

FLY
INTERNATIONAL

INTERNATIONAL FLY

**132
PAGES**

n°181
AVRIL
2010
6,50 €

Le monde de l'aéromodélisme

n°181



**MIRAGE 2000
AVIATION DESIGN**

- Andorre 6,50 €
- Belgique 7,20 €
- Canada 11,00 \$C
- Gabon 4300 CFA
- Guadeloupe 7,80 €
- Grèce 7,50 €
- Guyane 7,80 €
- Italie 7,50 €
- Luxembourg 7,50 €
- Martinique 7,80 €
- Nouvelle Calédonie 970 XPF
- Polynésie française 970 XPF
- Portugal 7,50 € (Port.Cont.)
- Réunion 8,00 €
- Saint Martin 7,80 €
- Senegal 4300 CFA
- Suisse 11,50 CHF
- Wallis 970 XPF

ESSAIS
AURORA
TRACER 240
LANCAIR - ASPI
HURRICANE - CAVALLINO
BELLANCA - COLUMBIA
TECHNIQUE - S-BUS
STAR FLY - BIJAVE

**GRATUIT AVEC
 CE NUMERO
 LE CATALOGUE
 ORACOVER !
 64 PAGES AVEC
 TOUS LES
 CONSEILS
 D'UTILISATION**

LANITZ-PREHA FOLIEK FACTORY GmbH
 THE COVERING AUTHORITY
 ENTOILAGE et FINITION
ORACOVER®
 Information produits

Aéromodélisme

Aviation générale

-Made in Germany-

**ESSAI
PLANEUR
BLH**

Nom : **Aspi 97**
Fabricant : **BLH**
Prix public conseillé : **72 €**

Le DLG léger par BLH alias l'Aspi... gratteur !



Texte : *Stéphane Mangin*
Photos : *Stéphane Mangin & J-Louis Cousot*



Caractéristiques :

Envergure : 970 mm
Longueur : 870 mm
Corde d'implanture : 160 mm
Surface aile : 12 dm²
Profil aile : AG 03 Modifié
Profil stab : Planche
Masse annoncée : 155 g (130 sur les nouveaux kits)
Masse obtenue : 146 g
Charge alaire obtenue : 12 g/dm²

ASPI 97

Type de modèle :

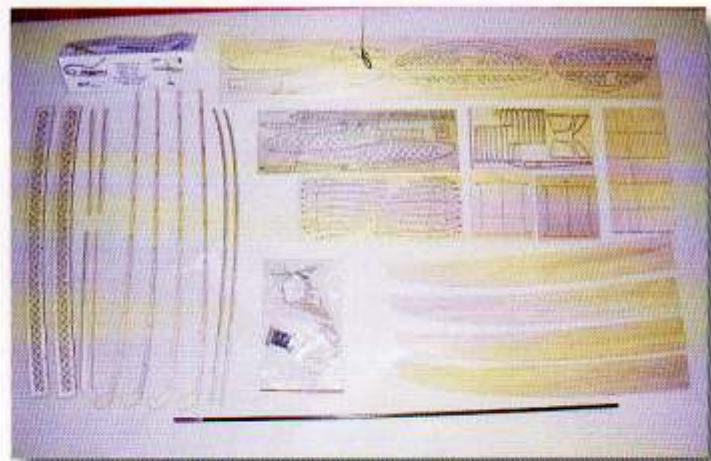
Mini planeur lancer main 2 axes

Mode de fabrication :

Kit à construire. Ailes, empennages et fuselage en structure balsa et contre-plaqué, renforts carbone.

Fonctions commandées :

Direction et profondeur



Un kit à construire, ça fait plaisir, surtout quand la précision des découpe atteint comme ici la perfection.

« Aspi, Aspi, nous voulons des Aspi ! », « Il nous faut absolument des Aspi » « quand est-ce qu'on se commande nos Aspi ? » etc... etc... etc... Voilà le genre de cri de ralliement qui retentissait à longueur de journée dans les bureaux depuis que le Nhâlyn et moi-même avions découvert, dans les nouveautés de l'été dernier, le petit lancé-main par le saumon proposé par BLH, notre artisan Andorran préféré, réputé pour ses kits tout bois, j'ai nommé l'Aspi.

