

# L'ECCE DU FNAR



FONDS NATIONAL  
ALFRED RENARD

## Les frères Druet



**Léon & Montalvy DRUET**

Si les frères Druet font partie de ces pionniers moins connus que des Franchomme, Wright, de Caters, Blériot... ils méritent que l'on parle d'eux.

L'ainé, Montalvy Druet, était né le 12 février 1884 à La Louvière. Quant à Léon, il naquit à Anderlecht le 12 août 1887.

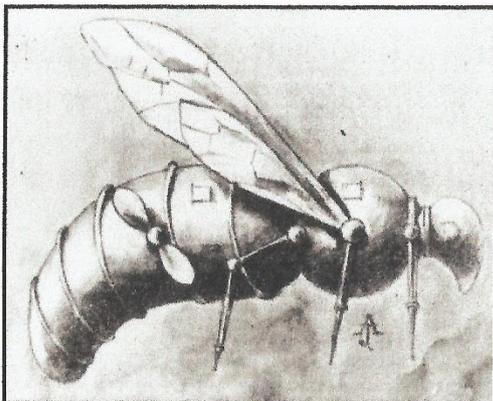
Bien que de profession différente, un point commun les a poussés à travailler ensemble : l'aviation.

En ce qui concerne Montalvy, on sait que son génie créatif l'avait emmené à inventer des éléments destinés à l'automobile comme : un embrayage élastique, un système de changement de vitesses, un embrayage hydraulique, une mise au point d'un amortisseur polyvalent destiné aux voitures automobiles, aux vélos, motos... et un carburateur à pétrole.

Quant à Léon, on sait peu de choses le concernant si ce n'est, que comme son frère, la mécanique automobile ne lui était pas inconnue.

L'aventure aéronautique des deux frères commence en 1905 avec leur participation, dans leurs ateliers, à la construction de l'orthoptère imaginé par un certain Uldarique Marga (1854-1925), inventeur belge aux multiples brevets (*Voir article dans le Brussels Air Museum Magazine N° 80*).

Dans le même temps les deux frères travaillent sur la conception et la construction de leur premier biplan au fuselage fait de bambou et équipé de deux hélices propulsives reliées par une chaîne à moteur un moteur de 25 CV de fabrication Druet.



*Projet de l'orthoptère  
d'Uldarique Marga, sorte de  
bourdon qui aurait pu sortir  
de l'imagination de Jules  
Verne.*

Il aurait été, selon certaines sources, le premier moteur de fabrication belge.

A l'avant de l'appareil, en position horizontale, le gouvernail de profondeur, et à l'arrière, placés verticalement, deux gouvernails de direction.

Les essais de l'appareil se passent en 1906 sur la Plaine des Manœuvres d'Etterbeek avec un vol de plusieurs secondes à environ cinquante centimètres du sol sur une longueur d'une centaine de mètres.

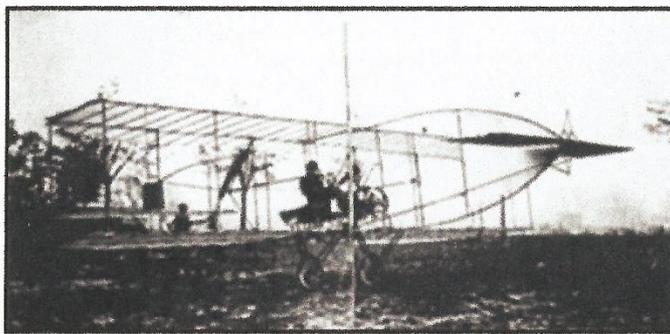
Serait-ce, comme l'ont écrit Alphonse Dumoulin et Michel Mandl, dans le premier tome de leurs deux livres « *100 ans de technique aéronautique en Belgique* », le premier vol effectué par un Belge en Belgique ? En l'absence d'éléments con-

vaincants, rien à ce jour ne permet de l'affirmer.

Après ce vol, le biplan rejoint la caserne des Grenadiers « *devenue Ecole Européenne à Etterbeek en 2012* » pour y être entreposé et être présenté au public à l'occasion de la foire commerciale qui se déroule à Bruxelles, à cette époque.

En 1909, un deuxième biplan, en tubes d'acier cette fois, de 9 m d'envergure, sort de l'atelier Druet. Il est équipé du même moteur que le précédent.

Les essais de vol du biplan se font sur la plaine du Tir National à Bruxelles, devenue la R.T.B.F. depuis 1964. Malheureusement, la faible puissance du moteur



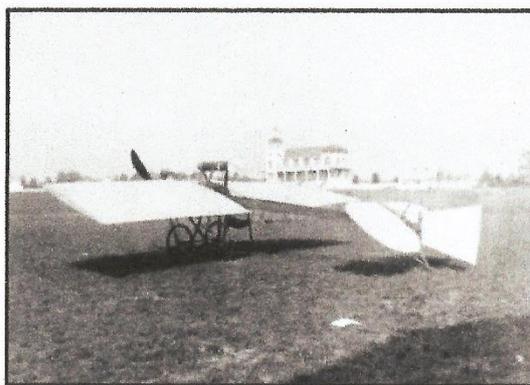
*1909 - Plaine du Tir National de Bruxelles  
Deuxième biplan des frères Druet.*

empêcha l'avion de prendre l'air. Les frères Druet s'attaquent aussitôt à la construction d'un moteur plus puissant (*50 CV au lieu de 25 CV*). Ne pouvant le terminer à temps, ce biplan est équipé du moteur de l'avion précédent afin de prendre part au meeting aérien de Spa de 1909.

Transporté à Spa (*Plaine de Malchamps*), l'avion fait quelques bonds, mais en vain. Déçus les deux frères décident d'arrêter la construction d'un autre biplan.

Plus tard, exposé durant la semaine d'aviation à Anvers, qui s'est tenue du 23 octobre au 2 novembre 1909, l'avion est détruit à la suite de violentes bourrasques dans le hangar où il est entreposé.

Alors, Montalvy et Léon Druet, décident de passer de la version biplan à la version monoplane équipé d'un moteur de 50 CV, de conception et de fabrication « Druet ».



**1909 – Premier monoplane conçu et construit par les frères Druet.**

Les travaux commencent vers la fin 1909, début 1910. Le fuselage de l'avion est en tubes d'acier et la voilure en bois, recouverte d'une toile de lin.

Terminé, le monoplane est essayé à Bourgeois (*Petit hameau de Rixensart*) au lieu-dit Champ de Bourgeois. Passant trop près d'un peuplier, l'avion ne peut l'éviter et subit quelques dégâts, sans gravité pour le pilote.

En 1910, un second avion, dessiné par Franchomme Maurice (*Teddy pour les*

*intimes*), voit le jour dans les ateliers Druet.

L'avion prend part au meeting aérien de Ransart qui se déroule du 07 au 21 août 1910

Le 07 août, doté du nouveau moteur Druet de 50 CV, l'avion n'arrive pas à prendre son envol. Un nouvel essai est tenté deux jours plus tard, et comme un malheur n'arrive jamais seul, le moteur rend l'âme et donne fin à la participation de nos deux frères au meeting aérien.

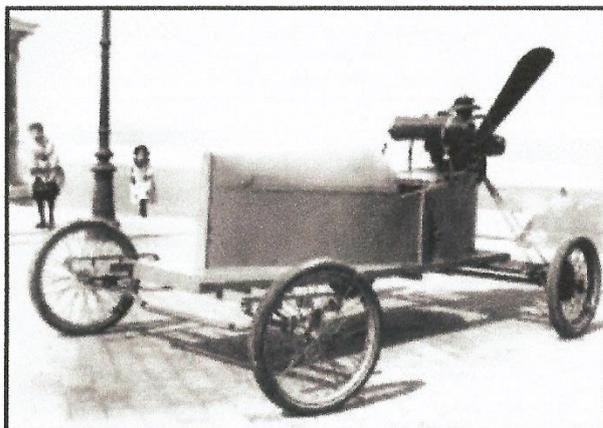
Lors de son entreposage dans des hangars, l'avion subit de très lourds dégâts suite à une forte tempête et, vu les frais trop importants, il ne sera pas remis en état.



**Deuxième monoplane des frères Druet réalisé à la demande de T. Franchomme. L'avion sera présenté au IXe Salon de l'Automobile et de l'Aviation qui se tenait à Bruxelles en 1910.**

Pour les Druet, leur qualité de constructeurs d'avions ayant été démontrée, ils se joignent aux côtés d'autres précurseurs en les aidant dans la construction de leurs appareils.

Début 1912, les deux frères participent à un concours d'ornithoptères (*Aéronefs dont la sustentation est assurée par des battements d'ailes suivant le principe du vol des oiseaux*), organisé par trois revues d'aéronautique, la Conquête de l'Air, l'Aviation Industrielle et commerciale et l'Aéro-mécanique. Ils se verront remettre le troisième prix pour le projet d'une aile rotative qui, suivant sa position lors des battements, a un effet ascendant suivi d'un effet descendant.



*1912 - Voiture-Hélice Franchomme équipée d'un moteur Druet de 18 HP. Celle-ci sera exposée dans le hall du Cinquantenaire à Bruxelles à l'occasion du Salon de l'Auto.*

La même année, Franchomme se fait construire une voiture propulsée par une hélice.

Cette voiture, équipée d'un moteur Druet de 18 CV, sera essayée par Franchomme sur la route Royale non loin d'Ostende.

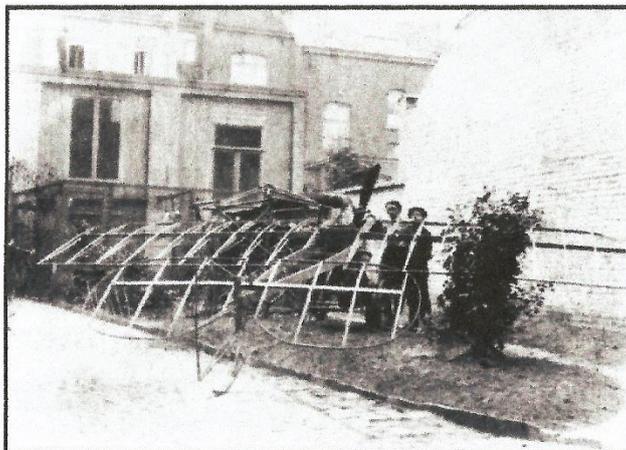
L'arrivée de la guerre 1914-1918 effaça toute trace de nos deux pionniers.

Que sont-ils devenus ?

Nul ne le sait, si ce n'est que la dernière trace de Montalvy sera en 1926 à Woluwé-Saint-Etienne (*Sint-Stevens-Woluwé, rattaché à la commune de Za-*

*ventem*). Quant à Léon, il décèdera à Schaerbeek, sa dernière commune, le 6 août 1951.

Alain Delannai



Structure du premier monoplan Druet à aile basse pour Franchomme - Moteur Druet 25 HP