

Sabca-Poncelet Vivette

Dans la foulée du Castar, Paul Poncelet avait pris l'initiative de construire une seconde motovivette, cette fois biplace. A l'instar du Castar, Paul Poncelet était à la fois l'instigateur et le constructeur du nouvel appareil qui fut bien vite "récupéré" par la SABCA où, d'une part, il était contremaître et, d'autre part, son entreprise n'hésitait pas à encourager ses cadres dans les projets d'innovation technique du domaine de l'aviation.



Lors du concours de Lympne en septembre 1923, la Vivette portant le numéro 16 est gréée en monoplace avec moteur Sergant; elle a traversé la manche pilotée par le Lieutenant Baron Kervyn de Lettenhove. (KLM-MRA)

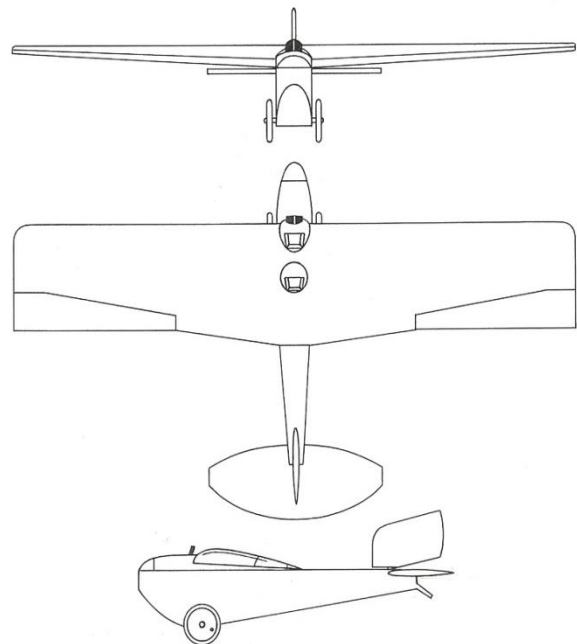
Toutefois, Paul Poncelet lança la construction de la Vivette en ayant Jean-Baptiste Richard comme commanditaire, celui-ci était le représentant pour la Belgique du constructeur britannique Handley-Page et de l'ADC Ltd (Aircraft Disposal Company) qui liquidait les avions et moteurs anglais surplus de la guerre 14-18. La Vivette n'était pas une extrapolation du Castar, mais le même appareil avec quelques modifications. Le fuselage était raccourci d'une trentaine de centimètres et un second poste était installé en tandem par une découpe circulaire dans l'aile épaisse; cette dernière en porte-à-faux était allongée de 1,80 mètre, portant la surface alaire à 24 m² afin de ne pas pénaliser la charge alaire en comparaison au monoplace Castar. La Poncelet Vivette effectua ses premiers vols aux mains de Victor Simonet à la fin de l'été 1923 et, bien que n'étant pas tout à fait au point, fut inscrite par son propriétaire J.B. Richard ("That very good friend of England" comme dit dans le magazine "The Aeroplane" du 17 octobre 1923) au concours de Lympne (Angleterre) fin septembre 1923 avec le Lieutenant Baron Kervyn de Lettenhove comme pilote. Après avoir traversé la Manche, le pilote de la Vivette joua de malchance lors de ce concours parce que son hélice, plutôt inadaptée, freinait le moteur et qu'en plus il fit une culbute lors d'un atterrissage, ne provoquant que des dégâts mineurs.

L'appareil fut immatriculé O-BAFH le 1^{er} octobre 1923. L'année 1924 fut apparemment mise à profit pour régler et améliorer la Vivette qui connut son heure de gloire lors du congrès de vol à voile de



Le Commandant Massaux à Vauville, en 1925, après sa victoire.

Vauville (Cotentin) fin juillet 1925. De nombreuses machines et de nombreux pilotes belges s'y distinguèrent mais le summum fut incontestablement la performance du Commandant Albert Massaux qui, à bord de la Vivette gréée en planeur, battit dès le premier jour du meeting - le 26 juillet 1925 - le record du monde de durée de vol à voile en tenant l'air durant 10 heures 47 minutes et 46 secondes.

