

La fête de l'aéronautique au profit de l'Entraide pour tous

En assistant à ce « Meeting de l'air » organisé par la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air (FOSA), vous participez directement à l'effort de solidarité mené par la fondation et je vous en remercie très chaleureusement.

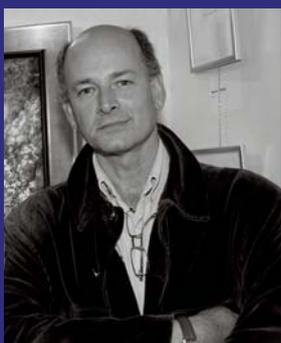
Tous les bénéfices des trois Meetings de l'air de Creil, Istres-Le-Tubé et Avord seront reversés aux actions sociales de la fondation. Je pense tout particulièrement aux familles frappées douloureusement par le terrible accident aérien survenu à Albacete le 26 janvier 2015.

Reconnue d'utilité publique en 1937, la FOSA est depuis plus de 75 ans l'outil de la solidarité et de l'entraide de la communauté des aviateurs civils et militaires de la direction générale de l'Aviation civile, de Météo-France et de l'Armée de l'air.



*Général Philippe Tilly
Président de la Fondation
des Œuvres Sociales de l'Air (FOSA)*

Près de 500 000 euros sont distribués chaque année au personnel et à leur famille touchés par un accident de la vie. La fondation accompagne aujourd'hui 280 orphelins, souvent du plus jeune âge jusqu'à l'entrée dans la vie active, ainsi qu'une centaine de familles en grande difficulté. Je tiens à remercier Monsieur Jean-Yves Le Drian, ministre de la défense et le général André Lanata, chef d'état-major de l'Armée de l'air pour leur soutien à l'organisation de ces meetings et je souhaite que la coopération entre la FOSA, la Direction générale de l'Aviation civile, Météo-France et l'Armée de l'air continue de manifester au sein de la communauté aéronautique la solidarité de tous au profit de ceux qui en ont besoin.



Pierre-André Cousin est Peintre Officiel de l'Air et de l'Espace depuis 2009. Il a créé le logotype et la livrée des appareils de la Patrouille Breitling, des habillages d'aéronefs et de nombreuses affiches de meetings aériens.

Il a également réalisé les timbres de la Patrouille de France, du premier vol en hydravion d'Henri Fabre et plus récemment, le timbre commémoratif de Caroline Aigle.

COUVERTURE D'APRÈS UNE AFFICHE DE PIERRE-ANDRÉ COUSIN

CHECK LIST



CASQUE



GILET DE COMBAT



PARACHUTE



AIDE
EN CAS DE COUP DUR



VOUS ALLEZ DE L'AVANT, ON VOUS COUVRE



Adhérer au GMPA, c'est profiter de contrats d'assurances adaptés aux métiers à risques et du dispositif *entraide solidaire* en cas de grandes difficultés :

- Accompagnement des adhérents et de leur famille touchés par un événement en opération
- Prêts pour les jeunes actifs
- Accompagnement des seniors ou des parents âgés confrontés à la perte d'autonomie
- Accompagnement en cas de difficultés sociales suite à un accident, une maladie, une perte d'emploi, un handicap...

Plus d'informations sur www.gmpa.fr

Meeting de l'air

La Fondation des Œuvres Sociales de l'Air a la joie et le plaisir de vous accueillir pour une grande fête de l'aéronautique sur les bases aériennes de Creil le 29 mai, d'Istres-Le-Tubé les 4 et 5 juin et d'Avord les 18 et 19 juin. Avec le soutien de l'Armée de l'air et plus largement du Ministère de la Défense, ces rendez-vous de l'aviation vous permettront d'approcher de près des avions de légende d'hier et d'aujourd'hui, civils et militaires, français et étrangers. Vous admirerez les démonstrations des ambassadeurs de l'Armée de l'air, dont la Patrouille de France et le Rafale Solo Display, mais aussi des aéronefs anciens comme le Blériot XI, le Mustang ou le Noratlas.



Vous découvrirez la réalité de l'aéronautique à travers la visite d'un planeur, d'un avion d'aéroclub ou d'un avion de combat présenté par leur équipage. La simulation vous permettra de voler aux commandes d'un CAP 10, d'un hélicoptère Bell ou de découvrir le vol virtuel en patrouille. Le forum des métiers vous présentera les métiers de l'aéronautique et vous aurez certainement l'occasion d'échanger avec ceux qui en ont fait

leur passion, pilote, navigateur, contrôleur, mécanicien, commando de l'air, pompier de l'air... Les Centres d'information et de recrutement des forces armées vous renseigneront sur les carrières qui peuvent s'offrir à vous. Les écoles de formation civiles et militaires, tout comme les fédérations françaises de l'aéronautique, compléteront ces informations destinées à vous montrer qu'il existe un métier pour vous dans ce domaine.