Trop craquant ce petit jouet, il nous en fallait un chacun, évidemment, et il n'a pas fallu bien longtemps pour qu'en un rapide coup de fil à Jean-Charles, deux kits arrivent par la poste pour que nous puissions une fois de plus jouer du cutter, de la colle et de la cale à poncer et retrouver le plaisir de la construction traditionnelle, bien aidée par un kit découpé laser de grande qualité.

Le kit

Le kit se présente, comme à l'habitude chez BLH, sous la forme d'un sachet plastique renfermant un fagot de baguettes et planchettes de bois, principalement balsa et contre-plaqué, un sachet d'accastillage, la notice et le plan du modèle à l'échelle 1. Tous les éléments sont découpés par commande numérique, au laser, ce qui laisse le chant des pièces légèrement noircies. La conception est extraordinaire, et le fait de découper les pièces en commande numérique a permis au fabricant de se fendre de tous les raffinements possibles dans le dessin des pièces. On notera en particulier l'allègement par découpes, rappelant une structure géodésique, réalisé sur les empennages, mais également les bords de fuite de l'aile

CONCEPTION
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■
Passable - Correcte - Bonne - Super

QUALITE DU KIT
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■
Passable - Correcte - Bonne - Super

ASSEMBLAGE
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■
Facile - Moyen - Délicat - Difficile

PILOTAGE
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■
Débutant - Confirmé - Expert

AGREMENT EN VOL
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■
Passable - Normal - Excellent



Les empennages en place avec leur commande par un fil.

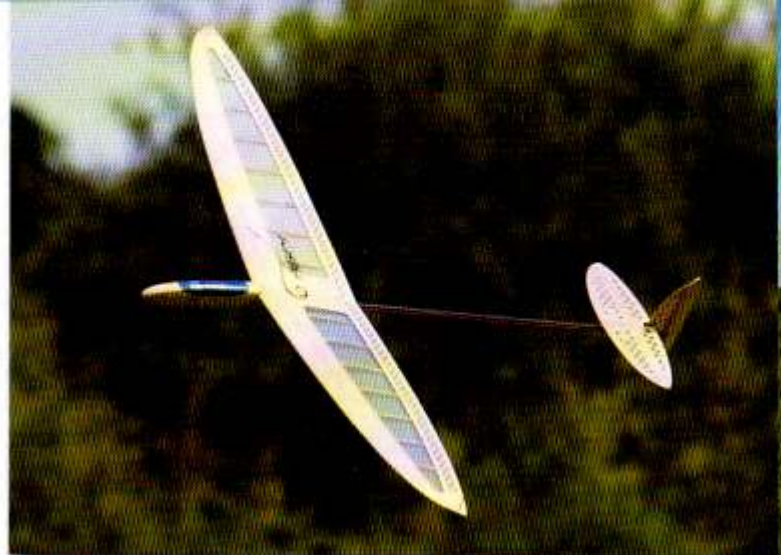
et même les doublages en contreplaqué des flancs du fuselage, qui sont du plus bel effet. La préfabrication est exemplaire et gage d'une construction rapidement menée car largement facilitée. Pour citer un exemple, les bords de l'aile possèdent déjà toutes les encoches pour recevoir les queues de nervures, et malgré leur forme elliptique ne permettant pas de les débiter dans du profilé triangulaire standard, ils sont tout de même déjà usinés en triangle et ne nécessiteront donc qu'un léger ponçage de finition en même temps que le reste de l'aile. On notera également un petit détail qui a son importance dans la réalisation du fuselage : la verrière est prédécoupée dans les flancs en balsa et leurs doublages en contreplaqué. La découpe de la verrière en sera donc largement facilitée. Et cela en va ainsi pour tous les éléments de ce kit, tout, mais je veux dire absolument tout, a été pensé pour vous faciliter la vie au cours de la construction. Le sachet d'accessoires est très restreint mais absolument exhaustif. Il contient deux petits morceaux de corde à piano 3/10 permettant de réaliser les ressorts de rappel des gouvernes, les guignols en contreplaqué, du fil pour la réalisation des commandes, la vis de fixation de l'aile et deux petits bouts de jonc de carbone pour le téton de l'aile et le téton de lancé par le saumon. Est également livré un petit morceau de gaine thermo-rétractable transparente de grand diamètre, ce qui semble un peu insolite, mais sert en fait à la fermeture de la verrière. Très astucieux, tout simple, et diablement pratique et efficace.