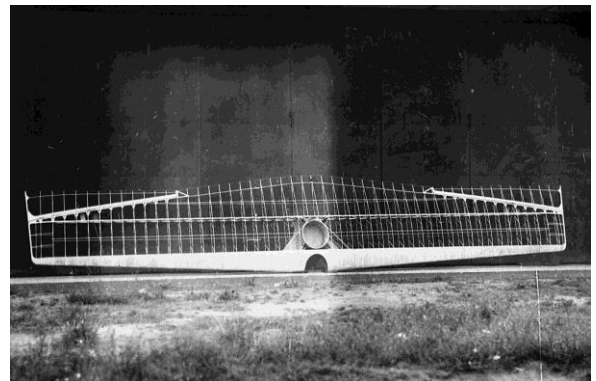
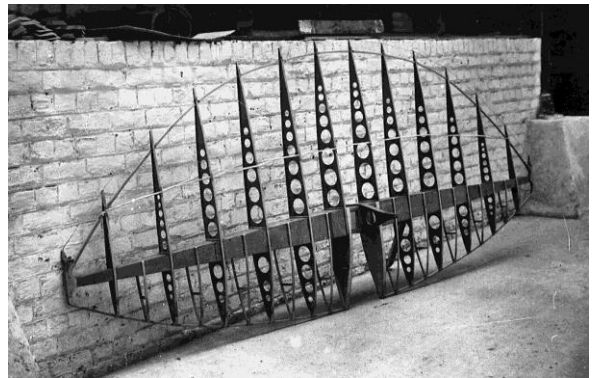
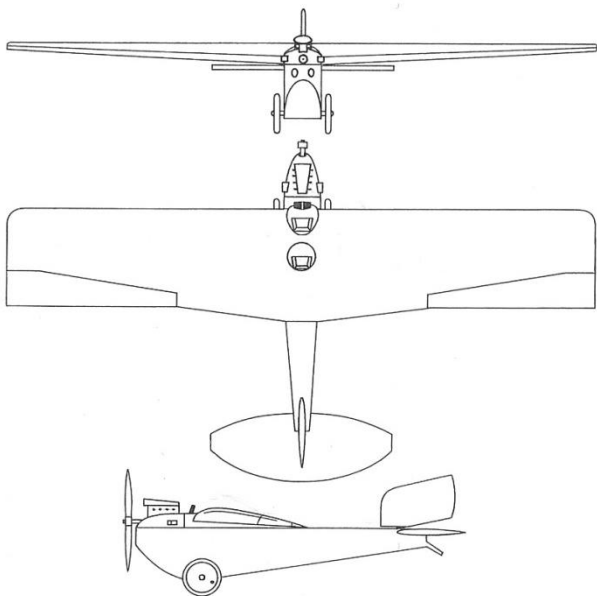


Jean-Pierre Loncour

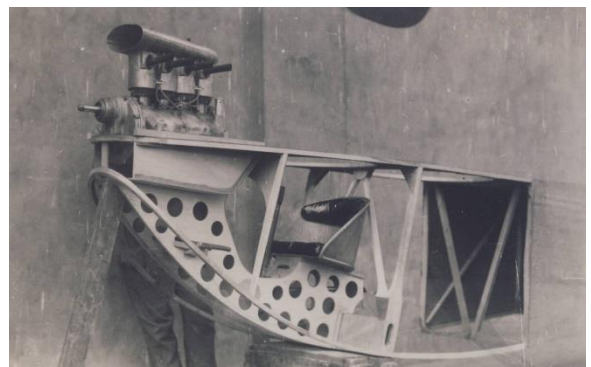
Ce triomphe des ailes belges fut malheureusement endeuilé par le crash fatal de Victor Simonet et du Castar le même jour, juste après avoir battu le record du monde, battu à nouveau par la Vivette.

J.B. Richard, le propriétaire de la Vivette, décida de l'offrir au Musée de l'Armée en juin 1927.

L'appareil se trouve de nos jours à la section air et espace du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire. La Vivette a été restaurée intégralement en 1995 par les Ets Poncelet gérés par Roger, le petit-fils de Paul Poncelet, pour être ensuite accrochée aux douves du hall de l'aviation.



Restaurée en 1995, la Vivette a été accrochée aux douves du hall de l'air et de l'espace du Musée de l'Armée et d'histoire Militaire fin 2002.



Détail de fabrication de la Vivette ; empennage, voilure, montage du moteur Sergant avec le siège avant fixé et vue du dessous du fuselage. (Coll : Ch Mali)

Caractéristiques

Envergure : 13 m / Longueur : 6,11 m (6,18 m) / Hauteur : 1,50 m / Surface alaire : 24 m² / Poids à vide : 140 kg (216 kg) / Poids maximum : 230 kg (375 kg).

Propulseur (amovible)

Un moteur Sergant de 4 cylindres verticaux en ligne refroidis par air et développant 17 CV.

Performances avec moteur

Vitesse maximum au niveau du sol : 95 km/h / Vitesse minimum : 35 km/h / Finesse (sans moteur) : 18 à 20 / Plafond : environ 1.500 m / Distance franchissable : environ 300 km.