Vous pourrez acheter l'un des souvenirs du meeting ou choisir de repartir avec ceux des escadrons de l'armée de l'air ou des clubs aéronautiques de votre région. Assister à un meeting de l'air permet de rendre hommage aux hommes et aux femmes qui écrivent l'histoire de l'aviation depuis plus de 100 ans... C'est aussi une occasion unique de saluer ces aviateurs des trois armées et de la gendarmerie qui vous protègent 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24. C'est enfin soutenir l'action de la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air car tous les excédents financiers seront consacrés au soutien des familles de l'armée de l'air, de la DGAC ou de Météo-France en difficultés suite à un accident de la vie.



Frédéric Beniada est journaliste aéronautique à France Info et France Inter. Colonel de réserve citoyenne de l'armée de l'air, pilote avion passionné, il est également l'auteur de plusieurs ouvrages, « Concorde », « Boeing 747 » et « Falcon 7 ».

DES MEETINGS DE L'AIR COMMENTÉS PAR FRÉDÉRIC BENIADA

■ L'escadrille La Fayette fête son centenaire



Illustration d'un combat entre un Nieuport du La Fayette contre des Albatros B2 allemands.

Cette année, les Meetings de l'Air mettent à l'honneur l'escadrille La Fayette, la mythique unité créée il y a juste un siècle, pour symboliser la fraternité d'armes entre aviateurs Français et Américains unis dans un même combat.

À l'origine, il y a le désir de jeunes pilotes Américains de participer à la Grande Guerre aux côtés de Français, alors que leur pays était neutre. Engagés au titre de la Légion Étrangère, ils sont regroupés au sein de l'escadrille N124 dite « Américaine » basée à Luxeuil et dotée de « Bébé » Nieuport 11. Elle connaît son baptême du feu à Verdun en 1916 et prend le nom de « La Fayette » en novembre 1916, appellation officialisée le 6 décembre 1916 avec pour insigne la célèbre tête de Sioux.

C'est pour rendre hommage à Gilbert du Mortier marquis de La Fayette acteur de l'indépendance des Etats-Unis en 1780, que les Américains adoptent ce patronyme symbole pour eux de liberté. Outre le combat contre un ennemi commun, l'objectif de cette escadrille est d'attirer l'attention de la population américaine sur l'effort de guerre et de susciter leur soutien envers les Alliés.

Forte de 38 pilotes américains encadrés par quatre officiers français (dont Brocard, Thénault et Nungesser), elle participe à toutes les grandes offensives sur Nieuport 11, Spad VII et Spad XIII sous la dénomination N 124 puis SPA 124. À noter qu'un film américain de 2006, « Fly Boys » avec Jean Réno dans le rôle du capitaine Thénault, retrace l'histoire de cette escadrille.

Avec l'entrée en guerre des Etats-Unis et la constitution d'unités américaines, la glorieuse page inscrite par les volontaires américains s'achève en février 1918 avec un bilan flatteur de 41 victoires aériennes et trois « as ».

Les « La Fayette boys » continueront néanmoins le combat jusqu'à l'armistice au sein du 103rd Aero Squadron, remportant 51 victoires sûres et une centaine de probables. Tandis que du côté français, l'escadrille SPA 124 perd toute référence au La Fayette et à sa tête de Sioux.

Après les dissolutions et les restructurations d'unités qui ont marqué la fin de la guerre, les têtes de Sioux font leur réapparition sur les fuselages des avions Gourdou-Leseure 32 et Nieuport-Delage 622 qui équiperont successivement diverses unités dans les années 20, sans pour autant que le nom de La Fayette soit repris.



Les Curtiss H-75 à « la tête de Sioux » on remporté 70 victoires en 1940.

Avec la création de l'Armée de l'air en 1933, les unités sont de nouveau réorganisées. Les « Sioux » sont regroupés avec les « Cigognes » au sein du Groupe de Chasse II/5. D'abord équipé de Dewoitine 500, le groupe passe sur Curtiss H-75 en mars 1939.

Après la Bataille de France qui s'achève avec 70 victoires pour les Curtiss du GC II/5, ces derniers se replient au Maroc, sous les ordres de Vichy.

S'ensuit une période trouble au cours de laquelle les H-75 épuisés par les combats menés en France, prennent part à des combats insensés contre les alliés britanniques à Mers-El-Kébir puis contre les Américains lors du débarquement en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942.

