

Wielemans R.W. II & IV

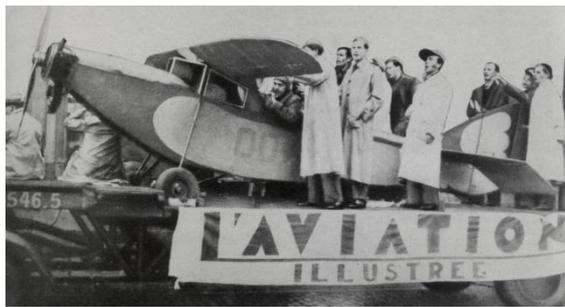
Remanié au niveau du train d'atterrissage et de la motorisation, cette fois avec un moteur ABC Scorpion de puissance double par rapport au Sergant initial, le R.W. I devint R.W. II et fut immatriculé OO-AWB, numéro de construction 2, officiellement en date du 13.08.1931, après avoir dûment réalisé les performances exigées par les instances techniques de l'aéronautique.

Le R.W. II était toujours de formule monoplace et monoplane avec l'aile en porte-à-faux (sans haubans ni mâts de renfort), chose inhabituelle à l'époque. Les empennages étaient également redessinés et le plan de profondeur positionné plus haut. Ces dernières modifications se firent probablement dans le courant de 1932, de même que la transformation de l'appareil en conduite intérieure. Mais les essais et le développement du R.W. II furent interrompus en 1932 suite aux difficultés financières rencontrées par la S.A. Avions Robert Wielemans, ce qui justifia sans doute aussi la cessation de l'étude du R.W. III, monoplace ultra-moderne et aérodynamique, confiée à Jean de Wouters d'Oplinter. Un dossier fut introduit au concours de 1933 afin d'obtenir les subsides au développement de divers types d'aviettes et avions R.W.. Mais l'Etat ne se montra guère prodigue et, à l'encontre des promesses, ne concéda aucune subvention.

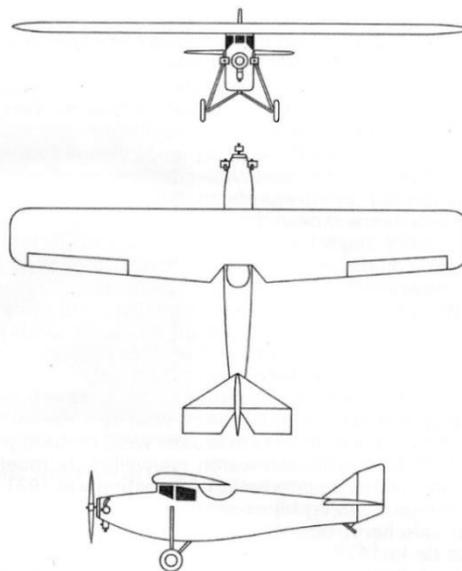


Le Wielemans R.W. I métamorphosé en R.W. II avec moteur ABC Scorpion et empennages redessinés.
(G. Destrebecq via G. Lecomte)

Ce n'est qu'en 1936 que l'OO-AWB réapparut en tant que R.W. IV avec un train d'atterrissage nouveau et un habitacle « à conduite intérieure » à l'avant et « à l'air libre » à l'arrière, offrant donc la combinaison idéale entre confort et avantage de piloter le nez au vent. Construit entièrement en bois et recouvert de contre-plaqué (sauf l'extrados entoilé de l'aile d'une pièce), l'appareil très rigide pouvait être livré avec une aile ramenée à 8 m d'envergure, donnant un supplément de vitesse de 10 km/h en vol. L'OO-AWB demeura unique. Présumé détruit durant la dernière guerre, il fut radié d'office des registres officiels en mars 1946.



L'OO-AWB connut une dernière apparition glorieuse sur un char à la Saint Verhaegen (fête des étudiants de l'Université Libre de Bruxelles) en novembre 1937.



A l'aérodrome de Haren, Robert Wielemans pose devant son R.W.R. IV, probablement en 1936, avec son étrange habitacle mi-conduite intérieure, mi-cockpit ouvert. (Archives JP Decock)

Caractéristiques

Envergure : 10,00 m / Longueur : 6,00 m / Hauteur : 2,54 m
Surface alaire : 12 m² / Poids à vide : 200 kg
Poids maximum : 300 kg

Propulseur

Un moteur ABC Scorpion de 2 cylindres opposés à plat refroidi par air et développant 32 CV.

Performances

Vitesse maximale au niveau du sol : 130 km/h
Vitesse minimale : 50 km/h
Distance de décollage : 100 m ; à l'atterrissage : 75 m ;
Plafond estimé à : 2.000 m ; Distance franchissable : 700 km.