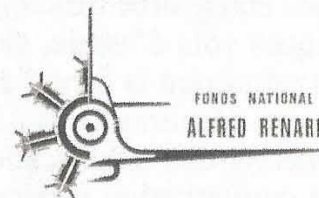


L'ECHEC DU FNAR



WIELEMANS R.W.I

Robert Wielemans était le propriétaire-directeur du magazine belge « L'Aviation Illustrée » qui parut mensuellement d'octobre 1933 à août 1944. R. Wielemans, ancien pilote de cages à poules Farman durant la Première Guerre Mondiale, avait participé aux essais avancés et concluants pour l'époque d'émissions de TSF (radiophonie) air-sol en 1916-17 sous l'égide du réputé Commandant Wibier. Il était un ardent propagandiste de l'aviation (comme on disait alors) à plus d'un titre : outre la publication de son mensuel, il se lança également dans la construction d'aviettes, c'est à dire les ULM des années 20 et 30. Mais il n'en était pas à son coup d'essai, dans la mesure où R. Wielemans avait déjà construit une avionnette en 1910,

- **Wielemans R.W.I, R.W. II & R.W. IV**
- **Petits rappels**



*Saisi en 1930 à Haren à la fin de sa construction en novembre 1930, l'unique Wielemans R.W. I à la carrière ultra-brève.
(G. Destrebecq via G. Lecomte)*

un propulseur pour aéroplane en 1911 et un hydroglisseur présenté au Salon de l'Automobile et de l'Aviation de Bruxelles en 1913. Tous ces projets n'eurent guère de suite notable.

En 1921, il obtint le premier prix ex-aequo pour un parachute de sa conception lors du meeting international d'Anvers.

L'aviette Wielemans R.W. I fut construite en 1930, simultanément à la constitution de la S.A. Les Avions Robert Wielemans. L'immatriculation OO-AWA ne fut jamais enregistrée officiellement et cet appareil ne fit probablement guère plus que quelques vols d'essais, sinon des sauts de puce, étant donné que les services officiels refusèrent la formule de cette aviette parce que trop faiblement motorisée.

Ceci ne découragea pas R. Wielemans, lequel entreprit de nouvelles études qui amenèrent des modifications importantes au niveau de la motorisation mais aussi de la conformation générale de l'unique R.W. I qui se métamorphosera en R.W. II en 1931...



*Le concepteur et constructeur du RWI, Robert Wielemans, simulant un lancer d'hélice, avec gros plan sur le moteur Sergant de quatre cylindres en ligne.
(Archives JP Decock)*

WIELEMANS R.W. II & IV

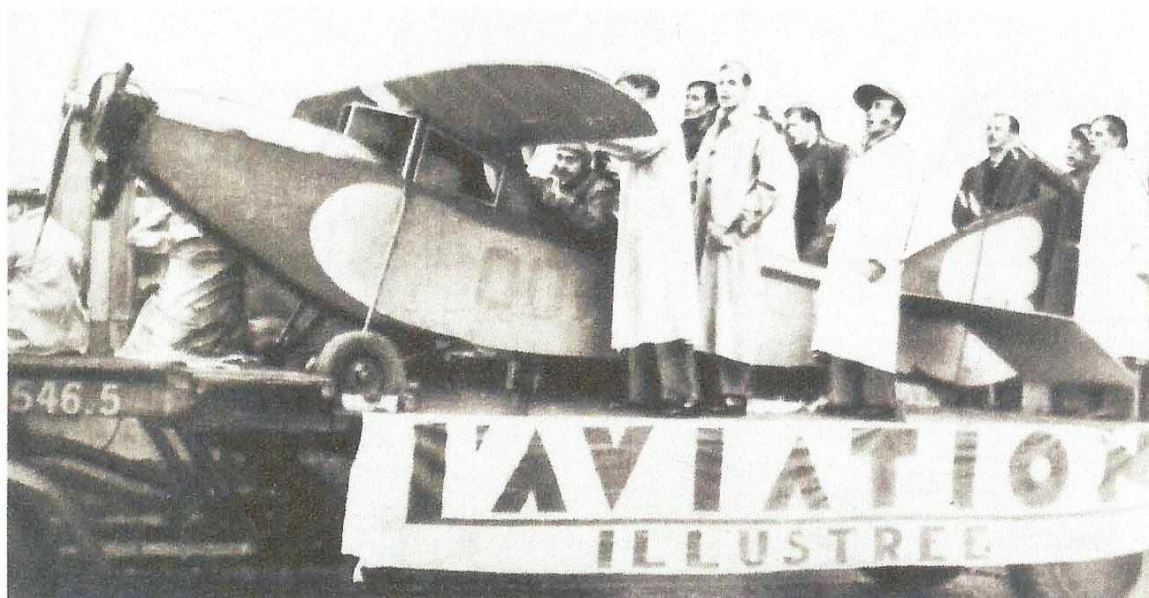
Remanié au niveau du train d'atterrissage et de la motorisation, cette fois avec un moteur ABC Scorpion de puissance double par rapport au Sergant initial, le R.W. I devint R.W. II et fut immatriculé OO-AWB, numéro de construction 2, officiellement en date du 13.08.1931, après avoir dûment réalisé les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



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

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 RW.IV sur un char défilant dans les rues de Bruxelles à l'occasion de la Saint-Verhaegen (fête des étudiants de l'Université de Bruxelles) en décembre 1937.
(L'Aviation Illustrée, décembre 1937)*

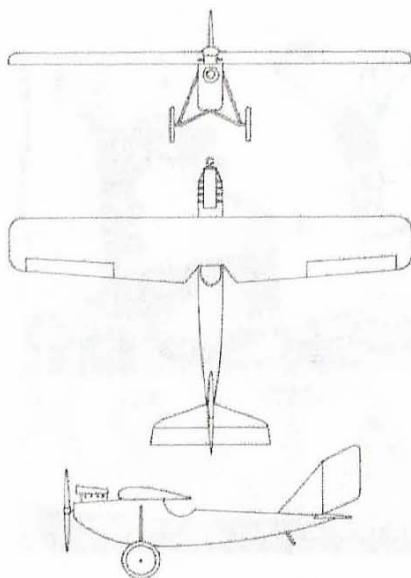
Ce n'est qu'en 1936 que l'OO-AWB réapparut en tant que R.W. IV avec un train d'atterrissage nouveau et un habitacle « à conduite intérieure » à l'avant et « à l'air libre » à l'arrière, offrant donc la combinaison idéale entre confort et avantage de piloter le nez au vent...



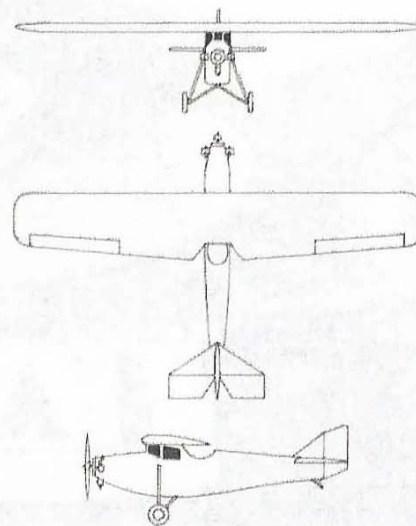
Construit entièrement en bois et recouvert de contre-plaqué (sauf l'extrados entoilé de l'aile d'une pièce), l'appareil très rigide pouvait être livré avec une aile ramenée à 8 m d'envergure, donnant un supplément de vitesse de 10 km/h en vol. L'OO-AWB demeura unique et connu une dernière apparition glorieuse sur un char à la Saint Verhaeghen (fête des étudiants de l'Université Libre de Bruxelles) en novembre 1937... Présumé détruit durant la dernière guerre, il fut radié d'office des registres officiels en mars 1946.

Jean-Pierre Decock

Couverture du magazine l'Aviation Illustrée n°39 de décembre 1936.



Plan trois vues du RW I



Plan trois vues du RW IV