

## Le mot du président

Nantes Métropole et la Ville de Bouguenais ont mis à notre disposition de nouveaux locaux au 62 rue de l'Aviation le 18 octobre dernier. Les 3 semaines suivantes, nous y avons déplacé tout ce qui était entreposé au 124 et ce qui restait dans les locaux de l'exposition à Saint-Herblain. Nos remerciements à tous ceux qui ont participé à cette action.

Nous continuons en aménageant ces locaux (stockage, atelier, bibliothèque). Le propriétaire doit réaliser des travaux d'étanchéité qui nous permettront de finir le job et de montrer un minimum des collections au bénéfice des partenaires qui nous soutiennent, **parce que nous n'oublions pas que notre vocation est la création d'une vitrine de l'aéronautique** (cf document sur le site).

En attendant, rendez vous en page 8, vous y trouverez la liste des tâches que vous pouvez faire avec nous pour avancer vers ce but.

Jean-François LE CLERC

## Le patrimoine aéronautique nantais dispersé

Le Roger Adam RA-14 et le planeur SG-38 « Schulgleiter » sont maintenant exposés loin de Nantes au Morbihan Aéro Musée à Monterblanc sur l'aérodrome de Vannes-Meucon.



Le RA-14 est présenté dans un hangar qui abritait des bombardiers Heinkel He-111 pendant la Seconde Guerre Mondiale.



Le planeur SG-38 « Schulgleiter » a été délicatement hissé dans les charpentes du hangar pour évoquer le planeur du même type utilisé à Vannes dans l'après-guerre.

L'histoire des SG-38 nantais a été publiée dans notre « lettre d'info » précédente (téléchargeable sur <https://grenier-aviation.jimdofree.com/>).

**AÉROSCOPE ATLANTIQUE**

Association loi 1901

62, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENAI  
Pour nous contacter : 06 71 46 86 64 [aeroscope@free.fr](mailto:aeroscope@free.fr)



# Changement d'adresse

Après plusieurs mois d'un suspens insoutenable, nous avons obtenu de Nantes Métropole la mise à disposition d'un bâtiment pour abriter nos activités. Aéroscopie-Atlantique et l'Amicale du Super Constellation ont donc quitté en octobre le 124 rue de l'Aviation pour s'établir au numéro 62 de la même rue, juste en face de l'usine Airbus de Bouguenais.



Nous disposons maintenant de deux bureaux, un atelier, une réserve, une surface de présentation, une cuisine, une salle de réunion, une salle pour bibliothèque et un petit stockage pour les maquettes..



En octobre, les adhérents des deux associations se sont mobilisés pour déménager nos anciens locaux promis à la démolition. Meubles, vitrines, outillage, documentation ont donc fait les 700 m qui nous séparaient de notre futur quartier général qui a tout de suite été aménagé.



# Le M.A.M. nous héberge

A l'occasion de l'exposition « les années 30 et l'Aviation Populaire », le 12 et 13 juin 2021, le Morbihan Aéro Musée a intégré dans ses présentations le Roger Adam RA-14 « Loisirs » et le planeur SG-38 « Schulgleiter». Les deux appareils ont été chargés dans un camion à St Herblain grâce à Yves, Xavier, André, Philippe, Jacques, Michel, Jean-François et Daniel.



L'avion a été réassemblé dans le hangar qui abritait déjà les Crocs « Criquet » et le planeur Caudron C-800.



Michel a finalisé le montage du moteur et des divers carénages pour être prêt à temps pour l'exposition.