Les équipements

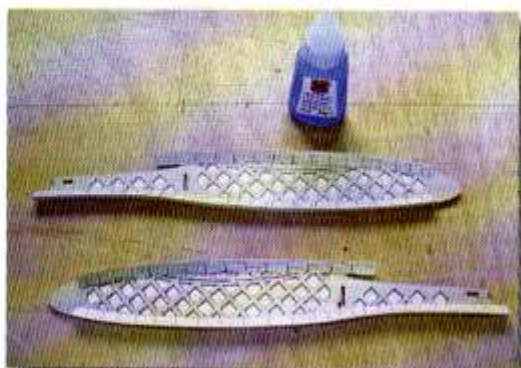
Pour équiper l'Aspi, rien de plus simple, il faut un récepteur, une batterie et deux servos... sauf que le tout doit être réellement très petit ! Cela dit, on trouve aujourd'hui le matériel nécessaire à des prix très abordables. Pour les servos, BLH recommande les Robbe FS31 de 4,7 g qui sont d'excellent servos (on peut également prendre leurs clones chez Topmodel sous le nom de TS1118, qui semble-t-il sortent tout droit de la même usine). J'ai pour ma part utilisé de vieux S49, qui sont très alléchants en termes de légèreté et dimension, mais c'est finalement à regret. Ces servos ont en effet mal vieilli (il faut dire qu'ils ont au moins 5 ans !) et ont désormais un neutre un peu approximatif, preuve de potentiomètres fatigués et encrassés. Il faudra également une batterie, soit de 4 éléments NiMH de 230 mAh, soit un élément LiPo de 240 mAh. J'ai pour ma part opté pour cette deuxième option, et franchement je ne le regrette pas. Même après une après-midi de vol à en avoir mal au bras à force de lancer, je n'ai même pas eu à remettre plus de 150 mAh dans la batterie... Cela vient probablement du fait que la tension d'alimentation étant un peu plus faible qu'avec 4 éléments NiMH, la consommation des servos est nettement plus faible (leurs performances également, mais cela ne se ressent pas en vol sur ce genre de modèle). Le récepteur que j'ai installé est un XPower 4 voies de chez Topmodel, à synthèse de fréquence ce qui évite d'avoir à acheter un quartz, qui me donne entière satisfaction.

Construction

BLH recommande de mener la construction à 100% à la colle cyanoacrylate, en utilisant de la fluide et de la medium avec de l'accélérateur. C'est assez judicieux, les assemblages étant dans l'ensemble très précis, il suffit



Gratter, gratter, encore gratter, même à quelques mètres du sol ! L'Aspi est fait pour ça !



Montage des flancs de fuselage. Notez les renforts ctp très allégés !



Les empennages sont renforcés par des plats de carbone insérés dans le balsa.



L'entoilage transparent laisse le travail sur la structure visible.

de présenter les pièces entre elles et d'assurer le collage en infiltrant de la cyano fluide, qui migre entre les pièces par capillarité. Le résultat est un assemblage très rapide, solide et léger... mais attention aux doigts, qui se retrouvent vite collés, souvent plus vite que les pièces à assembler ! La notice est très détaillée et explicite, pas à pas avec des photos (noir et blanc), il n'y a qu'à suivre le guide.

La construction commence par les empennages, qu'il faut renforcer en y glissant les longerons en contreplaqué 4/10 (pré découpés) dans les encoches prévues, pour ensuite les immobiliser par infiltration de cyano fluide. Le résultat est solide est très léger. On colle ensuite le renfort en bois dur, ou plutôt en bois « moins tendre » car il semble qu'il s'agisse de samba ou un autre bois exotique du même genre, sur la partie basse de la dérive. Un coup de ponçage sur tout ça, ponçage des chants des gouvernes pour assurer le débattement (attention pour la dérive : bien respecter le côté de la charnière en fonction que l'on veuille son Aspi pour droitier ou gaucher... tout ceci est expliqué dans la notice), et hop ! On réserve le tout pour passer au fuselage.