En deux jours de combat, tous les Curtiss sont détruits et six pilotes tués. Les Alliés souhaitant rééquiper les forces aériennes françaises pour les faire combattre à leurs côtés, le groupe La Fayette, symbole de l'amitié franco-américaine, est recréé sur les bases du GC II/5. Passant sous

commandement américain (33rd Fighter Group) il reçoit des chasseurs P-40F Warhawk et participe à la campagne de Tunisie.

En raison de troubles luttes d'influence auxquelles se livrent les Français Libre et ceux de l'armée d'armistice, le groupe se retrouve placé sous le commandement du Coastal Command britannique, jusqu'en mars 1944.

Puis il repasse sous le commandement du 57th Fighter Group américain et reçoit des P-47D Thunderbolt pour mener des missions d'attaque au sol en Italie, à partir du terrain de l'Alto en Corse.

Le regroupement des unités françaises pouvant désormais se faire dans un cadre national, la 4^e Escadre de Chasse est créée en réunissant le GC II/5 La Fayette, le GC II/3 Dauphiné et le GC I/4 Navarre. Les combats se poursuivent maintenant sur le sol français puis allemand, avec pour missions des attaques de ponts, d'infrastructures, de véhicules à la bombe de 500 livres et à la mitrailleuse de 12,7 mm. Le La Fayette est successivement basé à Ambérieux et Dijon avant de retrouver Luxeuil, le terrain de ses origines. Le GC II/5 La Fayette termine ainsi la seconde guerre avec 103 victoires homologuées, 1 597 tonnes de bombes tirées mais la perte de 32 pilotes.

Rebaptisé 2/4 pour montrer son appartenance à la 4^e EC, le La Fayette soutient les troupes d'occupation en Allemagne en étant basé près de Coblenz, toujours sur Thunderbolt. Pendant une année, les pilotes sont envoyés en Indochine, où, sur Spitfire Mk IX, ils participent à des missions d'appui-feu contre le Viet Minh. De retour en Allemagne, ils passent sur jet en 1949 avec le de Havilland Vampire. Quatre ans plus tard, l'escadre déménage à Bremgarten pour être transformé sur Ouragan de Dassault. C'est sur cet appareil que le La Fayette participe à tous les meetings avec une patrouille de quatre Ouragan aux décorations flamboyantes. En 1957 les Ouragan sont retirés du service et remplacés par des F-84F Thunderstreak placés sous contrôle de l'OTAN.



Remise des P-40 aux pilotes français lors de la reconstitution de l'escadrille La Fayette en 1942.



Pilote américain devant un Spad VII à la tête de Sioux.

Quand la France quitte le commandement militaire de l'OTAN en 1961, le 2/4 rejoint sa base de naissance à Luxeuil. Pour son 50^e anniversaire en 1966, le La Fayette passe Mach 2 en recevant les Mirage IIIE. Six ans plus tard, il se spécialise dans le bombardement nucléaire tactique avec l'AN 52 dont une est tirée avec succès à Mururoa. Toujours spécialisé dans les missions nucléaires, l'escadron échange ses Mirage IIIE pour des Mirage 2000N biplace équipé du missile nucléaire ASMP en 1988. En parallèle à sa mission de dissuasion, le La Fayette



Le Nieuport 23, un des premiers avions de l'escadrille La Fayette.

assure des missions conventionnelles et participe à de nombreux exercices aux Etats-Unis, au Canada, en Afrique, etc. Devenue une unité autonome, le 2/4 quitte Luxeuil en 2011 pour rejoindre Istres. En 1994 les Sioux repartent sur le sentier de la guerre en Bosnie, puis plus récemment, en Libye, au Sahel et aujourd'hui en Syrie armés de bombes à guidage laser GBU12 et 24. C'est en 2018 que l'escadron abandonnera ses Mirage 2000Nk3 pour des Rafale B, armés du missile nucléaire ASMP-A.

Si l'histoire et la tradition de l'escadrille La Fayette perdurent dans l'Armée de l'air, il en est de même au sein de l'US Air Force. C'est le 94th Fighter Squadron sur F-22 Raptor, renforcé par le 103rd Aero Squadron des « La Fayette boys », qui a repris les traditions du La Fayette.



TOUJOURS PLUS DE **SÉCURITÉ**

Leaders mondialement reconnus du secteur aéronautique et spatial et dotés des produits les plus innovants du marché – à l’image du H225M Caracal ultra-polyvalent – nous sommes dans une position idéale pour relever les défis qui se présentent et offrir à nos clients dans le monde entier des solutions qui répondent à leurs besoins en matière de sécurité. Rendez-vous sur www.airbusgroup.com

Airbus Group. We make it fly.*

AIRBUS
GROUP

* Nous faisons voler.

