

ROGER ADAM RA-14 F-PJCN "Loisirs"

Roger Adam, né le 11 janvier 1909 à Tourcoing (Nord), décédé le 24 juin 1985 à Rambouillet, (Yvelines) a conçu des bateaux et plusieurs planeurs (RA-10 et RA-10S) destinés à la construction amateur.

Le **RA-14 « Loisirs »** est un monoplane à aile haute, biplace côte-à-côte, structure bois entoilé, doté à l'origine d'un moteur Train, remplacé par un Salmson 9AD de 40 cv puis un Salmson 60 cv à réducteur et finalement un Continental 65 cv. Le prototype, dessiné par Roger Adam et construit sous la direction de René Petitbon, a fait son premier vol le 6 mars 1946 et ses essais sur l'aérodrome de Villeneuve-St-Georges piloté par Victor Judez.



Roger Adam devant le RA-15 n° 02 F-PEET le 1er août 1977 (Photo Claude Salaun, archives Espace Air Passion)



Le prototype du RA-14 alors équipé d'un moteur Train et encore non immatriculé (F-WBBP puis F-PBBP) (archives Espace Air Passion)

Curieusement, la construction fait appel à des croisillonnages en corde à piano. Roger Adam reconnaît que c'est un procédé « *un peu ancien, et même périmé* » (le même que pour le Blériot XI !) « *mais il facilite la tâche de l'amateur en le dispensant de chantiers de montage coûteux, permet un réglage plus précis et évite d'aboutir à un fuselage gauchi* ».



Une option permet le repliage des ailes le long du fuselage (comme pour les Potez 36, 43 ou 58) d'avant guerre.

Photo DR

L'appareil s'est révélé d'un pilotage facile et sans vice mais avec un lacet inverse marqué. Par contre, la visibilité en vol est plutôt médiocre sauf vers le bas. La surface frontale importante contribue à en faire un appareil lent et peu nerveux. L'atterrissage est facile grâce à la faible vitesse de décrochage et au train souple et large. Cependant, par vent de travers, le fuselage

carré et volumineux, le gouvernail peu efficace à faible vitesse, rendent alors délicat l'atterrissage.

Les Établissements aéronautiques Roger Adam (ou Avianautic) ont commercialisé, en France, les plans destinés à la construction amateur du RA-14 à partir de 1948.

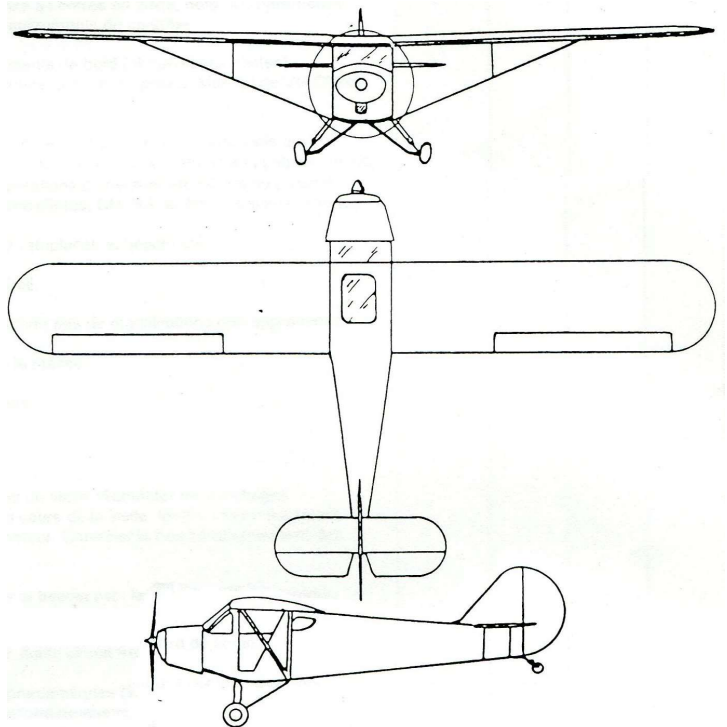
Une quarantaine d'appareils ont été construits en France équipés par des moteurs Mathis, Minié, Train et surtout Continental A-65 de 65 cv.