**AÉROSCOPE ATLANTIQUE**

Association loi 1901

62, rue de l'Aviation 44340 BOUGUENAI

# 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.

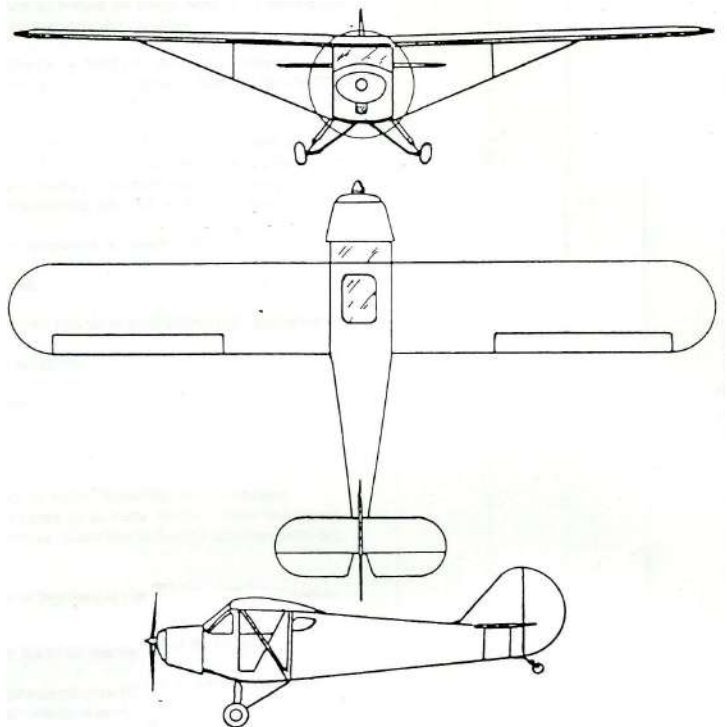
Une quarantaine d'appareils ont été construits en France équipés par des moteurs Mathis, Minié, Train et surtout Continental A-65 de 65 cv.



**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.

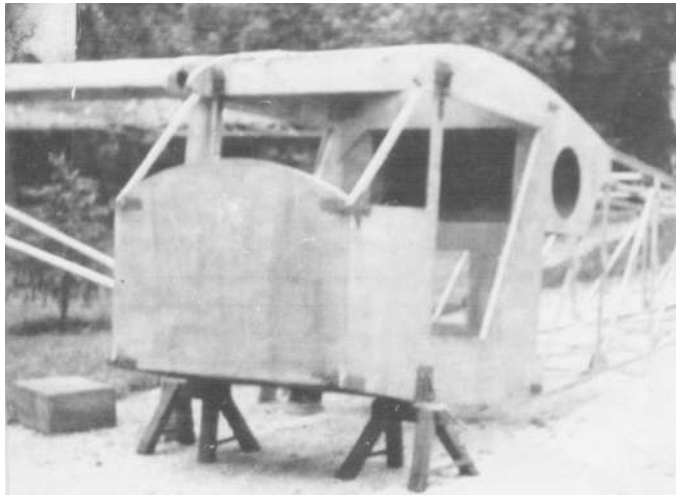
**AÉROSCOPE ATLANTIQUE**

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)**

---

# 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<sup>er</sup> 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, monoplan 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 vrilles 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 m<sup>2</sup>.

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

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.

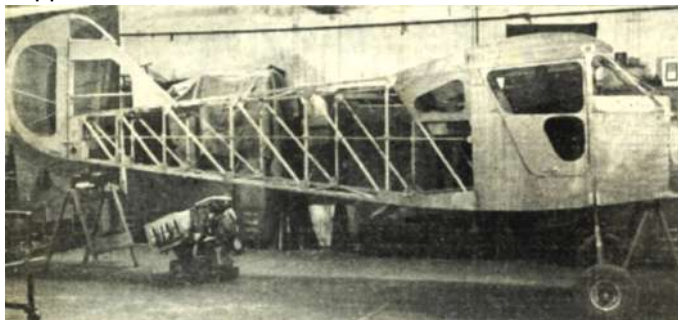
Les ailerons comprennent un longeron en spruce et des nervures obliques. Ils s'articulent sur trois charnières simples sur le prototype, décalées sur les exemplaires suivants

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 (« les Ailes » 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.

## ATTERRISEUR

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.**

## La soufflerie restaurée

En 2006, François Beslay avait fait don à AEROSCOPE-ATLANTIQUE d'une soufflerie pédagogique AIRCO. Cette soufflerie a été exposée en l'état au Grenier de l'Aviation jusqu'en 2019.

Des accessoires avaient malheureusement été victimes de l'incendie du hangar de l'association « les Aéroplanes ». L'association a restauré et remis en fonctionnement cette soufflerie.



La machine a été présentée par Jean-Yves aux Journées Européennes du Patrimoine.



## Carnet gris



René Louchart nous avait donné beaucoup d'informations et prêté des photos du Roger Adam RA-14 F-PJCN qu'il avait rénové entre 1994 et 1997.

Son aide nous a permis d'étoffer l'historique de cet avion auquel il était resté attaché sentimentalement.

René Louchart est décédé le 13 février 2022.

## Le « rototo » se rend utile

Le moteur rotatif Le Rhône 9C que nous présentions au « Grenier de l'Aviation » a servi de gabarit pour la restauration par Antoine Ros de la nacelle moteur d'un bombardier Caudron G IV de la Première Guerre. Antoine Ros est aussi responsable des vols à Espace Air Passion.

