

Quelques photos des CASTORS de Didier et Gery.
D'autres sont dans la fiche de présentation.



Notre ami Gery nous dit pourquoi il a choisi la formule STAGE chez Didier MARIE

Pour construire ma machine : et si je faisais des stages

Après la rencontre de quelques constructeurs, et fouillant sur quelques sites, l'idée est venue du Loiret.

Forme, performances, légèreté, ailes repliables sont les premiers arguments.

Ensuite vient dit-on, la douceur du pilotage. Mais pour le savoir encore faut-il le piloter.

Certains diront aussi : facilité de construction.

Je dirai que à contrario, il est certaines constructions par lesquelles ils ne faut pas commencer!

Mais avant tout, comment débiter.

Quelques-uns se sont lancés avec le modèle réduit, ou ont vu faire ou aidé à faire une machine assez simple.

Pour ma part, j'ai choisi une formule de stage qui m'a paru rassembler divers avantages : sécurité : construire un avion n'est pas comme faire un meuble, poser une porte ou installer un lavabo. Notre vie et celle des passagers en dépend. Même en suivant les plans, encore faut-il être sûr de bien les lire, et de respecter des règles (colle, T° de séchage, choix du bois, ordre de la construction etc...). choix de machines : lesquelles sont nécessaires ? Rien ne vaut de travailler chez un autre avec ses machines pour voir ce qui est indispensable et ce qui l'est moins, rapidité (ou moindre lenteur, dirais-je). Je suis effrayé de voir que certains mettent 3 à 7 ans pour réaliser complètement leur machine. Je suis plus effrayé encore de voir dans des hangars, des « bouts » de machine qui ne voleront jamais. Ce serait pour moi une grande déception. Et j'aime que ça dépote. Après un mois, et deux stages de 3 jours, j'ai réalisé tous les cintres et les couples, l'empennage vertical, les deux flans du fuselage. Je pense que c'est un bon rythme.

Opportunité : Didier MARIE m'a proposé stage + un longeron d'aile en bois-carbone pour des raisons de poids. Je n'ai jamais fait, et là encore si le gain en poids est intéressant, mieux vaut ne pas se tromper dans la mise en œuvre. Je choisis donc cette double formule.

Et concrètement quels sont les autres avantages du stage :

Pendant 3 ou 4 jours de présence dans son atelier, je suis 10 heures par jour devant l'établi. Je dispose de tout le matériel de Didier (ponceuse fixe, petite scie à bande, règle, réglet, crayons, table de grande dimension, papier dessin, règle à poncer, agrafeuse, etc ... et même la machine à café. Je vois dans son atelier différentes machines en cours : idéal pour imaginer telle pièce à sa place par la suite. Des ferrures, des commandes sont en place... Je dispose de tout le stock de bois nécessaire et surtout je profite de toute sa disponibilité : une question, un conseil, l'interprétation d'un plan, le choix du bois, l'assemblage d'éléments en volume, un ponçage nécessaire, un alignement à vérifier etc. A temps plein avec moi les premiers jours, il peut progressivement s'occuper de ses affaires car je gagne en autonomie, mais il reste là pour le lancement d'une nouvelle pièce et surtout pour assembler, régler, apprécier. Donc rapidité et sécurité. Naturellement il reste disponible par téléphone quand de retour chez moi, j'ai un doute. J'envoie des plans annotés par internet, on discute et je repars. C'est donc aussi pour moi, un formidable réservoir de motivation. Pour ma part je crois à la dynamique du travail en groupe même si 90% du temps est mené seul. Se revoir à échéances régulières, se donner des objectifs, est un moyen de maintenir le rythme, et de reprendre le chantier.

Cette organisation ne m'a pas empêché de garder des activités en famille, de réaliser de l'entretien et des travaux pour moi ou des copains. Au contraire, les choses sont cadrées : tel jour pour un déplacement en famille, tel jour pour un travail à la maison, stage programmé de telle à telle date, et tel(s) jour(s) pour réaliser telle et telle pièce.

Et plus si affinités...

Je crois avoir compris que Didier est né dans l'aviation à un moment où elle explosait et où les circonstances l'ont conduit au cœur des centres de décision :

Premiers vols à 5 ou 6 ans

PPL à 17 ans,

Naissance de l'ULM dans les années 70

Présent aux rencontres des « grands » constructeurs sur Paris dans les années

Depuis toujours au RSA et à la FFPLUM

Bien sur il connaît de l'intérieur un grand nombre de machines, il a souvent rencontré les personnages de l'aviation : Cariou, Fournier, Colombar, Pennec, Potier etc.

Les pauses café, les repas partagés sont donc, si on le veut bien, des moments très riches de découverte, d'anecdotes, de détails sur tel ou tel, les évolutions, les autres types de construction ou de machines...

