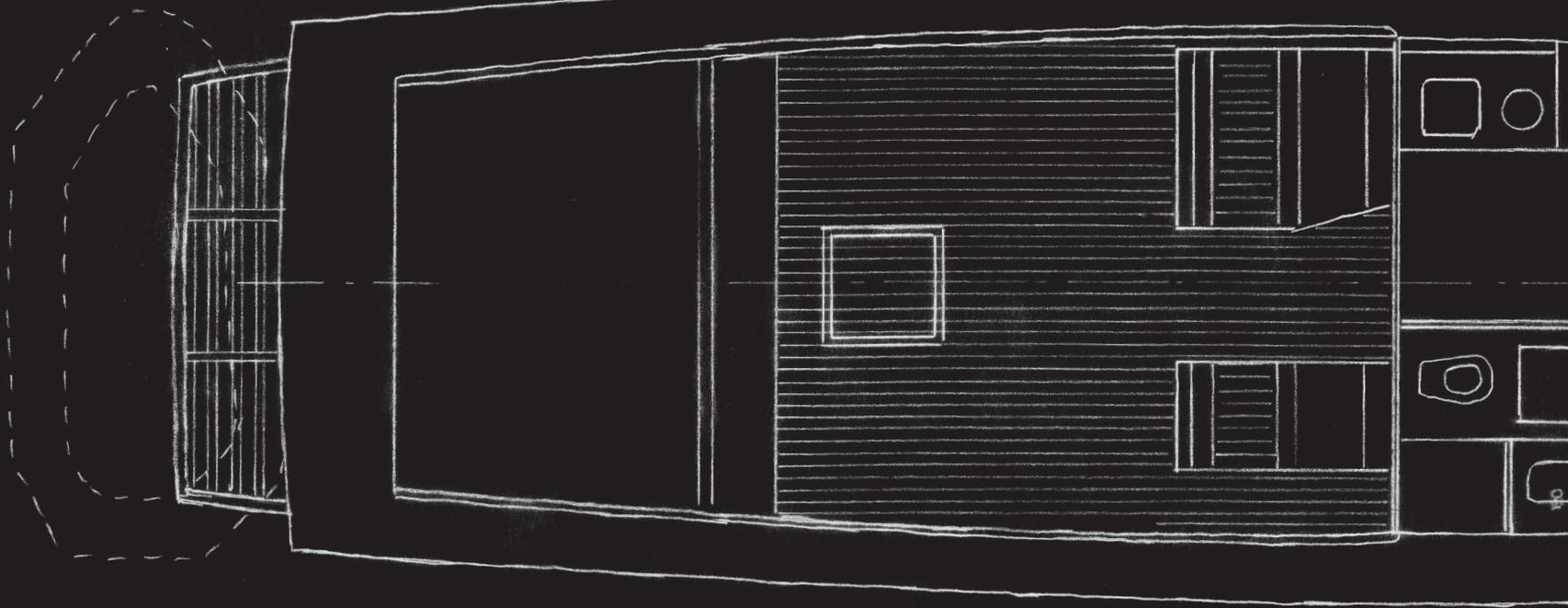
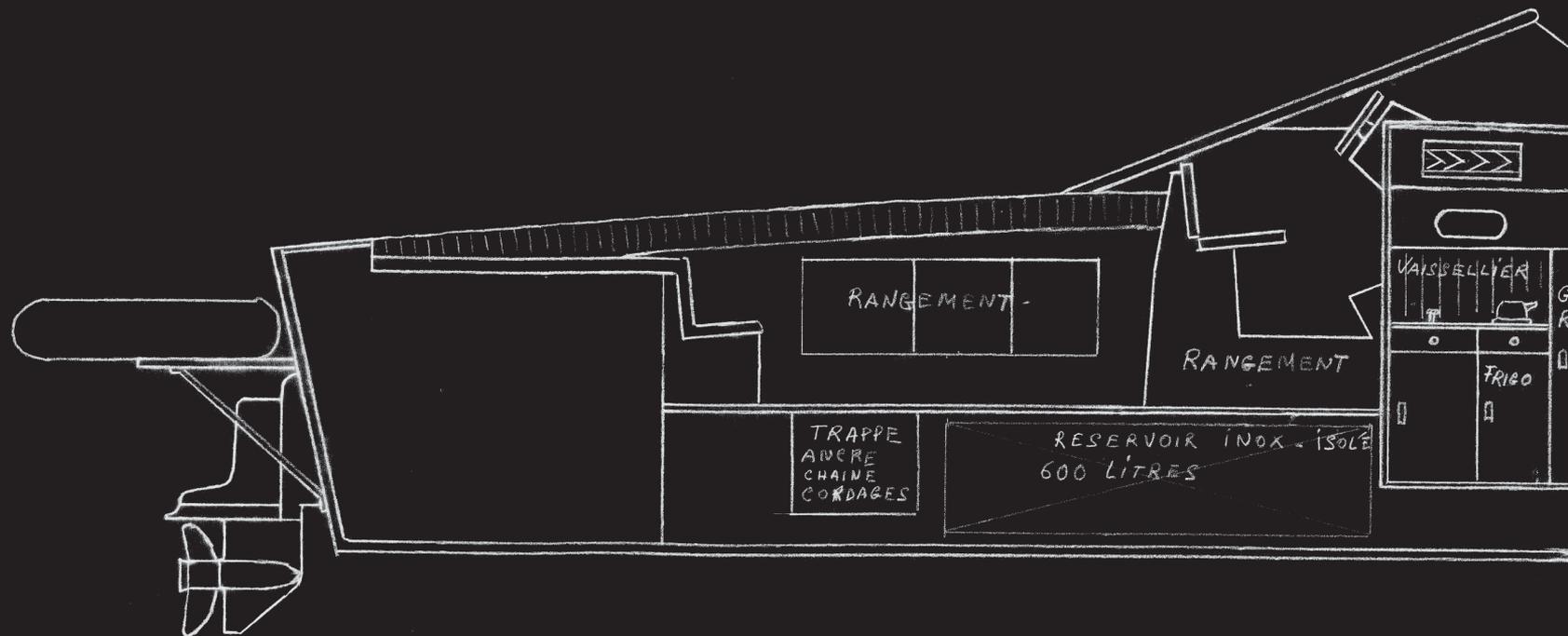
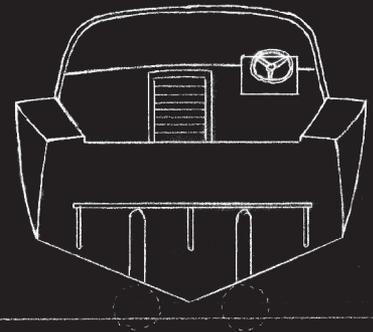
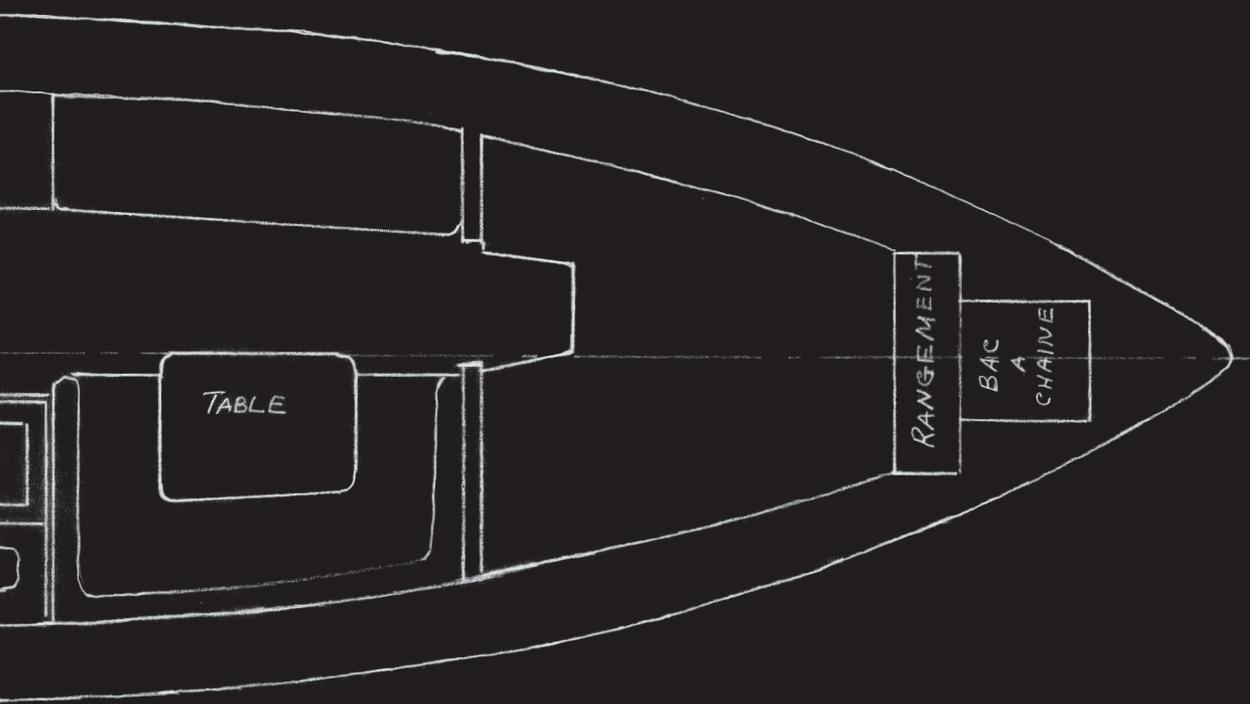
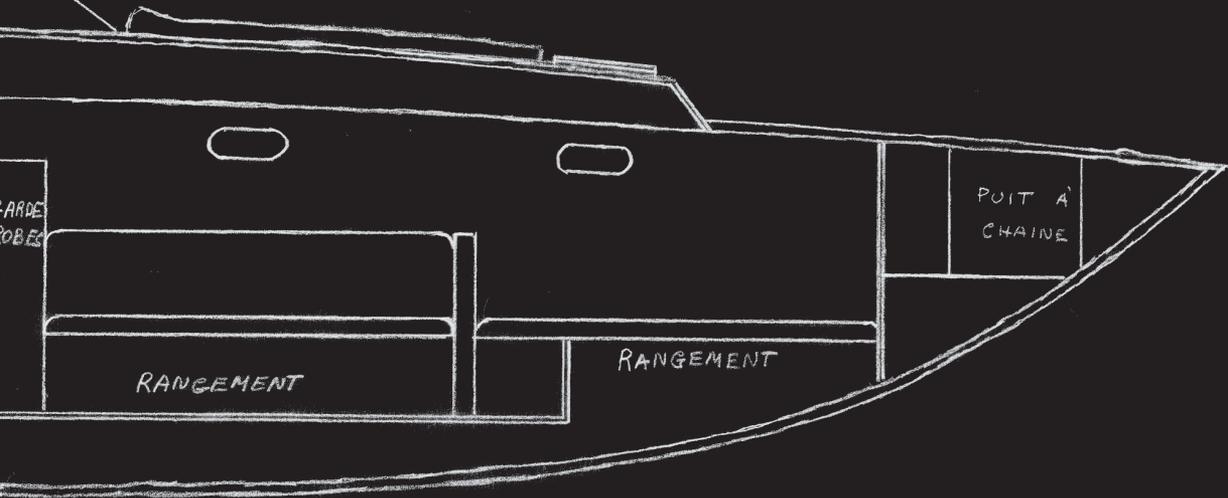




*Foncellet*  
*une aventure familiale*





— CARACTERISTIQUES —

LONGUEUR 12 m -

LARGEUR 3,2 m -

HAUTEUR CABINE 1,75 m -

CAPACITE CARBURANT 650 L

CAPACITE EAU 150 L

MOTEURS 2 X 330 W/MERCUISER T.R.

POIDS TOTAL AVIDE 4600 kg -

CHARGE UTILE 1500 kg -

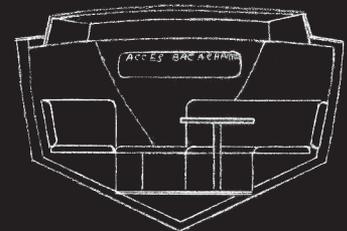
COUCHETTES 6

RAPPORT POIDS-POISSANCE  
A PLEINE CHARGE 9,8 kg -

— PONCELET 40 —

Echelle  $\frac{1}{30}$

le 16-11-78  
R





*Foncellet*

*une aventure familiale*

Ce livre a été réalisé à l'initiative et avec le support de Marc DELTENRE

Remerciements:

Messieurs Frédéric HURBIN, Jo VANHOUTTEGHEM et le Koninklijke Hasselt Yachting Club (KHYC).

Messieurs Jacques CHAMPAGNE et Charles MALI.

Monsieur Pierre CRYNS et les bénévoles de l'A.E.L.R. (Air et Espace, Lucht en Ruimte)

*Toutes les illustrations et les citations qui figurent dans le présent ouvrage ont été identifiées de façon à respecter la législation sur les droits d'auteur. Si toutefois un ayant droit constatait qu'une illustration ou un texte a été reproduit(e) à son insu, il est prié de prendre contact avec l'éditeur.*

Mise en page et impression: Imprimerie PARAGRAPH sprl – Fleurus

ISBN: 2-9600392-3-8

Dépôt légal: D /2008 / 10.004 / 1

Editions ACACIA

Rue de Nalinnes, 84

B- 6120 Jamioulx

Belgique

Tél. 0032(0)71 31 07 66

e-mail: [acacia@skynet.be](mailto:acacia@skynet.be)

# *Foncellet*

*une aventure familiale*

Textes de Francis Groff  
Photos de Bernard Canet/Acacia





## *Avant-propos*

# *Une famille, deux passions....*

L'histoire de la famille Poncelet, c'est avant tout celle d'une double passion.

D'abord une passion d'artisans car, dans la famille, «métier» a toujours rimé avec «qualité».

Ensuite une passion de pionniers car Paul, Albert et Roger ont rarement suivi des chemins tout tracés et leur ont préféré les sentiers de l'invention et de la découverte.

Depuis plus de trois quarts de siècle, les Poncelet pères et fils se transmettent un savoir-faire qui continue à faire l'admiration des amateurs de beaux bateaux en bois verni ou de ces machines de collection sur lesquelles de merveilleux fous volants rêvent toujours de nuages.

Aujourd'hui, le nom de Poncelet est appelé à briller à nouveau sur les flots et dans les airs.

Les pages qui suivent retracent cette aventure familiale qui a commencé sur les bords du lac Tanganyka.

Nous espérons que vous aurez autant de plaisir à découvrir cette épopée hors du commun que nous en avons eu à la rédiger...





## Chapitre 1

### *Inventeurs et pionniers*

*Les bateaux Poncelet qui sillonnent nos lacs, nos rivières, mais aussi quelques beaux coins de Méditerranée n'auraient jamais existé si un dénommé Paul Poncelet n'avait un jour eu l'idée saugrenue de créer... des planeurs!*

*Né le 7 janvier 1891 à Molenbeek-St-Jean (Bruxelles), Paul Joseph Edouard Poncelet est ce que l'on appelle un personnage.*

*Il est à peine âgé de 17 ans lorsque, sorti de l'école industrielle locale nanti d'un diplôme de modeleur, il tente de construire de ses mains un premier avion, un monoplan. Cet essai raté est suivi d'un autre, sans plus de succès.*

*Qu'à cela ne tienne: le jeune Paul aura sa revanche quelques années plus tard. Et de quelle brillante façon!*



Paul Poncelet  
(Ph. collection Poncelet)

En attendant, Paul Poncelet travaille sur le tout nouvel aérodrome de Kiewit, à Hasselt, où seront formés les premiers pilotes militaires belges, dont le lieutenant Georges Nélis qui sera à la base de la création de la SABCA (la Société anonyme belge de constructions aéronautiques) en décembre 1920.

Mais on n'en est pas encore là, loin s'en faut. En avril 1911, Paul entre au service militaire.

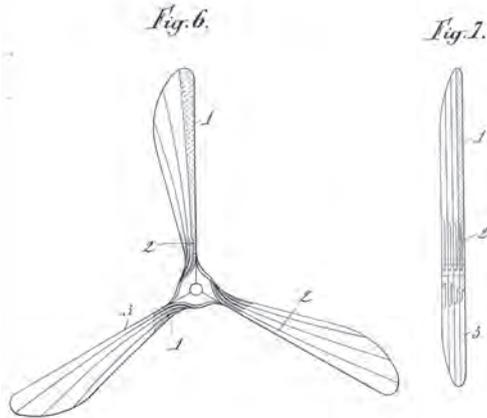
Cela ne l'empêche pas de continuer ses essais et ses recherches, au point qu'en juin de cette année-là, il dépose son premier brevet – il a alors 20 ans! – relatif à une hélice «pour engins de locomotion aérienne».

Le pluriel est de mise puisque cette hélice à trois pales concerne, précise-t-il, aussi bien les aéroplanes que les ballons dirigeables et, plus largement, toutes les machines volantes.

L'hélice brevetée est en bois et présente «des qualités

équivalentes aux hélices métalliques (...) en conservant sur ces dernières l'avantage propre aux hélices en bois, c'est-à-dire une plus grande légèreté et une plus grande élasticité».

Après son service, Paul poursuit sur sa lancée. L'aviation est «son» affaire et il continue ses recherches tout en travaillant dans une usine proche.



Le 1<sup>er</sup> brevet de Paul



## *Un mariage, un enfant, une guerre*

En juillet 1913, Paul épouse Marie Vander Laeken. Originnaire d'Anderlecht, la jeune femme est de 3 ans son aînée.

En septembre de l'année suivante, elle met au monde un petit Pierre dont nul ne peut alors imaginer qu'un sort funeste le ravira à l'affection de ses parents 19 ans plus tard, lorsqu'il sera emporté par la maladie.

Quand la guerre éclate, en 1914, Paul reçoit l'ordre de rejoindre la 3<sup>ème</sup> compagnie des sapeurs-mineurs, au sein du bataillon du Génie de forteresse de ce que l'on appelait alors la position fortifiée de Liège. Rapidement pourtant, il est incorporé dans les services techniques de l'aviation militaire et c'est ainsi qu'on le retrouve en 1915 à Calais (France) où la photo ci-dessous (il est le deuxième à partir de la droite) le montre en compagnie de ses collègues de «l'équipe volante - aviation belge» .

*L'équipe de  
l'aviation belge  
à Calais  
(Ph. collection  
Poncelet)*



*Marie à l'âge de 24 ans  
(Ph. collection Poncelet)*

Si on en croit Charles Mali, auteur d'un ouvrage fort bien documenté sur la SABCA, ses avions, ses prototypes et ses projets (\*), Paul profite de son séjour à Calais pour confectionner un hydroglisseur motorisé par une machine de 80 CV.

Son inventivité le fait remarquer par le commandant de Bueger qui lui propose de venir avec lui au Tanganyka (Congo) dans le cadre d'une mission en support de la Force publique chargée de contrer les assauts de la marine impériale allemande.

(\*)*«Les avions SABCA et associés – Prototypes et projets»  
Collection mémoires de l'aviation belge  
Contact: [charles.mali@swing.be](mailto:charles.mali@swing.be)*



Le baptême de l'Equateur  
(Ph. collection Poncelet)

*Souvenir d'un moment  
trougnique passé sur  
l'Anversville le  
19 Janvier 1916  
en face Gibraltar  
P. Poncelet*

L'événement a marqué Paul  
(Ph. collection Poncelet)

«De Bueger propose à Poncelet de l'accompagner en qualité de menuisier pour le montage de quatre hydravions Short cédés par les Britanniques. Il embarque le 7 janvier 1916 à bord de l'Anversville après quelques jours de stage dans les usines Short».

Retrouvés dans les tiroirs de la famille Poncelet, quelques documents retracent cette période à la fois extraordinaire pour un jeune homme qui vit une expérience unique, et triste pour un jeune père éloigné de son épouse et de son tout jeune fils.

D'un côté un brevet de «Baptême de l'Equateur» reçu des mains du commandant de l'Albertville le 30 janvier 1916; de l'autre une lettre datée de Kindou, le 23 mars 1916, dans laquelle Paul désespère de

ne pas recevoir de photo de la famille réunie autour du petit Pierrot.

Quelques photos montrent également que le voyage ne fut pas de tout repos, comme cette image un peu passée, derrière laquelle Paul a écrit «Souvenir d'un moment tragique passé sur l'Albertville le 19 janvier 1916 en face de Gibraltar». On y distingue le pont supérieur du steamer en feu et d'énormes volutes de fumée.

Cet incendie toucha-t-il les avions? Nul ne le sait, mais pour eux non plus le trajet ne fut pas de tout repos et Charles Mali poursuit: «Les appareils, fortement endommagés au cours du voyage, sont remis en état par des



Incendie à bord de l'Anversville  
(Ph. collection Poncelet)

*moyens de fortune et, le 30 mai, le montage du premier appareil est achevé. Pour la première fois, un hydravion survolera le lac Tanganyka. À cette occasion, Poncelet est cité à l'ordre du jour et récompensé par l'octroi de la médaille d'or de l'ordre royal du Lion. L'infatigable chercheur emploie ses loisirs au Congo à dessiner et à construire une aile à courbure variable qu'il fera breveter en 1917, aussitôt rentré en Europe».*



*Le 21 juillet 1916, Paul prend la pose au bord du Tanganyka (Ph. collection Poncelet)*

## *Contre la marine allemande au Congo!*

*A l'arrière de ce document daté du 20 octobre 1916 à M'Toa, le pilote T. Horta remercie Paul qui fut sa «mascotte» à chaque départ de raid sur la base allemande de Kigoma. Les lourdes pièces de bois en arrière-plan sont des flotteurs d'hydravion portés par des auxiliaires locaux.  
(Ph. collection Poncelet)*



L'épopée du Tanganyka à laquelle participa Paul Poncelet est un épisode peu connu de la première Guerre Mondiale.

A l'époque, cela faisait 5 ans à peine que l'armée belge avait pris conscience de l'importance de posséder une aviation militaire.

Pour cela, il avait d'abord fallu qu'une poignée d'illuminés, dont des militaires, apprennent à voler grâce à leurs propres deniers et que l'un d'eux – le chevalier Jules de Lamine – lance une école de pilotage à Kiewit (Hasselt).

Un jour, ces passionnés de nuages invitèrent le ministre de la Guerre de l'époque, le général Hellebaut, à Kiewit, et l'installèrent dans un aéroplane. Deux vols suffirent à convaincre l'Excellence qui en référa au roi Albert – déjà acquis à l'idée – puis donna l'ordre de former un premier aviateur. L'aérostier et lieutenant du Génie Georges Nélis devint ainsi le premier élève-pilote de la future aviation militaire belge.

On était alors en octobre 1910. C'est dire si cette «aviation» n'en était qu'à ses balbutiements lorsque Paul Poncelet et ses collègues prirent le bateau pour gagner le Tanganyka avec les carcasses, les toiles, la menuiserie, les armes et les moteurs de 4 hydravions!

Trois passionnés d'aviation, Jean Mangin, Jacques Champagne et Marcel Van den Rul, ont raconté dans une page de leur livre *«Sous nos ailes»* paru chez Everling (Arlon, 1977) ce qui se passa alors à la frontière orientale du Congo.

En préambule, il faut savoir que dès le mois d'août 1914, les Allemands avaient lancé des opérations militaires depuis leurs colonies africaines, et notamment sur le lac Tanganyka où ils traquaient les navires britanniques et

belges, n'hésitant pas à bombarder, en outre, les postes belges établis sur la rive congolaise de ce lac éminemment stratégique.

Les Britanniques ayant décidé de bouter l'Allemand hors de cette région d'Afrique, ils demandèrent aux Belges de les aider à redevenir les maîtres du Tanganyka. C'est ainsi que le gouvernement décida de créer une escadrille d'hydravions, acheta 4 machines «Short» aux Anglais, et les plaça sous les ordres du commandant de Bueger. Lequel, on l'a vu, connaissait bien Paul Poncelet.

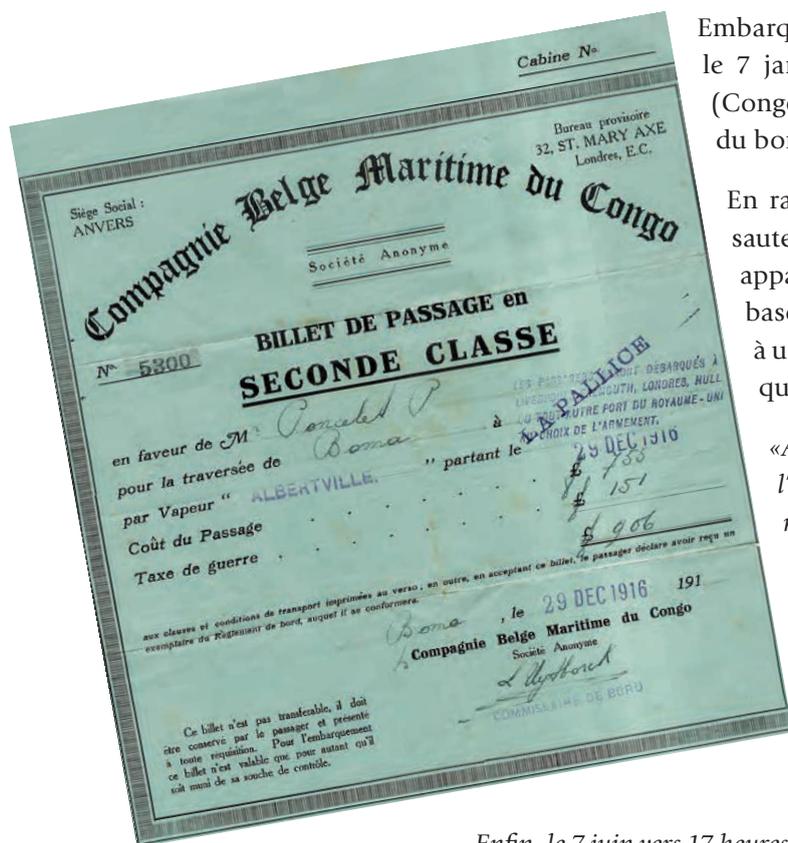


*Paul termine la fabrication d'un élément de flotteur  
(Ph. collection Poncelet)*

Outre les deux premiers cités, le petit groupe était constitué de trois pilotes, deux observateurs-bombardiers et trois collègues de Paul (mécaniciens et charpentiers).

*Un «Short» en cours de montage  
(Ph. collection Poncelet)*





Le retour de Boma  
en décembre 1916  
(Ph. collection Poncelet)

Embarqués à bord de l'Anversville à Falmouth (GB) le 7 janvier 1916, les Belges débarquèrent à Boma (Congo) le 4 février puis voyagèrent avec les moyens du bord vers leur destination finale.

En raison des caprices du lac Tanganyka dont les sautes d'humeur risquaient de mettre les futurs appareils à mal, de Bueger choisit d'installer sa base sur un plus petit plan d'eau, le lac Twongue, à une trentaine de kilomètres de la ville de M'Toa, qui allait devenir par la suite Albertville.

«Après le montage du camp et des appareils, l'équipe procéda aux premiers essais. Le premier moteur tourna le 13 mai, le premier vol eut lieu le lendemain. Avec observateur et quatre heures de carburant à bord, les Short parvenaient difficilement à décoller des eaux calmes du petit lac de Twongue. Diverses péripéties émaillèrent ces jours de mai 1916: décollages impossibles faute de vent, réglage difficile des moteurs, divers bris de pièces.

Enfin, le 7 juin vers 17 heures, un premier hydravion, piloté par Behaegel, s'envola en vue de tenter un premier bombardement de la base allemande de Kigoma».

Manque de chance pour le pilote: une panne de moteur l'obligea à amerrir avant son but. Heureusement, il était «accompagné» du bateau convoyeur «Le Vengeur» qui remorqua l'appareil durant une dizaine d'heures jusqu'à son point de départ.

Le 10 juin, une deuxième tentative fut plus fructueuse. Non seulement l'équipage réussit à causer des dégâts à différentes installations de la base teutonnes, mais une bombe endommagea gravement le «Graf von Götzen», la principale unité de la marine allemande à cet endroit.

On imagine la joie de notre équipage qui n'en fut pourtant pas remercié : par un sort injuste, le moteur cala à nouveau et... le «Vengeur» joua le remorqueur pour la seconde fois.

«Un troisième raid effectué le 30 juin mit définitivement le «Von Götzen» hors d'usage, puis de nombreuses missions de harcèlement, de bombardement et de reconnaissance photographique se poursuivirent jusqu'au 23 juillet.

Lorsque le dernier vol s'acheva, les Belges avaient gagné la partie, la flotille allemande du Tanganyka s'était sabordée. Les troupes belges firent leur entrée à Kigoma le 29 juillet 1916.

Sa mission accomplie, l'escadrille d'hydravions fut renvoyée en Europe. En 1917, elle fut affectée à la surveillance maritime de la Manche, avec un nouveau matériel.

**PASSE-PORT**

N° 6

AU NOM DU ROI DES BELGES.

Nous (1) *Pamoiteaux, J. belg. - Drouck.*  
*Adm. : Commandant à Nothard's*  
*qu'aper nuplant*

Prions tous les magistrats et officiers, tant civils que militaires, quels qu'ils puissent être, des Princes et Etats étrangers, de laisser passer librement

M (2) *Toncellet, Paul*  
*Genève - né à Nothard's - Belgique - sans aucun*  
*(Mouille) de 7 Janvier 1894 - sans aucun*  
*Mouille*

avec ses hardes et bagages, allant *Calais,*  
*avec 4 valises de corps de 30 litres*  
sans formetto, qu'il lui soit opposé aucune entrave ou empêchement et de lui donner ou faire donner toute aide ou secours, ainsi que nous le ferions nous-mêmes en étant requis.

Donné à *Nothard's*, le 10<sup>e</sup> jour de Décembre 1916.

*Pamoiteaux*

Droits perçu : *X*

SIGALEMENT :

Agé de *25* ans.

Cheveux *bruns*

Sourcils *bruns*

Yeux *gris-bleus*

Front *haut*

Nez *regulier*

Bouche *propre*

Menton *ronde*

Visage *ovale*

Taille *1 m. 78*

Signes particuliers : *X*

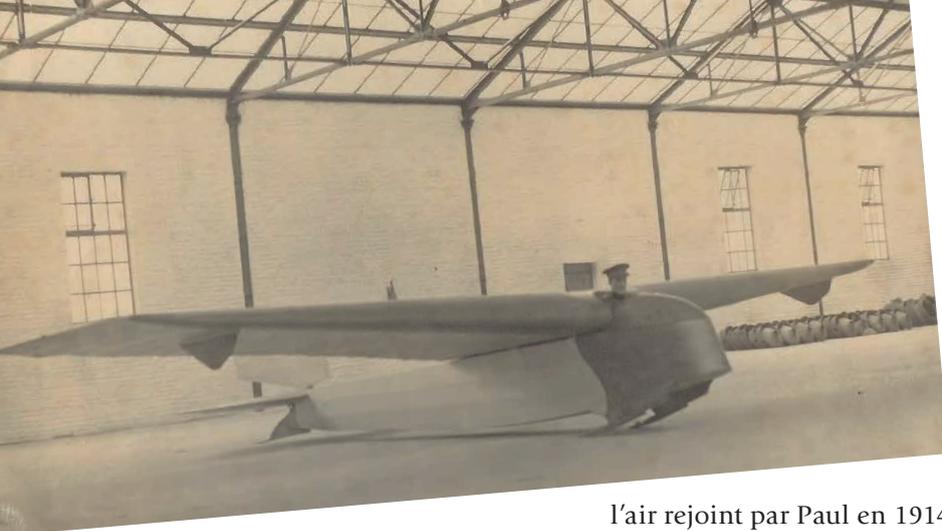
Valable pour *1 an*

(4) *Toncellet*



Notre pouvoir est officiel et souverain.  
Il est en vertu de la loi.  
Il est en vertu de la loi.  
Il est en vertu de la loi.

Prié de rejoindre Calais et le Corps belge d'aviation avec «ses hardes et bagages»



*Le Castar dans sa version planeur  
(Ph. collection Poncelet)*

## ***Une autre aventure: celle de la SABCA***

En 1920, Paul entre à la SABCA. La toute jeune Société anonyme belge de constructions aéronautiques vient d'être créée à l'initiative du commandant Georges Nélis, celui-là même qui a dirigé le service technique de l'armée de l'air rejoint par Paul en 1914, après son bref passage à la forteresse de Liège.

Nélis connaît bien Paul Poncelet dont il apprécie le travail et l'esprit créatif. C'est la raison pour laquelle il l'inclut d'entrée de jeu dans le groupe de passionnés qui se lancent à ses côtés dans l'aventure SABCA.

Compétent et toujours inventif, Paul est nommé contremaître de la section bois. Il n'arrête pas pour autant ses recherches et continue à «bricoler» dans sa cave lorsqu'il en a le temps. Son but est de fonder sa propre société, mais cela nécessite une solide mise de fonds.

Le jeune chef de ménage travaillera donc durant une douzaine d'années à la SABCA avant de concrétiser son rêve...

En attendant, Paul se lance dans la construction d'un planeur qu'il va baptiser «Le Castar», du nom que l'on donne dans certaines régions du pays – et notamment à Bruxelles – à des individus costauds.

Si l'on en croit l'ingénieur Mathieu Demonty, directeur technique à la SABCA et honorable collaborateur de la revue «La conquête de l'air» (le bulletin officiel de l'aéro-club de Belgique) en 1923, Paul travailla huit mois pour mettre au point son nouvel enfant. Il avait en effet déjà construit précédemment de ses mains trois avions, ainsi qu'un hydroglisseur. Mais ceux-ci n'avaient connu qu'une existence éphémère.

Cette fois, c'est du sérieux. Paul s'intéresse au vol à voile depuis qu'un Allemand du nom de Klemperer a réussi à tenir vingt minutes en l'air.



*Paul devant la version avionnette  
(motorisée) de son Castar  
(Ph. collection Poncelet)*

Notre Bruxellois veut faire mieux, mais les débuts, même encourageants, sont difficiles. En mars 1923, le «Castar» devient le premier planeur belge à tenir l'air sur 115 mètres au-dessus de la plaine de Haren.

Au cours des mois suivants, Paul travaille d'arrache-pied et peaufine son invention en la dotant d'un moteur de 7 chevaux. Il survole la capitale durant 45 minutes aux commandes de son planeur rebaptisé «moto-aviette» pour la circonstance.

Légitimement transporté par ce succès, Paul Poncelet décide de participer au 2<sup>ème</sup> Congrès expérimental de vol à voile et d'aviation de faible puissance de Vauville, un village situé près de Cherbourg en France.

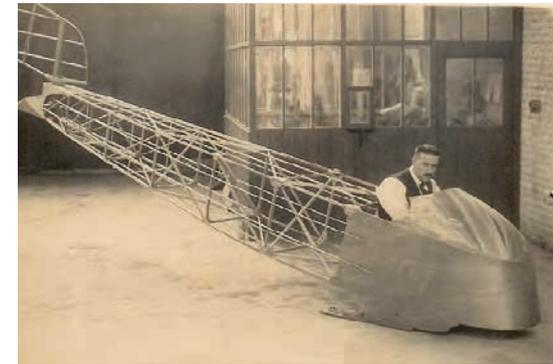
Il demande à son ami, le lieutenant-aviateur Victor Simonet, de prendre les commandes du «Castar» équipé d'un moteur et de se rendre à Vauville par la voie des airs.

Les deux Belges ignorent encore qu'ils vont signer sur la presqu'île du Cotentin des records qui resteront à jamais dans l'histoire de l'aviation...



*Avant un vol d'essai  
(Ph. collection Poncelet)*

*Paul «aux commandes»  
de son Castar  
(Ph. Musée royal de l'Armée - MRA)*



*Le O-BAFZ, une autre réalisation  
signée Paul Poncelet (Ph. MRA)*



*En 1925, c'est le Cyrano qui fut la vedette des championnats de Vauville (Ph. MRA)*



*Et voilà comment l'ingénieur Demonty et son épouse dépannèrent le Castar en route vers Vauville en 1923! (Ph. MRA)*

## *Premiers records*

Le moins que l'on puisse écrire est que le voyage de Victor Simonet fut loin d'être une sinécure. Le périple, qui ferait sourire un modeste cycliste aujourd'hui, relevait presque de l'exploit par la voie des airs.

Parti vers sa destination avec un «Castar» considérablement alourdi par les pièces de rechange, une hélice supplémentaire, de la nourriture, des outils et ses effets personnels, le pilote belge fait ses premiers sauts de puce sans encombre. D'abord Valenciennes, puis Douai, ensuite Calais et Boulogne: Simonet dort à la belle étoile, mais on imagine qu'il savoure néanmoins son voyage jusqu'au moment où son moteur rend l'âme, cylindre brisé, à 600 mètres d'altitude au-dessus de la campagne française.

Sur le plancher des vaches où le pilote atterrit sans dommage, il retrouve Mathieu Demonty, déjà cité, qui fait le trajet par la route avec son épouse.

Simonet et lui ne font ni une, ni deux: ils démontent la voilure de la moto-aviette, accrochent celle-ci à la voiture et la remorquent sur plus de 70 kilomètres jusqu'au Havre, où pilote et avion embarquent à bord d'un remorqueur en route vers Cherbourg. Belle solidarité entre gens de l'air et gens de mer. Malade durant ce petit séjour sur les flots, le lieutenant-aviateur profite ensuite des services d'un camion militaire qui joue une fois de plus les dépanneuses pour l'amener à Vauville.



Le suite sera beaucoup plus profitable au tandem Poncelet-Simonet qui dominera les équipes présentes dans plusieurs disciplines de vol à voile. Il obtiendra deux 1<sup>ers</sup> prix, l'un pour la hauteur atteinte avec 295 mètres, l'autre pour la totalisation des durées et le plus grand nombre de vols excutés. Dans la foulée, l'équipe signera d'autres performances sur la distance et la longueur de vol, ce qui vaudra aux spectateurs d'assister un jour à une scène étonnante. Elle fut racontée une vingtaine d'années plus tard en termes humoristiques par Paul Poncelet lui-même au reporter du journal belge «L'Aéronef»:

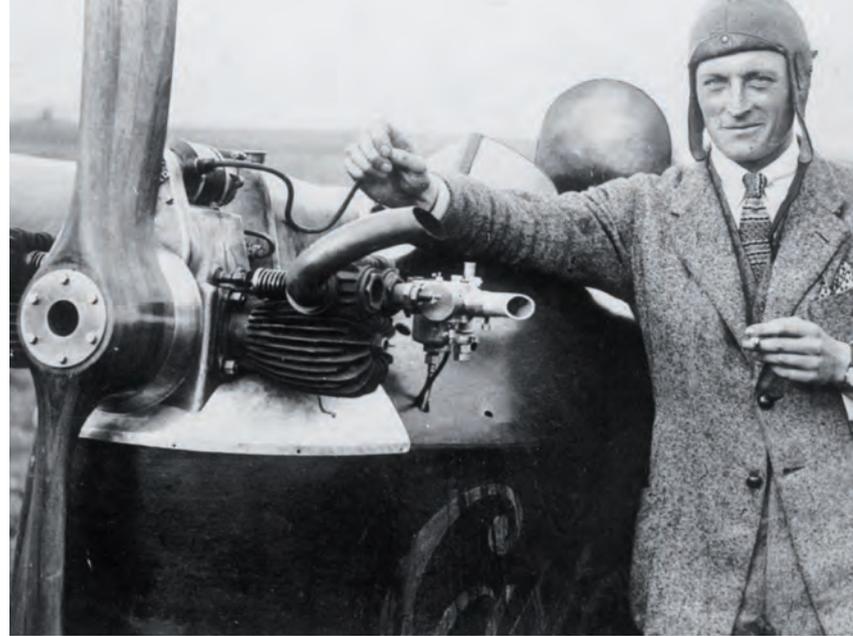
*«Dès qu'il eut quitté la falaise et qu'il eut fait quelques mètres au-dessus du vide, le Castar s'arrêta net – littéralement aussi court qu'un camion américain sur un tram...! Dans cette position, le nez au vent, sans avancer ni reculer, le Castar se mit à monter sous le souffle de l'ascendance. Il monta droit, sur place, de quoi rendre jaloux un ascenseur de première marque. La montée ne s'arrêta qu'au plafond du plafond, eu égard à la force du vent: 293 mètres d'altitude.*

*Il s'arrêta là et ne bougea plus!*

*Après quelques minutes d'attente, les spectateurs finirent par employer le téléphone sans fil, en l'occurrence leur voix, pour demander des nouvelles au pilote qui se trouvait 300 mètres plus haut. Et la conversation s'engagea:*

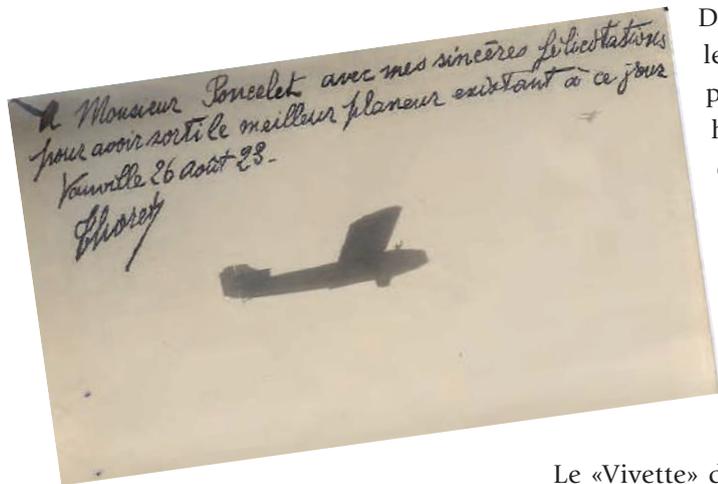
- Hé, Simonet, comment cela va-t-il?
- Très bien, merci. Je suis tout à fait ravi.
- Mais encore, voilà dix minutes exactement que tu es sur place. Que comptes-tu faire?
- Je l'ignore. Voilà exactement dix minutes que je me pose la même question...

*(...) Finalement, (l'appareil) se mit à piquer et atterrit sur la plage après avoir tenu l'air pendant 47 minutes».*



Victor Simonet posant à côté du Castar peu avant l'accident qui lui coûta la vie (Ph. MRA)





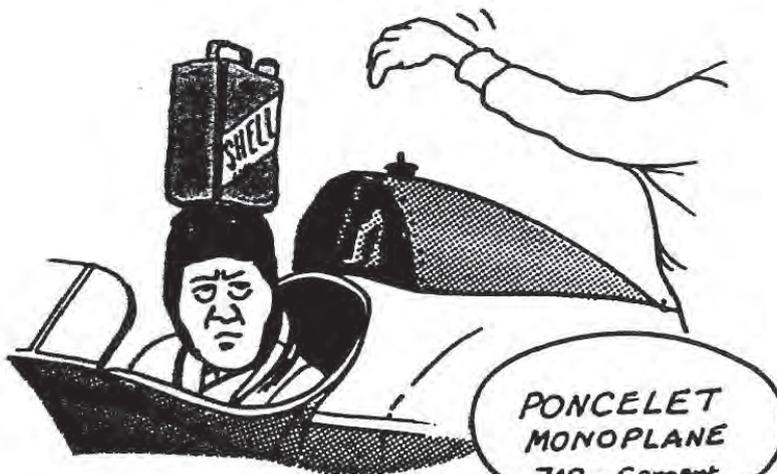
Le mot d'un admirateur  
(Ph.MRA)

Deux ans plus tard, lors du même Congrès de Vauville, le pilote et recordman belge allait malheureusement perdre la vie aux commandes du Castar après ...sept heures de vol et une chute de 40 mètres due au bris d'un câble de commande!

Le même jour, un autre appareil de Paul Poncelet, construit par la SABCA et baptisé «Vivette», s'arroe un nouveau record du monde de durée. Le commandant Albert Massaux porte haut les couleurs de la Belgique avec un vol de près de 10 heures et 20 minutes!

Le «Vivette» de l'exploit fut restauré en 1995 par le petit-fils de Paul, Roger Poncelet. Installé sous la haute coupole de verre du Musée royal de l'Armée, il domine avec fierté les autres machines volantes.

Placer un réservoir d'essence derrière la tête du pilote: il fallait oser! Cela valut à Paul Poncelet ce petit dessin d'humour dans «The Aeroplane»



No.16 and No.21: Belgian contenders.

Note: Fuel tank forms streamlined fairing for pilot's head.



## *L'esprit d'entreprendre*

Durant toutes ces années où il écrit quelques-unes des plus belles pages de l'aviation belge, Paul continue de travailler pour la SABCA. À titre personnel ou en association avec la société aéronautique, il construit d'autres engins.

L'un d'eux est le «Simonet SHBP» (du nom de 4 associés), un monoplan qui remporta également quelques belles victoires à Vauville dans les jours qui suivirent la mort du pilote belge.

L'autre est une avionnette de course, le Poncelet «Lieutenant Simonet» que Charles Mali compare à «un avion de chasse en miniature, très rapide et capable d'atterrir sur une distance guère plus élevée que 30 à 40 mètres».

Mais malgré ces titres de gloire et une fructueuse association avec la SABCA, Paul n'a pas renoncé à son projet de devenir indépendant.

En 1930, il prépare le terrain en achetant avec son épouse ce qu'on appelle alors une «maison de rentier». Elle est située au 43 de la rue Plaine d'Aviation à Evere, à un jet d'hélice de la SABCA.

*La «Conquête de l'Air» informait régulièrement ses lecteurs des travaux de Paul Poncelet*



*Baptisé le Cyrano, ce Demonty-Poncelet construit en 1924 par la SABCA selon les plans des deux hommes fut le premier biplace à cabine fermée et à ailes repliables qui avait la caractéristique de présenter des sièges côte à côte. Le «must» pour un tourisme aérien naissant. Ailes repliées, il ressemblait à une grosse chauve-souris (Ph. MRA)*



*Les Avionnettes à la Conquête de l'Air*

*LA MOTO-AVIETTE*

*BELGE PAUL PONCELET*

*A gauche, M. Poncelet, le constructeur. — à droite, le lieutenant Victor Simonet, pilote de l'appareil.*

*Paul Poncelet, dont la moto-aviette, pilotée par le lieutenant Simonet, défendra prochainement les couleurs belges au Congrès de*

*rc, Poncelet était contremaître aux usines Rateau, où il s'adonnait spécialement à la confection de modèles en bois pour la construction de trépan, d'outils, etc.*

*La passion de Poncelet pour tout ce qui a trait à l'aviation attirera l'attention du commandant de Steeger qui, chargé d'une mission*



## *De ses propres ailes...*

Paul débute ses activités commerciales le 1<sup>er</sup> janvier 1933. Les hélices en bois sont sa spécialité et il compte faire profiter l'industrie aéronautique de son savoir-faire.

L'atelier est bien équipé puisqu'on y trouve, outre du petit outillage, une série de machines à moteur (scie à ruban, dégauchisseuse, raboteuse, toupie, scie circulaire, foreuse) et pas moins de sept établis de menuisier!

En ce qui concerne les affaires, Paul engrange 65.200 francs de rentrées en 1933, pour 9.800 francs de bénéfice.

Lors de l'exercice suivant, les recettes sont plus modestes (42.000 francs) et le bénéfice accuse un léger retrait à 8.300 francs. Manifestement, Paul a travaillé seul durant la plus grande partie de l'année, mais un premier ouvrier fait son apparition en novembre.



*Un ouvrier de Paul au travail  
(Ph. collection Poncelet)*

I. Etat-civil (célibataire, marié, divorcé ou veuf)		Nom et prénoms de l'épouse		d'enfants en vie à charge ou non au 1 <sup>er</sup> janvier 1935, compte tenu des enfants qui, étant militaires, sont devenus orphelins de guerre de 1914-1918		des membres de la famille faisant partie du ménage, à charge au 1 <sup>er</sup> janvier 1935.		Nature (mariage, divorce, séparation de corps et de biens etc.)		Date à laquelle l'événement s'est produit	
Marie Landerlachou Marie		1 1 11		Total : 3							
<b>TAXE PROFESSIONNELLE</b>											
II. Professions exercées en 1935 par le				Commune de l'exercice de la profession		Si l'une des professions indiquées ci-contre n'a pas été exercée pendant toute l'année 1935, mentionnez la date		du commencement		de la cessation définitive	
Redevable : <i>modéleur</i>				<i>Laceba</i>		<i>J'ai cessé mon industrie à la date du 1.12.38 par suite du manque d'ouvrage</i>					
Conjoint :						<i>de 1.12.1938 entrée en qualité de c/maître à Laceba</i>					
III. — MAGISTRATS, OFFICIERS, FONCTIONNAIRES, EMPLOYES, OUVRIERS, SALARIES, PENSIONNES, ETC.				IV. — ADMINISTRATEURS, COMMIS-SAIRES ET AUTRES MANDATAIRES DE SOCIÉTÉS PAR ACTIONS OU GERANTS DANS LES SOCIÉTÉS DE PERSONNES A RESPONSABILITE LIMITEE.						Colonnes réservées à l'Administration.	
(1) Les revenus professionnels à déclarer peuvent être réduits des re-termes et pensions et d'assurances, mais on ne peut pas les diminuer du montant des impôts retenus à la source.				AVANT DE REMPLIR CES CADRES, LISEZ LES RENVOIS CI-CONTRE :		Montant des revenus de					

En 1935, la hausse est spectaculaire et Paul réalise un chiffre d'affaires de 220.000 francs avec un bénéfice de 32.000 francs. Il occupe alors un personnel plus étoffé. Entre le mois de mai et la fin de l'année, pas moins de 10 ouvriers sont engagés. Certains pour peu de temps, il est vrai, mais cela témoigne d'une évolution sensible par rapport à l'année précédente.

En 1936, le chiffre d'affaires chute à 157.000 francs, mais le bénéfice passe à 38.000 francs.

L'année 1937 marque le début de la fin. La conjoncture est mauvaise, Paul est obligé de licencier et le bénéfice tombe à 11.000 francs à peine.

Le 1<sup>er</sup> décembre 1938, Paul doit se résoudre à fermer boutique. Sur sa déclaration d'impôts, quelques mots laconiques résumant la situation: «J'ai cessé mon industrie à la date du 1.12.38 par suite du manque d'ouvrage. Entré (à cette date) en qualité de contremaître à Laceba».

Laceba, c'est la SABCA. En fait, l'ancien contremaître n'a jamais rompu les liens avec son prestigieux employeur. Bien au contraire. Et c'est donc tout naturellement vers lui qu'il se retourne après cette première expérience commerciale en demi-teinte.

Fin du premier acte....

Quelques lignes manuscrites sonnent le glas de la 1<sup>ère</sup> expérience de Paul en tant qu'indépendant

## *Après-guerre: la renaissance*

Pour la famille Poncelet comme pour toutes les familles belges, les années 40-45 sont une période à mettre entre parenthèses.

Pierre, le premier enfant de Paul et de Marie, est décédé en 1933, mais ils ont eu entre-temps un autre fils, Albert Lodewijk Sylvain, né le 5 avril 1921. Il vient donc de fêter son 19<sup>ème</sup> anniversaire lorsque les troupes allemandes pénètrent en Belgique, le 10 mai 1940.

Paul continue de travailler pour la SABCA et il bricole dans son atelier. Albert travaille à ses côtés et suit des cours du soir.

En 1943, Albert fait la connaissance de Denise Rayon, une jeune fille de Schaerbeek employée à l'Innovation. Elle se souvient:

*«J'étais occupée dans les bureaux où j'effectuais divers travaux administratifs et de la comptabilité. Quelque temps plus tard, les Allemands ont réquisitionné une vingtaine d'entre nous et nous avons dû travailler dans une usine proche. Mais cela n'a pas duré à cause des bombardements. Lorsque j'ai rencontré Albert, il travaillait avec son père. Un homme sévère, au caractère bien affirmé, très inventif, qui passait le plus clair de son temps dans l'atelier où il mettait au point toutes sortes de machines».*

Peu de temps après, les Alliés bombardent le quartier et l'atelier est touché, mettant provisoirement un terme aux travaux de Paul. Albert, lui, est réquisitionné à son tour par les Allemands qui l'envoient travailler aux usines Fabelta à Zwynarde où on produit de la fibranne, un textile artificiel.

*L'atelier dans les années 1940.  
Albert est aux machines  
(Ph. collection Poncelet)*



*Denise et Albert avec leurs enfants:  
Michel (à gauche) et Roger au début  
des années 1950 (Ph. collection  
Poncelet)*





*A l'époque, on ne fabriquait encore que des hélices (Ph. collection Poncelet)*

Denise se souvient: *«Lorsque nous nous sommes mariés, le 16 septembre 1944, les Allemands avaient quitté la région depuis quelques jours. Mais Albert a décidé de continuer à travailler à Zwynaarde pendant que son père réorganisait ses affaires. Il logeait à Gand et moi je faisais la navette, passant quelques jours près de lui, puis revenant ici. Finalement, Albert a quitté Fabelta en mai 1945 et nous nous sommes alors installés définitivement ici, en compagnie de mes beaux-parents et d'une grand-mère. Je n'ai plus jamais quitté la rue Plaine d'Aviation!»*

Pour Paul, qui n'a jamais abandonné son rêve entrepreneurial, la fin du conflit marque également l'ère du renouveau. Il décide de relancer sa société et Denise est tout naturellement désignée pour en assumer la comptabilité, ce qu'elle continue à faire plus de... soixante ans plus tard!

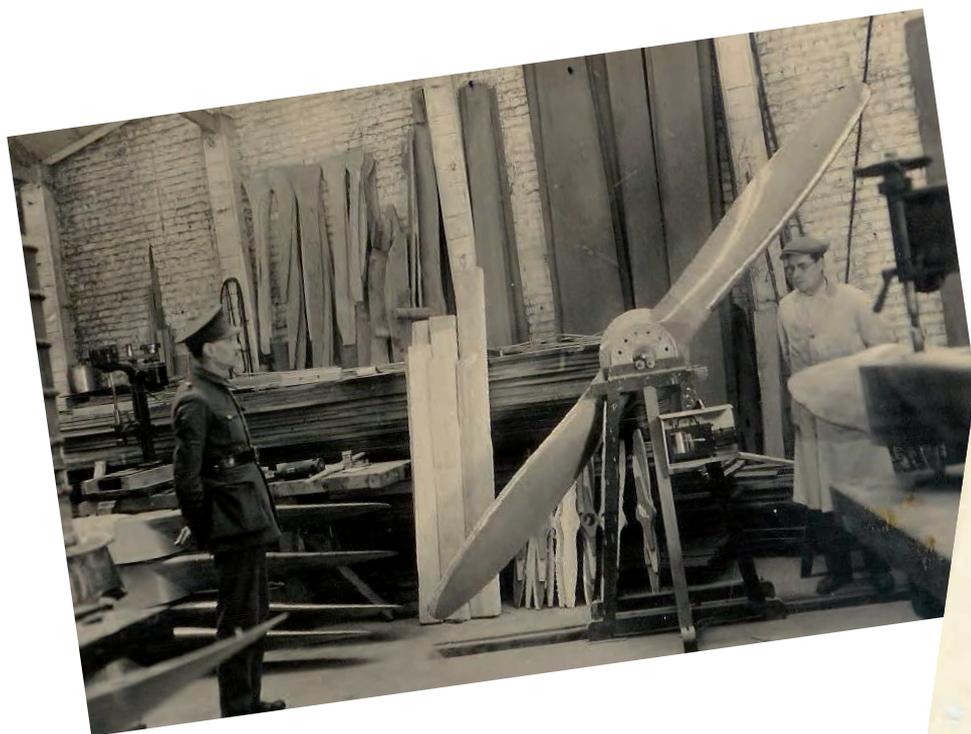
La réalisation du rêve de Paul est facilitée par une conjoncture largement favorable dans son secteur d'activités. En effet, au sortir de la guerre, l'aviation militaire belge a grand besoin d'un traitement de choc et elle fait appel aux Établissements Poncelet. Ceux-ci sont chargés de fabriquer des hélices en bois pour les SV4, les avions d'entraînement, mais également de réparer ou de réviser les hélices des Spitfire, les célèbres chasseurs qui ont fait merveille durant le conflit.

Denise: *«L'aviation militaire était très organisée. Dans la fabrication d'une hélice, il existe une procédure précise dont chaque étape est détaillée sur un formulaire:*

*Paul à l'âge de la retraite (Ph. collection Poncelet)*



débitage en lamelles, rabotage, collage, équilibrage, blindage, et que sais-je encore...  
 Nous avons en permanence un militaire dans l'atelier. Mon beau-père avait même  
 aménagé une sorte de petit bureau à son intention. Il vérifiait les différents stades de  
 cette fabrication et apposait un cachet en donnant le feu vert pour passer à l'étape  
 suivante. Ils sont restés des années ici».



Sous l'œil du contrôleur militaire  
 (Ph. collection Poncelet)

Les différentes phases  
 d'un contrôle strict

Hélice 6V4 plan 4871 moteur Sisy Major 10  
 en assejou et frêne provenant du stock des Gte Poncelet  
 Planches assejou n° 3.1.6.2.56.  
 planches frêne n° 3.2.

Hélice n° 29	Date	D.C.R.T.	Décision	contrôle	Observations
débitage des lamelles	18.9.50				
rabotage des lamelles	25.1.51				
bricolage des lamelles	25.2.50				
collage en bloc	24.2.50				
dessèchage	28.2.50				
équilibrage	28.2.50				
forage trou central et boulons	10.7.50				
faconnage sur table	28.9.50				
1 <sup>er</sup> équilibrage	28.9.50				
entolage cellulos.	9.1.51				
1 <sup>er</sup> couche de protection	26.1.51				
blindage et 2 <sup>ème</sup> équilibrage	26.1.51				
2 <sup>ème</sup> couche de protection	18.2.51				
3 <sup>ème</sup> couche de protection	16.2.51				
équilibrage et peinture finale	16.2.51				
poissonner	16.2.51				

S.S. voir résultats des essais de matière dans la fiche généralités.

## *Entrée en scène d'Albert en 1946*

Le 2 septembre 1946, Paul forme une association de fait avec son fils Albert en portant sur les fonts baptismaux les «Établissements Poncelet et fils».

Cette fois, c'est la bonne! Grâce à Albert qui va d'abord épauler son père avant de reprendre les rênes de l'entreprise en juillet 1953, la société se développe et travaille sur plusieurs fronts: aux hélices d'avions sont venues s'ajouter des hélices de ventilateurs que le père et le fils fabriquent par centaines, notamment pour les différents sièges de Fabelta. Cela continuera jusqu'au milieu des années 1970, lorsque la production diminuera progressivement.

*Albert peu avant son mariage  
(Ph. collection Poncelet)*

des hélices de ventilateurs que le père et le fils fabriquent par centaines, notamment pour les différents sièges de Fabelta. Cela continuera jusqu'au milieu des années 1970, lorsque la production diminuera progressivement.

*Cette cheminée de grande taille a été fabriquée élément par élément dans l'atelier de la rue Plaine d'Aviation avant d'être remontée aux usines Fabelta. Pour sortir les tronçons, les Poncelet ont dû tailler quelques centimètres dans la pierre de seuil de l'entrée! (Ph. collection Poncelet)*

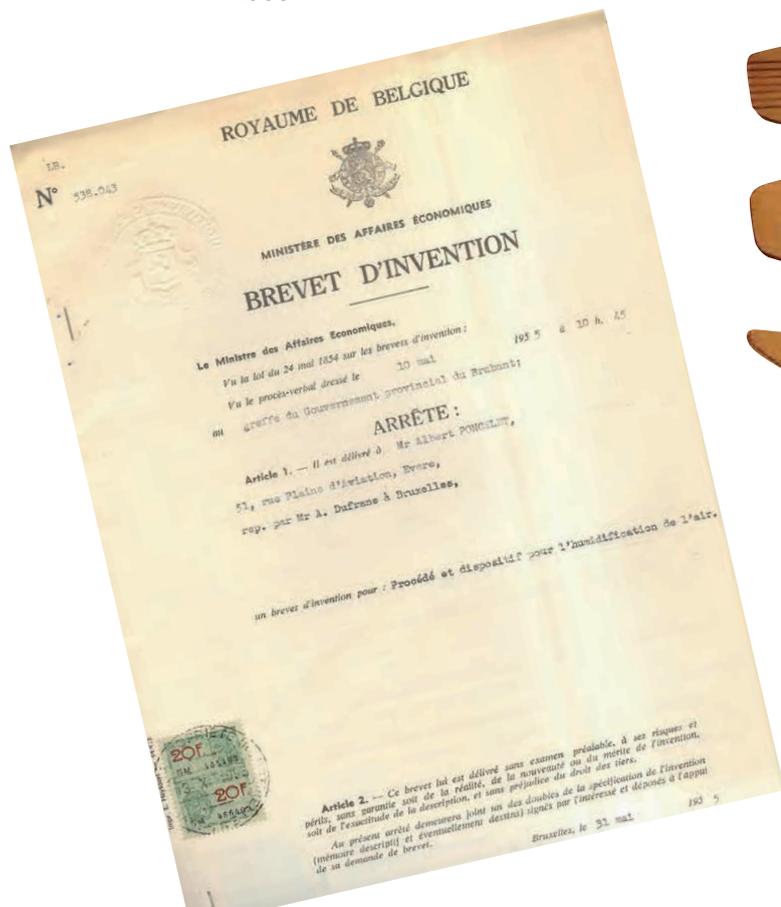
*Des lignes avant-gardistes  
(Ph. collection Poncelet)*



*Un design superbe pour ce siège de bureau fabriqué en quelques exemplaires seulement  
(Ph. collection Poncelet)*

L'année 1946 signe aussi une diversification étonnante avec le lancement d'un produit à succès: les sièges de cinéma. Le retour de la paix a-t-il mis du baume au cœur des Belges en leur donnant l'envie de se distraire? Quoi qu'il en soit, le créneau est excellent. Après un démarrage sur les chapeaux de roue, la vente atteindra même les 1800 unités (dossiers et fonds de sièges) en 1948!

L'année suivante, ce sont les skis nautiques qui font leur apparition chez les Poncelet. Ils en vendent modestement 5 paires, puis 2 de plus en 1949. Ensuite, le carnet de commande ne fera que gonfler, frôlant les 20 paires en 1953

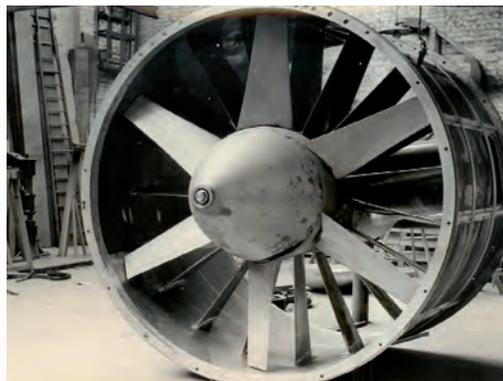


*Quelques skis sortis des ateliers Poncelet: appelés «Savonnettes», les plus petits étaient des skis de retournement  
(Ph. collection Poncelet)*

*Comme son père, Albert a déposé des brevets dont celui-ci, demandé en 1955 pour la Grande-Bretagne, et relatif à un «procédé et dispositif pour l'humidification de l'air»*



Entre-temps, les Poncelet qui ne reculent décidément devant rien, se sont amusés à dessiner, puis à fabriquer entièrement une caravane pour un client français désireux de disposer d'un produit personnalisé. Ce modèle unique sera livré à son propriétaire le 18 juin 1946.



*Des ventilateurs de tous types et toutes tailles (Ph. collection Poncelet)*



*Denise: «C'était une famille française rencontrée à Givet. Quand nous avons livré la caravane, ils voulaient absolument la tester à la Côte belge. Ils nous ont invités à les suivre. Arrivés à la mer, nous avons pris l'apéritif dans la caravane pour fêter l'événement. Ils ont logé sur place et nous à l'hôtel. Ils étaient ravis!» (Ph. collection Poncelet)*

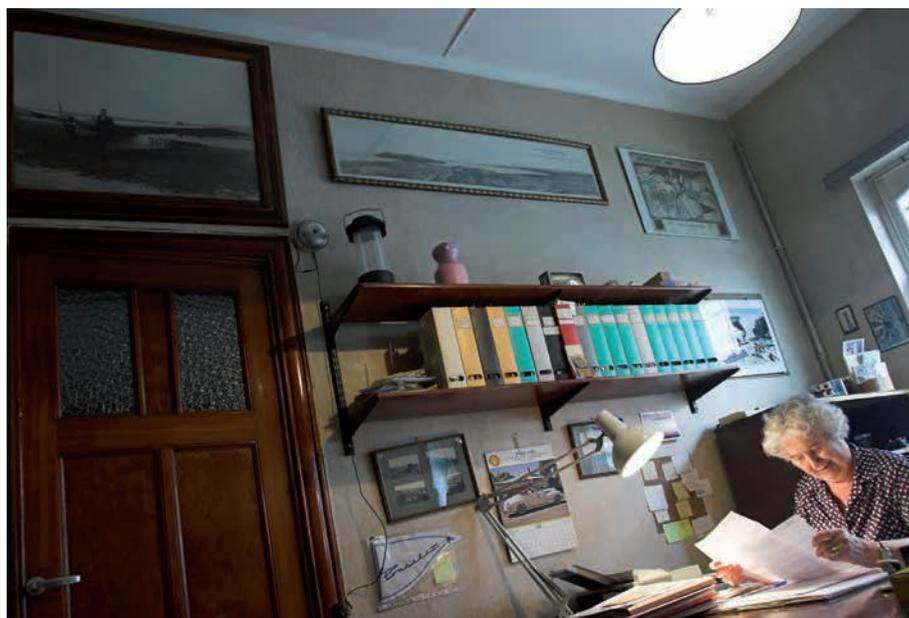
## *1953: l'année du grand changement*

L'année 1953 est un moment charnière dans l'histoire de la famille Poncelet. C'est en effet à cette époque que Paul, le fondateur, prend sa retraite. Il partagera désormais son temps entre Bruxelles et Menton où son épouse et lui disposent d'un petit appartement. Il ne profitera pourtant pas longtemps de ce repos bien mérité puisqu'il mourra à Evere en octobre 1957.

1953, c'est donc aussi l'année où Albert reprend la société qui devient les «Établissements Albert Poncelet» le 8 juillet.

1953, enfin, c'est le début d'une nouvelle ère pour l'entreprise familiale qui se lance avec succès dans la fabrication de bateaux. D'abord de simples canoës, ensuite les premiers bateaux rapides de type 4,45 mètres qui resteront longtemps le produit phare de la maison avant d'être supplantés, bien des années plus tard, par les modèles de 6,20 mètres (*voir chapitre 4*).

*Depuis plus de 60 ans, Denise suit quotidiennement la vie de l'entreprise (Ph. Acacia)*



*Dans l'atelier, des dizaines de modèles d'hélices témoignent d'un savoir-faire devenu unique en Belgique (Ph. Acacia)*

Denise Rayon  
(Ph. Acacia)



Inventif comme son père et toujours à l'affût de nouveautés, Albert ne se contentera pourtant pas de son succès dans le domaine des bateaux en bois puisqu'en 1978, il se lancera dans une nouvelle aventure: les éoliennes (*voir le chapitre 2*).

Albert décédera brutalement à 61 ans, le 8 août 1982 à Temploux, en descendant du planeur avec lequel – toujours passionné – il venait d'effectuer un ultime vol.

Après son décès, son épouse Denise assurera la gestion de l'entreprise jusqu'en mars 1984, époque à laquelle elle transmettra la barre à Roger, le deuxième de ses quatre enfants. Il fera à son tour preuve de modernité en développant la construction d'éoliennes puis en se consacrant à une technologie presque inconnue à l'époque, celle du photovoltaïque.



*La famille Poncelet presque au grand complet. En médaillon, Michel, le fils aîné, décédé en décembre 2001. Avec ses frères Philippe (à l'arrière-plan à droite) et Roger (3<sup>ème</sup> en partant de la droite), il a travaillé aux côtés de son père jusqu'en 1982. Il s'occupait principalement de la partie mécanique. Martine, la sœur, se trouve au dernier rang. En partie cachée, elle est la 3<sup>ème</sup> en partant de la gauche.*

## Chapitre 2

# *Eoliennes, ULM, panneaux photovoltaïques et tutti quanti...*

*On l'aura compris: depuis 3 générations, la famille Poncelet porte en elle le gène de l'inventivité.*

*Cette faculté d'innover se double chez les Poncelet d'un sens aigu de ce qu'on pourrait appeler l'«opportunité technologique». Comprenez cette sensibilité qu'ont certaines personnes de deviner le développement futur de techniques qui peuvent, de prime abord, paraître farfelues au commun des mortels.*

*Après l'essor de l'aviation légère et des hélices, cette faculté a permis à Albert et Roger Poncelet de devenir des pionniers dans le domaine des éoliennes puis à Roger de travailler très tôt dans le photovoltaïque.*

*Entre les deux, il a su saisir la formidable opportunité offerte par le développement des ULM en Belgique et dans les pays limitrophes.*

*(Ph. Vanden Broeck)*



*Le montage de l'éolienne Sirtaine fut non seulement un événement dans ce quartier de Saint-Josse, mais aussi un moment historique dans l'histoire des énergies alternatives en Belgique (Ph. collection Poncelet)*



## *La première éolienne en Belgique*

L'aventure éolienne a commencé au milieu des années 1970 avec un petit «bricolage» d'Albert qui se préparait à partir en vacances avec son épouse. Ils avaient décidé de rejoindre Vauville, le lieu des premiers exploits de Paul, pour y passer quelques jours dans leur caravane.

Roger: *« Mon père, qui était incapable de rester plus d'une heure sans chipoter, avait eu l'idée de créer un petit aérogénérateur pour apporter un peu de courant dans la caravane. Il avait donc bricolé un pylône de 2 mètres de hauteur avec une hélice, des haubans pour fixer le tout à côté de la caravane, un alternateur pour charger une batterie, etc.*

*L'expérience fut concluante et le hasard veut que l'année suivante, il rencontra au Salon des inventeurs de Bruxelles un Français qui tentait de fabriquer des éoliennes de pompage, c'est-à-dire des engins fonctionnant selon le même principe, mais pour pomper de l'eau dans des puits agricoles. Il possédait une petite entreprise à Coussey, près de Nancy et, à vrai dire, ses prototypes étaient loin de lui donner satisfaction. En voyant l'engin, mon père lui expliqua que les pales de son hélice ne valaient pas tripette et ils décidèrent alors de travailler ensemble pour améliorer les machines».*

Dans un premier temps, les Poncelet conçurent des moules qui leur permirent de fabriquer des hélices bipales en fibre de verre injectée de mousse. Les premiers essais furent concluants, mais une fois montées sur site, en France, les hélices révélèrent leur défaut:

*«Sans entrer dans des détails techniques, je dirais simplement qu'en phase de giration, elles produisaient des vibrations telles que les différents éléments de la machine se dévissaient d'eux-mêmes! Après des adaptations successives, nous avons créé une hélice à 3 pales qui a donné toute satisfaction et notre collaboration a été fructueuse. Nous avons fait de nombreux voyages à Nancy avec mon père».*





*Des machines impressionnantes pour l'époque! (Ph. collection Poncelet)*

A cette époque, Albert fait la connaissance d'un certain François de Cugnac qui possède à Bruxelles une entreprise de fournitures générales en électricité, les Établissements Sirtaine.

«C'était un personnage original, très branché sur les énergies alternatives dont on commençait à parler alors. Il est d'abord venu chez nous comme client pour un bateau. Enthousiasmé par les travaux de mon père, il a vite sympathisé avec lui et lui a proposé de financer une expérience. C'est ainsi que nous avons créé la première éolienne de Belgique, avec l'aide de la commune de Saint-Josse qui voulait participer à ce projet et qui a mis un terrain à notre disposition. En février 1978, nous y avons installé une machine entièrement conçue en nos ateliers: 12 mètres de hauteur et une hélice tripale de 4,50 mètres de diamètre. Elle a eu un succès fou et est d'ailleurs restée en place durant de longues années. Le but était purement didactique car M. de Cugnac et la commune voulaient sensibiliser le public aux technologies propres. Pour prouver aux gens que l'éolienne produisait bien de l'électricité, nous avons créé une plateforme décorée de grosses lampes. En fonction de la vitesse du vent et de l'énergie produite, le public voyait briller une, deux, voire trois rangées de lampes».



*Le panneau explicatif qui, à l'époque, vantait les mérites de "l'aérogénérateur" Poncelet (Ph. Acacia)*

Le succès fut tel que la RTB consacra un numéro de «Autant Savoir» à cette réalisation peu banale, filmant notamment des essais héroïques réalisés sur route:

«Pour tester notre hélice, nous avons conçu une installation embarquée sur une remorque que nous tractions alors à 100 km/h sur route. C'était assez spectaculaire!».



Les essais, filmés par la caméra de Autant Savoir



*Une sortie au millimètre!  
(Ph. Vanden Broeck)*



*En route pour l'Afrique  
(Ph. Vanden Broeck)*



*En phase de montage au Cap Vert  
(Ph. collection Poncelet)*



*Petite séance d'alpinisme pour Roger  
(Ph. collection Poncelet)*

## ***Jusqu'au Cap Vert!***

Forts de ce succès, les Établissements Poncelet vendirent ainsi des dizaines d'éoliennes au cours des années suivantes. D'abord des machines de 4,50 m capables de produire 1,6 KW puis des engins plus puissants de 8 m de diamètre et 10 KW.

*«Nous fabriquions et nous montions nous-mêmes sur site. La première machine de grande taille fut livrée au propriétaire de la «Tour de la Famenne» pour son habitation privée. Il voulait alimenter un chauffage électrique à accumulation».*

L'aventure prit une tournure plus spectaculaire encore en 1992 lorsque Roger se vit confier, par l'Administration générale de la coopération au développement (AGCD), la délicate mission de construire, puis d'aller installer au Cap Vert (au large du Sénégal) deux éoliennes de 18 m de hauteur, supportant des hélices de 8 m de diamètre.

*«Le bâti était en acier inoxydable et les pales en fibre de verre. Le matériel partait en containers pour le Cap Vert et nous avons construit de solides supports. Pour les sortir dans la rue, ce fut une question de millimètres. Ensuite, je suis parti là-bas pour m'occuper du montage avec une assistance locale. Ce ne fut pas une mince affaire car il manquait du matériel sur place et nous avons dû nous adapter. Mais finalement, tout a fonctionné après une semaine de travail acharné».*





*Les Etablissements Poncelet ont équipé de très nombreux Chickinox comme celui-ci (Ph. collection Poncelet)*



## *De l'ULM au photovoltaïque*

Les machines capverdiennes furent les dernières de la production Poncelet car, entre-temps, les éoliennes avaient pris leur essor en Belgique et l'évolution vers des engins de plus en plus grands nécessitait des moyens que l'entreprise éveroise ne possédait pas.

Mais Roger avait depuis longtemps anticipé le mouvement, et il s'était spécialisé depuis des années déjà dans la conception d'hélices en bois pour ULM (ultra-légers motorisés).

*Un ban test original pour hélice d'ULM (Ph. collection Poncelet)*

Les petits engins connaissaient un tel engouement dans notre pays que deux sociétés, Microbel et Fulmar, s'étaient lancées dans leur fabrication.

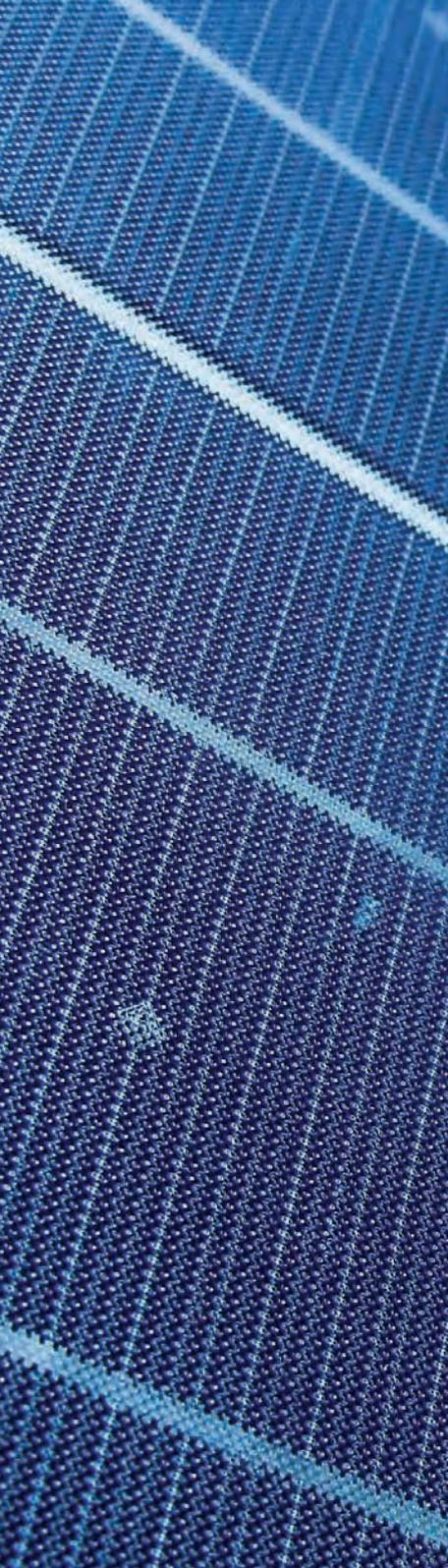
*«Nous avons commencé en 1980 avec 5 hélices. Puis elles furent 49 l'année suivante et 58 un an plus tard! Au départ, il s'agissait d'ULM pendulaires, issus des ailes volantes. Puis la société Dynali a produit des machines plus sophistiquées, avec manche à balai: les Chickinox. Depuis lors, nous n'avons jamais cessé de fabriquer: plus de 1600 hélices pour ULM à ce jour!»*

### **Record du monde de distance**

Il était exactement 6h42 le 28 août 1985 à Baisy-Thy lorsque le pilote belge Christian Van Houtte – publicitaire de son état – se lança à l'assaut du record de distance aux commandes de son ULM fabriqué par Bernard Gosselet et décoré notamment aux couleurs des Etablissements Poncelet. Comme il l'expliqua à l'époque au quotidien «Le Soir», Van Houtte avait dû résoudre de nombreux problèmes techniques pour adapter son engin, mais aussi «trouver une aile performante, un bon moteur léger et puissant, adapter une bonne hélice à l'appareil...».

Finalement, le choix de Poncelet fut le bon puisque le Belge atterrit à Salon-de-Provence, huit cent kilomètres plus loin (dans la région de Marseille), à 17h10. Ce faisant, il avait battu de... 100 kilomètres le précédent record du monde de distance! (Ph. collection Poncelet)





Dernière aventure en date: celle des panneaux solaires photovoltaïques destinés à produire de l'électricité. A ne pas confondre avec les panneaux thermiques réservés au chauffage.

*«J'ai commencé très tôt, en 1994, à une époque où l'engouement était nettement moins important qu'aujourd'hui. Mais j'y croyais, comme mon père et moi avions cru précédemment à l'électricité éolienne».*

D'abord partenaire de Arco Solar, une société américaine spécialisée dans le domaine, Roger Poncelet a ensuite travaillé avec Siemens. En l'an 2000, il s'est tourné vers l'Espagnol Isofoton et, depuis 2006, il vend des panneaux fabriqués dans les usines du Hongrois Korax.



*Une énergie en plein développement... (Ph. Acacia)*

## Chapitre 3

### *Roger: une discrète célébrité*

*Dans l'atelier éverois où les vieux outils de son grand-père et de son père font désormais bon ménage avec l'ordinateur et la 3D, Roger crée sans cesse de nouvelles pièces pour répondre aux demandes spécifiques de ses clients.*

*Discret par nature, Roger Poncelet n'en est pas moins un artisan célèbre bien au-delà de nos frontières.*

*(Ph. Acacia)*



(Ph. Acacia)



En témoignent ces coupures de presse de la Voix du Nord, d'Ouest France ou de magazines spécialisés qui dorment dans un classeur, mais aussi ces albums bourrés de photos d'avions si nombreux que Roger a parfois des difficultés à les nommer.

Sur une étagère, une cassette vidéo contient un film tourné à la gloire des avions Fokker et dans lequel Roger apparaît durant plusieurs minutes.

*L'hélice, placée sur la réplique du Fokker construit pour les besoins du film (Ph. collection Poncelet)*

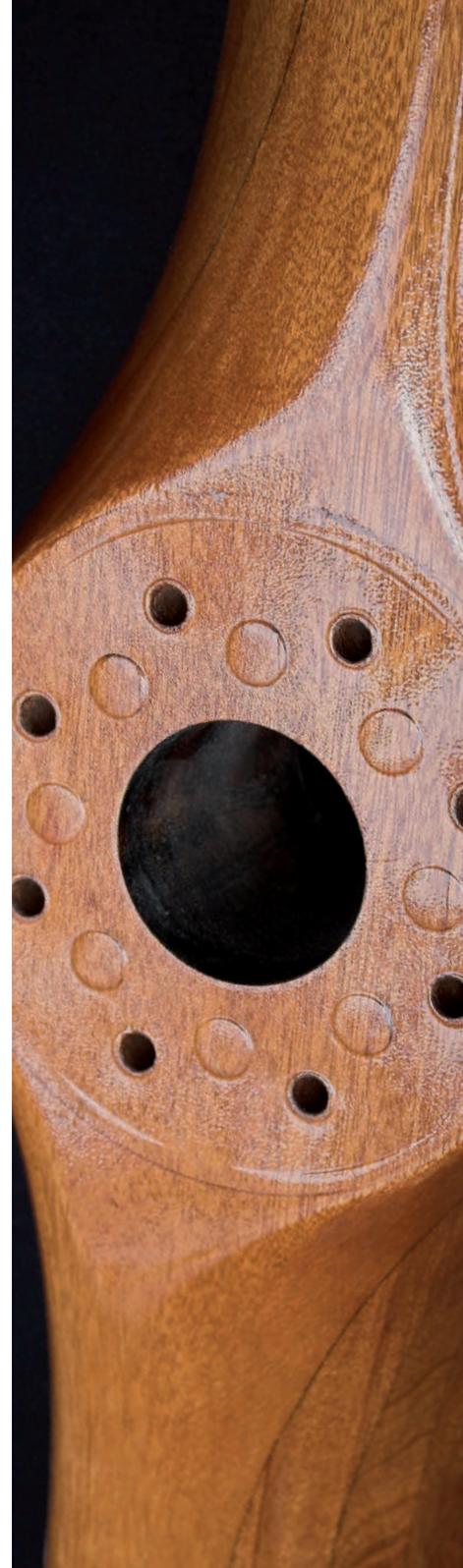


La raison de cette omniprésence? Le savoir-faire du dernier artisan belge capable de réparer ou de fabriquer des hélices en bois. Reconnu par les autorités aéronautiques comme le dernier hélicier du pays agréé dans ce domaine particulier, Roger Poncelet est indirectement présent dans de nombreux pays où des collectionneurs passionnés font encore voler des avions prestigieux grâce à ses hélices.

*Deux superbes hélices de 3 et 4 pales pour ces reproductions au 3/4 de chasseurs Focke-Wulf et P-47 Thunderbolt (Ph. collection Poncelet)*



*Et que penser de cet antique Blériot en phase de test, muni de son hélice Poncelet? (Ph. collection Poncelet)*





*Au Musée de l'Armée où il est venu apporter des éléments d'une aile de biplan, Roger Poncelet est entouré, de g à d, de Pierre Cryns et de Christian Vanden Broeck  
(Ph. Acacia)*

*Des pales de Spitfire en mauvais état avant restauration  
(Ph. Vanden Broeck)*



Une passion en entraînant une autre, l'artisan éverois travaille également depuis de nombreuses années à la réfection d'autres parties d'appareils comme des ailes de biplans dont il reconstitue minutieusement les structures. C'est notamment le cas pour le Musée royal de l'Armée de Bruxelles où une association de bénévoles effectue de remarquables travaux de recherche et de restauration.

*Les mêmes, remises en état et prêtes à être placées au Musée de l'Armée par Christian Vanden Broeck  
(Ph. Vanden Broeck)*





*Dans les superstructures du Musée royal de l'Armée, la Vivette restaurée chez Roger avec l'aide de Christian Vanden Broeck et de son papa Jean. (Ph. Acacia)*



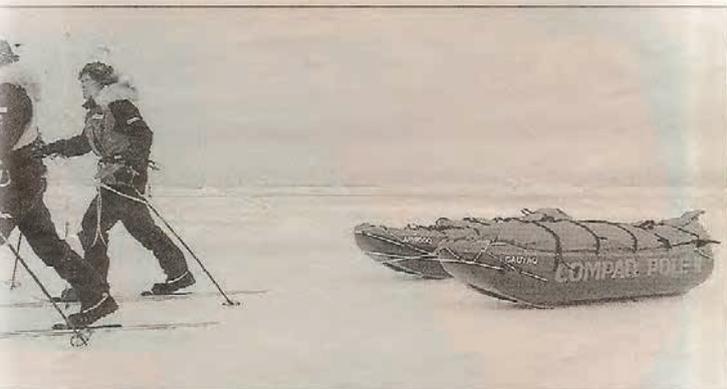
*Il arrive que Roger travaille des modèles impressionnants (Ph. Vanden Broeck)*

*En 1995, à l'occasion des 75 ans de la SABCA, Roger a restauré entièrement la Vivette pour le Musée royal de l'Armée (Ph. Vanden Broeck)*



# te de l'Arctique!

MERCREDI 30 JANVIER



de l'Antarctique, Alain Hubert et Dixie Dansercoer s'attaquent à un nouveau défi: 2.400 kilomètres sur le Pôle Nord!

de superflu. La nourriture  
périple, fait l'objet d'une at-  
multiples. Avec l'aide d'un  
100 kilogrammes de céréales,  
l'opération capitale a

sures seront effectuées tout au long  
du parcours afin de valider des cal-  
culs mathématiques de l'Université  
catholique de Louvain. C'est que le  
réchauffement de la terre a déjà

nées seront envoyées presque en  
temps réel. Enfin, plusieurs équipes  
pisteront les deux combattants  
termet. L'occasion de tester les  
plus belles à condition que

A l'occasion, la publicité s'intéresse aux hélices de Roger. Il n'est pas rare que l'on fasse appel à lui pour vanter l'élégance de vêtements copiés sur les blousons de pilote. Logique, non?

Parfois, le savoir-faire de Roger s'exprime dans des catégories originales: c'est ainsi lui qui a réalisé les moules des traîneaux tirés par les «randonneurs polaires» Dixie Dansercoer et Alain Hubert durant leur périple en Antarctique en 2002.



## Chapitre 4

# *L'univers fascinant des bateaux*

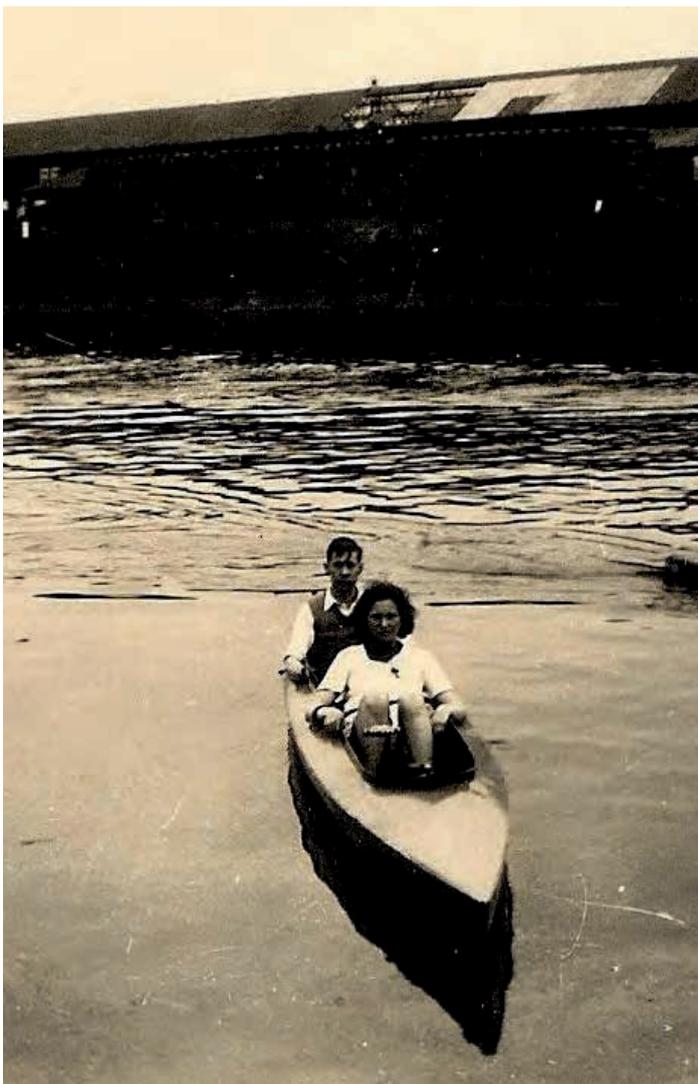
*Comme on a pu le lire en parcourant les pages précédentes, l'esprit inventif des Poncelet a longtemps trouvé dans la fabrication d'hélices un domaine de prédilection. Leur savoir-faire et leur sens de l'innovation ont largement contribué à établir la réputation flatteuse de la petite entreprise familiale.*

*Depuis les années 1950, les Etablissements Poncelet se sont investis avec le même bonheur dans la fabrication de bateaux en bois à moteur.*

*Cette nouvelle aventure avait, semble-t-il, débuté de façon modeste bien des années auparavant...*



*L'esprit créatif de Paul et d'Albert s'exprimait de mille façons: ici, un kayak à pédales de leur invention, propulsé par Denise (Ph. collection Poncelet)*



Que s'est-il passé ensuite? L'arrêt des activités indépendantes de Paul a-t-il eu un impact sur sa frénésie de créer? Probablement pas.

Il existe peu de documents relatifs à cette période, mais une photo datant d'avant la seconde Guerre Mondiale montre Paul installé aux commandes d'un étrange kayak à moteur baptisé Le Castar, en compagnie d'une personne non identifiée.

Ce prototype a-t-il jamais abouti à une phase de commercialisation? Il semble que non. Par contre, une autre photo montre Albert et Denise, alors jeunes mariés, partager un kayak à pédales bien avant les années cinquante.

*Un document: après le «Castar» des airs, celui des eaux. Voici un étonnant kayak expérimental à moteur sorti de l'imagination foisonnante de Paul (Ph. collection Poncelet)*



*Divers types de pagaies  
(Ph. collection Poncelet)*

Autre indication précieuse: les mêmes livres montrent que l'entreprise a vendu plusieurs centaines de pagaies à partir de 1944.

En mars 1944, Paul Poncelet avait d'ailleurs déposé un brevet pour la Belgique sous le titre «*Perfectionnement aux pagaies et autres avirons*». En juillet de l'année suivante, ce brevet allait être étendu à la Grande-Bretagne grâce à l'intervention du cabinet spécialisé J. Bede à Bruxelles. Pour ce faire, celui-ci avait touché à l'époque la somme rondelette de 4.650 francs et 30 centimes!

Il faudra encore attendre cinq ans – 1949, donc – avant que n'apparaissent les premiers skis nautiques. Au début, ils seront entièrement réalisés de façon artisanale avec des bouts de caoutchouc pour faire les chaussures et des pièces de métal façonnées en atelier pour fixer celles-ci.

Par la suite, ces deux éléments seront achetés à l'extérieur (aux USA et en Suède), mais les skis eux-mêmes seront toujours fabriqués à façon dans l'atelier familial.



*Cette paire de skis de saut est très ancienne. Elle se trouve en bonne place dans un musée en Floride, aux USA  
(Ph. collection Poncelet)*

*Ludovic, le fils de Philippe Poncelet, en pleine action sur des skis maison  
(Ph. collection Poncelet)*



*Aujourd'hui encore, il arrive  
de croiser sur nos plans d'eau  
des canoës fabriqués par les  
établissements Poncelet au début  
des années 1950!  
(Ph. Vanden Broeck)*



*Ce matin de 1949, Paul avait emmené ses  
deux petits-enfants et leur maman pour un  
petit tour en canoë à Overmeerdonck  
(Ph. collection Poncelet)*





## *Des canoës aux hors-bords*

Comment Albert en est-il arrivé à fabriquer des bateaux plus évolués, hors-bords (moteur extérieur) et in-boards (moteur intérieur)?

Roger explique que la chose allait de soi dès l'instant où la base des futures unités restait la même: *«Les canoës ont eux-mêmes évolué et tous n'avaient plus les deux côtés en pointe. On a conçu des embarcations dont l'arrière était plat, de façon à pouvoir y installer un moteur. La suite est venue d'elle-même avec des aménagements de la coque, le placement de banquettes, d'un tableau de bord, de commandes à câble, etc. Puis, on a simplement suivi les souhaits des clients.»*





A l'époque, l'engouement pour le ski nautique fut incontestablement à la base de nombreuses commandes du tout premier modèle, un bateau de 4 mètres 45 relativement simple de conception.

*«Notre force résidait précisément dans notre faculté d'adaptation à la demande. Lorsque certains ont souhaité des unités plus larges, plus lourdes, susceptibles d'accueillir 4, 5 ou 6 personnes, nous avons créé de nouveaux modèles. Parmi ceux-ci, plusieurs ont connu un destin commercial et la fabrication de dizaines d'exemplaires; d'autres sont restés des pièces uniques».*

Trop jeune pour avoir connu tous les bateaux sortis de l'atelier éverois, Roger a néanmoins travaillé sur beaucoup d'entre eux et conserve en mémoire quelques «curiosités».

*Le «Triangle» fut sans doute le plus petit...  
(Ph collection Poncelet)*



*«Je me souviens par exemple d'une petite coque qui pouvait être aisément transportée sur le toit d'une voiture! On l'avait baptisée «le triangle» en raison de sa forme très simple. Le modèle avait été fabriqué au début des années 1950 à la demande d'un client qui voulait un petit bateau de course rapide et léger à la fois.»*

En règle générale, l'artisan réalisa toujours lui-même les coques de A à Z en jetant son dévolu sur les bois les mieux appropriés comme le frêne, mais aussi les plus luxueux pour la finition, tel l'acajou.

En 1960 toutefois, le carnet de commandes était si généreusement rempli qu'il dut se résoudre à travailler ce que l'on appelait la «coque canadienne», une sorte de peau de bois que l'on posait sur une structure rigide. Mais l'expérience ne fut pas renouvelée.

*Une coque canadienne  
(Ph collection Poncelet)*





*Albert et Paola, lors d'une visite  
au Salon des Vacances, sous l'œil  
attentif de Denise Poncelet  
(Ph. collection Poncelet)*

En quelques années, la réputation des Poncelet se répandit largement dans le monde de la plaisance, en Belgique puis à l'étranger.

Ce que Paul et Albert avaient réussi en tant qu'héliciers, Albert et ses fils allaient le réaliser dans le domaine du bateau de plaisance. En n'hésitant pas à se remettre parfois en question pour relever quelques challenges délicats dont on verra des exemples dans le chapitre 5.

*Le Salon des Vacances de Bruxelles était  
l'occasion de somptueuses présentations....  
(Ph. Baguet)*



*...avec les modèles les plus rapides,  
comme ces bateaux capables de  
dépasser les 80 km/h  
(Ph. Baguet)*



*Les Poncelet en balade dans les années 1950: Albert tient le volant avec Roger à son côté. Derrière lui se trouve Madeleine, épouse de Michel (lunettes noires). Denise est debout à l'arrière droit.*  
 (Ph. collection Poncelet)



*Pour promouvoir leurs bateaux, les Poncelet participaient régulièrement à des rencontres nautiques et des courses de vitesse ou d'endurance comme les 6 heures de Paris.*

*Une coupe parmi tant d'autres...  
(Ph Acacia)*



## *Entretenir, réparer, transformer*

Dans le domaine des bateaux, comme on le lira plus loin, les Établissements Poncelet se consacrent aujourd'hui à l'entretien, la réparation, voire la transformation d'unités en bois.

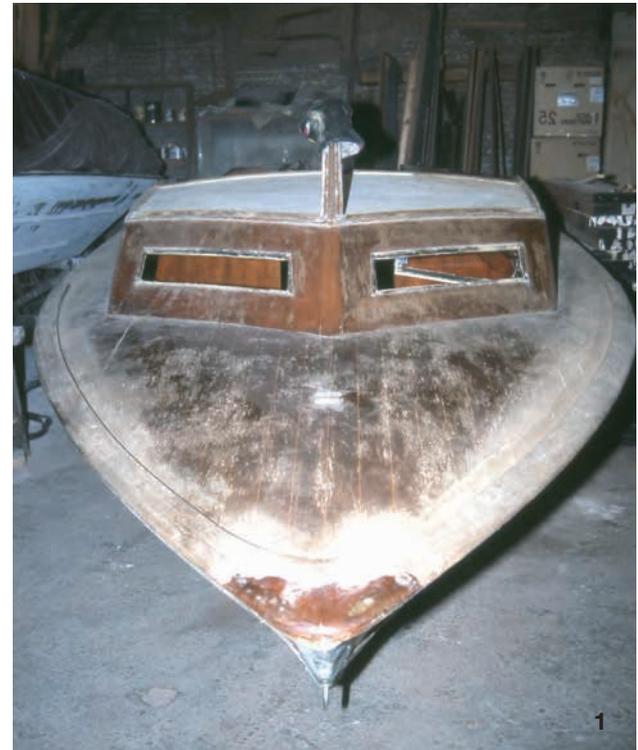
Essentiellement des Poncelet, bien sûr, mais il n'est pas rare qu'un client belge ou étranger frappe à la porte de l'atelier et demande une cure de rajeunissement pour un bateau de marque réputée, suisse ou italienne.

La série de photos qui suit illustre une réparation et une légère transformation opérées sur un Day-Cruiser Poncelet de 6 mètres 20 (photos Vanden Broek).

Après avoir été «déshabillé» entièrement (1), le bateau est disposé sur le flanc (2) pour permettre le nettoyage et la réparation de sa coque. L'ancienne cabine est légèrement aménagée (3) pour permettre un accès plus facile et une meilleure occupation. Dans la foulée, un nouveau tableau de bord est mis en place (4) pour recevoir une instrumentation plus sophistiquée.

La phase de garnissage de la coque intérieure (5) est menée parallèlement à un réaménagement du capot moteur en «bain de soleil» (6).

Une fois remis à neuf (7), puis à l'eau grâce à une grue pour un test d'hélice (8), le 620 est prêt pour de nouvelles aventures. Dans de meilleures conditions de confort (9).



1



## *Une fabrication strictement artisanale*

La fabrication d'un bateau en bois de qualité n'est pas une mince affaire. Elle requiert un savoir-faire que seuls des artisans sont capables d'exprimer au travers d'une expérience affinée au fil des décennies.

Pour illustrer les différentes étapes de cette fabrication, nous avons choisi de montrer la naissance du dernier bateau sorti des établissements Poncelet.

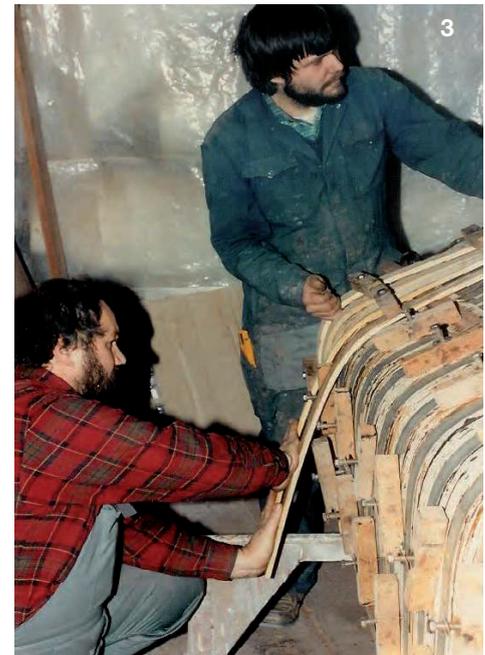
Il s'agit d'un modèle de 6 mètres 20 en acajou, équipé d'un moteur de 200 CV et mis à l'eau en 1995.

Depuis lors, Roger Poncelet a arrêté la fabrication de nouvelles unités pour se consacrer davantage à l'entretien et à la réparation de bateaux (Photos collection Poncelet).

*1- Une vue intérieure du moule retourné: on distingue nettement les «couples» en bois massif qui en forment le squelette*

*2- Extérieurement, le moule est constitué d'un revêtement en deux couches de planches massives sur lesquelles sont fixées des bandes d'acier galvanisé*

*3- Des lattes en frêne, pliées à chaud (c'est-à-dire à la vapeur), sont ensuite fixées sur ces bandes d'acier.*





4



5



6

4- A la fin de la première étape, ces membrures et la quille forment l'ossature du futur bateau

5- Le squelette est recouvert d'une couche de bois «déroulé» (comme sorti d'un immense taille-crayon) de 3 mm d'épaisseur

6- Après cette opération, un second revêtement constitué de planches de bois massif est posé sur la coque, puis des planches en acajou sont placées longitudinalement

7- La phase de démoulage fait réapparaître le moule situé sous la nouvelle coque



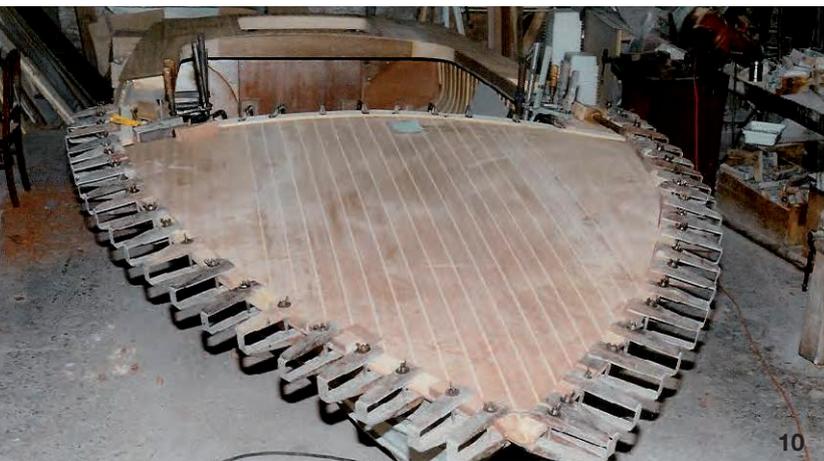
7



8- Vue par dessous, la coque montre toute sa finesse, mais aussi sa complexité



9- Une fois retournée, la coque est grattée, nettoyée des déchets de colle, et les pointes de clous encore apparentes sont minutieusement disquées. On entame alors la mise en peinture.



10- Constitué de panneaux en contreplaqué d'acajou, le pont est placé

11- Après un minutieux ponçage, la partie supérieure du bateau est recouverte de plusieurs couches de vernis qui achèvent de donner à l'acajou cet aspect fini caractéristique des Poncelet. Les derniers aménagements peuvent commencer.





12- La pose du moteur (ici un Mercruiser V6 de 200 chevaux)

13- L'aménagement du tableau de bord et des instruments

14- Le garnissage





15



16

15- L'heure est venue de quitter le bercail ...

16- ... puis de gagner le point de mise à l'eau pour les premiers tests

17- Derniers réglages du moteur et suspense avant l'essai

18- Retour au ponton: les tests se sont parfaitement déroulés. Le bateau peut être livré à son heureux propriétaire.



17



18

## Chapitre 5

# Poncelet

*En feuilletant  
le catalogue...*

*Depuis 1954, date de la fabrication officielle du premier bateau de 4 mètres 45 de longueur à coque plate qui fit rapidement le succès et la renommée des Etablissements Poncelet, plus de 500 unités sont sorties de l'atelier de la rue Plaine d'Aviation.*

coque de  
grande classe  
sûre et maniable

*Poncelet*

plus de 25 ans  
d'expérience  
en motonautisme

*Poncelet*

agent des  
premières marques  
de moteurs

Les pages qui suivent n'ont pas la prétention de montrer tous les modèles nés de l'imagination d'Albert et de Roger Poncelet, mais elles constituent un bel éventail de leurs réalisations.

Certaines de ces photos sont extraites d'albums privés et de catalogues Poncelet; d'autres ont été prises à l'occasion de l'écriture de ce livre.

Toutes témoignent d'une recherche permanente de la qualité et d'une finition impeccable, mais aussi d'un souci constant d'amélioration des coques.  
(Photos Acacia)







## *Le 445 et le 510*

Long de 4 mètres 45 comme l'indique son chiffre de baptême, le 445 a vu le jour en 1954 et, pour le dessiner, Albert Poncelet a pris comme base un canoë doté d'un arrière tronqué pour recevoir un moteur.

Au fil des années, le modèle a évolué et on a pu voir quelques variantes amusantes comme une version à long pont spécialement dédiée à la course (photo du bas).

L'avant, dessiné en «V» droit à l'origine, a ensuite été «tulipé» pour rabattre les embruns vers la surface de l'eau.

Par contre, le modèle a toujours conservé une coque plate qui le rendait plus dur lors de la navigation, dès que les flots étaient légèrement agités.

Il n'empêche: avec son extraordinaire maniabilité, son prix aussi léger que son poids et ses belles performances, il reste le modèle le plus vendu à ce jour et probablement le plus recherché par les puristes, amateurs de sensations vraies.

Le 445 a participé à de nombreuses compétitions dont de mémorables traversées de la Manche.

Une version plus spacieuse, le 510, a été fabriquée à partir de 1963 pour répondre à la demande du public.

Toutefois, le modèle a été vite dépassé par l'apparition de la coque en «V», synonyme de plus grand confort de navigation (Photos Acacia et collection Poncelet).





Sans souci, emmenez partout votre bateau sur

**REMORQUE**

*Poncelet*

Le déplacement et le maniement : un jeu d'enfant ! Très légère à la traction, la remorque PONCELET a une largeur de route qui vous étonnera et vous évite une très appréciable et si vous avez une occasion.

**Caractéristiques**

- Construction solide peinte en trois couches
- Coque HULL, à roues indépendantes et barres de torsion
- Poids 5,200 kg
- Attache 750 Kg, 30 cm
- Poids propre 1 000 Kg
- Flanets de bateau par treillis métalliques, fixation amovible à l'arrière.
- En option, sur demande : équipement électrique amovible.



Adaptée à votre budget, la coque PONCELET est présentée en deux versions :

**MODELE STANDARD**

- \* dossier arrière rabattable pour accès aux réservoirs, boîte à gants, sièges anatomiques en bois moulé.
- Moyennant supplément : avec couvercle à l'arrière.

**MODELE DE LUXE**

- \* caractérisé par : dossier avant rabattable formant couchette, coussins piqués, sellerie de luxe, deux fans, 4 pochettes vide-poches

Protection totale contre les intempéries : Une **CAPOTE** se monte sur la coque Poncelet ; repliée, elle n'empêche pas sur l'espace habitable.



La coque PONCELET est l'engin rêvé de vos loisirs en motorisation. Meux que des mots, des faits :

**EMMENEZ VOTRE VÉHICULE !**



## *Le 500 et le 520*

Apparu en 1966, soit 12 ans après son frère cadet, le modèle 500 est le premier à adopter une coque en «V» qui fend mieux l'eau.

Décliné en versions in-board et hors-bord, il connaîtra par la suite une légère extension avec le modèle 520 (Photos Acacia et collection Poncelet).







## *Le 465*

Il faut attendre l'année 1970 pour voir naître ce successeur de l'ancien 445 réclamé par des clients soucieux de retrouver un bateau de dimensions modestes et taillé pour la course mais muni, cette fois, d'une coque en «V».

Evolution oblige, il est toutefois mieux équipé et doté d'un confort légèrement supérieur à celui de «l'ancêtre», mais les sensations fortes sont toujours très présentes quand on met les gaz.

Conçu exclusivement en hors-bord vu ses modestes dimensions, il a quand même été modifié à certaines époques, notamment avec l'adoption d'un franc-bord (le côté) rehaussé (Photos Acacia et collection Poncelet).







## *Le 620*

Deuxième nouveau venu de l'année 1970, le 620 deviendra le bateau familial par excellence.

Confortable, spacieux, équipé d'une large gamme de moteurs in-board, il permet de naviguer en mer en toute sécurité.

Toujours très recherché aujourd'hui, il est un de ceux qui nécessitent le plus de travail pour l'artisan. On en trouve encore des dizaines d'exemplaires dans les yacht-clubs du pays.





**Coque en « V » modèle 620 - « In-Board »**

Acajou moulé / Double bordé / 7 places  
Longueur 6,20 m / Largeur 2,17 m / Creux 1,10 m  
Poids de 700 à 900 kg.  
Réservoir incorporé de 140 litres  
Moteur « Stern Drive » de 120 à 210 CV.  
Vitesse de 60 à 80 km heure

Ski nautique / Promenade / Pêche / Croisière en mer

*Poncellet*

**Type de finition**

Construction soignée et bien équipée.  
Coussins piqués étanches / sellerie de luxe,  
tonalités au choix / Vido poches / Echelle  
Crochets de levage pour mise à l'eau  
Réservoir incorporé de 80 à 150 litres  
Feux de position / Plancher ligné / Revêtement  
de vernis plastique résistant à l'eau de mer  
Tous accessoires de pont en bronze chromé.



## *Le 450*

L'année 1970 fut décidément une période faste pour les Etablissements Poncelet qui ont également commercialisé le 450, le modèle le plus sportif de la gamme.

Rapide, maniable, léger, et de préférence réservé à un pilote et un passager avides de performances, il s'est illustré dans de nombreuses compétitions. Ce fut le cas notamment à Paris où il a permis plus d'une fois de hisser les couleurs belges pour la plus grande joie d'Albert Poncelet et de ses fils.

Ce caractère sportif explique sans doute pourquoi il n'a pas été diffusé en très grand nombre (Photos Acacia et collection Poncelet).





## *Les modèles spéciaux*

Au fil des décennies, Albert, Michel, Roger et Philippe Poncelet ont construit des unités «à façon», des bateaux généralement réalisés en un seul exemplaire, soit par amusement, soit à la demande de clients désireux de profiter de modèles uniques.

Toutes les demandes ont été concrétisées, à l'exception notable d'un 12 mètres qui fut dessiné par Albert, mais ne vit jamais le jour en raison de son encombrement estimé dans l'atelier de la rue Plaine d'Aviation (Photos Acacia, collection Poncelet et Vanden Broeck).

1- Conçu par Philippe, cet hydroglisseur était équipé d'un moteur de VW Coccinelle

2- Un modèle spécial, transformé par son propriétaire, qui en rehaussa le capot moteur pour pouvoir accueillir un Mercruiser de 120 CV

3- Semblable à celui-ci, le premier catamaran est apparu à la fin des années 1960. Il était lui aussi taillé pour la course et sa version «Zonnebrillen» s'est distinguée à plusieurs reprises en compétition.

4 et 5- Sensiblement plus grand, ce catamaran construit en un seul exemplaire en 1974 le fut pour un client dont l'épouse participait à des courses de ski nautique





6

6 et 7- Le «Jack» ou B56086 que l'on voit filer ici sous deux météo très différentes est une unité de 5 mètres 80, un des rares bateaux Poncelet doté d'un arbre fixe.

8- Sorti des ateliers en 1975, cet exemplaire de 7 mètres de long avait été réalisé pour un groupe de plongeurs. Pour d'évidentes raisons de sécurité, il fut équipé de deux turbines plutôt que de moteurs classiques.



7



8



Le 12 mètres, seul modèle qui n'a jamais vu le jour

## *Le 835*

Ce majestueux bateau de 8 mètres 35 a une histoire. A l'origine, il fut construit en 1976 à la demande d'un client de nationalité égyptienne qui avait possédé pratiquement tous les modèles de la gamme Poncelet et souhaitait une unité spacieuse, dotée de 2 moteurs 6 cylindres de 165 chevaux chacun.

La livraison se fit par camion à Piombino, petite cité toscane située face à l'île d'Elbe, où le bateau devait être ensuite dirigé par Roger, spécialement mandaté en Italie pour mener l'opération. Malheureusement celle-ci fut reportée pour un problème de titre de propriété et Roger fut obligé de regagner Bruxelles avant de redescendre dans la Botte quelques jours plus tard.





Après avoir fait le bonheur de son propriétaire (qui avait fait fabriquer un modèle de 9 mètres dont il est question plus loin), le bateau fut revendu, disparut de la circulation, et fut même saisi par la Justice italienne. Il resta ainsi des années sans toucher l'eau et, par le plus grand des hasards, il fut aperçu par Christian, le neveu de Roger, en 1998. Il se trouvait à Luino, dans la région du Lac Majeur. Christian prit quelques photos à l'attention de son oncle qui en informa immédiatement Frédéric Hurbin, actuel président de la section nautique du Royal Yachting Club de Hasselt (KHYC).