Fuselage

La construction du fuselage est des plus traditionnelles. Il s'agit de coller le doublage des flancs en contreplaqué (soit à la cyano fluide par infiltration, soit à la colle blanche sous presse), préparer les baguettes d'angle en y pratiquant des encoches à coup de scie pour qu'elles puissent prendre les courbes du fuselage, les coller, puis assembler tout ce petit monde avec les couples en contreplaqué et le nez en balsa. Les doublages des flancs et les couples étant pourvus d'encoches découpées très précisément (merci à l'usinage par commande numérique), l'obtention d'un fuselage parfaitement droit est très facile. L'assemblage est tout de même à

Le geste auguste... A 6 images/seconde, Jean-Michel Yvé démontre le geste typique du lancé d'Aspi.

réaliser avec la poutre de queue en place (sans la coller) pour être bien précis sur la rectitude de l'ensemble. On ferme ensuite le dessus et le dessous du fuselage, puis vient la traditionnelle séance de ponçage permettant de transformer une boîte aux coins carrés très moche en un adorable petit fuselage (attention à la poussière... ça en fait beaucoup !). On dégage ensuite la verrière par quelques coups de cutter (opération largement facilitée par le fait que cette dernière soit prédécoupée, y compris dans les doublages des flancs en contreplaqué), et on peut attaquer le plat principal, à savoir l'aile.

Aile

La construction de l'aile est des plus traditionnelle, si ce n'est que le longeron qui est constitué de deux semelles en contreplaqué (au lieu des classiques baguettes de section rectangulaire), et a ainsi une forme elliptique se terminant par une large surface constituant la moitié du saumon, qui offre le support au téton de lancement typique d'un DLG. On commence donc par positionner la semelle inférieure du longeron sur le plan (préalablement protégé par un film plastique, histoire de ne pas coller l'aile sur le papier !), le coffrage inférieur, le bord de fuite, tout ce petit monde solidarisé par infiltration de cyano, puis on colle toutes les nervures en place, ainsi que la clé d'aile inférieure et les âmes du longeron en balsa. A noter que ces dernières sont prédécoupées précisément à la cote, et ne nécessitent presque pas de retouche. On colle ensuite la semelle supérieure du longeron, le bord d'attaque (qui est en contreplaqué), puis le coffrage supérieur. Et il ne reste plus qu'à... recommencer pour l'autre demi-aile, construite dans le prolongement de la première que l'on aura préalablement calée avec la bonne valeur de dièdre. Un bon coup de ponçage sur tout ça, et c'est fini ! Il ne reste plus qu'à faire la mise en croix de l'Aspi, et passer à la finition.

Finition

J'ai fait au plus simple : juste de l'Oralight purement transparent pour laisser apparente cette belle structure, à l'exception de la verrière que j'ai entoillée en bleu transparent. A noter tout de même (vous le verrez sur les photos...) que l'Aspi est assez fragile à la manipulation, et j'avoue être passé au travers du coffrage de l'aile pendant que je l'entoillais... Donc, mon Aspi a porté les marques d'une réparation avant même le premier vol... tant pis. Il faut également faire attention à ne pas trop chauffer pour tendre l'entoilage juste ce qu'il faut sans déformer la structure, et bien contrôler (plutôt deux fois qu'une) que l'on n'a pas vrillé l'aile. Si c'est le cas, on arrive à rattraper sans grande difficulté en tordant dans l'autre sens et en chauffant l'entoilage, mais le contrôle est important. BLH recommande de réaliser les charnières avec l'entoilage des gouvernes de profondeur, en renforçant l'accroche avec de l'Ecofix (également appelé balsaloc). N'en ayant pas, et ayant peur que l'entoilage n'ait tendance à se décoller à la longue, j'ai utilisé des charnières sans axe collées à la cyano fluide. C'est une er-

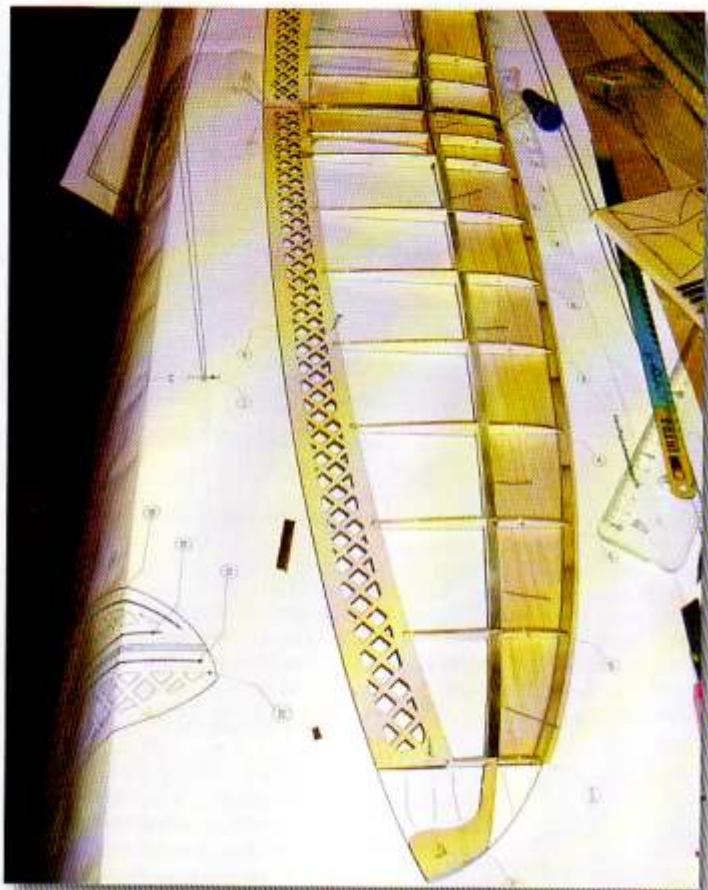
FLY TEST

Lancé : Pour les premiers vols, juste le temps de faire les trims et de s'assurer qu'il vole correctement, mais également pour voler à la pente quand la portance est présente, on lancera l'Aspi tout à fait classiquement. Mais le domaine de prédilection de l'Aspi est le lancé par le saumon, dit DLG pour Discus Launch Glider ou SAL pour Side Arm Launch. La manœuvre est finalement assez simple, et le geste vient rapidement. Le planeur est tenu par le saumon gauche (ou droit si l'on est gaucher), en le retenant par le téton de lancement avec l'index et le majeur. Le principe est d'effectuer un tour sur soi-même, le bras tendu, afin de donner un maximum de vitesse et terminer le geste en envoyant le planeur vers le haut. Cela ressemble au geste de lancé de disque en athlétisme, d'où le nom de Discus Launch... C'est assez difficile à décrire, mais rassurez-vous, on prend très vite le pli et l'Aspi semble finalement être un bon choix pour découvrir cette méthode de mise en altitude. Quelques conseils, cependant, pour que cela se passe bien. Faire bien attention à tenir le téton de lancé du bout des doigts, et non pas dans le creux entre les phalanges, afin de ne pas risquer de le retenir au moment où on lâche le planeur. Commencer par des lancés très mous ! Au début, on arrive déjà à des altitudes très honorables en ayant l'impression d'avoir fait un beau geste, mais au ralenti sans forcer... et si on essaie de forcer, on foire à moitié le lancé et l'altitude obtenue n'est pas meilleure ! Bien sûr, par la suite, une fois que l'on maîtrise l'art du lancé par le saumon, on peut sans problème donner de plus en plus de puissance dans le geste et atteindre des altitudes impressionnantes. Les 146 grammes de l'Aspi ne permettent pas d'atteindre les altitudes obtenues en F3K, du fait de la très faible inertie, mais on arrive à des 15 - 20 mètres au début, et la trentaine de mètres est tout à fait atteignable une fois que l'on maîtrise.

En plaine : Au début, avec un lancé de fillette qui aura propulsé l'Aspi à peine à 10 mètres, il vous gratifiera d'un grand tour de terrain et balisera la moindre petite bullinette en levant une aile ou la queue selon comment il la traverse. On ne pourra cependant l'exploiter que si l'on a eu la chance de la rencontrer au tout début du vol, car parti de trop bas, impossible de monter... Mais comme au fil des vols, vous allez lancer de plus en plus haut, cette limitation tombe petit à petit. Voler avec l'Aspi devient alors un plaisir fabuleux, limite addictif ! Le moindre pet de lapin est détecté sans aucune difficulté, et l'exercice de les exploiter devient un jeu d'adresse et de finesse de pilotage extraordinairement passionnant. Le choix de la valeur du dièdre est un compromis qui permet la détection facile des ascendances, mais du coup l'Aspi pêche un peu en terme de roulis induit et donc de maniabilité à basse vitesse. Le très grand débattement de la dérive recommandé par BLH est indispensable, et l'Aspi demande une petite prise en main pour en tirer la quintessence. Une voilure à double dièdre aurait sans nul doute permis une maniabilité accrue, mais cela aurait été plus compliqué à fabriquer pour encaisser les contraintes dues au lancé par le saumon.