La Fondation des Œuvres Sociales de l'Air : l'Entraide pour tous

Créée en 1936, reconnue d'utilité publique depuis 1937, la FOSA vient en aide aux familles de la communauté aéronautique civile et militaire : Direction générale de l'Aviation civile, Météo-France et Armée de l'air, en complémentarité de l'action sociale de l'Aviation civile et des Armées. 60% des actions sociales de la fondation sont destinées aux orphelins, principalement dans le cadre de leur scolarité.

La FOSA soutient également les familles en difficulté qu'il s'agisse d'un décès à la suite de maladie, d'un accident de la circulation ou d'une difficulté particulière ou d'épreuves douloureuses comme un enfant handicapé, une intervention chirurgicale grave ou un départ prématuré du service consécutif à une maladie. En 2015, la fondation est venue en aide à plus d'une centaine de famille et a soutenu 280 orphelins. La FOSA, c'est une petite équipe pour une grande cause avec des principes de fonctionnement organisés autour de l'écoute et de la réactivité.



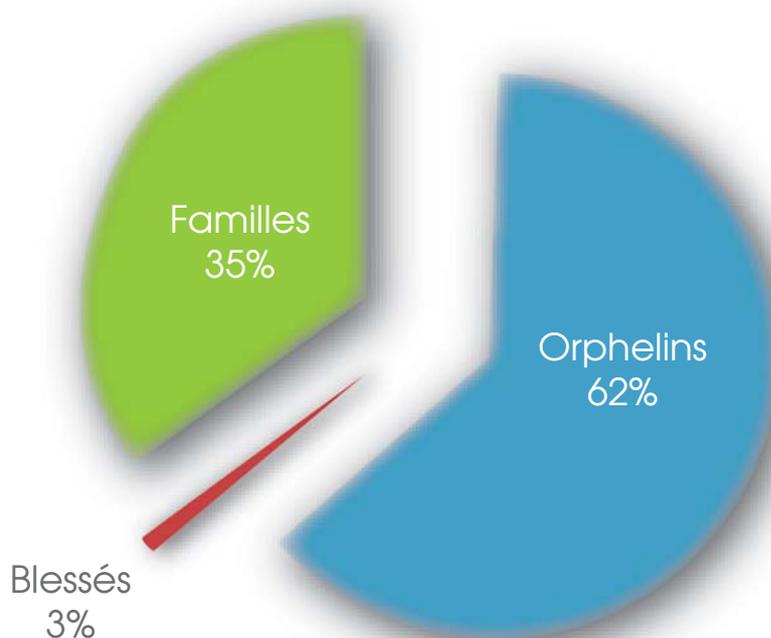
AIDES VERSÉES : 500 000 €

◇ Orphelins :

- Aides scolaires et bourses de la maternelle à la fin des études sous condition de ressources.
- Aides aux vacances, en partenariat avec l'IGESA.

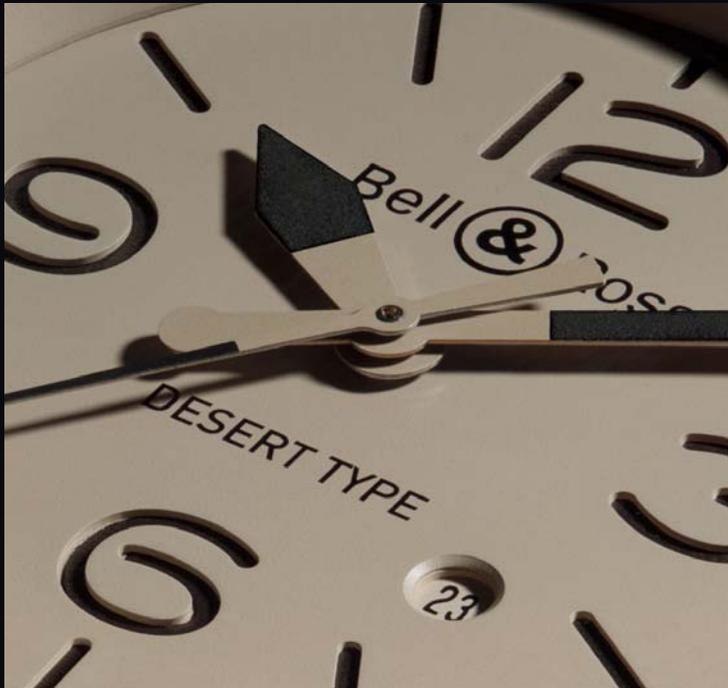
◇ Familles :

- Allocation décès au conjoint survivant sans condition de ressources.
- Aides financières sociales accordées aux personnes en difficulté, après évaluation sociale.