Propriétaire de plusieurs bateaux de la marque et fan de la première heure puisqu'il pilotait déjà le Poncelet de son père lorsqu'il était gamin, Frédéric Hurbin se tint régulièrement informé au sujet de la vente éventuelle du 835. Pour ses 40 ans, son épouse lui offrit même une maquette du bateau réalisée par Roger Poncelet.

Entre-temps, Frédéric avait prié tous ses amis de passage au Lac Majeur de faire un petit saut à Luino.

Cette persévérance fut couronnée de succès puisque Frédéric Hurbin procéda finalement à l'achat tant attendu en 2001.

À la suite de quoi il confia le bateau à Roger pour un réaménagement qui en fait aujourd'hui une véritable star des voies navigables européennes (Photos Acacia et collection Poncelet).





## *Le 900*

En 1982, le premier propriétaire du 835 demanda à Albert Poncelet de lui concevoir une unité de 9 mètres de longueur.

C'est ainsi qu' Albert créa une version améliorée du 835, plus luxueuse encore, et dotée de commodités supplémentaires, dont un cabinet de toilette.

C'est le dernier bateau auquel Albert Poncelet travailla. Il le rôda personnellement sur le canal, puis en assura la livraison. Quelques semaines plus tard, il décédait après un ultime vol en planeur à Temploux (Photos collection Poncelet).



## Chapitre 6

### *La grande famille Poncelet*

*Faut-il le préciser? Une aussi longue tradition de qualité et de service dans le petit monde des plaisanciers a évidemment créé des liens avec une clientèle dont la satisfaction n'a d'égale que la fidélité. Au point, d'ailleurs, que nombre de clients sont devenus des amis au fil du temps.*

*C'est ainsi qu'en 1993, M. Thierry Materne, notamment détenteur d'un des premiers 445 a eu l'idée d'organiser sur la Meuse un rassemblement de bateaux Poncelet dans le cadre de la Fête de l'Eau à Profondeville. Cette initiative connut un succès tel que la manifestation, baptisée par certains le «Poncelet Day», est renouvelée chaque année depuis lors grâce à la gentillesse de différents passionnés.*



Chaque Poncelet Day est l'occasion pour tous, petits et grands, de naviguer ensemble sur un cours d'eau belge tout en participant à des jeux traditionnellement récompensés par divers cadeaux. Parmi ceux-ci, le trophée de l'année est réalisé en un exemplaire unique par Roger Poncelet et Christian Vanden Broeck.



Les photos qui suivent sont en quelque sorte l'album de famille de ce rassemblement annuel.

Un album certes modeste quand on sait que l'original en compte des centaines. Mais il veut avant tout rappeler que, s'il est synonyme de qualité, le nom de Poncelet rime aussi avec convivialité... (Photos collection Poncelet, Acacia et Vanden Broeck)











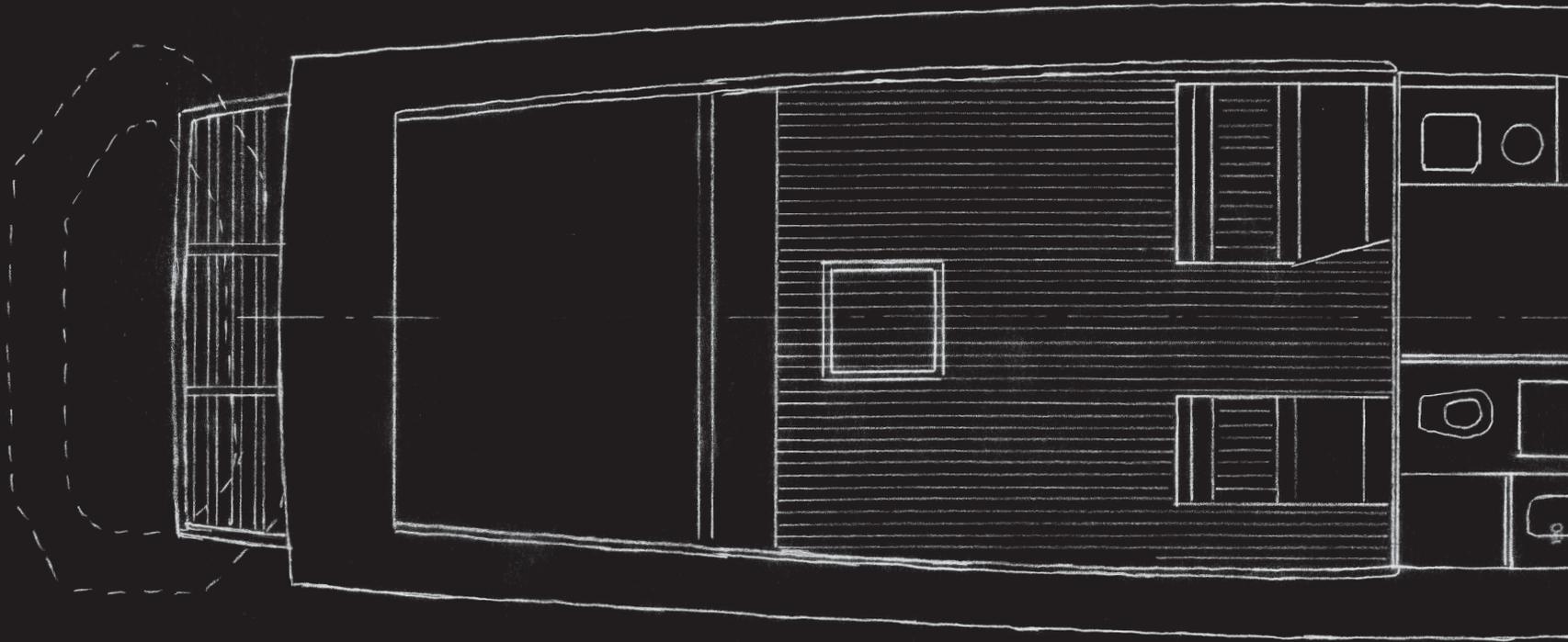
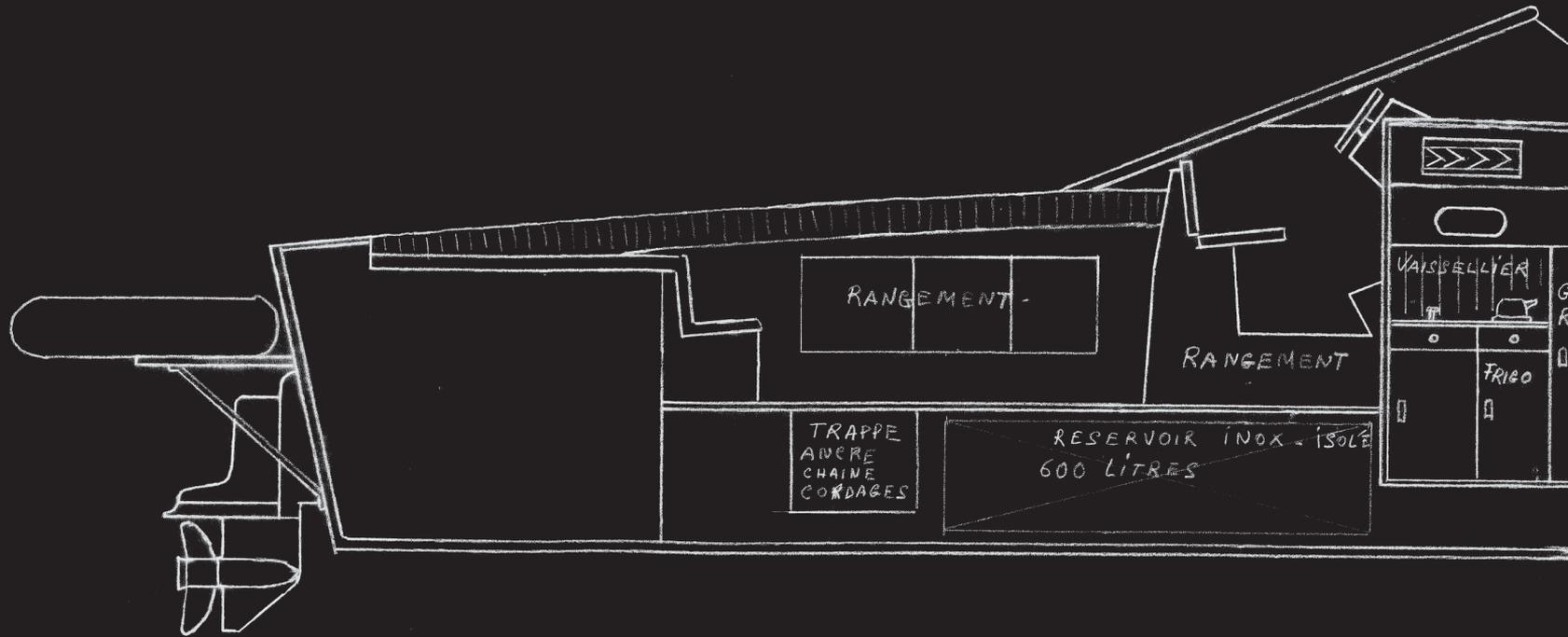
*Un midi, chez les Poncelet, un nouvel apprenti a poussé la porte de l'atelier. Depuis lors, Roger Poncelet et Marc Deltenre (à gauche) ont tissé des liens d'amitié. Peut-être le gage d'un renouveau...*

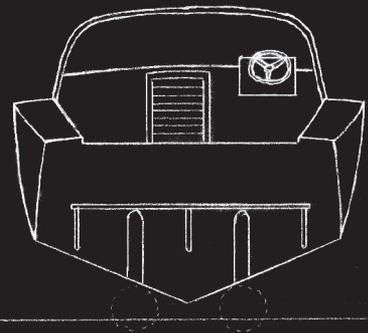
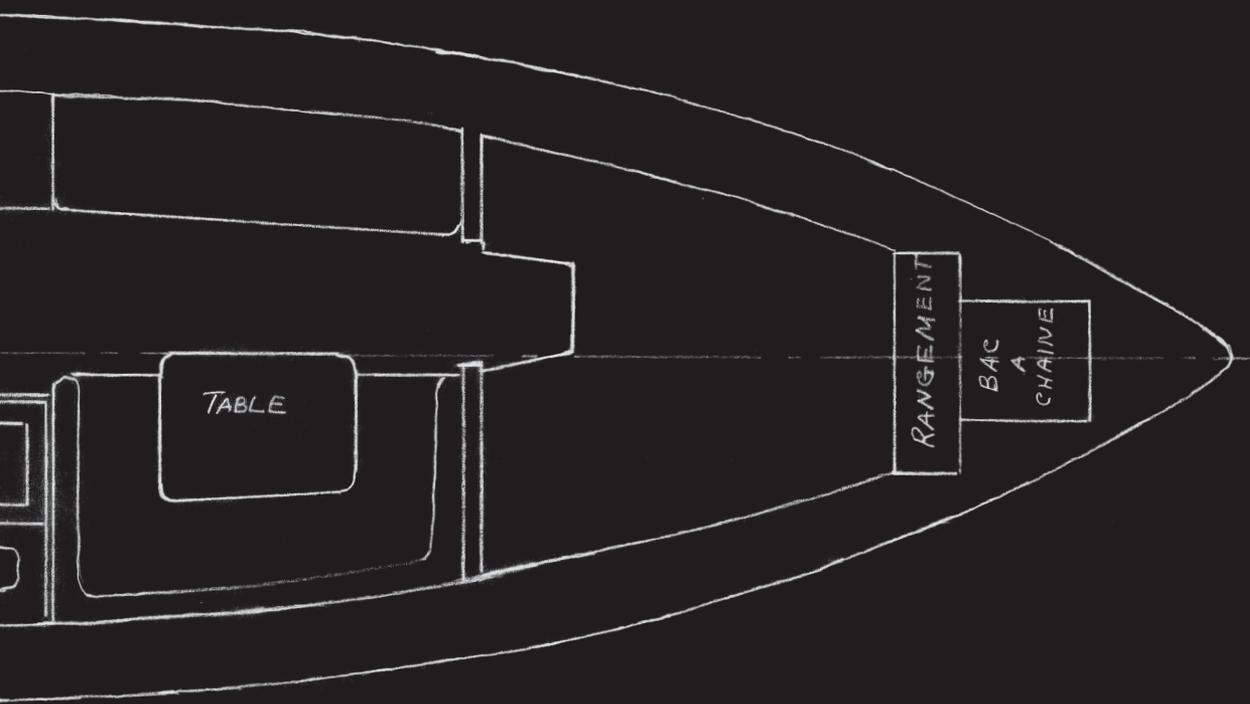
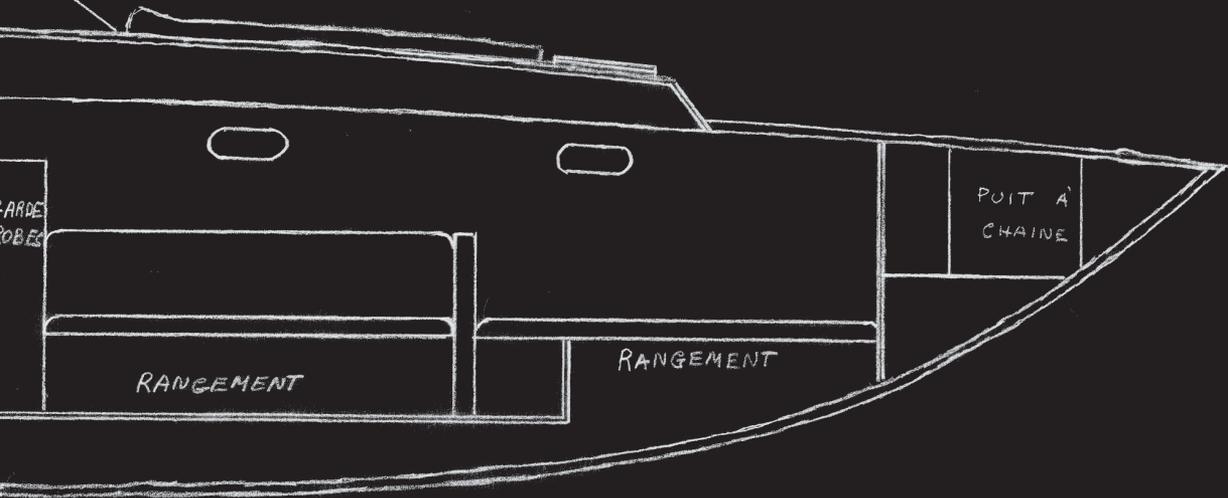
## Table des matières

Avant-propos .....	5
Chapitre 1	
Inventeurs et pionniers .....	7
Chapitre 2	
Eoliennes, ULM, panneaux photovoltaïques et tutti quanti .....	33
Chapitre 3	
Roger: une discrète célébrité .....	41
Chapitre 4	
L'univers fascinant des bateaux .....	47
Chapitre 5	
En feuilletant le catalogue... ..	67
Chapitre 6	
La grande famille Poncelet .....	89



Achévé d'imprimer en septembre 2008 sur les presses de  
l'Imprimerie PARAGRAPH sprl  
Rue du Bassin 4 à 6220 FLEURUS - Belgique  
Tél. 0032(0)71 37 67 07





— CARACTERISTIQUES —

LONGUEUR 12 m -

LARGEUR 3,2 m -

HAUTEUR CABINE 1,75 m -

CAPACITE CARBURANT 650 L

CAPACITE EAU 150 L

MOTEURS 2 X 330 W/MERCUISER T.R.

POIDS TOTAL AVIDE 4600 kg -

CHARGE UTILE 1500 kg -

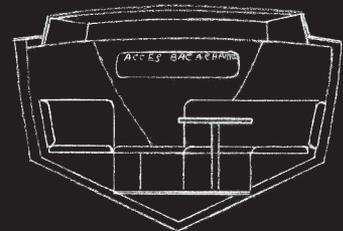
COUCHETTES 6

RAPPORT POIDS-POISSANCE  
A PLEINE CHARGE 9,8 kg -

— PONCELET 40 —

Echelle  $\frac{1}{30}$

le 16-11-78  
R





ACACIA

Editions ACACIA  
Rue de Nalines, 84  
B- 6120 Jamioux - Belgique  
Tél. 0032(0)71 31 07 66  
e-mail: [acacia@skynet.be](mailto:acacia@skynet.be)

