans» (i.e. print files) and assembly instructions are available online and you can download them and print your own. While a model of this size may not be competitive at the up level, it is certainly capable of completing the Advanced sequence.

The 400-foot AGL altitude limit has had an impact flying precision aerobatics. While the Sportsman and Intermediate sequences can be flown under 400 feet, the Advanced and FAI sequences can not without using smaller airplanes. Fortunately, we are now able to get approval for operation over 400 feet and there are several fields across the country that have already received approval. I anticipate that additional fields will be approved for the coming season and beyond.

There is still interest in flying precision aerobatics and pattern airplanes at the club level. It was recently suggested to me that we hold an internal club contest and I have talked to other members who are out practicing sequences with pattern airplanes. You don't need to have a dedicated aircraft as most sport airplanes are capable of flying



1970s pattern with modern electric power. / Appareil de voltige des années 1970, cette fois doté d'un moteur électrique.

the Sportsman and Intermediate sequences.

Indoor precision aerobatics, or F3P as it is formally known, is an area that has rapidly developed over the last decade or so. In this area of the hobby, the 'sport' model development is driven by the state-of-the-art seen at the top competitive level.

At the first World Championships in 2013, there were a few contra motors. Now, contra motors are common. There were just a few carbon fibre airframes in 2013 and most planes were made of milled foam. Now, there are carbon fibre tube and rod models covered with Mylar fibre. The heavier airplanes in 2013 were around 150 g, while currently top competitive models are in the area of 50 g. All this for the same size of airplane, if not larger. At the same time, there are affordable kits available in the 100 g range for the entry level classes.

### Significant Milestones/Events

Canada sent its first team to the 3rd F3A World Championships in 1963 and has set a team to every world championship since, except for 1967. The team consisted of Harold Tom, Murray Chercover and Warren Hitchcox who finished 10th, 13th and 17th respectively. All team members flew a Taurus, powered by a Veco 45.

The best individual finish at the Worlds

was Ivan Kristensen who finished 3rd in both the 1989 and 1991 event. The 1991 Australia Worlds also resulted in a 1st place Canadian team placing.

Power plant development has been continuous in conjunction with airframe development in search of ever more power and reliability. The single most common engine at the 1963 Worlds was the Veco 45 two-stroke. This has progressed through the piped .60 with pumps to large displacement four strokes and finally to the current-day where electric power dominates.

Rules and sequence design have always driven model design. The 5-kg weight along with a limit on engine displacement of 10 cc combined with the single manoeuvre per pass and unscored turnaround format resulted in the evolution of models towards the «guided missiles» of the 1980s. Examples of these were the Saturn, Phoenix and Curare along with many others.

Introduction of turnaround sequences resulted in the development of larger, slower models which in turn required more power.

In the mid-1990s, the rules limiting the size of model changed to the current 2-metre format where models are limited to a

*continued on page 63*

# VOLTIGE DE COPIES VOLANTES RC

Frank Klenk - 32001

Chef de Comité

519-550-7955 | flyanextra@gmail.com

L'article suivant a été rédigé par Bill Teeter avec la contribution de Wayne Matthews, Lee Prevost, Randy Brown, Bob Hudson et Sandy McInnis.

Le Groupe d'intérêt spécial qu'on connaît maintenant comme étant celui de la voltige de copies volantes tire son origine des concours de voltige qui dominaient le domaine de la télécommande au cours des années 1970 et 1980. Des pilotes de calibre mondial se disputaient les places du podium lors de concours comme le Tournament of Champions, à Las Vegas (Nevada).

L'IMAC, comme groupe, est né en 1974 durant l'imposante exposition de maquettes de Toledo (Ohio). Le club a été créé afin de reproduire les concours acrobatiques des appareils à l'échelle mondiale, tel qu'ils étaient disputés. C'était le premier groupe de modélistes à se servir des manœuvres Aresti, qu'on connaît plus communément comme étant les séquences de demi-tour (turnaround). On pensait alors que cette séquence des véritables appareils ajoutait davantage de réalisme à nos opérations de vol et qu'elles constituaient davantage un défi.

En 1976, le groupe est devenu l'International Miniature Aerobatic Club (IMAC) et il englobait les monoplans. À cette époque, les pilotes de maquettes de biplan recevaient 2 % de boni afin de demeurer compétitifs, jusqu'à ce que le nouveau biplan Ultimate atténue l'écart... après quoi le boni a été abandonné.

Une tendance semblable a pris son élan à la fin des années 1980 et au début des années 1990 au Canada; notre propre groupe d'intérêt a été baptisé voltige de copies volantes. Des concours ont été organisés partout au pays et utilisaient les règles et règlements de l'IMAC ainsi que les séquences de vol publiées annuellement.

Au début des années 2000, il se déroulait couramment cinq ou six concours IMAC en Ontario et quatre ou cinq au Québec. Deux pilotes ont été les précurseurs de cette voltige (IMAC) au Canada : Randy Brown (St. Thomas, Forest City Flyers) et Bob Hudson (Mississauga - Oakville).



Randy Brown with Jim Moss calling at the London IMAC contest 2007

Randy et Bob se sont rendus à bon nombre de concours dans le nord des États-Unis et ont réussi à attirer plusieurs pilotes du Michigan et de l'Ohio à nos concours en Ontario.

Parallèlement, un groupe IMAC tout aussi enthousiaste se formait au Québec. Des concours ont été disputés à Rimouski, Québec, Montréal-ouest, Montmagny et Sainte-Julie.

Sandy McInnis, l'un des premiers présidents du groupe IMAC, a rapporté que celui-ci était actif en Atlantique entre 1988 et 1992. Des acteurs ont fait renaître l'enthousiasme vers 2008 et la vague s'est perpétuée pendant sept ou huit ans.

Bob Hudson était l'idéateur de ce qu'il a appelé le « Chapitre 401 » parce que la majorité des concours IMAC étaient présentés à proximité du corridor de l'autoroute 401 : Chatham, London, Tillsonburg, Hamilton, Stoney Creek, Oakville et Ottawa. Un surnom semblable existait aussi au Québec : le « Chapitre 66 ».

Bob Hudson et Randy Brown ont consacré bien des efforts à promouvoir l'IMAC en Ontario. En 2006, Bob a été élu à titre de directeur régional, IMAC du centre nord. On lui attribue l'ajout de l'Ontario au sein de cette région; que le Québec et les Maritimes soient inclus au sein de la région du nord-est; et que l'Ouest canadien soit inclus au sein de la région

Nord-ouest de l'IMAC.

Le concours Northern Ontario IMAC Challenge – qu'avaient lancé les anciens pilotes de voltige Craig Knight et Lee Prevost – a été disputé en premier en 2004 et a été présenté de façon continue jusqu'à ce que sévisse la COVID-19, en 2020. En 2008, le NOIC a été l'hôte des Épreuves Canadian Scale Aerobatics Nationals, auxquelles plus de 51 pilotes ont participé sur les trois jours.

En 2014 lors du Championnat mondial de l'IMAC à Muncie (Indiana), le Canada comptait une équipe de plus de 25 pilotes; nous avons terminé deuxième, mondialement. Lors du Championnat mondial de 2018, un autre contingent, cette fois de 12 Canadiens, s'est opposé à des adversaires.

Malheureusement, l'épidémie de COVID-19 – et plus récemment, les nouveaux règlements afférents aux SATP – ont à peu près éliminé l'IMAC et la voltige de copies volantes au Canada. Le travail qu'accomplit présentement l'exécutif du MAAC mènera – espère-t-on – à l'autorisation pour voler à une plus haute altitude, ce qui permettrait la reprise des concours.

Au nom du Comité de voltige de copies volantes, gardez les ailes parallèles à l'horizon. ✈

# R/C SCALE AEROBATICS

**Frank Klenk - 32001**

Committee Chair

519-550-7955 | flyanextra@gmail.com

## Scale Aerobatics

The following article was compiled by Bill Teeter, with gratitude to Wayne Matthews, Lee Prevost, Randy Brown, Bob Hudson and Sandy McInnis.

The Special Interest Group called Scale Aerobatics had its origins in Pattern competition which dominated RC in the 70s and 80s. World-class pilots competed at venues such as the Tournament of Champions, held in Las Vegas.

IMAC, as a group, began life in 1974 at the Toledo Trade Show. The club was formed to emulate full-scale aerobatic competition as flown worldwide. This was the first modelling group to use the Aresti manoeuvres commonly referred to as 'turnaround' sequences. It was felt that the full-scale turnaround sequence added more realism to our flight operations and was more challenging to fly as well.

In 1976, the group became the International Miniature Aerobatic Club (IMAC) and included monoplanes. At that time, biplanes were given a 2% bonus to keep them competitive until the new Ultimate biplane levelled the playing field and the bonus was dropped.

A similar trend gained momentum in the late 80s and 90s in Canada with our own Special Interest Group being called Scale Aerobatics. Contests sprang up all over Canada and used IMAC rules and regulations and the flying schedules that are published each year are flown in these competitions.

The early 2000s often saw five or six IMAC competitions in Ontario as well as four or five events in Quebec. Two of the early key drivers of Scale Aerobatics (IMAC) in Canada were Randy Brown (St. Thomas -- Forest City Flyers) and Bob Hudson (Mississauga -- Oakville). Randy and Bob attended a number of the competitions in the northern U.S. and were able to attract a number of Michigan and Ohio pilots to participate in our competitions in Ontario.

At the same time, there were an evolving group of enthusiastic IMAC pilots in Quebec. Events were held in Rimouski, Quebec City, Montreal-Ouest, Montmagny



Bob Hudson, left, with Lee Prevost at the Canadian Nats Sudbury 2008



Team Canada: Don McLellan, Greg Marsden, Nick Pinzon and Ivan Kristensen receiving the second place trophy - IMAC Worlds 2014

and Sainte-Julie.

Sandy McInnis, one of the first IMAC Chairpersons, reported that IMAC was active in the Maritimes from 1988 to 1992. Enthusiasm was revived around 2008 and ran for about seven or eight years.

Bob Hudson was the originator of what he called "Chapter 401" because the majority of IMAC contests were in proximity to the highway 401 corridor: Chatham, London, Tillsonburg, Hamilton, Stoney Creek, Oakville and Ottawa. A similar tag for Quebec was "Chapter 66".

Bob Hudson and Randy Brown invested considerable effort to promote IMAC in

Ontario. In 2006, Bob was elected as the IMAC North Central Regional Director. He was credited with having Ontario included in that region, Quebec and Maritimes included in the Northeast region, and Western Canada included in the Northwest IMAC Region.

The Northern Ontario IMAC Challenge -- started by former pattern flyers Craig Knight and Lee Prevost -- was first held in 2004 and ran continuously until COVID-19 hit in 2020. In 2008, the NOIC hosted the Canadian Scale Aerobatics Nationals which saw over 51 pilots flying over a three-day

*suite à la page 60*

pratiques d'affaires terre-à-terre et à créer un 'fonds d'urgence', ce qui s'est avéré vital afin de préserver la solvabilité du MAAC au cours des dernières années éprouvantes.

Peter Shaffer a ensuite pris la barre et a offert sa grande expérience afin de naviguer à travers la paperasse bureaucratique afin que les bonnes choses soient accomplies. Notamment, il a assuré la présidence alors que nous en avions rudement besoin et a guidé le MAAC à travers une époque inattendue d'urgences réglementaires et a acquis notre exemption réglementaire.

Nous nous fions maintenant à l'expertise à-propos de Randy Hepner et à son leadership alors que le pays en a tant besoin. Les efforts collectifs de la zone D ont assuré une représentation de qualité afin de préserver notre passe-temps chéri pour aussi longtemps que nos cerveaux, yeux et doigts seront synchronisés.

### RAY GRENKOW

#### ASSISTANT DIRECTEUR DE ZONE DEPUIS 2020

Depuis que je suis arrivé au sein de la zone en 2003, mon implication s'est accrue auprès des membres et du MAAC. Puisque je demeure membre de trois clubs, je me suis fait plusieurs amis qui partagent tous cet intérêt commun de l'aéromodélisme et plus précisément, envers le 'gros calibre'. Grâce à ces amitiés et aux blagues, j'ai reçu l'aide nécessaire pour faire progresser mon amour de la construction et afin de songer à ce qu'ont à m'offrir le MAAC et ce passe-temps. J'ai quitté le domaine des maquettes de dimension .40 pour passer aux copies volantes (à essence) à l'échelle 1/5 et 1/4... et cela, je le dois à l'aide et aux conseils de plusieurs membres au sein de cette zone. Sous l'égide des règlements changeants de ce passe-temps et en hommage à ceux qui m'ont aidé à croître, j'ai décidé de

redonner un peu de ce que j'ai reçu en offrant de mon temps et de mes efforts en obtenant ma qualification d'examineur de vol, ce qui permettra à plusieurs autres membres d'obtenir leur accréditation de pilote avancé.

### KEVIN ALLARD

#### ASSISTANT DIRECTEUR, 2024 À L'HEURE ACTUELLE

D'après moi, le MAAC à l'échelle nationale est simplement un fournisseur d'assurance. TOUTEFOIS, je crois aussi que l'idée de départ était de jouir d'une agence qui en offrait beaucoup plus. Je crois que l'Association entendait contribuer à ce que et qui nous sommes à titre de modélistes – représenter le visage canadien de l'aéromodélisme – d'être la source de faits grâce à un groupe de personnel bénévole qui possédait des liens étroits avec des agences externes. Et, dernier point, de nous garder dans le droit chemin en nous informant des points importants dans l'univers de la réglementation. Et si des événements – bons ou mauvais – découlaient d'une problématique, le MAAC serait l'entité avec qui communiquer, par opposition à devoir en entendre parler chez des clubs et à entendre de multiples versions de tout sujet qui était/demeure digne des nouvelles.

MAAC a beaucoup de travail devant lui afin de regagner la confiance, mais je crois que nous nous dirigeons dans la bonne direction et sur du terrain un peu moins mou... maintenant que nous en avons retiré le sable et le ciment qui avaient été ajoutés.

RH – Tout ceci a été confirmé lors d'un appel Zoom par une froide soirée de janvier à Winterpeg – l'amitié, voilà ce qui semble être la pierre angulaire de la zone D. Après un appel comme celui-ci, les 25 prochaines années au sein de la zone s'annoncent bien belles. ✈

crashed" he told me.

"Since I had come to visit via a not-so-common way on my Peugeot bicycle, I was featured in the Daily Gnat National newsletter stating that I was the one coming to visit under the most trying circumstances! That enabled me to meet even more people as many knew who I was when seeing my bike on the site! Among them was control line combat and Peter Cliff, Dan Nadeau and his now spouse Sharon from Kirkland Lake who were competing. They were among the many modelers active in our area that I had never met.

"The camaraderie, scale flying, pattern flying, free flight, seeing everything in colour and live remain an incredible memory. Being a member of MAAC has been a great way to instantly have a sense of belonging. I had a chance to experience that again recently when my son brought me to visit the Club Sol-Air model airplane club. I had read about them in our magazine years ago and mentioned to my son that there was a great club in his town. Immediately, my daughter-in-law and I were flying their Club trainer. I felt like I was at home, even though I came more than 500 miles away! ✈

copies volantes ou la reproduction de copies volantes, la zone attire toujours et encore des personnes passionnées qui repoussent les frontières des possibilités en aéromodélisme. Les événements comme les célébrations entourant le 75e anniversaire du MAAC ne font qu'illustrer encore davantage l'engagement soutenu de la communauté envers la créativité, la camaraderie et l'amour du vol.

### LE BRILLANT AVENIR DE L'AÉROMODÉLISME

La zone M entrevoit l'avenir avec optimisme. Les initiatives visant à attirer des membres plus jeunes, l'emploi des nouvelles technologies et le respect des règlements en mutation font en sorte que la prochaine génération de modélistes disposera des outils et de l'appui nécessaires afin

de poursuivre leur croissance. Ce jalon est un rappel selon quoi cette incroyable aventure se poursuit et que d'excitantes possibilités nous attendent.

### MERCI À NOS MEMBRES

Cette célébration n'est pas tant à propos des années accumulées qu'elle ne l'est au sujet des personnes qui ont rendu tout cela possible. Aux pionniers comme Terry Jenkins, aux innovateurs comme l'équipe de l'Avro Arrow et à chaque membre qui a contribué au succès de la zone M, nous transmettons toute notre gratitude. Votre passion et votre dévouement ont érigé un legs qui nous inspire à viser encore plus haut. Je lève mon chapeau aux prochaines 75 années... à rêver en grand et à voler bien haut! ✈

more specifically the “heavy metal” era. With these friendships and fun banter, I received the help needed for me to advance my love of building, and to think of what MAAC and this hobby has to offer. I have moved up from .40 size nitro into 1/5 and 1/4 scale gassers, and this has all been with the help and guidance of the many members in this Zone. Under the new and ever evolving regulations to our hobby, and as a tribute to those who have helped me in my growth in this hobby, I made the decision to pay it back with my time and effort by obtain flight reviewer qualification, which allows so many other members the ability to get their Advanced certification.

**KEVIN ALLARD  
DEPUTY ZONE DIRECTOR 2024 TO PRESENT**

To me MAAC nationally is simply a third-party liability insurance provider in its basic element. HOWEVER, I also think the idea was for an agency that was intended to be much more

than that. I do believe it was intended to foster the essence of what and who we are as Aeromodellers – to be the global Canadian face of aeromodelling – to be the go-to source of facts with a pool of volunteer staff that were tightly knit with outside agencies – and lastly to keep us on the right track with the latest and greatest in the regulatory world. And if there were any good or drastic matters that arise from an issue good or bad that MAAC would be the ones contacted first as opposed to hearing it from clubs and getting multiple versions of any matter that was/is newsworthy.

MAAC has a bit of a road ahead of itself to regain trust again, but I believe we are in the right direction and on more firm ground now that that sand is being removed and cement added.

RH - All of this was confirmed on a Zoom call on a cold Winterpeg January night – friendship seems to be what Zone D is all about. After calls like this, the next 25 years in zone D look promising indeed. ✈

une vaste gamme de champs d'activité, des micro-maquettes (en recouvrement ultrafin en film) pour le vol intérieur au vol circulaire, en passant par de petites maquettes RC (personne n'a encore mordu à l'appât en matière de grosses maquettes à essence ou de jets). Plusieurs membres font partie tant de Far Valley que du Sault Model Airplane Club.

**BERNARD DIONNE MAAC #11243**

Mon odyssee avec le MAAC

J'ai commencé en aéromodélisme en 1971 à l'âge de 12 ans et trois ans plus tard, je me suis porté acquéreur d'un émetteur Kraft Sport et d'un Sig Kadet de configuration originale. Je me suis joint au MAAC avant même la formation de notre Club TARMAC en raison d'une publicité dans American Aircraft Modeler Magazine qui expliquait l'importance d'observer des pratiques sûres de vol et de se doter d'assurance. Je croyais que c'était tout simplement la chose à faire afin de protéger l'agriculteur chez qui j'apprendrais à piloter ma maquette.

« Par le biais de Model Aviation Canada, j'ai appris que les Épreuves nationales seraient disputées à Centralia, en 1977. Inspiré par un cousin qui avait traversé le Canada à vélo, j'ai décidé de pédaler du district de Temiskaming à Centralia afin de voir voler toutes ces maquettes – que je voyais en noir et blanc dans les revues – de mes propres yeux!

« Une fois à Centralia, c'était nul autre que le président d'alors du MAAC, Warren Hitchcox qui m'a accueilli en compagnie de sa femme au bureau de la réception. Ils m'ont gentiment présenté à plusieurs modélistes de renom, dont Hazel Sigafoose

et Maxey Hester... d'autant plus que j'avais appris à piloter leur Kadet par moi-même! J'ai partagé quelques mésaventures d'apprentissage. Maxey Hester m'a grondé parce que j'avais installé un moteur .30 plutôt qu'un .20 recommandé sur les plans. « Tu ne te serais pas écrasé, » a-t-il fait valoir.

« Puisque je m'étais rendu de façon peu conventionnelle sur mon vélo Peugeot, le bulletin Daily Gnat m'a offert une couverture médiatique en ajoutant que j'étais celui qui s'était déplacé en les circonstances les plus atténuantes qui soient! De fait, cela m'a permis de rencontrer quantité de gens parce qu'on me reconnaissait sur place lorsque j'arrivais sur deux roues! Parmi mes nouveaux amis se trouvaient Peter Cliff, Dan Nadeau et celle qui est maintenant sa femme, Sharon, de Kirkland Lake, sur place parce qu'ils étaient concurrents. Ils étaient au nombre des modélistes actifs dans notre coin que je n'aurais jamais connus, autrement!

« La camaraderie, les vols de copies volantes, la voltige, le vol libre... voir tout ça en couleurs et en direct, ça demeure un souvenir très vivant. Être membre du MAAC s'est avéré une formidable façon d'acquérir un sens d'appartenance. J'ai vécu quelque chose de semblable récemment lorsque mon fils m'a accompagné au Club Sol Sol-Air. J'avais lu à leur sujet dans les pages de notre revue, il y avait quelques années de cela, et j'avais mentionné à mon fils qu'un club bien chouette se trouvait non loin de chez lui. Immédiatement, ma bru et moi étions en train de piloter l'avion de formation du Club. Je me suis senti chez moi, même si je me trouvais à plus de 500 milles! » ✈

et en particulier, de quelques-uns des membres originaux qui ne voulaient pas aller plus loin, notamment en raison des coûts plus élevés.

Nous avons partagé nos plans révisés avec la gérance de Tolko et leur réponse a été pour le moins surprenante. Ils aimaient la plupart des points qu'ils avaient lu. Tout doucement, ils observaient nos travaux et avaient constaté notre frustration. Ils savaient pertinemment que nous avions travaillé fort afin de nettoyer et d'aménager le terrain. Lorsqu'ils ont appris que nous aurions besoin de 140 000 gallons d'eau afin d'alimenter notre système d'irrigation, ils ont acquiescé à cette demande puisque ceci allait résoudre un problème d'eau stagnante dans leurs étangs.

Le président du Club, à cette époque, était un employé à la retraite de la B.C. Hydro. Cette entreprise avait un programme pour les employés qui venait en aide aux employés, anciens comme actuels, afin de réaliser des projets communautaires. À l'aide du programme en question, nous avons pu bancher l'alimentation électrique depuis l'autoroute; nous n'avions qu'à fournir notre propre poteau et à le brancher.

Le CN vendait de vieilles remorques routières à rabais et nous avons pu en acheter une pour la somme de 500 \$, livraison comprise. C'était un bon début pour notre clubhouse. Un membre a défrayé ces coûts à titre de don.

Un membre a aussi fait appel à un entrepreneurs de routes afin d'obtenir la faveur de faire asphalté notre piste alors que la compagnie effectuait des travaux sur l'autoroute, non loin. Trois membres ont accepté de prêter 7 000 \$ au Club. L'entreprise d'asphaltage a accepté de différer une partie du paiement jusqu'à ce que nous obtenions le solde de l'argent.

Aujourd'hui, nous jouissons d'une piste asphaltée de 600 pieds x 40 pieds. Nous comptons habituellement une cinquantaine de membres.

Nous pensions qu'il était important pour le Club d'obtenir une reconnaissance locale, si bien que lorsque nous pouvions nous le permettre, nous avons fait don des profits de notre Fun Fly au foyer de soins local et nous avons aussi présenté des démonstrations de vol privées aux résidents de résidences pour personnes âgées. Tous ces gestes ont été particulièrement bien reçus et nous avons bénéficié d'une certaine couverture médiatique.

Les circonstances ont voulu que l'un des résidents aînés, c'était le type même qui avait construit le moulin à scie original (Dave Balison, alors âgé de 90 ans). Il avait aussi aménagé le dépotoir original, y compris les étangs qui servaient maintenant à notre système d'irrigation. Il avait peine à croire que ces installations – presque un parc – avaient été aménagées à partir du dépotoir et il était emballé de voir l'utilisation que nous faisons d'un terrain qui, autrement, était inutile. Nous étions passablement fiers de notre terrain de vol.

Mise à jour en 2020, tout est terminé

L'une des raisons du succès qu'a remporté notre Club, c'est que nous continuons d'améliorer sur les plans que caressait notre exécutif d'origine. Nous observons toujours les mêmes règlements afférents au budget de sorte que nous évitons les surprises.

Mise à jour en 2024

À l'aide de 95 % de nos membres, nous avons construit un nouveau clubhouse de 12 pieds x 30 pieds. ✈

### Control Line Precision Aerobatics

from page 45

further.

2020s -- The era of electric system dominance. No more "balsa wood and tissue". Molded composite airframes are the competition kings. At the 2024 F2 World Championships, many believe that the best F2B Aerobatics pilot is a woman - Zheng Liu of China - beyond humbling, simply outstanding.

### FUTURE DIRECTION OF CONTROL LINE PRECISION AEROBATICS

The CLPA journey has been from day one to the present a relentless drive to build lighter, straighter, stiffer airframes and to develop reliable, repeatable, adequate power.

What's next? Improvements such as lighter batteries and ever better active sensors for powering climbs and braking in dives will come. Propeller design to use the available thrust is being developed. The implementation of flying surface devices such as fences, trip strips, vortex generators and other attachments that improve cornering and level flight are being experimented with.

Competition, the engine that has driven development in CLPA. Without competition, innovation stalls and interest wanes. ✈

### R/C Scale Aerobatics

from page 57

period.

In 2014, at the IMAC Worlds held in Muncie, Indiana, Canada hosted a team of over 25 pilots where we came second overall in the world. At the 2018 Worlds, another stellar cast of 12 Canadian pilots competed.

Unfortunately, COVID-19, and more recently the new RPAS rules, have all but eliminated IMAC and Scale Aerobatics in Canada. The work currently being done by MAAC executives will hopefully result in more reasonable height allowances and once again allow competitions to take place.

On behalf of the Scale Aerobatic Committee, Keep yer wings level.

✈

### BC Interior – Yukon (C)

from page 19

First, we needed to know why the grass was not growing, so we asked the daughter of a member who was a professional agronomist. She wrote us a grass seed prescription that included clover, her hope was that over time, the clover could provide enough of natural fertilizer and it worked.

We needed to know some hard costs to develop, a paved runway, an irrigation system, a proper lawnmower, including the cost of bringing power to the site. At the same time, we considered continuing maintenance costs and while we were at it, some “futures”. A clubhouse, a cross or second runway, and other expenses. In the end, an asphalt runway was one of the least expensive options when you factored in ongoing maintenance costs. If we had that, we did not need to have grass everywhere, at least initially.

However, it was going to cost a lot more money than we first thought and we knew that some creative financial plans were needed if the project was to proceed.

By the time these new plans were presented to the Club, then around 20 members, it became clear that all were not on board, and in particular, some of the original members did not want to go further, particularly with the prospects of the additional costs outlined.

We shared our revised plans with Tolko management and their response was surprising. They liked it on several points. They had quietly been observing our work and frustrations with the site. They knew that we had worked hard to clean up the site. When they found out that we would need to use 140,000 gallons of water for our irrigation system, they happily agreed as it would solve a stagnant water problem they had in the ponds.

Our Club president at the time was a retired B.C. Hydro employee. B.C. Hydro had an employee program to assist current and former employees with community projects. Using this program, we were able to bring electric power from the

highway to our site; all we had to do was provide our own pole and connect it up. CN was selling off some old highway trailers and we were able to purchase one for \$500, delivered. It was a good start for our clubhouse. The cost was paid by a member as a donation.

A member also called in some favours from a local road builder to pave the runway while they were doing some highway work close by. Three members agreed to loan the club \$7,000. The paving company agreed to defer part of the payment until we had the balance of the money.

Today, our facility boasts a 600 X 40-foot paved runway. Our membership averages around 50 individuals.

We thought that it was important for the club to be recognized locally, so when we could afford it, we have donated the profits from our Fun Fly to Hospice and also have put on private model airshows for the residents of the local senior homes. All were particularly well received, and it gave us some good press.

As it happened, one of the residents of the seniors home in attendance at our private airshow was the person who built the original sawmill (Dave Balison, then 90 years old). He was also responsible for creating the original dumpsite, including the ponds that we now use as the source for our irrigation system. He could not believe the park-like setting that we had created from the dumpsite and was thrilled to see the good use of what was a somewhat otherwise, useless property. We all felt good about our field.

Update 2020, now complete.

One of the key reasons for our club's success is that we continue to update the plans implemented by the early Board and still carefully follow the budgeting rules they set to ensure that we have no financial surprises.

2024 Update. A new 12' x 30' clubhouse was built using 95% volunteers from the club. ✨

### South-West Ontario (M)

from page 37

imaginations and earned admiration for its craftsmanship and historical significance. As Peter Douppnik reflected, «The friendships and memories we built during this journey are worth more than any flight.»

#### FROM TRADITION TO INNOVATION: THE EVOLUTION OF ZONE M

Zone M's transformation over the decades mirrors the broader evolution of aeromodelling. From the balsa-and-tissue free-flight models of the 1940s to the digital precision of modern drones, the community has embraced change while honoring its roots. The rise of radio control in the 1960s brought new opportunities for engagement, and by the 1980s, advanced materials like carbon fiber revolutionized what was possible in model design.

Today, Zone M is a hub of innovation, offering opportunities for enthusiasts of all ages and disciplines. Whether it's First Person View (FPV) racing, large-scale aerobatics, or scale modelling, the Zone continues to attract passionate individuals who push the boundaries of what's possible in aeromodelling. Events like the Zone M MAAC 75th anniversary celebration

highlight the community's enduring commitment to creativity, camaraderie, and the joy of flight.

#### A BRIGHT FUTURE FOR AEROMODELLING

Zone M looks to the future with optimism. Initiatives to attract younger members, embrace new technologies, and maintain compliance with evolving regulations are ensuring that the next generation of modellers will have the tools and support they need to thrive. This milestone is a reminder of the incredible journey so far and the exciting possibilities that lie ahead.

#### THANK YOU TO OUR MEMBERS

This celebration is not just about the years but about the people who have made it all possible. To pioneers like Terry Jenkins, innovators like the Avro Arrow team, and every member who has contributed to Zone M's success, we extend our heartfelt gratitude.

Your passion and dedication have built a legacy that inspires us all to soar higher.

Here's to the next 75 years of dreaming big and flying high! ✨

sorte à ce qu'une plateforme puisse surveiller les paramètres de température des gaz d'échappement, les tours-minutes et le voltage des pompes à carburant. Le processus de démarrage s'en est trouvé simplifié, par rapport à la méthode qu'utilisait alors Jeremy. La partie rigolo de l'Auto Start, c'était lorsque un gros « bang » retentissait si trop de propane s'était introduit dans la chambre de combustion. Tout le monde y portait attention, tant au club que pendant un rassemblement.

D'après moi, lorsque nous avons effectué la transition vers le démarrage au kérosène, cela a rendu l'activité des jets beaucoup plus sécuritaire et les démarrages de turbine étaient plus uniformes. Et advenant que l'avion s'écrase, l'absence du mini-réservoir de propane/butane faisait chuter le risque de mise à feu et d'incendie.

La télémétrie a aussi été introduite au sein de notre volet d'activité sous forme d'unités de contrôle électronique et autres installations du système de gestion de la puissance. Le pilote dispose d'énormément de renseignements au bout de ses doigts grâce à la nouvelle génération d'émetteurs. Les pilotes de jet aiment savoir ce qui se passe en temps réel à l'intérieur de la turbine (température des gaz d'échappement, tours-minute,

voltage de pompe, consommation de carburant) ... et ce ne sont là que les paramètres de la turbine. Côté cellule (airframe), on dispose aussi de renseignements comme la puissance de signal radio, consommation de la batterie, vitesse de vol, altitude et même le drainage de courant de chacun des servos.

### BIEN LOIN DANS L'AVENIR...

La communauté des pilotes de jets et les fabricants d'accessoires ont toujours été les grands innovateurs en matière de technologie et des cellules proprement dites. Ce sera excitant de voir quelles seront les avancées au cours des cinq prochaines années au sein de ce sport carrément bluffant.

Où en seront rendu l'univers des jets dans dix ans? On pourrait voir les turbines autant diminuer que grossir de dimension. On peut aussi parier qu'on retrouvera des améliorations en sécurité et en télémétrie qu'on n'imagine même pas à l'heure actuelle. Peut-être qu'un jour, nous pourrions nous servir uniquement de notre cerveau au lieu d'actionner les manettes par les doigts... que votre imagination prenne le dessus! ✈

### FAR BEYOND...

The RC jet community and manufactures of jet paraphernalia have always been great innovators in technology and the airframes themselves. It will be truly exciting to see what we are in store for, in the next five years at this end of this truly amazing sport.

Where will the world of R/C Jets be in the next ten years? We can see turbines going both larger and smaller in size. It is also a safe bet that there will be yet-to-be imagined safety and telemetry enhancements. Maybe one day, we will be able to fly using only mind control instead having to manually move the sticks... let your imagination go wild. ✈

plus grand qu'une discipline précise et qu'il ne se limite même pas à seulement des maquettes d'avion. Aujourd'hui, même la communauté des maquettes de vol libre et de vol circulaire a allègrement recours à la technologie radio afin de leur procurer davantage de contrôle et une sécurité accrue sans compromettre la raison d'être de leur discipline choisie. Des systèmes modernes de vol par immersion (FPV) et de télémétrie ont entraîné d'autres nouvelles utilisations à la technologie radio, autrement que pour tout bonnement assurer un lien de contrôle.

L'avenir arrivera, bien entendu, et volera de ses propres ailes et se servira d'une quelconque forme de technologie radio, du spectre radio d'une forme ou l'autre. Notre objectif, ici au Comité du spectre radio, c'est d'appuyer et d'orienter (provide guidance) ces utilisations et de la technologie connexe, tout en demeurant dans le cadre de la réglementation et des pratiques exemplaires en matière de sécurité et afin d'encourager la mise au point de la technologie qui saura appuyer nos passe-temps. Je trépigne d'impatience de voir les innovations que produiront les 75 prochaines années en technologie radio et au sein de l'aéromodélisme. ✈

Depuis, presque tous mes projets ont consisté en des grosses maquettes. Mon hangar actuel abrite un Harvard, un DC-3 et un Corsair (tous des designs de Nick Zirolì) et dans le garage, un Taylorcraft, un Fairey Jr. ainsi qu'un Big Stinger (de Lanier). Mes projets actuels consistent en un effort de groupe afin de réaliser deux Twin Otters (envergure de 130 pouces, mûs par Q42) et sur mon établi, on retrouve un P-47 qui prend forme.

Dans ma vie antérieure, j'étais membre de la RCAF. J'ai beaucoup aimé ma carrière de 29 ans à titre de navigateur maritime à bord de Neptunes, l'Argus et même le plus récent Aurora au cours de ses essais en vol et réception à Burbank (Californie). Les maquettes d'avion ont toujours fait partie de la vie en service et diverses affectations ont fait en sorte que je me suis fait des amis modélistes partout au Canada et aux États-Unis. J'espère que cela me confère un assez bon sens de ce qui intéresse (les adeptes) au sein de notre volet d'intérêt. Je n'ai pas encore pris une retraite qu'on dirait entière et j'œuvre depuis une décennie au sein de l'industrie électronique pour l'aérospatiale ainsi qu'en mise en marché (marketing) gouvernemental. J'exploite présentement ma propre boîte de consultation ici à Ottawa.

Je suis président du Comité des petits-gros depuis 1992 et j'ai eu la chance de jouir de l'appui de membres très dévoués au sein du Comité et ce, d'un bout à l'autre du Canada. Ces derniers ont offert de la rétroaction régionale afin que notre passe-temps demeure sûr et amusant. Je suis aussi directeur du District XII (Canada) de l'IMAA. ✈

La voltige d'intérieur – ou le F3P, de son nom formel – est un champ d'activité qui a connu une croissance plutôt rapide au cours de la dernière décennie. En ce domaine, la conception des maquettes 'sportives' est menée par la technologie de pointe que l'on aperçoit dans les hauts échelons de la compétition.

Lors du premier Championnat mondial en 2013, on apercevait quelques moteurs contrerotatifs. Maintenant, ils sont monnaie courante. On ne retrouvait aussi que quelques cellules (airframes) de carbone en 2013 et la plupart des maquettes étaient construites en mousse évitée. Maintenant, on retrouve des modèles de tubes et tiges de carbone et recouvertes de fibre de Mylar. Les maquettes plus lourdes pesaient environ 150 grammes en 2013; les maquettes haut de gamme pèsent aujourd'hui 50 grammes... sur la même dimension d'appareil et même parfois plus grand! En parallèle, certains kits totalisant une centaine de grammes sont maintenant abordables, pour les besoins des catégories d'introduction.

Jalons/événements d'importance

Le Canada a envoyé sa première équipe de F3A lors du troisième Championnat mondial en 1963 et a envoyé une telle équipe à chaque occasion, sauf en 1967. Cette première équipe était composée de : Harold Tom, Murray Chercover et Warren Hitchcox qui ont terminé respectivement 10e, 13e et 17e. Nos représentants pilotaient tous un Taurus, mû par Veco 45.

Le meilleur classement individuel atteint à un championnat mondial était Ivan Kristensen, qui a terminé troisième aux éditions de 1989 et de 1991. Quant à l'équipe canadienne proprement dite, elle a remporté le premier rang en Australie, en 1991.

La mise au point de la motorisation a été continue, de concert avec le développement des cellules... histoire d'extraire davantage de puissance et de fiabilité. Le moteur le plus répandu au Championnat mondial de 1963, c'était le Veco .45 à deux temps. Les concurrents ont aussi connu les .60 à tuyau d'échappement calibré (tuned pipe) et à pompe à carburant, les moteurs à quatre temps de grosse cylindrée et finalement, ceux à propulsion électrique qui dominent, en ce moment.

Les règlements et le design des séquences ont toujours mené le design de la maquette. Le poids de 5 kg, de même que

la limite de cylindrée du moteur à 10 c.c., qu'on combine à la manœuvre unique par passe et le format de manœuvre de demi-tour (turnaround), tout cela a résulté en des maquettes qui faisaient penser à des missiles guidés au cours des années 1980. Exemples : Saturn, Phoenix et Curare, parmi tant d'autres. Quant à l'introduction des séquences turnaround, cela a donné lieu à la mise au point de maquettes plus imposantes mais plus lentes, qui nécessitaient davantage de puissance. Au milieu des années 1990, les règlements qui limitaient les dimensions d'une maquette ont changé pour prendre le format qu'on connaît aujourd'hui : envergure de deux mètres et longueur de deux mètres, avec poids maximal de 5 kg. Ceci, de même que les séquences qui changeaient, ont résulté en davantage de conception des maquettes et ont donné lieu aux grosses maquettes actuelles.

Au cours des années 1980, des changements ont été introduits de sorte à ce que toutes les manœuvres – y compris le demi-tour (turnaround) étaient jugées et exécutées à l'intérieur d'une boîte d'acrobatie. Cela remplaçait les anciennes séquences qui dictaient une seule manœuvre par passe devant les juges.

Les émetteurs-ordinateurs sont très communs, au terrain de vol. Les pilotes de voltige d'échelon plus élevé ont rapidement adopté cette technologie. Je me souviens des vieilles annonces de revue où les fabricants se tournaient vers les as de la voltige pour vanter les mérites de ces systèmes avancés.

L'introduction de la technologie de 2.4 Ghz a éliminé le besoin de gérer les fréquences et les conflits au terrain de vol. L'organisation des concours s'en trouve aussi grandement facilitée puisqu'on ne doit plus coordonner les catégories de maquettes et les lignes de vol afin d'éviter les conflits de fréquence.

Les méthodes de construction en composite ont commencé avec l'emploi des ailes de mousse et des fuselages en fibre de verre. L'ajout des nouveaux matériaux et techniques ont ouvert la voie à la construction de maquettes à la fois plus imposantes, légères et robustes. ✨

wingspan of two metres and 2 metres in length with a maximum weight of 5 kg. This, along with the demands of the changing sequences, resulted in further model development, producing the resulting in the large models of today.

The mid-1980s saw a change where all manoeuvres, including turnarounds, were judged and flown in an aerobatics 'box'. This replaced the old sequences where a single manoeuvre was flown on each pass in front of the judges

Computer radios are now commonplace at the field. Pattern flyers at the upper levels were early adopters of the technology. I recall from my early years in the hobby seeing the many ads

in the magazines by radio manufacturers featuring top pattern flyers to promote these top-of-the-line radios.

Introduction of 2.4Ghz technology has eliminated the need for frequency management and conflicts at the field. It has also greatly simplified contest organization as there is no longer the need to arrange classes and flightlines to avoid frequency conflicts.

Composite construction methods started with the use of foam-core wings and fiberglass fuselages. The addition of new materials and techniques has allowed the construction of larger, lighter and stronger models. ✨

# COMING EVENTS

## ALBERTA - A

**MAY 20, 2025 - TUESDAY** | Fun Fly | 6 Days | Spring Float Fly | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | CLEAR LAKE PARK | This event is closed to the public - only MAAC members and crew may attend. Come join MOFFA members at our Spring float fly. We fly at Clear lake North West of Barrhead. There is a well maintained campground, sites are available. Event is free to MOFFA members, there is \$35.00 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from. Please contact Scott Saunders at 780-952-8302 for details | 2025-850

**MAY 31, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Spring Crack Em Up Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Spring Crack Em Up Fun Fly Come out and enjoy a day of flying and BSing while knocking off the winter rust. Food will be served, donations for same are always appreciated. | <http://www.tabernighthawks.ca>

**JUNE 21, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | Spring launch fun fly - MAAC/Club members and CREWS | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | MAAC/Club members and CREWS Let's break in this 2025 year with two days of flying and excitement in the skies! Here at Medicine Hat RC'ers, Alberta we have

WIDE open blue skies, acres of field to fly and 3 intersecting 400' asphalt runways good for any size plane. Dry camping for pilots and their families. No hookups and only a basic washroom on site. There will be concessions and Lunch available for a small fee. \$10 landing fee for pilots. Bring your family bring a friend, bring a BIG smile to help brighten the day. Let's have some fun at our family friendly club. We hope to see you here soon. | 2025-834 | <https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks>

**JUNE 28, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 4 Days | ALA46 | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | Come join our us for the 46 year of model aviation at field near Bawlf, AB. All type of models welcome! Dry camping & aircraft storage/charging available. No Concession/BQ,s Available. Contact Reg @ 780-679-7342 Email: [blackwellreg@gmail.com](mailto:blackwellreg@gmail.com) 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. | 2025-871 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

**JULY 12, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Founding Members Memorial Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Founding Members Memorial Fun Fly. A day of flying and visiting while we celebrate the efforts of all past, present and future members of the club. Food will be available, probably pizza, donations are always

welcome for it. | <http://www.tabernighthawks.ca>

**AUGUST 16, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | CORN ROAST | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invite you to our Annual Corn Roast. Celebrate the harvest season at our field near Bawlf, AB. All types of models welcome. Dry camping & storage/charging of aircraft available. No Concession. BQ Available & all the corn you can eat! Contact Reg @ 780-679-7342 Email: [blackwellreg@gmail.com](mailto:blackwellreg@gmail.com) 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. | 2025-872 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

**AUGUST 23, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Taber Corn Fest Fun Fly | NIGHT HAWK R/C FLYING CLUB | TABER LANDFILL LOCATION 11-10-17-W4M | Taber Corn Fest Fun Fly. Come enjoy a great day of flying and visiting and then if you desire, the famous Taber corn will be present throughout many vendors around Taber. We will be having pizza at the field, donations for it are always welcome. | <http://www.tabernighthawks.ca>

**SEPTEMBER 09, 2025 - TUESDAY** | Fun Fly | 5 Days | Fall Float Fly - This event is closed to the public | MOSTLY OLD FLOAT FLYERS ASSOCIATION | CLEAR LAKE PARK | This event is closed to the public only MAAC members and crew may attend. Come join MOFFA members

**1-877-PMHOBBY (764-6229) [www.pmhobbycraft.ca](http://www.pmhobbycraft.ca)**

**PM Hobbycraft**

*Hobbies and Crafts for the whole family For Over 50 Years*



























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

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





news, events, contests -  Join Us

at our Fall float fly. We fly at Clear lake North West of Barrhead. There is a well maintained campground, sites are available. Event is free to MOFFA members, there is \$35.00 fee for non-members. Excellent beach and lake to fly your favorite float planes from. Please contact Scott Saunders at 780-952-8302 for details | 2025-860

**SEPTEMBER 13, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | MH RC'ers 6th Annual Festival of flight-MAAC/Club members and CREWS | MEDICINE HAT RC'ERS INC. | 5260 BOX SPRINGS RD. NW | MAAC/Club members and CREWS Come one, COME ALL, to our 6th Annual FESTIVAL OF FLIGHT. As we celebrate all amazing things flying with our family and friends, so mosey on over to Medicine Hat RC'ers and see what all this flying fuss is about. Camping available on site (no hookups) for pilots and family, basic washroom, concession and Lunch available for a small sum. Landing fee of \$10 for all pilots flying. This event is open for all types of wonderful flying machines (Jet and retract friendly) 400' paved intersecting runways, with a simulator onsite for those who wish to start somewhere. Hope to see some new faces this year, and Happy safe flying to you all! | 2025-837 | <https://www.facebook.com/groups/163286110983798/?ref=bookmarks>

**SEPTEMBER 20, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | FALL WINDUP | CAMROSE MODELERS ASSOCIATION | ALBERTA'S LITTLEST AIRPORT | CMA invites you to the "Fall Windup" at our field near Bawlf, AB. Dry camping & aircraft storage/charging available on site. No Concession. Contact John @ 587-879-6040 Email: piperclub17@hotmail.com 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. | 2025-870 | <http://www.Facebook.com/AlbertasLittlestAirport/>

## ATLANTIC - B

**MAY 17, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | The Wings Of Wellington Spring Fling Fun Fly Season Opener - "MAAC Members and CREW" | WINGS OF WELLINGTON | FIELD - 520 MIDDLE DYKE ROAD KINGS CO. NS | "MAAC Members and CREW" We are excited to announce the Wings Of Wellington Spring Fling Season Opener Fun Fly! We invite all clubs and their members to join us for a day filled with flying, fun, and delicious food. There will be no pilot fee; instead, we kindly ask for a freewill offering to help cover the food costs. Come out and enjoy a fantastic day with us! MAY 17th 2025 with Rain date the 18th. | 2025-843 | <http://wingsofwellington.ca/>

**JULY 05, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | War Birds over the Atlantic - "MAAC Members and CREWS"- | MINIATURE AIRCRAFT SOCIETY OF TRURO | TRURO | - "MAAC Members and CREWS"- Please come join us for our annual War Bird Fun Fly. There will be a BBQ and lots of fun! Hope to see you there. Rain Date will be Sunday, July 6th. | 2025-839 | <http://www.mast-rc.ca/>

**SEPTEMBER 20, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | MAST Fall Corn Boil - "MAAC Members and CREWS"- | MINIATURE AIRCRAFT SOCIETY OF TRURO | TRURO | - "MAAC Members and CREWS"- Please come and join us for our first ever fall fun fly. There will be a corn boil and lots of good flying. Rain Date will be Sunday, September 21st. | 2025-840 | <http://www.mast-rc.ca/>

ca/

**OCTOBER 04, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Wings Of Wellington Octoberfest Fun Fly - "MAAC Members and CREW" | WINGS OF WELLINGTON | FIELD - 520 MIDDLE DYKE ROAD KINGS CO. NS | "MAAC Members and CREW" We are excited to announce the Wings Of Wellington annual Octoberfest Fun Fly! We invite all clubs and their members to join us for a day filled with flying, fun, and delicious food. There will be no pilot fee; instead, we kindly ask for a freewill offering to help cover the food costs. Come out and enjoy a fantastic day with us! Oct 4th With Rain Date Oct 5th | 2025-844 | <http://wingsofwellington.ca/>

## BRITISH COLUMBIA - C

**FEBRUARY 28, 2025 - FRIDAY** | Display | 3 Days | TVRCRC Mid Winter Challenge | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | Tournament Capital Centre | Join KMAS members at the Tournament Capital Centre in Kamloops on Feb. 28th, Mar. 1st and Mar. 2nd for a static display being hosted by the Thompson Valley R/C Race Club at their annual Mid Winter Challenge event. This event is open to the public and there is no charge for attending. This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. | 2025-831 | <http://www.kmasrc.ca/>

**MAY 19, 2025 - MONDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 7 Days | Spring Fun Fly - MAAC Event SFOC # 930433 compliance is required. | KAMLOOPS MODEL AIRPLANE SOCIETY | TOLKO AIRFIELD | MAAC Event SFOC # 930433 compliance is required. The Kamloops Airplane Society will be hosting its 21st Annual Spring Fun Fly May 23 - 25 2025. Start time 9:00 am each day. Pilot meeting 9:30 am each day. Come and join us for 3 days of flying on our paved and grass runways. We are located 15 minutes north of Kamloops on highway 5 across from the Tolko sawmill in Hefley Creek BC. Dry camping is available for \$10 per day. To reserve a spot, contact Roy 250-784-8610 or royindawson@gmail.com Free Swap Meet for members on Saturday (\$10 table fee for non-members) Contact Ben 250-319-8816 or bsovernars@gmail.com Lunch concession Friday and Saturday. Friday night Social. Saturday night dinner and pancake breakfast on Sunday. This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC # 930433 compliance is required. | 2025-859 | <http://www.kmasrc.ca/>

**JUNE 02, 2025 - MONDAY** | Fun Fly | 6 Days | SANDY POINT FLOAT FLY | VERNON R/C AEROMODELLERS | Sandy Point Campsite | Sandy Point Float Fly will take place at Sandy Point Campground, 5 km west of Salmon Arm, BC on Hwy #1. Registration begins Monday, June 2 at 9:00 am. The event will continue until Saturday, June 7 at 4:30 pm. Come out and enjoy fellowship with other flyers and prize opportunities. Camping spots can be obtained through "Lets Camp". This site is closed to the public, including any Events. Only MAAC members and crew may attend. Invited guest(s) of a MAAC member are permitted provided they are supervised. | 2025-874 | <http://vrcas.org>

**AUGUST 10, 2025 - SUNDAY** | Fun Fly | 1 Day | Cam Reuss Memorial Float Fly - MAAC members

and CREWS only | PENTICTON MODEL AVIATION CLUB | Pyramid (Kickinnee) Provincial Park | MAAC members and CREWS only Float fun fly located at Pyramid Provincial Park, 8km north of Penicton on Hiway 97. A great place to fly float planes! MAAC members and guests only. No landing fee. Food and drinks (by donation) for more information, contact Jim @ 250-493-8227 or email jgardin67@gmail.com | 2025-858

## MANITOBA - D

**JUNE 13, 2025 - FRIDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 3 Days | Father's Day Camp and Fly Weekend | PATRICIA REGION AEROMODELLERS INC | Bill's Field of Dreams | This will be the first "Official" camp and fly RC event held at the Field of Dreams site at the end of Larson Road. Plenty of room for camping, 2000'+ of smooth groomed grass runway, and evening camp fires each night. For more information, directions to the field, or to just confirm a camping spot, please email Bill at: drydenflyguy@gmail.com

**JULY 12, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | LAM AIRFEST 2025 | LAKEHEAD AEROMODELLERS | LAKEHEAD AEROMODELLERS MAIN FLYING FIELD | -This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC compliance is required. DATE: Saturday July 12th, 2025 TIME: 10am - 10pm (run out of fuel or batteries) LOCATION: LAM Main Flying Field Highway 130, near McCluskey Drive Slate River Valley, Ontario EVENT DETAILS: Don't miss out on this exciting opportunity to connect with fellow RC enthusiasts and enjoy a day filled with high-flying fun! Everyone is Welcome. (Pilot or not) Campers welcome to stay and fly prior and after the event. Limited Camping sites available at the field (PLEASE contact us before planning to come) Allowed Models: -mRPAS and RPAS allowed -Fixed Wing (electric-gas-nitro-turbine) -Rotary Wing (electric-gas-nitro-turbine) -FPV allowed -Night Flying allowed -Up to 700'AGL available for Advanced RPAS pilots meeting all requirements Pilots: -Please ensure you have proof of current year membership with the MAAC. Landing fee: -10\$ per pilot flying -On-Site Amenities: -Porta-Potti (handicap access) -On-Site Parking -BBQ (Burger, Hot Dogs, Beverage for a cost) -Massive Fire Pit (Night only) Campground nearby: -Kakabeka Falls provincial park & more (21km) -Chippewa Park Campground (23km) -Trowbridge Falls Municipal Campground (35km) -Thunder Bay KOA (39km) For more Information about this event please contact Marco Grenon at (807) 633-1761. We look forward to seeing you there! | <https://www.lakeheadrc.ca/>

**AUGUST 23, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 2 Days | Warren Paju Memorial Float Fly | LAKEHEAD AEROMODELLERS | BOULEVARD LAKE | DATE: Saturday, August 23, 2025 BACKUP: Sunday, August 24, 2025 TIME: 10am - 4pm LOCATION: Boulevard Lake Flying Site by Rita St. Thunder Bay, Ontario EVENT DETAILS: All types of Flying RPA Welcome as long as it floats: Bring your floating remote-piloted aircraft and experience the joy of flying in a friendly and supportive atmosphere. MAAC Membership Required: To participate in flying activities, please ensure you have proof of current

year membership with the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC). Water Landing fee: 10\$ On-Site Amenities: -Washroom Facilities -Ample On-Site Parking -Limited refreshment will be available on site for a fee. For More Information: -Contact Marco Grenon at (807) 633-1761 for any inquiries or further details about the event. Don't miss out on this exciting opportunity to connect with fellow enthusiasts and enjoy a day filled with high-flying or sinking fun! We look forward to seeing you there! | <https://www.lakeheadrc.ca/>

**SEPTEMBER 20, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | LAM Crash & Burn 2025 | LAKEHEAD AEROMODELLERS | LAKEHEAD AEROMODELLERS MAIN FLYING FIELD | DATE: Saturday, September 20th, 2025 TIME: 4pm till fun is out LOCATION: LAM Main Flying Field Highway 130, near McCluskey Drive Slate River Valley, Ontario EVENT DETAILS: Looking for a unique way to handle the remains of crashed planes from this summer? Join us for an event like no other – the LAM Crash & Burn! Bring the remnants of crashes and participate in a respectful disposal ceremony. While you're here, why not enjoy some flying? Daytime or nighttime, the skies are open for those who want to take flight. MAAC Membership Required: To participate in flying activities, please ensure you have proof of current year membership with the Model Aeronautics Association of Canada (MAAC). Landing fee: 10\$ On-Site Amenities: -Washroom Facilities -Ample On-Site Parking -Food and refreshments will be available for a small cost. For more Information: -Contact Marco Grenon at (807) 633-1761 for any inquiries or further details about the event. Don't miss out on this exciting opportunity to connect with fellow enthusiasts and enjoy a day or night filled with high-flying fun! We look forward to seeing you there! | <https://www.lakeheadrc.ca/>

## MIDDLE - E

**MAY 31, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Spring Warm-up Float Fly | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | NRMFC FLOAT FLY EVENT SITE | This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC compliance is required. This event is open to all MAAC Float Flyers. All types of electric and fueled aircraft are welcome. We will be collecting an entrance fee of \$20.00 from each registered flyer, which we pay directly to the property owner. The fee covers access to the site and private man-made lake, as well as a free BBQ lunch. Event Rain date June 7-2025 | <http://www.nrmfc.ca>

**JUNE 14, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Niagara E-Jets 2025 | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | WALKER FIELD | Note: This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC compliance is required. The Niagara Region Model Flying Club is hosting E-Jets Niagara a full day of EDF only jet flying on Sat June 14th - Rain date Sun 15th. Join us for the weekend with open club flying Friday afternoon and Sunday if rain date not required. Proof of MAAC 2025 membership required - Registration Fee 10\$ - Food, Raffles - 50/50 draw. Note anyone flying turbines during the open flying the field can NOT handle jets bigger than 60N Pre-Registration avail

starting in May see [www.nrmfc.ca](http://www.nrmfc.ca) for details | 2025-847 | <http://www.nrmfc.ca>

**JULY 19, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Midsummer Float Fly | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | NRMFC FLOAT FLY EVENT SITE | This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC compliance is required. This event is open to all MAAC Float Flyers. All types of electric and fueled aircraft are welcome. We will be collecting an entrance fee of \$20.00 from each registered flyer, which we pay directly to the property owner. The fee covers access to the site and private man-made lake, as well as a free BBQ lunch. Event Rain date July 26-2025 | <http://www.nrmfc.ca>

**AUGUST 02, 2025 - SATURDAY** | Competition | 3 Days | Canadian Nationals | Ontario FPV | NRPA Field | NOTE: 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. More information to follow. | May-25

**AUGUST 23, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Wind-up Float Fly | NIAGARA REGION MODEL FLYING CLUB | NRMFC FLOAT FLY EVENT SITE | This event is open to the public and all MAAC members, crew, and their invited guests. MAAC Event SFOC compliance is required. This event is open to all MAAC Float Flyers. All types of electric and fueled aircraft are welcome. We will be collecting an entrance fee of \$20.00 from each registered flyer, which we pay directly to the property owner. The fee covers access to the site and private man-made lake, as well as a free BBQ lunch. Event Rain date Aug 30-2025 | <http://www.nrmfc.ca>

## NORTHERN ONTARIO - F

NO LISTINGS

## OTTAWA VALLEY - G

**FEBRUARY 22, 2025 - SATURDAY** | Auction | 1 Day | Kingston Auction - A NON FLYING EVENT | KINGSTON R/C MODELLERS | Air Force Association Of Canada Wing 416- EXPO SITE | A NON FLYING EVENT FEBRUARY 22, 2025 - SATURDAY | Auction | 1 Day | Kingston annual auction | KINGSTON R/C MODELLERS | 200 Hampton Gray Gate, Kingston, Ont. | The Kingston Radio Control Modellers present our annual RC auction. Saturday Feb, 22, 2025. Doors open at 8:30 am drop-off and registration from 9:00 am to 10:15 am. Auction starts at 10:30 am with a break at 12:30 pm to 1:15 pm for lunch and early check-out. Please bring a lunch, refreshments are available. Auction is located at the Kingston airport beside the yellow Harvard on a pedestal, 200 Hampton Gray Gate, Kingston Ont. K7M 4S1M1. There will be a 10% charge on all items sold. For more information please contact Walter Ernstberger at 613 354 2535 | 2025-849 | <http://www.krcm.org>

**MARCH 01, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Chili Fun Fly - MAAC/Club members and CREWS | BROCKVILLE MODEL AERO CLUB | 1 MELBOURNE LANE | - MAAC/Club members and CREWS - Brave the winter, and come to our Chili Fun Fly! Starts at 10:00am. Chili served at noon. \$10 flying / chili fee. Bonfire and heated clubhouse to take a break from the cold. | 2025-

836 | <http://www.bmaclub.ca>

**MARCH 08, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Winter Fun Fly | STETSON FLYERS | FIELD - 5800 FRONTIER RD. OTTAWA | Stetsons Annual Winter Fun Fly: MAAC required. Come have fun in the snow with your friends! All types of aircraft welcome. Warming shelter. \$10 entry fee includes hot chocolate and chili lunch! Weather day is Sunday 9 March | 2025-829 | <http://www.stetsonflyers.com>

**APRIL 26, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-851 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**MAY 24, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-852 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**JUNE 14, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 2 Days | Kingston Radio Control Modellers 50th annual father's day funfly | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | Kingston Radio Control Modellers 50th Annual father's day Funfly Come out and join us for one of Canada's longest running flying events. June 14 - 15 at the KRCM field on Fred Brown Road. The event will start at 0930 on both days, with 2 rounds of competition both days. There will be open flying during the competition for those that just want to fly and not compete. Breakfast and lunch will be available at the canteen both days, followed by a Saturday evening dinner. Entry fee for the weekend is \$35 which includes 1 meal ticket for the Saturday evening dinner. There is ample space for camping, so bring the family along. We hope to see you there!! For additional info please contact Mike Siemonsen @ [mike.siemonsen@gmail.com](mailto:mike.siemonsen@gmail.com) or cell 613-876-0965. field directions are available at [www.krcm.org](http://www.krcm.org) | <http://www.krcm.org>

**JUNE 28, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-853 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**JULY 05, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Annual EDF Jet Rally | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | All EDF jet jockeys are invited to attend KRCM's annual EDF jet rally to be held at our club field located at 1035 Fred Brown Rd, Odessa, on Saturday July 5, 2025. A pilot meeting and field safety briefing will be held at 9:00 AM, with flying commencing immediately afterwards. A cash canteen will be provided and a 50/50 draw will be held. (If enough interest is shown, we will

schedule a weekend event for next year) Sorry, but turbines are still disallowed at our site.. There is no fees for this event, but donations for our local food bank would be greatly appreciated. | <http://www.krcm.org>

**JULY 26, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-854 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**AUGUST 16, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | 2025 Kingston Giant Scale Rally - MAAC MEMBERS AND CREWS | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | THIS EVENT IS OPEN TO MAAC MEMBERS AND CREWS ONLY 37th Annual Kingston Giant Scale Rally. Hosted and sponsored by the Kingston Radio Controlled Modelers Club. Registration is \$20 and starts at 8:00 a.m. on Saturday. Flying is from 9:00 a.m. - 5:00 p.m. each day. 400-foot grass runway. Limited camping - no hook-ups. Canteen and Kingston style Saturday night feast. Rule 80" wingspan for monoplanes, 60" for biplanes or 1/4 scale. Must be a current MAAC member. Landing fee is \$20, Saturday dinner tickets available at \$25 each. Raffle prizes & 50/50 draw. Contact: Jay Kingston: (613) 449.3473. Email: [ajtkingston@hotmail.com](mailto:ajtkingston@hotmail.com) Event & registration details: <https://krcm.org/index.php/2025kgsreventinfo/> Directions: <https://www.krcm.org/map.pdf>

[www.krcm.org/map.pdf](http://www.krcm.org/map.pdf) | 2025-861 | <http://www.krcm.org>

**AUGUST 30, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-855 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**SEPTEMBER 13, 2025 - SATURDAY** (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | KRCM Warbirds Gathering "ON HOLD BY CLUB" | KINGSTON R/C MODELLERS | FIELD - 10 KM NORTH OF ODESSA | ON HOLD BY CLUB. Waiting for PUBLIC or NOT STATEMENT. Edit event title and description accordingly. Alain 2025/01/25 KRCM Warbirds Gathering, 13 Sept 2025. For all scale or sport scale representation of planes that were used by the military for training or operations from WW1 to present day. | <http://www.krcm.org>

**SEPTEMBER 27, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-856 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**OCTOBER 25, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | Fun Float Fly- MAAC MEMBERS and

CREWS ONLY | DESERONTO ROYAL FLYING CLUB | DESERONTO RFC WATERFRONT SITE | NON PUBLIC EVENT MAAC MEMBERS and CREWS ONLY 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! | 2025-857 | <https://www.facebook.com/Deseronto-Royal-Flying-Club-438841956540706/>

**BC COASTAL - H**

**JULY 06, 2025 - SUNDAY** | Fun Fly | 1 Day | MAAC/Club members and CREWS NS/BS+Combat | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | MAAC/Club members and CREWS, Mission Wings Control line NS/BS + Combat. Members and guests are welcome Date of event is July 6th 2025 Members and guests are invited to the annual Mission Wings NS/BS/Combat event. Every pilot must have a 2025 MAAC card It will be held on Sunday July 6th, 2025 at 10279 Farms Road, Mission Pilots meeting 9.30 am. Flying starts 10:00 am All pilots will be required to sign in. There is no entry fee A swap meet will be held all day Come and enjoy a day's flying with the other control line flyers and guests. There will be lots of food and drink available all day for your enjoyment. If you have anything to sell, swap or give away, bring your stuff / junk to the fun-fly. Your stuff / junk is someone else's treasure. Paul Bedford, friendly, effervescent, event director. Don't contact me. Be there! | 2025-841 | <http://www.missionwings.ca>

**905 Squadron R/C Club Presents**

# R/C SWAP 25<sup>th</sup>

**RETURNING TO OUR LARGER LOCATION!**

**NEWMARKET RECREATION CENTER  
200 DOUG DUNCAN DRIVE  
NEWMARKET**

Great deals on new and used R/C equipment! local R/C Vendors!  
Raffle Prizes! Refreshments!

**ADMISSION:**  
General: \$5  
Youth 13-16: \$2  
12 and under: Free  
Vendor Tables: \$25

**QUESTIONS OR RESERVATIONS:**  
[AMAC\\_SWAPMEET@YAHOO.CA](mailto:AMAC_SWAPMEET@YAHOO.CA)  
OR 647-225-8045

**VENDORS PAYMENTS MADE TO:**  
Avora Model Aircraft Club  
690 Leslie Valley Drive  
Newmarket ON  
L3Y-7J5

OR EMT:  
[AMAC\\_SWAPMEET@YAHOO.CA](mailto:AMAC_SWAPMEET@YAHOO.CA)

**10AM-2PM  
(VENDOR SET-UP 8AM)**

## APRIL 6

VISIT [WWW.905SQUADRON.COM](http://WWW.905SQUADRON.COM) FOR MORE INFO!

**AUGUST 17, 2025 - SUNDAY** | Fun Fly | 1 Day | MAAC/Club members and CREWS Mission Wings Fun fly and swap meet | MISSION WINGS MODEL FLYING CLUB | FIELD - 10279 FARMS RD. MISSION | MAAC/Club members and CREWS. The annual Mission Wings Members and guest's fun fly August 17th 2025 Members are invited to the annual Mission Wings fun fly. Members are welcome to bring a guest. Every pilot must have a 2025 MAAC card and an RPAS CERTIFICATE It will be held on Sunday August 17th, 2025 at 10279 Farms Road, Mission Pilots meeting 9:30 am. Flying starts 10:00 am All pilots will be required to sign in. There is no entry fee A swap meet will be held all day Come and enjoy a day's flying with the other members of your Club and guests There will be lots of food and drink available all day for your enjoyment. If you have anything to sell, swap or give away, bring your stuff / junk to the fun-fly. Your stuff / junk is someone else's treasure. Paul Bedford, friendly, effervescent, event director. Don't contact me. Be the | 2025-842 | <http://www.missionwings.ca>

## SASKATCHEAWN - K

**MARCH 22, 2025 - SATURDAY** | Display | 2 Days | Moose Jaw Display | MOOSE JAW R/C AIRCRAFT CLUB | western Development Museum | in conjunction with the Thunder Creek Model Railroad Club (TCMRR) annual display, our Moose Jaw Radio Control Club (MJRCC) will partake in the event to be held at the Moose Jaw Western Development Museum. The weekend of the event will be held on March 22 & 23, 2025. Our member display will be part of the settings again in the beautiful Western Development Museum Facility, here in Moose Jaw. The WDM building hosts a wide collection of "planes, trains and automobiles." There will be SO much to take in - be prepared to spend a few hours to see it all. The TCMRR Club have hosted their event for over 26 years and we are very pleased to participate in it with them. Regular WDM admission charges will apply; check their web site for all the rates (senior discount, Family etc.) Keep posted to our Club Facebook Page at: <https://www.facebook.com/MJRCaircraftClub?ref=hl> OR to the WDM web site at: <http://wdm.ca/mj.htm> Come take in our MJRCA Club member models on display as well as spending some air time on simulators again. | 2025-866 | <http://breto45.wixsite.com/mjrc>

**APRIL 12, 2025 - SATURDAY** | Display | 1 Day | Sun City Prop Busters Annual Static Display | SUN CITY PROP BUSTERS | ESTEVAN SHOPPERS MALL | Sun City Prop Busters Radio Control Club of Estevan will be holding our Annual Static Display at the Estevan Market Square (formerly known as the Estevan Shoppers Mall) on Saturday, April 12, 2025 from 9:30 to 5:00 p.m. We will feature R/C craft on display as well as a flight simulator. We welcome all ages, please come and check us out. | 2025-873 | <http://www.suncitypropbusters.com>

**JUNE 06, 2025 - FRIDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 3 Days | Summer Fun Fly | SWIFT WINGS RC FLYING CLUB INC | CHASE FIELD IN SKYLINE PARK | Join us for summer time flying and meet a great group of pilots. BBQ and camping available. 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. | Apr-25 | <http://www.swrcc.ca>

## SOUTH EAST - L

**APRIL 06, 2025 - SUNDAY** | (pending approval) | Swap Shop | 1 Day | 905 Squadron Swap Meet | 905 SQUADRON (A DIVISION OF THE AURORA MODEL AIRCRAFT CLUB INC.) | Community Centre & Lions Hall | <https://www.maac.ca/en/> | <http://www.auroramodelaircraft.com/>

## SOUTH WEST - M

**MARCH 30, 2025 - SUNDAY** | Swap Shop | 1 Day | Bluewater RC Flyers Swap Meet | BLUEWATER R/C FLYERS | Royal Canadian Legion Sarnia Branch 62 - MONTHLY MEETING IN THE LIBRARY | Bluewater RC Flyers Swap Meet Location: Sarnia Royal Canadian Legion Branch 62 When: Sunday, March 30 Time: 9:00am to 3:00pm, Set up is open at 7:30am (No door fee) Vendor Tables are \$25 each Cash Only (Approx. 30 available may be reserved in advance with prior arrangements) (ATM is available on site) Contact: Clayton Brown at [bluewatercrrflyers@gmail.com](mailto:bluewatercrrflyers@gmail.com) | 2025-864 | <https://www.facebook.com/p/Bluewater-RC-Flyers-100064530135987/>

**MAY 24, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | MAAC Members Only Annual Fun Fly | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | 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. Saturday May 24, 2025 - Forest Lakeside Flyers Annual Fun Fly at their Proof Line Road club field, west off Hwy #21, approx 4 Km north of Forest Ontario. Refreshments and hot dogs available, no events, no entry fee, great flying site. 450 ft x 450 ft grass field. Pilot Registration will require that you show your current MAAC Membership. Flying 9 am til 4 pm. no rain date. Contact: Stuart Schroeder 226-402-4527 | 2025-39 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

**MAY 31, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 2 Days | Woodstock JET Event | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY | 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. Zone M - Jet Fun Fly Two day invitational jet event starting on Saturday May 31 and June 1, 2024. Both EDF and turbine powered jets are welcome. Woodstock Radio Control Flying Club at their UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY field located at: 745751 Township Road 4 Woodstock ON N4S7V9 | 2025-867 | <http://woodstockrc.ca/>

**JUNE 06, 2025 - FRIDAY** | Fun Fly | 3 Days | Forest Lakeside Flyers- 1st Annual Jets & Warbird Rally- MAAC members & crew only | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | This event is closed to the public - only MAAC members & crew, may attend Friday to Sunday June 6 to June 8, 2025- Forest Lakeside Flyers 1st Annual Jets and Warbird Rally at their Proof Line Road Club Field, west off Hwy #21, approx. 4 km north of Forest

Ontario. Refreshments and hot dogs available on Friday and Saturday. \$30.00 entry fee. A new combination of jets and war birds flying off of a great 450 ft x 450 ft grass field. Turbine & EDF jets. Fighters and Trainers from WW1 to present. Gas and Electric. Pilot registration will require that you show your current MAAC Membership. This event is closed to the public- only MAAC members, crew, family & friends may attend. Contact Brad Metcalf 905-520-8303 or Blair Shrubsall 519-205-1003 for more info. | 2025-832 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

**JUNE 07, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Swap Shop | 1 Day | Swap Meet & Fun Fly | HALEY MEMORIAL FLYERS | HALEY MEMORIAL AIRFIELD | BBQ Lunch Available 50/50 and raffle 592631 County Road 13 Springfield To rent a space for your \$10 table, text or call Tim @ 226-231-1607 Rain date June 8 | <http://Noj1Xo>

**JUNE 28, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Competition | 2 Days | The BeanField Gran Prix | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | The BeanField Gran Prix combat contest June 28th and 29th at the BeanField Flyers field Dresden. Saturday we run 80 mph / speed limit combat, the BBQ follows. Sunday we are running F2D combat. Both events are double elimination. Entry is \$40 Can. A valid MAAC license is required.

**JUNE 28, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | Bluewater RC Flyers Canada Day Fun Fly-MAAC MEMBERS ONLY | BLUEWATER R/C FLYERS | OUTDOOR FLYING FIELD - 2590 PETROLIA LINE | Bluewater RC Flyers invite pilots to come out and have a great day of flying and comradery at our Canada Day Fun Fly. Bring what you have and fly what you bring! Junior members and beginners are welcome. Limited on site camping available (no hook ups) Hotdogs and water will be available. Rain day is Sunday June 29th | <https://www.facebook.com/p/Bluewater-RC-Flyers-100064530135987/>

**JULY 06, 2025 - SUNDAY** | Fun Fly | 1 Day | Mac Rowe Memorial Funfly | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY | This event is closed to the public and is limited to MAAC members and event crew only. Invited guests of MAAC member are permitted provided they are supervised. Open to all types of flying. Everyone is welcome at the annual WRCFC Mac Rowe Memorial Fun-fly. Come celebrate the clubs 53rd year. BBQ lunch is available for a small fee. 50/50 raffle and pilot prizes available. MAAC membership is required | 2025-868 | <http://woodstockrc.ca/>

**JULY 12, 2025 - SATURDAY** | Fun Fly | 1 Day | MAAC Members Only- Annual Aviation Day | FOREST LAKESIDE FLYERS | CLUB FIELD 6047 PROOF LINE LAMBTON SHORES, ON | 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. Saturday July 12, 2025- Forest Lakeside Flyers Annual Aviation Day at their club field, west off Hwy #21, on the Proof Line Road, approx 4 Km north of Forest Ontario. Refreshments and hot dogs available. Great Flying site, no entry fees. 450ft x 450ft grass flying site. Pilot Registration will require that you show your current MAAC Membership. Flying 9 am til 4 pm. No rain date. Contact: Stuart Schroeder 226-402-4527 | 2025-41 | <http://www.forest-lakeside-flyers.com>

**JULY 19, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Competition | 2 Days | The Southern Ontario Stunt Championships | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | The Southern Ontario Stunt Championships July 19th and 20th . Saturday we are going to fly three different events . Old time stunt , Classic ,N-30 and a new beginners friendly K.I.S.S. Event - keep it simple stunt event . This new event will be limited to profile models under 420 sq.in. With no flaps allowed. We encourage anyone with an old Ringmaster or Flight Streak to give it a go . The models should be readily available kits and not one off specials . A BBQ will follow Saturday competition. Sunday we are flying Profile and Precision Aerobatics. No appearance points or builder of the model rules . If entries permit it we will run A and B classes for the events .

**AUGUST 02, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 1 Day | WRCFC CL Fun Fly | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY | It's with great pleasure that I can announce that a date has been set for our Second open Control Line Fun Fly, to be held at the Woodstock RC Flying Club on August 2nd, with a rain date for the 3rd. We are hoping to have two circles set up like last year, so hopefully there will be lots of good flying to be had. It won't be anything fancy, so bring what you like to fly, and have a good time. All flyers must be MAAC members, and follow MAAC rules. The field will be closed to RPAS flying for the day. Our field location can be found on the MAAC site. Address: 745751 Township Road 4, Woodstock ON, N4S7V9 | <http://woodstockrc.ca/>

**AUGUST 30, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 3 Days | Fall Follies FunFly | THE BEAN FIELD FLYERS | KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | Our annual Labour Day weekend fun fly . All MAAC members welcome . Bring out your old beaters ,blow off the cobwebs and make some noise . Mufflers not required . A racing and stunt demo will be part of the show .