Je suis donc ravi de la formule

Pour construire ma machine : et si je faisais des stages

Après la rencontre de quelques constructeurs, et fouillant sur quelques sites, l'idée est venue du Loiret.

Forme, performances, légèreté, ailes repliables sont les premiers arguments.

Ensuite vient dit-on, la douceur du pilotage. Mais pour le savoir encore faut-il le piloter.

Certains diront aussi : facilité de construction.

~~Je dirai que à contrario, il est certaines constructions par lesquelles ils ne faut pas commencer et on m'a cité à plusieurs reprises, l'Emeraude par exemple.~~

Mais avant tout, comment débiter.

Quelques-uns se sont lancés avec le modèle réduit, ou ont vu faire ou aidé à faire une machine assez simple.

Pour ma part, j'ai choisi une formule de stage qui m'a paru rassembler divers avantages : sécurité : construire un avion n'est pas comme faire un meuble, poser une porte ou installer un lavabo. Notre vie et celle des passagers en dépend. Même en suivant les plans, encore faut-il être sûr de bien les lire, et de respecter des règles (colle, T° de séchage, choix du bois, ordre de la construction etc...). choix de machines : lesquelles sont nécessaires ? Rien ne vaut de travailler chez un autre avec ses machines pour voir ce qui est indispensable et ce qui l'est moins ,rapidité (ou moindre lenteur, dirais-je). Je suis effrayé de voir que certains mettent 3 à 7 ans pour réaliser complètement leur machine. Je suis plus effrayé encore de voir dans des hangars, des « bouts » de machine qui ne voleront jamais. Ce serait pour moi une grande déception. Et j'aime que ça dépotte. Après un mois, et deux stages de 3 jours, j'ai réalisé tous les cintres et les couples, l'empennage vertical, les deux flans du fuselage. Je pense que c'est un bon rythme.

Opportunité : Didier MARIE m'a proposé stage + un longeron d'aile en bois-carbone pour des raisons de poids. Je n'ai jamais fait, et là encore si le gain en poids est intéressant, mieux vaut ne pas se tromper dans la mise en œuvre. Je choisis donc cette double formule.

Et concrètement quels sont les autres avantages du stage :

Pendant 3 ou 4 jours de présence dans son atelier, je suis 10 heures par jour devant l'établi. Je dispose de tout le matériel de Didier (ponceuse fixe, petite scie à bande, règle, régle, crayons, table de grande dimension, papier dessin, règle à poncer, agrafeuse, etc ... et même la machine à café. Je vois dans son atelier différentes machines en cours : idéal pour imaginer telle pièce à sa place par la suite. Des ferrures, des commandes sont en place... Je dispose de tout le stock de bois nécessaire et surtout je profite de toute sa disponibilité : une question, un conseil, l'interprétation d'un plan, le choix du bois, l'assemblage d'éléments en volume, un ponçage nécessaire, un alignement à vérifier etc. A temps plein avec moi les premiers jours, il peut progressivement s'occuper de ses affaires car je gagne en autonomie, mais il reste là pour le lancement d'une nouvelle pièce et surtout pour assembler, régler, apprécier. Donc rapidité et sécurité. Naturellement il reste disponible par téléphone quand de retour chez moi, j'ai un doute. J'envoie des plans annotés par internet, on discute et je repars. C'est donc aussi pour moi, un formidable réservoir de motivation. Pour ma part je crois à la dynamique du travail en groupe même si 90% du temps est mené seul. Se revoir à échéances régulières, se donner des objectifs, est un moyen de maintenir le rythme, et de reprendre le chantier.

Cette organisation ne m'a pas empêché de garder des activités en famille, de réaliser de l'entretien et des travaux pour moi ou des copains. Au contraire, les choses sont cadrées : tel jour pour un déplacement en famille, tel jour pour un travail à la maison, stage programmé de telle à telle date, et tel(s) jour(s) pour réaliser telle et telle pièce.

Et plus si affinités...

Je crois avoir compris que Didier est né dans l'aviation à un moment où elle explosait et où les circonstances l'ont conduit au cœur des centres de décision :

Premiers vols à 5 ou 6 ans

PPL à 17 ans,

Naissance de l'ULM dans les années 70

Présent aux rencontres des « grands » constructeurs sur Paris dans le années

Depuis toujours au RSA et à la FFPLUM

Bien sur il connaît de l'intérieur un grand nombre de machines, il a souvent rencontré les personnages de l'aviation : Cariou, Fournier, Colombar, Pennec, Potier etc.

Les pauses café, les repas partagés sont donc, si on le veut bien, des moments très riches de découverte, d'anecdotes, de détails sur tel ou tel, les évolutions, les autres types de construction ou de machines...

Je suis donc ravi de la formule