La version allégée « RA-14 Spécial » a reçu un moteur Train puis Continental 65 cv. Sous l'immatriculation F-PCDR, cet exemplaire unique a volé pour la Ligue Aéronautique de Saumur à la grande satisfaction de ses pilotes. (photo de 1946, archives Espace Air Passion)

Du RA-14 ont été dérivés le RA-15 et RA-17 avec des moteurs plus puissants.

La plupart des RA-14 survivants sont maintenant équipés de moteurs Continental A-90 ou Rolls Royce O-200 de 90 cv.



Les plans ont été vendus en 1957 au Canada à la société Maranda qui a construit une trentaine d'exemplaires.

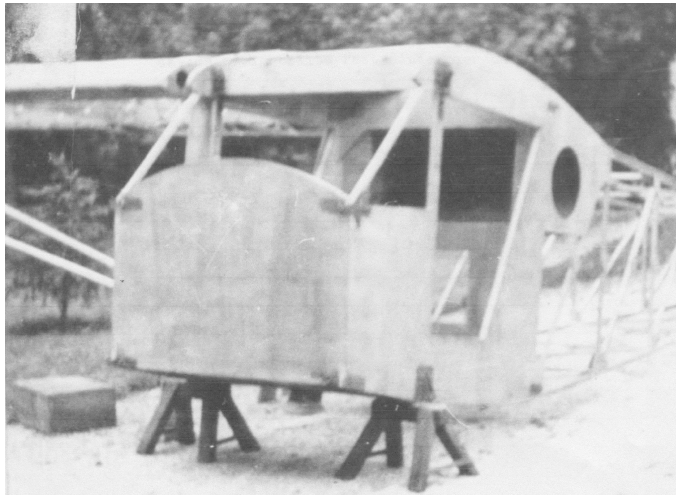
AÉROSCOPE ATLANTIQUE

Association loi 1901

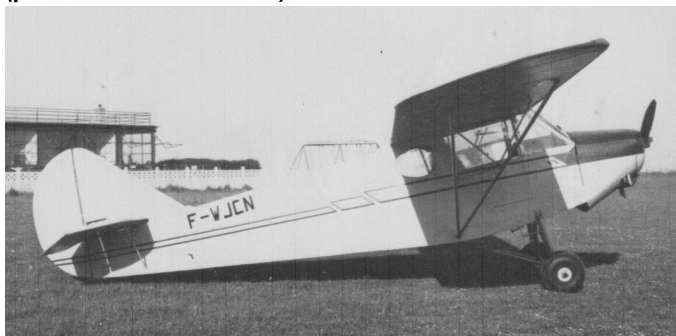
62, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENAI

ROGER ADAM RA-14 F-PJCN "Loisirs"

Le **RA-14 F-PJCN** porte le n°110 et a été construit en 1959 par M. François Dubois Mussault à Brissay-Choigny (Aisne).



Le RA-14 n°110 en construction dans le jardin de François Dubois-Mussault et ci-dessous sur le terrain de St-Quentin-Roupy en immatriculation provisoire en 1959. (photos Thomas Dubois)



Le RA-14 « Loisirs » F-PJCN au rassemblement du RSA – Brienne-le-Château 26 juillet 1986 (photo Derek Heley)

L'avion a été rénové par Claude Caumont et René Louchart entre 1994 et 1997.

Le RA-14 n°110 totalise 1062 heures et 30 minutes de vol. L'appareil a connu deux périodes d'inactivité totale : entre mai 1979 et mai 1984 et entre août 1987 et juillet

1997. Il a volé à Montaigu (Vendée) de juin 1999 au 9 octobre 2008.



Moteur à bout de souffle, le RA-14 dort dans un hangar à Montaigu (85) en 2011

Début 2021, Michel Pineau et Francis Cazalet ont fait don du RA-14 n°110 F-PJCN à l'association Aéroscopie-Atlantique.

Grand merci à eux !