A la pente : Ou plutôt sur n'importe quelle petite pentonnette de rien du tout, pourvu qu'elle soit alimentée par un petit courant d'air... Là, le fait de pouvoir lancer par le saumon assure le coup et permet d'explorer tout l'espace sans aucune crainte pour aller chercher les zones où ça porte. Et dès que la portance est suffisante pour tenir en l'air et accélérer un peu, c'est le délire complet qui s'installe : de par sa faible traînée parasite, l'Aspi remonte le vent sans aucun souci malgré ses 140 grammes, peut accélérer très franchement, et du coup... passe la voltige malgré ses deux axes ! A grande vitesse de vol, la maniabilité devient très bonne et l'impression de dièdre un peu faible disparaît. Bon, certes, le tonneau s'étire en longueur et est un peu laborieux sur la fin, mais il passe. La boucle est une formalité. Le vol dos se tient sans aucun souci, la commande de direction ne s'inversant pas, contrairement à ce que l'on pourrait croire sur un deux axes... Même le huit cubain passe sans problème. Et dès que la portance se fait un peu trop faible, on repart sur un vol plus sage pour aller chercher les endroits où ça monte. Résultat : quand les autres se posent, nous, avec les Aspis, on reste en l'air...

Impression générale : Adorable petit jouet que cet Aspi... et même bien plus qu'un jouet ! Il est à la fois ludique et éducatif car il vous apprendra le lancé par le saumon, et le pilotage au plus fin pour détecter et exploiter les ascendances les plus ténues que l'on trouve au ras du sol.

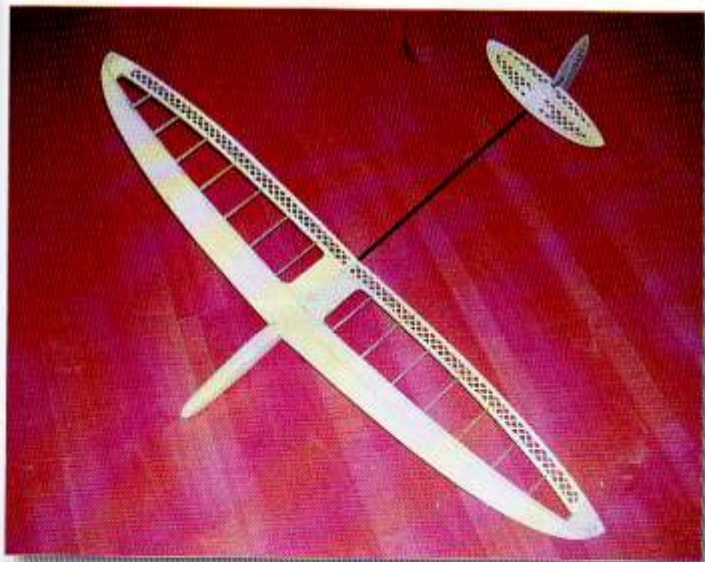


L'aile en cours de construction. Notez les longerons en ctp.

leur... le résultat est des charnières trop raides incompatibles avec le système de commande par fil en aller simple et ressort de rappel. J'ai pas mal peiné (mais finalement réussi à force de gratter et laisser juste ce qu'il faut de matière) avant de rendre tout ça opérationnel. La seule alternative valable à la charnière par l'entoilage sera la charnière en scotch cristal, simple et rapide... Une fois entoilé, il ne reste plus qu'à coller les guignols, les servos dans le fuselage, et réaliser les commandes par fil en aller simple et petit ressort de rappel réalisé avec un bout de corde à piano 3/10 sur chaque gouverne.



Le téton de lancement en bout d'aile.



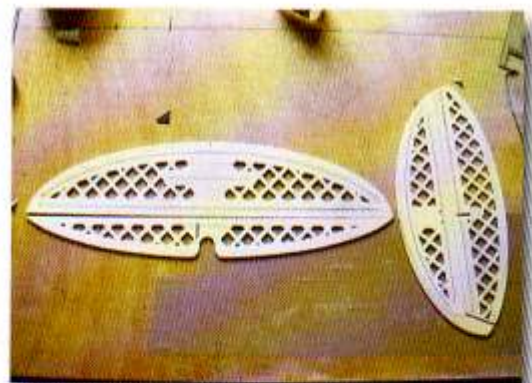
L'Aspi avant entoilage montre sa structure ultra allégée.



Stéphane et Jean-Michel sont vraiment ravis de leurs Aspi ! Et ça se voit...

Réglages

Je dois ici vous avouer la petite mésaventure qui m'est arrivé, du fait que j'ai voulu à tout prix terminer le modèle un soir pour la séance photo prévue le lendemain, donc fini à pas d'heure... Résultat, les premiers vols ont été très laborieux, l'Aspi volant le trim de direction dans le coin, et n'acceptant de faire des virages propres que d'un côté. J'avais en réalité cumulé un défaut de mise en croix (cette dernière est à faire impérativement en prenant des mesures avec une ficelle entre l'extrémité de la poutre et chaque saumon, car à l'œil, on ne voyait pas le défaut avec la forme elliptique de l'aile) et un petit vrillage de l'aile, le tout associé à un débattement trop faible de la dérive dû à mes charnières trop rigides. Une fois tout ceci rattrapé, tout est rentré dans l'ordre. Le centrage et les débattements donnés par BLH sont



Dérive et stab avant montage sur le fuselage.

tout simplement idéaux. Les +/- 50 mm à la dérive impressionnent un peu, et pourraient se résumer à « mettez le maxi possible », mais il faut ça pour bien se défendre dans les turbulences. J'ai utilisé la radio 4 voies basique de mes débuts (légère et pouces dessus, donc adaptée au lancé-main... car il est de toute évidence impossible de faire du DLG avec une grosse radio pupitre !), ça fonctionne sans souci, mais j'avoue que l'exponentiel fait défaut à la dérive, cela rendrait l'Aspi plus moelleux autour du neutre. Si votre radio le permet, ne vous en privez pas. J'ai essayé un centrage plus arrière, mais cela n'a pas apporté grand-chose, et je suis finalement revenu à celui de la notice qui donne ce qu'il faut de stabilité pour que l'Aspi soit des plus agréables.

Réglages

Centrage

64 mm du bord d'attaque à l'emplanture.

Débattements

Direction : +/- 50 mm (avec expo si disponible)

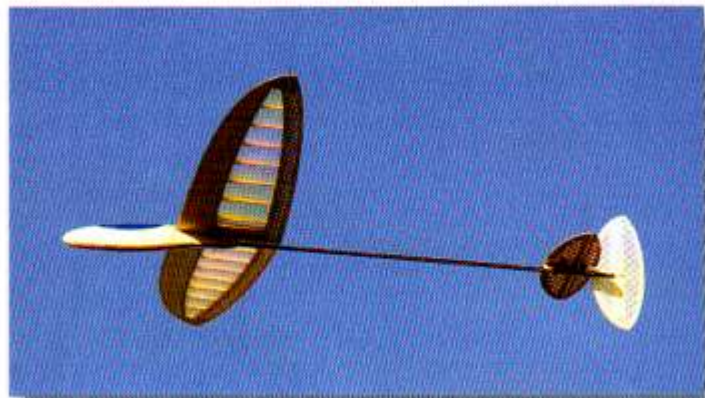
Profondeur : +15 mm / -10 mm

Complément d'article

Vous trouverez sur le site internet de FLY un complément d'article téléchargeable avec de très nombreuses photos prises durant la construction de l'Aspi.



Un coupe d'Aspi dans l'herbe... Mais ils ne piquent pas !



Malgré un poids plume, l'Aspi remonte bien au vent.



La radio doit être du plus petit volume possible, à tel point que la prise de l'accu semble «énorme» !

Assemblage de la partie avant et du tube de queue.



Bilan

C'est une fois de plus une grande réussite que nous livre BLH avec l'Aspi. Un modèle à la fois esthétique et performant, un kit d'une qualité irréprochable, très étudié dans ses moindres détails, que du bonheur à le construire et à le piloter, bref, une vraie merveille. Le seul regret que je peux avoir après l'essai d'un tel modèle est qu'on ne trouve pas plus de kits à construire sur le marché ! Vive le balsa, la colle, le papier de verre et la poussière (si si, la poussière de bois... c'est une poussière noble...). On a trop tendance à oublier que l'aéromodélisme consiste autant à piloter qu'à fabriquer des machines volantes. A vos cutters, que diable !