**SEPTEMBER 06, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Competition | 2 Days | Woodstock IMAC Contest 9th Annual | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | UPPER THAMES CONSERVATION AUTHORITY | September 6-7, 2025. This will be a two day contest. Open to all classes. Novice class will be flown. Registration opens at 08:00. Pilots meeting at 08:45 and wheels up at 09:00 sharp. Contest fee \$40 covers entrance fee. Lunch will be available on site both days. A MAAC membership is required for all pilots when flying in Canada. Field will be open on Friday for practice. There is no camping on site as the conservation authority we rent from owns the campground 5 minutes down the road. MAAC sanctioned event with MAAC Rules and Safety Code in affect. Contest will be conducted in accordance with Transport Canada and MAAC rules regarding Altitude Limits and associated pilot requirements. Saturday September 6: Registration - 8 AM Pilots Meeting: 8:30 AM Wheels Up: 9 AM Sunday September 7: Pilots Meeting - 8:30 AM Wheels Up - 9 AM | <http://woodstockrc.ca/>

**OCTOBER 04, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 2 Days | World Wide Ringmaster Weekend | THE BEAN FIELD FLYERS

| KEN PEGG 30148 ESTERVILLE RD DRESDEN | Come out join the world wide Ringmaster fun fly . If you don't have a Ringmaster don't worry... we have plenty. Help celebrate the worlds largest single model event .

**NOVEMBER 01, 2025 - SATURDAY** | Swap Shop | 1 Day | Dave Toon Memorial Swap Meet | WOODSTOCK RADIO CONTROL FLYING CLUB | Innerkip Community Center | Woodstock Radio Control Flying Club 3rd Annual Memorial "Dave Toon" Swap meet. Date: Saturday November 1. 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 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. | 2025-869 | <http://woodstockrc.ca/>

## QUEBEC - N

**FEBRUARY 09, 2025 - SUNDAY** | Indoor Flying | 1 Day | indoor | CLUB AIR MODELISTE | École secondaire Les Etchemins - Charny | Le club airmodéliste vous invite à son troisième vol intérieur à l'école secondaire les Etchemins secteur Charny. Carte du maac obligatoire. Chaussure de gymnase et lunette de sécurité sont requis. venez vous amuser dimanche de 13hrs à 16 hrs | 2025-830 | <http://www.clubairmodeliste.com>

**MARCH 09, 2025 - SUNDAY** | Indoor Flying | 1 Day | indoor | CLUB AIR MODELISTE | École secondaire Les Etchemins - Charny | Le club airmodéliste vous invite à son dernier vol intérieur à l'école secondaire les Etchemins secteur Charny. carte du maac obligatoire. Chaussure de gymnase et lunette de sécurité sont requis. venez vous amuser dimanche de 13hrs à 16 hrs | 2025-829 | <http://www.clubairmodeliste.com>

**APRIL 13, 2025 - SUNDAY** | Swap Shop | 2 Days | Expo-Vente 2025 - ANTI-GRAVITÉ | ZONE N QUEBEC | Expo-Vente "École Aux-Quatre-Vents" | Expo-Vente Zone N - ANTI-GRAVITE 2025 | 2025-865 | [https://www.maac.ca/fr/zones\\_details.php?zone\\_code=N](https://www.maac.ca/fr/zones_details.php?zone_code=N)

**MAY 10, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Display | 2 Days | Exposition | CLUB D'AVION TELEGUIDE D'ALMA | Galeries Lac-St-Jean exhibition | Le club d'Avion Téléguidé d'Alma organise une exposition le 10 et 11 mai 2025 aux Galeries lac-st-jean venez nous voir et jaser un peu de nos models d avions et surtout jaser de la prochaine saison qui arrive a grand pas Merci

**MAY 30, 2025 - FRIDAY** | Fun Fly | 3 Days | 2025 MAAC AGM MAAC MEMBERS FUNFLY- AGA MAAC 2025 FESTIVAL MEMBRES MAAC | CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX INC. | CLUB D'AEROMODELISME LES PHOENIX | ENGLISH BELOW • GRAND ÉVÉNEMENT : FESTIVAL MAAC 2025 • 31 mai 2025 – Une journée à ne pas manquer ! – Rejoignez-nous pour une célébration exceptionnelle à l'occasion de l'Assemblée Générale Annuelle de la MAAC. Cet événement rassemble les passionnés de modélisme aérien de partout au Canada dans une ambiance festive et conviviale. AU PROGRAMME : • TIRAGES à couper le souffle (billet en vente

bientôt) • prix de présence • Une activité moitié-moitié pour encore plus de surprises • Souper de groupe (méchoui) délicieux à savourer ensemble • Feux de camp et animations pour une soirée mémorable • La présence des dirigeants MAAC de toutes les zones au Canada INFORMATIONS PRATIQUES : • Camping pour participants : disponible sur place sans service, pour profiter pleinement de l'événement. C'est l'occasion idéale de rencontrer d'autres modélistes, de partager votre passion et de vivre des moments inoubliables. • Ne manquez pas cette journée unique qui unit la communauté MAAC de tout le Canada! • Lieu de l'événement : CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX Note : Les participants sont invités à apporter leur sourire, leur enthousiasme et leurs modèles pour une journée festive sous le signe de l'aéromodélisme. Ouvert aux membres MAAC et leurs équipiers ENGLISH • GRAND EVENT:MAAC 2025 FUNFLY • May 31, 2025 – A day not to be missed! – Join us for an exceptional celebration on the occasion of the Annual General Meeting of MAAC. This event brings together RC aviation enthusiasts from across Canada in a festive and friendly atmosphere. ON THE AGENDA: • DRAWINGS with breathtaking prizes (tickets on sale soon) • Door prizes • A 50/50 activity for even more surprises • A delicious group dinner (méchoui) to enjoy together • Campfires and entertainment for a memorable evening • The presence of MAAC leaders from all zones across Canada PRACTICAL INFORMATION: • Camping for participants: Available on-site without services, so you can fully enjoy the event. This is the perfect opportunity to meet fellow RC modelers, share your passion, and create unforgettable memories. • Don't miss this unique day that unites the MAAC community across Canada! • Event Location: CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX Note: Participants are invited to bring their smiles, enthusiasm, and models for a festive day dedicated to RC aviation. Open to MAAC members and their CREWS. | 2025-863 | <http://www.clubphoenixbeauce.weebly.com>

**AUGUST 27, 2025 - WEDNESDAY** | (pending approval) | Fun Fly | 6 Days | Funfly 2025 - PUBLIC MAAC SFOC REQUIS | CLUB D'AVIONS MINIATURES LES PHOENIX INC. | CLUB D'AEROMODELISME LES PHOENIX | Le Club Phoenix vous invites à son funfly annuel qui se tiendra à notre piste de St-Georges (secteur st-jean-de-la-lande) lors du long congé de la fête du travail soit du 30 août au 1er septembre 2025. Cette année marquera le retour du public qui sera invités à admirer les prouesses des pilotes présents. Vous pourrez camper sur place et profiter du fameux feu de camp beauceron le soir venu. D'autre détails s'ajouteront au cours de l'été (tirage, restauration,...) alors réserver cette date à votre calendrier!! Cet événement est ouvert au public ainsi qu'à tous les membres du MAAC, leur équipe et leurs invités. La conformité avec le SFOC (Certificat d'Opérations Aériennes Spécialisées) pour les événements MAAC est requise. | <http://www.clubphoenixbeauce.weebly.com>

**AUGUST 30, 2025 - SATURDAY** | (pending approval) | Competition | 4 Days | Street League Canadian Nationals | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU INC. | CLUB ESCADRON DU RICHELIEU (FPV) | [www.dronefest.ca](http://www.dronefest.ca) | <https://www.facebook.com/groups/1440720649519222>

# GREAT HOBBIES

Great Service • Great Selection • Great Prices



- Built-in TD-ISRM RS Dual-Band Internal RF Module
- Built-in Mass Storage & Text-to-speech Function

## X20 RS



FRS03010251 — X20 RS Chameleon w/Battery  
FRS03010249 — X20 RS Porcelain White w/Battery



- 800x480 Resolution Outdoor High Brightness Touchscreen
- Built-in 6-axis Gyroscope Sensor

## X20 Pro



FRS03010236 — X20 PRO AW Silver  
FRS03010234 — X20 PRO AW Green



- Easy-to-Reach Top Switches and Sliders
- Haptic Vibration Alerts and Voice Speech Outputs

## X18 RS



FRS03010241 — X18 RS Chameleon  
FRS03010245 — X18 RS Meteorite Grey  
FRS03010243 — X18 RS Porcelain White  
FRS03010239 — X18 RS Ruby Red



## FT P-40



The FT P-40 is Flite Test's modern take on a classic RC plane. Quick assembly with outstanding flight for intermediate pilots.

Wingspan: 46in • Use FT PowerPack C  
FTSBK630MK2 — FT P-40 Kit Maker Foam V2



## Mighty Mini Explorer



The FT Mighty Mini Explorer was created to give you the ultimate first experience of both building and flying

Wingspan: 38.5in • Use FT PowerPack A  
FTSBK1300MK2 — FT Mighty Mini Explorer Maker Foam V2



## UMX Cirrus



More powerful 2S and 3S-compatible ESC and motor with a 3-blade prop

Wingspan: 732mm • Length: 513mm • Weight: 151g  
EFLU15950 — UMX Cirrus BNF Basic



## Stick-06



Wingspan: 580mm • Length: 460mm • Weight: 110g  
DWHR0304 — Balsa Laser Cut Kit w/Motor/ESC/Servos 600mm



## Windrunner DLG



Wingspan: 1200mm • Length: 915mm • Weight: 280g  
DWHFD1201 — Laser Cut Balsa Kit 1.2M w/Carry Bag



## Boomerang Flying Wing 1.1M



Wingspan: 1114mm • Length: 550mm • Weight: 580g  
DWHE4205 — Kit w/Motor/ESC/Servo/Flight Control  
DWHE4201 — Kit Only



When a qualifying product is nationally advertised at a lower price by any Canadian Hobby Shop, we will not only match it, we will **beat it by 10% of the difference.** See web site for details.



## FREE SHIPPING PROGRAM\*

SEE WEB FOR DETAILS

\*Canadian addresses only, minimum order required. Oversize & Insurance fees are extra, some restrictions apply.

# 1-800-839-3262

## www.greathobbies.com

Ordering by phone & Technical Assistance Hours

10AM to 8PM Monday to Friday  
10AM to 5PM Saturday  
(Atlantic Time)

## COME VISIT!

We have 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