Caractéristiques :

Envergure : 11,14 m

Longueur : 6,51 m

Poids à vide : 401 kg

Poids en charge : 620 kg

Vitesse de croisière : 110 km/h

Vitesse minimum : 48 km/h

Moteur : Continental A-65, 65 cv 4 cylindres à plat

Un seul biplace

Le plus sûr et le plus simple

R. A. 14 - Loisirs

DOSSIER 2.500 francs

R. ADAM - 85, Rue Hoche, HOUILLES (Seine-et-Oise)

AÉROSCOPE ATLANTIQUE

Association loi 1901

62, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENAI

ROGER ADAM RA-14 F-PJCN

“Loisirs”

TÉMOIGNAGE DE RENÉ LOUCHART

« Pour ce qui est du pilotage et comme j'étais "désigné" pour le "remettre en l'air" après reconstruction, je me suis renseigné auprès d'un ami du RSA proprio d'un RA-14 dans les Alpes et qui m'a répondu ..." comme le J3" (nous avons tous deux piloté le Piper J3, et sur ledit J3 de Saint-Omer j'avais déjà obtenu mon Brevet de base ...) J'ai donc appliqué ces "données" sommaires et j'ai eu le plaisir d'effectuer le vol de contrôle en présence d'un inspecteur de la DGAC Nord Pas de Calais.



Le 1^{er} juillet 1997, René Louchart prend place pour le nouveau premier vol du RA-14. Notez l'immatriculation en « Fox Whisky », l'avion n'étant pas encore certifié porte une immatriculation d'avion en essais. (photo René Louchart)

Ce que je retiens surtout du pilotage du RA 14 - mais ma mémoire se fait lointaine et n'est plus assez fidèle - c'est que c'est un appareil facile à piloter pour qui a fait du train classique... Pour le reste je dirai que le décollage se fait « automatiquement » à environ 80 km/h après un court palier aux alentours de 60 km/h suivant le vent ...et par vent de travers c'est assez « sportif » quand même (« manche dans le vent pied contre »...comme le disait mon instructeur, un vieux de la vieille ! mais pilote professionnel privé) La montée aux alentours de 80-100 km/h tout comme le vol ce qui permet la photo aérienne ou simplement de profiter du paysage.

Comme vous le signalez, il est « pourri » de lacet inverse, mais ce que j'ai beaucoup apprécié c'est sa capacité à « réussir » la glissade, une manœuvre impérative en atterrissage par vent de travers...

Par vent de face assez fort, il est préférable de le laisser au hangar car il serait capable de décoller et/ou d'atterrir « en marche arrière » et en route, par vent « soutenu » il est judicieux de « naviguer » en zig zag comme les voiliers...Malgré son envergure il est quand même assez stable du fait de son inertie...Pour un pilote débutant il est préférable de voler d'abord par conditions CAVOK et vent calme...

A l'atterro, attention...il ne dispose pas de freins... mais sur l'herbe pas de problème...tout se fait « au mieux ».

En bref, c'est un très agréable et brave coucou pour la balade vespérale par beau temps estival...et plutôt en local... »

DESCRIPTION DU ROGER ADAM RA-14 « LOISIRS » extrait de « L'action Aéronautique » n° 7 de 08 & 09- 1950, archives Espace Air Passion

« L'avion léger, R.A. 14 Loisirs, est un appareil de 45 à 65 cv. Économique, particulièrement adapté aux besoins des clubs d'aviation légère et des écoles privées, ainsi qu'au tourisme.

La formule, monoplane à aile haute, a été adoptée en raison de la parfaite stabilité et de la visibilité.

L'avion R.A. 14 est biplace côte à côte, à conduite intérieure et double commande. Ses principales qualités (grande stabilité à tous les cas du vol, grande facilité de pilotage, perte de vitesse et viriles impossibles) ont été nettement confirmées pendant les épreuves du C.N.R.A. à Brétigny, où l'avion s'est confirmé en quatre semaines seulement.

La cabine, accessible par deux portes, offre une excellente visibilité en tous sens; elle est aérée par les vitres coulissantes des deux portes d'accès.

La disposition des sièges côte à côte procure aux occupants le confort maximum en même temps qu'un rendement maximum pour l'école. La facilité de pilotage permet une formation accélérée des jeunes pilotes.



Le poste de pilotage est suffisamment vaste pour deux personnes. Les commandes sont simplifiées : un manche commun et deux simples barres pour les palonniers.

VOILURE

La voilure de forme rectangulaire à bords marginaux arrondis a une surface de 16 m².

Elle est haubanée rigidement par deux paires de mâts en tube de dural. Deux petites contrefiches

AÉROSCOPE ATLANTIQUE

Association loi 1901

62, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENAI

ROGER ADAM RA-14 F-PJCN "Loisirs"

s'opposent au flambage des mâts à leur milieu. La structure comprend deux longerons pleins sur lesquels sont enfilées les nervures en treillis. Tous les 90 centimètres, une nervure renforcée tient lieu d'entretoise. Le croisillonnage interne est en fils d'acier. Le bord d'attaque est recouvert de contreplaqué jusqu'au premier longeron et toute l'aile est entoilée.