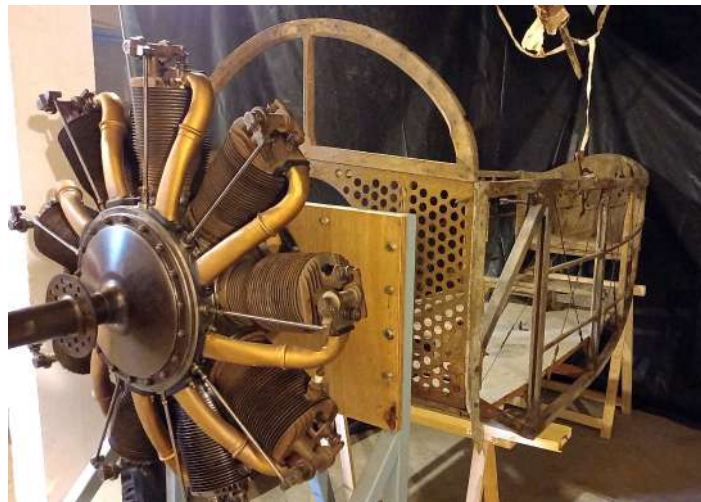
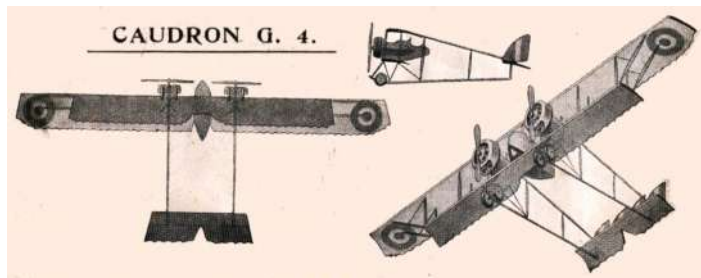


Photo Antoine Ros



Extrait de « Silhouettes d'avions français » 1<sup>er</sup> sept. 1915

## L'Histoire en photos

Deux correspondants d'un réseau social bien connu nous ont permis de scanner des photos de grand intérêt.

Ces photos de 1946 concernent notamment le baptême de la promotion de Vol à Voile « Jean Lavallée ».

À l'occasion de cette cérémonie, des avions et des planeurs de l'Aéro-club de Loire Inférieure ont reçu le nom de pilotes du club décédés au combat pendant la Seconde Guerre Mondiale. Une prochaine lettre d'info consacrera un long article à ces héros et à ces avions.



# Bibliothèque

Après son déménagement, notre bibliothèque est en cours de reclassement par thèmes suivant des normes reconnues.

La collection de revues précédemment classée sera épluchée pour faciliter son exploitation. Nous disposons de nombreux titres : Fanatique de l'Aviation, Aviation Magazine, Pilote Privé, Aviasport, etc. (Remercions encore nos donateurs pour leur générosité).



Marie et Laurence en plein rangement.



Jean François prépare l'ordinateur de la bibliothèque



De nombreux livres et revues nous ont été données par Michel Pineau.

# Des dons pour Aéroscope



Un moteur Rolls-Royce (Continental) O-200 de 90 cv et une épave de Continental A-65 nous ont été donnés par Michel Pineau. Le O-200 équipe encore nombre d'avions de tourisme.



Le moteur Potez 4D-34 de 260 cv de Jean-Maurice Keller nous a été confié. Ce moteur équipait le Nord 3400, biplace militaire d'observation de 1958.



Nous avons reçu de M. Houde un don qui intéressera les passionnés de mécanique : une notice de moteur Gnome-Rhône 14K. Ce moteur équipait notamment le Loire 46, les Bloch 200 et 210, Amiot 143, Potez 62 etc., et plusieurs appareils polonais, italiens, roumains et même soviétiques et japonais.

## Aidez nous !

Nous avons besoin de vos compétences pour les tâches suivantes :

- Réalisation de supports pour nos moteurs,
- Tri et exploitation des archives,
- Numérisation des archives photos,
- Montage ou restauration de maquettes,
- Mise à jour de notre site internet,
- Rédaction d'articles pour notre lettre d'information,
- Maintenance de nos locaux,
- Etc

Nous recherchons aussi :

- Des étagères,
- Un scanner photos papier/diapos/documents,
- Un ordinateur pas trop vieux,
- Un ou plusieurs disques mémoire externes,
- Des livres et revues (aviation) pour notre bibliothèque.

Merci d'avance !