Dernière minute

Nous apprenons que BLH a désormais modifié son kit en changeant le tube de queue pour un tube plus léger, ce qui permet d'obtenir un Aspi à 130 grammes en ordre de vol ! Les qualités de gratte du modèle, qui étaient déjà extraordinaires, en seront encore améliorées. Merci Mr. BLH !

SUR L'AERODROME DE LA FERTE-GAUCHER 97720

Au sein du pôle à 45 mn de Paris

du **MODELISME** chez **Quartz**

Sur place: Simulateur de vol, Un magasin de 250m²

Venez vivre votre passion

Quartz c'est aussi une école de pilotage

Piste en bitume 2 X 70m - Piste en herbe de 150m
Salle pour le vol Indoor de 700m²

Apprenez à piloter sans risque sur notre matériel, coaché par notre moniteur professionnel:
Nicolas LORION

- Initiation / Formation au pilotage d'avions et d'hélicoptères RC
- Montage / Réglage / Mise en vol de votre modèle.

Stage à l'heure, au week end ou à la semaine.

Tarifs des prestations sur www.easy-heli.com

tél. : 01 64 20 38 91 Ouvert du Mardi au Samedi de 10h à 19h

fax. : 01 64 20 38 94 Ouvert le Dimanche de 10h à 18h

le site : www.quartzrc.fr le site du club : www.aero-ft.com

Au sein du pôle différents styles d'hébergements.

BULLETIN D'INSCRIPTION

A retourner à : **SEJOURS VACANCES MODELISME**
BP. 2 - 38750 ALPE D'HUEZ.

Le nombre des places disponibles par stage étant limité, nous vous conseillons de vous inscrire au plus tôt.

Nom : Prénom :

Adresse :

..... Pays :

Téléphone : Profession :

Sexe : Féminin Masculin Age : ans.

Activité pratiquée : Niveau de pilotage :

Avion Débutant

Planeur Moyen

Hélico (uniquement) Confirmé

Stage choisi : Indiquer les dates par ordre de préférence :

N° du au N° du au

Formule choisie :

Stage avion planeur seul Arrhes 120 €

1/2 Stage avion planeur seul Arrhes 60 €

Stage hélico seul Arrhes 500 €

Stage hélico + 3*** pension complète Arrhes 640 €

Stage avion planeur + 3*** pension complète Arrhes 140 €

Séjour accomp. 3*** pension complète Arrhes 50 €

Stage hélico + 3*** ch. + petit déjeuner Arrhes 620 €

Stage avion planeur + 3*** ch. + petit déjeuner Arrhes 140 €

Séjour accomp. 3*** ch. + petit déjeuner Arrhes 40 €

Ci-joint un chèque de € pour la réservation.

Attention : Chèque étranger prévoir 10 € en sus pour frais bancaires.

Veuillez libeller vos chèques à l'ordre de **Séjours Vacances Modélisme**.

Pour les mineurs, ce présent bulletin d'inscription doit être accompagné d'une lettre d'autorisation à participer au stage indiqué, datée et signée par les parents.

CONDITIONS GÉNÉRALES DE RÉSERVATION

La réservation ne devient effective qu'à partir du moment où nous recevons le

bulletin d'inscription correctement rempli et signé, accompagné du versement

du montant demandé pour la catégorie choisie, ceci par semaine et par personne. Le solde du (des) stage(s) se règle le jour d'arrivée. En raison du faible nombre d'élèves par moniteur et des réservations hôtelières, les arrhes seront

conservées en cas de désistement qu'elle qu'en soient les raisons. Pas de remboursement en cas d'annulation en cours de stage.

Je soussigné(e).....

déclare avoir pris connaissance des conditions générales de

réservation et les accepte.

Le..... Signature :

ASSURANCE OBLIGATOIRE :

Je soussigné(e).....

déclare être assuré(e) en responsabilité civile pour la pratique du vol

à voile et avions radioguidés, pendant la durée des stages.

Signature précédée de la mention manuscrite "Lu et approuvé"

Signature :

Dans la négative, celle-ci pourra être souscrite sur place à votre arrivée

NOTRE CORRESPONDANT

FLY

Le monde de l'aéromodélisme