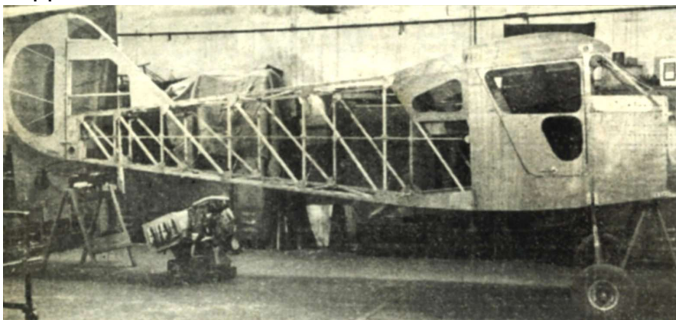
Les ailerons comprennent un longeron en spruce et des nervures obliques. Ils s'articulent sur trois charnières simples sur le prototype, décalées sur les exemplaires suivants

La voilure est en deux parties qui s'accrochent de part et d'autre du fuselage au moyen de boulons d'acier spécial.

Une option permet le repliage des ailes comme sur le prototype.

FUSELAGE

Large de un mètre à la cabine, il est entièrement en bois; 4 longerons réunis par trois cadres en caisson à l'avant et par des montants et des traverses à l'arrière, le croisillonnage latéral est rigide, en barres de spruce, tandis que chaque travée transversale est haubanée par de la corde à piano. La partie arrière du fuselage est entoilée. La partie avant formant cabine est traitée entièrement en caisson et renforcée. Une forte traverse supporte les efforts de l'atterrisseur et de la mâture.



Un RA-14 en construction (Revue « lesAiles » 13-10-51) archives Espace Air Passion

Le poste de pilotage comprend un double manche en forme de lyre et des palonniers pour la direction. Toutes les commandes sont souples en câbles. Les sièges sont réglables. Derrière les sièges, une soute à bagages permet de loger deux valises.

Le tableau de bord porte : un tachymètre, un Badin, un manomètre d'huile, un thermomètre d'huile, un altimètre, un contact, un avertisseur d'incendie et une commande d'extincteur.

EMPENNAGES

Les plans de queue sont classiques et comprennent un plan fixe haubané une paire de petits mâts rigides et un haubanage souple inférieur et supérieur. Ce plan est réglable au sol. Sa structure est semblable à celle de l'aile : deux longerons avec nervures en treillis et croisillonnage en corde à piano. Le volet de profondeur

d'une seule pièce est commandé par un seul guignol dans l'axe de l'appareil. Le gouvernail de direction comprend un seul longeron et des nervures obliques. Le plan de dérive fait corps avec le fuselage. L'étambot en caisson, ne nécessite pas de haubanage. Tous ces plans sont entoilés.

ATTERRISSEUR

Le train composé de deux trièdres est en tubes d'acier soudés portant deux roues ballon. L'amortisseur est à rondelle Weydert.

A l'arrière, une roulette orientable ou une béquille.

GROUPE MOTO-PROPULSEUR

Le R.A. 14 peut recevoir tous moteurs de 45 à 65 cv. La puissance type est le 65 cv Continental.

Le bâti moteur est en tubes d'acier soudés et le moteur est fixé par l'intermédiaire de blocs en caoutchouc.

Le réservoir d'essence de 50 à 60 litres est logé dans le fuselage- entre la cloison pare-feu et le tableau de bord.

Par sa construction, le R.A. 14 se prête à tous les réglages et peut recevoir tous les moteurs de 45 à 70 cv. En fait, presque tous les constructeurs de R.A. 14 montent le Continental 65 cv et ont ainsi un sérieux excédent de puissance. D'ailleurs, en croisière, le Continental tourne à 2.000 t/m, et la moyenne est de 120-125 km.-h., donc supérieure au Piper-Cub. »■



Au "Grenier de l'Aviation", Michel Pineau, à gauche, présente le RA-14 à Thomas Dubois, fils du constructeur.



Le RA-14 est maintenant abrité dans un hangar du Morbihan Aéro Musée à Vannes-Monterblanc.

AÉROSCOPE ATLANTIQUE

Association loi 1901

62, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENNAIS