

L'@erobibliothèque

La bibliothèque de l'aéronautique . Un service proposé par www.aerostories.org

Restez informés

Suivez-nous !

[Accueil](#) | [Nouveautés commentées](#) | [Nouveautés en lecture](#) | [Coups de coeur](#) | [À paraître](#) | [Magazines](#) | [Annuaire](#) | [Forums](#)

je m'abonne !



facebook

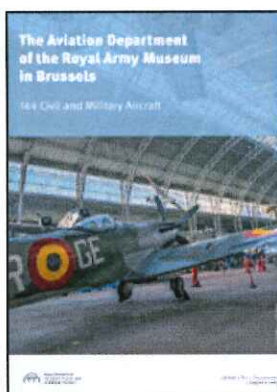
[Thèmes](#) | [Collections](#) | [Entretien avec ...](#) | [Comment commander](#) | [Comment paraître](#) | [Boîte à outils](#) | [Qui sommes-nous ?](#)

Entre nous, vous voyez-vous avec un ordinateur portable en guise de livre de chevet ?

Nouveautés de l'@érobibliothèque

THE AVIATION DEPARTMENT OF THE ROYAL ARMY MUSEUM IN BRUSSELS 144 Civil and Military Aircraft

Si



l'on sait que la France est le berceau de l'aviation, il faut rappeler qu'elle n'est certes pas le seul pays ayant développé une culture aéronautique. Oubliez donc l'image stéréotypée d'une Belgique qui se limiterait à la bière, aux moules-frites et aux gaufres, et pensez à cette caverne d'Ali-Baba qu'est le Musée de l'Air de Bruxelles, un lieu magique, unique en son genre, où se côtoient environ cent cinquante appareils d'une variété remarquable et où l'on trouve quantité d'appareils (...)

[>> Lire la présentation >>](#)

MON PREMIER BREVET AÉRONAUTIQUE Préparation au BIA

Jean Nicolas

Magazines francophones



Au-dessus des nuages c'est le plein été

Le mardi 28 février à Toulouse, sous l'égide de l'Académie de l'Air et de l'Espace, conférence de **Dorine Bourneton**, première femme paraplégique pilote de voltige au monde. Entrée libre et gratuite. [Téléchargez l'affichette de présentation \[http://www.aerostories.org/~ext/2017/DorineBourneton.pdf\]](http://www.aerostories.org/~ext/2017/DorineBourneton.pdf) (pdf 1 page, 343 ko).



Les hydravions de Montgolfier

Dans le cadre de ses "Samedis de l'Histoire", l'Association

Les rayons de l'@érobibliothèque

- ▶ [Ouvrages encyclopédiques](#)
- ▶ [Appareils et constructeurs](#)
- ▶ [Hommes et femmes de l'aviation](#)
- ▶ [Précurseurs et pionniers](#)
- ▶ [Récits et romans](#)
- ▶ [Beaux livres & albums](#)
- ▶ [Albums](#)
- ▶ [Aéronautique civile](#)
- ▶ [Aéronautique militaire française](#)
- ▶ [Aéronautique militaire étrangère](#)
- ▶ [Unités et bases aériennes](#)
- ▶ [Histoire régionale](#)
- ▶ [Aviation légère](#)
- ▶ [Didactique & Technique](#)
- ▶ [Aérostation](#)
- ▶ [Vers l'espace](#)
- ▶ [Jeunesse](#)
- ▶ [Bandes dessinées](#)
- ▶ [Affiches, tableaux, portfolios](#)
- ▶ [Multimédia](#)
- ▶ [Maquettisme Modélisme](#)
- ▶ [Drones](#)
- ▶ [Essais et ouvrages thématiques](#)

Les Magazines

- ▶ [Numéros en cours](#)
- ▶ [Numéros Hors-série](#)

et recherche des donateurs pour financer certains projets.

En échange des services rendus par l'asbl, le Musée royal de l'Armée fournit gratuitement le matériel, l'eau, l'électricité, le nettoyage et surtout permet de disposer d'une infrastructure unique. Le Palais du Cinquantenaire, construit en 1881, est idéalement situé au centre de Bruxelles et facilement atteignable par transport public ou privé. Le Musée est accessible tous les jours sauf le lundi et les jours fériés légaux, de 09h00 à 16h30 au prix de 5 euros par personne.

Une collection unique

Le Musée de l'Air de Bruxelles possède et gère actuellement une collection de près de cent cinquante avions. Certains sont stockés tandis que d'autres font l'objet de chantiers de restauration. Parmi les chantiers en cours, épinglons la restauration du très rare LVG C VI (chasseur allemand de la Première Guerre mondiale), et du seul Aviatik C1 authentique, confié à l'association « Memorial Flight » à Dugny (aéroport de Paris-Le Bourget). Un autre chasseur allemand de cette époque, l'Halberstadt C V, fait l'objet d'un chantier de restauration lancé par le Musée royal de l'Armée.

from the two forces involved: Aviatik C.1, Bristol F2B, Farman F.11A, Farman-Voisin, Halberstadt C.V, Hanriot HD-1, LVG C.VI, Nieuport 23C, RAF R.E.8, Sopwith 1½ Strutter and Camel, SPAD XIII C.1 and Voisin LA5.

The Belgian Air Force is also particularly well represented, with a specimen of almost every type of plane put into service since its creation in 1946.

Various other sections are worthy of note, including a collection of engines, a reconstitution of the Renard workshop, the Sabena stand, the "aerostats" section (including the first capsules of the CNRS stratospheric balloons, developed by Professor Piccard), the historical section with its library and photo collection, the "Museum Shop" which sells a wide range of aviation publications, the proceeds of which are put towards the Museum, not to mention the cafeteria. A quarterly review, the BAMB (Brussels Air Museum Magazine) is sent out to members. A trilingual catalogue of collections has just been published, for which all profits go to the museum.

The necessary coexistence of volunteers driving forward a project with passion and an administration dependent on a military institution is challenging and not always

La section 1914-1918 présente une des expositions les plus complètes au monde d'appareils authentiques de cette époque, avec des avions des deux forces en présence : Aviatik C 1, Bristol F.2B, Farman F.11A, Farman-Voisin, Halberstadt C.V, Hanriot HD-1, LVG C VI, Nieuport 23C, RAF R.E.8, Sopwith 1½ Strutter et Camel, SPAD XIII.C.1 et Voisin LA5.

La Force aérienne belge est particulièrement bien représentée, avec un exemplaire de presque chaque type d'avion mis en service depuis sa création en 1946.

Signalons aussi l'existence de différentes autres sections : une collection de moteurs, la reconstitution de l'atelier Renard, le stand Sabena, la section « aérostats » (avec notamment les premières capsules des ballons stratosphériques du CNRS développées par le professeur Piccard), la section historique avec sa bibliothèque et la photothèque, le « Museum Shop » qui propose un grand choix de publications aéronautiques et les vend au profit du Musée, sans oublier la Cafétéria. Une revue trimestrielle, le BAMB (Brussels Air Museum Magazine) est envoyée aux membres. Un livre-catalogue trilingue des collections vient d'être édité et est vendu au profit du Musée.

La cohabitation entre des volontaires-bénévoles vivant leur projet avec passion et une administration dépendant d'une institution militaire, nécessaire mais contraignante, n'est pas toujours facile. Les lenteurs de procédures se sont aggravées au fil des années avec un soutien de moins en moins présent des unités opérationnelles de la Force aérienne belge en raison de leurs propres contraintes. Et le Musée royal de l'Armée est lui-même au cœur d'un débat quant à son avenir, en fonction à la fois des réductions de budget et de problèmes politiques typiquement belges.

On est donc à une période charnière dans l'évolution de ce magnifique musée de l'air, et l'asbl AELR s'apprête à répondre à pas mal de défis. La conservation de ce patrimoine et son amélioration dépendent en partie du support que les passionnés d'aviation peuvent lui apporter. Il faut à la fois rajeunir les effectifs et recruter de nouveaux membres, trouver de nouveaux volontaires pour les équipes de restauration, et relancer la recherche de parrainages et de mécénats.

Ce sera l'un des défis d'un nouveau conseil d'administration, mis en place depuis fin juin 2016.



Le hall Aviation du Musée royal de l'Armée avec, au premier plan, un Republic RF-84F Thunderflash de la Force aérienne belge et dans le coin supérieur gauche, la première Caravelle de la Sabena.
The Aviation hall of the Royal Military Museum with, in the foreground, a Belgian air force Republic RF-84F Thunderflash and in the upper left-hand corner, the first Sabena Caravelle.
Photo Guy Viselé

straightforward. The slowness of procedures has become exacerbated over the years with less and less support from the operational units of the Belgian Air Force due to their own constraints. Indeed the future of the Royal Military Museum itself is the focus of a debate involving both budget cuts and typically Belgian political problems.

This is therefore a pivotal time in the evolution of this splendid aviation museum, and all

at AELR are preparing themselves to meet the many different challenges. The conservation and enhancement of this heritage relies partly on the contribution made by aviation enthusiasts. It is vital to recruit new, younger members, find new volunteers for the restoration teams and boost the search for sponsorship and patronage. This will be one of the challenges facing the new board of directors, in office since the end of June 2016.