Armée de l'air - Dassault Rafale



Bell & Ross

TIME INSTRUMENTS

NEW BR03 DESERT TYPE · Boîtier 42 mm en Céramique · Bell & Ross France : +33 (0)1 73 73 93 00 · e-Boutique : www.bellross.com
Boutiques Bell & Ross Paris · Rive Droite : Le Village Royal, 25 rue Royale, 75008 · Rive Gauche : Le Bon Marché, 24 Rue de Sèvres, 75007.

le 23 décembre 2015

le 06 janvier 2016

Objet: **Changement d'adresse**

à FOSA
24 Rue de Presles
75015 PARIS

Madame, Monsieur,

Je viens par cette présente, vous signaler que j'habite dans notre maison avec Alicia, les travaux étant quasi terminés.

Veuillez trouver ci-joint (au dessus) notre nouvelle adresse.

Je souhaite également vous remercier pour ce geste qui est beau et grand. Cette aide permettra de régler la cantine pour Alicia.

Ténième, le papa d'Alicia, disait souvent que l'armée était une grande famille, et je me rend compte très souvent par les couvertures que ma fille n'est pas oubliée et cela fait chaud au cœur.

Milleans vœux à toutes les personnes de la fondation.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les plus dévoués.

Avec tout nos remerciements

Madame,

c'est avec une grande émotion que je vous écris ce jour et que je vous adresse un immense MERCI.

La surprise de la réception de ce colis a été à la hauteur du bonheur que son ouverture a provoqué.

Ma fille a été très heureuse d'ouvrir votre cadeau sous le sapin et pour ma part, ce chèque, en ces temps difficiles, d'un très grand secours.

Je ne sais pas comment vous remercier donc je vais me contenter de trois mots : MERCI, MERCI, MERCI.

Je vous souhaite, ainsi qu'à vos collaborateurs, une bonne journée et une bonne année 2016.

Respectueusement.

05/12/2015

Madame, Monsieur

Je reçois votre chèque depuis l'année dernière et j'ai le recevoir toujours avec des larmes

Merci beaucoup



Je manifeste ma **solidarité** avec la famille de l'aéronautique et je fais un **Don** déductible à la FOSA

Nom _____ Prénom _____

Adresse postale _____

Adresse courriel _____

Je fais un don de _____ Euros (réduction d'impôts de 66% du montant)

Par chèque à l'ordre de la FOSA

MERCI POUR VOTRE SOUTIEN !

(Un reçu ouvrant droit à une réduction d'impôt de 66% vous sera transmis ultérieurement).



24, rue de Presles
75015 Paris – Tél. : 01 53 69 69 91
fosa.social@orange.fr – www.fosa.fr

PROTECTION RAPPROCHÉE

Parce que nous connaissons les risques du métier,

Unéo agit au quotidien pour garantir aux militaires et à leur famille une protection complète et spécifique : des garanties santé socle qui incluent, pour tous ses adhérents, des remboursements de soins, de la prévoyance, de l'assistance et des services ; des actions de prévention pour préserver leur capital santé ; de l'accompagnement social pour soutenir ceux qui en ont le plus besoin. Parce qu'entre militaires, nous nous protégeons les uns les autres.

La protection mutuelle qui nous rend fiers

SANTÉ • PRÉVENTION • ACCOMPAGNEMENT SOCIAL

Mutuelle
Référéncée
Ministère
De la Défense

Unéo, la mutuelle
des forces armées

TERRE - MER - AIR - GENDARMERIE
DIRECTIONS & SERVICES



LA DÉFENSE DE VOTRE SANTÉ

Pour nous contacter : 0970 809 709 (appel non surtaxé) - www.groupe-uneo.fr

Le mot du chef d'état-major de l'Armée de l'air



Voici enfin arrivée la saison des meetings ! Vous venez à la rencontre des aviateurs que je suis fier de représenter depuis septembre dernier. Nous voici réunis autour d'une passion commune : l'aviation. Mais la portée des meetings de l'air de la fondation des œuvres sociales de l'air dépasse le cadre d'une simple fête aéronautique. Elle est historique.

Nos capacités reposent en effet sur la solidité de nos fondations... dans tous les sens du terme. Au-delà du jeu de mot, ce postulat prend une tournure singulière lorsqu'on le met en regard des épreuves que la France traverse depuis plus d'un an. L'affrontement est à la fois physique et moral. Il a lieu sur les théâtres d'opérations (dont le territoire national) autant que dans le champ des perceptions.

C'est grâce à l'épaisseur de ses fondations que l'Armée de l'air parvient à accomplir les missions opérationnelles exigeantes qui lui échoient, tout en offrant un système de valeurs robuste au service de la France et de la société.

Une épaisseur opérationnelle doublée d'une épaisseur humaine, voici des fondations solides qui permettent de « Faire Face ». Cette métaphore

s'applique aussi bien aux opérations menées par les aviateurs qu'à l'action inlassable de la fondation des œuvres sociales de l'air. Sur tous les fronts, à l'avant comme à l'arrière, dans l'urgence comme dans la durée, la FOSA est de tous les combats de la grande famille aéronautique.

Je vous invite à constater cette proximité d'actions et de valeurs entre l'Armée de l'air et la FOSA en vous rendant cet été sur les bases aériennes de Creil, Istres et Avord. Vous y découvrirez l'expression de la solidarité dans sa forme la plus pure : celle de l'engagement et du don de soi des aviateurs. C'est l'engagement solennel et concret des militaires au service de la protection de leurs concitoyens.

C'est le vœu de la FOSA, aux côtés de ceux qui sont allés jusqu'au bout de cet engagement, et dont leurs familles font partie intégrante.

Aussi, à l'instar des femmes et des hommes de l'air que vous venez admirer, je vous enjoins de bien ouvrir les yeux. Derrière les démonstrations audacieuses, contemplez donc la recherche de l'excellence. Derrière le meeting, l'échange. Derrière le rassemblement, la cohésion et l'entraide. Derrière les sensations, le sens.

Description générale du siège

MK16

- Siège équipé de moteurs fusée permettant une éjection dite zéro/zéro
- Domaine d'éjection compris entre 0 et 625 Kts
- Parachute principal aéroconique : GQ5000
- Masse du siège équipé de sa survie : environ 90 Kg
- Vitesse d'éjection : environ 15m/s



SEM MB

LA SÉCURITÉ EN ACTION

Siège équipant : le Rafale

- Temporisation sélecteur de mode mécanique : 0.4 seconde
- Temporisation du mécanisme de déverrouillage retardé : 1.15 seconde
- Barostat réglé entre 16 400 pieds et 19 400 pieds
- Contrôleur de 'g' réglé à 3 g au-dessus de 7 000 pieds
- Système de Largage Automatique de la survie (SLA)
- Système de maintien de jambes passif
- Système de maintien de bras intégré au vêtement de vol

SEM MB : 98, ter Boulevard Héloïse
95815 Argenteuil Cedex - France
Tél. : +33 (0) 1 34 34 59 00 Fax : +33 (0) 1 34 34 59 10

www.martin-baker.fr

■ Les missions de l'Armée de l'air

Protéger

L'Armée de l'air garantit la souveraineté de l'espace aérien national contre toute forme de menace et assure la surveillance spatiale.

Elle assure la protection des populations et renforce le service public.



Intervenir immédiatement

L'Armée de l'air est capable de déployer loin, avec précision et très rapidement un dispositif de combat, de projeter force et puissance ou de porter assistance.



Dissuader

Depuis plus de 50 ans, l'Armée de l'air assure la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion afin de défendre les intérêts vitaux de la Nation.





DCI

LE TRANSFERT DU SAVOIR-FAIRE DES FORCES ARMÉES FRANÇAISES



FORMATION - CONSEIL - ASSISTANCE

www.groupedci.com

Armée de l'air : Toute une armée croit en vous

PLUS DE 2000 JEUNES RECRUTÉS DANS 50 MÉTIERS CHAQUE ANNÉE

POUSSEZ LA PORTE D'UN CIRFA...

Le Centre d'information et de recrutement des forces d'armées (CIRFA) est un lieu de rencontre entre vous et des militaires professionnels. Dans les **BUREAUX AIR** des CIRFA, les conseillers en recrutement sont à votre disposition pour répondre à vos questions et vous informer sur les carrières qui peuvent s'offrir à vous, mais aussi sur les nombreuses autres voies possibles pour vivre une première expérience au sein de l'Armée de l'air.



NIVEAU SCOLAIRE	CRITERES D'ÂGE	TYPES DE RECRUTEMENT / FORMATION
▷ Niveau 3 ^e	de 16 à 18 ans	Élève apprenti technicien Filière CAP de l'Établissement d'enseignement technique de l'armée de l'air (EETAA) CAP aéronautique/Systèmes Concours annuel sur dossier Durée de la scolarité : 2 ans Contrat de 2 ans ⁽¹⁾
▷ À partir du niveau 3 ^e	– de 26 ans	Volontaire militaire du rang Recrutement selon parution des postes ouverts Contrat d'1 an, renouvelable Formation militaire : 2 mois Formation professionnelle : en unité, durée variable selon le poste occupé
▷ À partir du niveau 3 ^e	– de 25 ans	Militaire technicien de l'air (MTA) Recrutement permanent Contrat de 4 à 5 ans, renouvelable Formation militaire : 2 mois Formation professionnelle : jusqu'à 5 mois selon les spécialités Une vingtaine de spécialités proposées
▷ Niveau 2 ^{nde}	de 16 à 18 ans	Élève apprenti technicien Filière BAC de l'Établissement d'enseignement technique de l'armée de l'air (EETAA) Bac S/Sciences de l'ingénieur - Bac techno. STI2D/Mécanicien systèmes cellule - Bac pro. aéronautique/Systèmes ou Avionique Concours annuel sur épreuves Durée de la scolarité : 2 ans Contrat de 2 ans ⁽¹⁾ [NB : Accès possible en année de 1 ^{ère} après une année de 1 ^{ère} dans la filière Bac considérée]
▷ Bac S	– de 20 ans au 01.01 de l'année d'inscription (PN : – de 19)	Élève en CPES Classe préparatoire à l'enseignement supérieur de l'École des pupilles de l'air (EPA) Admission sur dossier, uniquement pour des candidats titulaires ou éligibles aux bourses de l'Éducation nationale Inscription sur admission-postbac.fr Durée de la scolarité : 1 an ⁽²⁾
▷ Bac S	– de 20 ans au 01.01 de l'année d'inscription (PN : – de 19)	Élève en CPGE Classes préparatoires aux grandes écoles de l'École des pupilles de l'air (EPA) Admission sur dossier Inscription sur admission-postbac.fr Durée de la scolarité : 2 ans ⁽²⁾ [NB : Accès possible en 2 ^{ème} année après une 1 ^{ère} année MPSI ou PCSI et si admission en classe supérieure, sous condition d'âge : – de 21 ans au 01.01 de l'année d'inscription (PN : – de 20 ans)]
▷ Bac, Bac +2	– de 25 ans	Sous-officier Recrutement permanent Contrat de 5 à 6 ans, renouvelable - puis statut de carrière sous conditions Formation militaire : 4 mois Formation pro. : de 2 à 12 mois selon les spécialités Une trentaine de spécialités proposées
▷ À partir d'un Bac	– de 25 ans	Officier sous contrat du personnel navigant (OSC PN) (pilote ou navigateur-off. systèmes d'armes) Recrutement permanent Contrat de 10 ans, renouvelable Formation militaire et professionnelle : de 2 à 3 ans
▷ CPGE scientifiques Filières MP, PC, PSI	22 ans maxi au 01.01 de l'année du concours	Officier de carrière (off. de l'air - off. mécanicien de l'air - off. des bases de l'air ⁽³⁾) Concours annuel sur épreuves CPGE de l'École de l'air (CCP) Inscription sur scei-concours.fr Form. pluridisc. : 3 ans Diplôme d'ingénieur Statut de carrière ⁽⁴⁾
▷ CPGE scientifiques Filière PT	22 ans maxi au 01.01 de l'année du concours	Officier de carrière (off. mécanicien de l'air ⁽³⁾) Concours annuel sur épreuves CPGE (banque PT) Inscription sur scei-concours.fr Formation pluridisciplinaire : 3 ans Diplôme d'ingénieur Statut de carrière ⁽⁴⁾
▷ À partir de Bac +2	– de 26 ans	Volontaire aspirant Recrutement selon parution des postes ouverts Contrat d'1 an, renouvelable Formation militaire : 1 mois
▷ Bac +3	22 ans maxi au 01.01 de l'année du concours	Officier de carrière (off. de l'air - off. mécanicien de l'air - off. des bases de l'air ⁽³⁾) Concours annuel sur épreuves - option <i>Sciences</i> ou <i>Sciences politiques</i> Formation pluridisciplinaire : 3 ans Diplôme d'ingénieur ou Diplôme de l'IEP d'Aix-en-Provence Statut de carrière ⁽⁴⁾
▷ Bac +3, Bac +5	– de 30 ans	Officier sous contrat du personnel non navigant (OSC PNN) Recrutement selon parution des postes ouverts Contrat de 3 ans, renouvelable Form. mili. : 3 mois
▷ Bac +5 et plus	25 ans maxi au 01.01 de l'année du concours	Officier de carrière (off. de l'air - off. mécanicien de l'air - off. des bases de l'air ⁽³⁾) Concours annuel sur titres Formation pluridisciplinaire : 1 an Statut de carrière ⁽⁴⁾

Plus d'une cinquantaine de métiers dans une dizaine de filières

- Opérations aériennes
- Maintenance aéronautique et mécanique générale
- Systèmes d'information et de communication
- Sécurité, protection
- Renseignement
- Transport, logistique
- Bâtiment et infrastructures
- Communication
- Administration, gestion RH
- Éducation physique
- Hôtellerie, restauration

→ Renseignements sur : air-touteunearmee.fr, entrez votre localisation et nous vous indiquerons quel est le CIRFA le plus proche de chez vous.

⁽¹⁾ eetaa722.air.defense.gouv.fr

⁽²⁾ ecoledespupillesdelair.fr | ⁽⁴⁾ ecole-air.fr

⁽³⁾ **Pers. navigant (PN)** : Officier de l'air : pilote et navigateur-officier systèmes d'armes | **Pers. non navigant (PNN)** : Officier mécanicien de l'air : cadre et ingénieur des filières techniques - Officier des bases de l'air : cadre et expert des filières du contrôle aérien, de la protection-défense, des RH, etc.



Partenaire stratégique du ministère de la Défense, Daher participe au Maintien en Conditions Opérationnelles (navigabilité, maintenance et logistique) de plus de 150 aéronefs, sur 12 bases aériennes françaises.



Avionneur héritier des firmes Morane-Saulnier et Socata, Daher est le constructeur des avions de liaison TBM en service dans les forces armées françaises.

www.daher.com

 **DAHER**

SHAPING INDUSTRIAL INTELLIGENCE

■ Armée de l'air : les filières de recrutement



LES MILITAIRES TECHNICIENS DE L'AIR

Equipiers au sein des unités de l'Armée de l'air, les militaires techniciens de l'air (MTA) contribuent par leur savoir-faire à l'accomplissement de la mission aérienne. Les MTA doivent justifier au minimum d'un niveau scolaire de fin de troisième. Ils peuvent être également titulaires d'un CAP, d'un BEP ou d'un bac professionnel. L'Armée de l'air recrute en 2016 près de 800 MTA, pour moitié dans les métiers de la filière sécurité-protection (fusilier commando, maître-chien, pompier...).

→ Renseignements sur : air-touteunearmee.fr

LES SOUS-OFFICIERS

Les sous-officiers sont recrutés parmi les jeunes diplômés du baccalauréat de l'enseignement général, technologique ou professionnel. Après sélection, une formation militaire et professionnelle leur est dispensée, assurant une qualification technique de haut niveau. Les jeunes sous-officiers contractuels ont la possibilité d'évoluer vers le statut de sous-officiers de carrière ou de devenir officier, par voie de concours ou sélection interne. L'Armée de l'air recrute 1200 sous-officiers en 2016.

→ Renseignements sur : air-touteunearmee.fr
et sur le site internet de l'École de formation
des sous-officiers de l'Armée de l'air (EFSOAA) :
<http://www.efsoaa.air.defense.gouv.fr>



LES OFFICIERS

Pilotes (de chasse, de transport ou d'hélicoptère) ou navigateurs, officiers de la filière technique responsables de la maintenance des aéronefs ou des systèmes d'information et de communication, spécialistes du contrôle aérien, chargés du renseignement, commandos... de multiples carrières s'offrent à vous. Chef militaire, l'officier commande au quotidien, en France ou sur des théâtres d'opérations extérieures, une équipe de professionnels placée sous sa responsabilité, avec pour objectif de remplir les missions aériennes. Vous pouvez vous engager comme officier de carrière ou comme officier sous contrat.

→ Renseignements sur : air-touteunearmee.fr
et sur le site internet de l'École de l'air :
<http://new.ecole-air.fr>

■ Armée de l'air : écoles et formations...

L'ÉCOLE DES PUPILLES DE L'AIR DE GRENOBLE



Installée sur la commune de Montbonnot-Saint-Martin près de Grenoble (Isère), l'École des pupilles de l'air (EPA) est un établissement de la Défense qui réunit un collège, un lycée, une classe préparatoire à l'enseignement supérieur et des classes préparatoires aux grandes écoles. Les classes de l'enseignement secondaire et la classe préparatoire à l'enseignement supérieur accueillent les élèves selon des critères sociaux et familiaux propres à l'établissement. Les candidats pour les classes préparatoires sont, eux, sélectionnés sur dossier scolaire uniquement.

→ Renseignements sur :

<http://www.ecoledespupillesdelair.fr>
www.facebook.com/EPA749



L'ÉCOLE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR (EETAA) 722 DE SAINTES



La mission de l'EETAA 722 est de préparer de jeunes engagés à une future carrière de sous-officier ou de militaire du rang (MTA). Les meilleurs d'entre eux pourront intégrer une classe préparatoire militaire puis une école d'officiers. Âgés de 16 à 18 ans, les candidats sont recrutés sur concours national, après avoir suivi une classe de seconde pour le baccalauréat (BAC) ou une classe de troisième pour le certificat d'aptitude professionnelle (CAP). L'école prépare à quatre diplômes différents :

- BAC Scientifique, option sciences de l'ingénieur (S-SI) ;
- BAC sciences et technologie de l'industrie et du développement durable option systèmes d'information et numérique (STI2D-SIN) ;
- BAC professionnel aéronautique option systèmes et option avionique (nouveau en 2016) ;
- CAP aéronautique, option systèmes.

À l'issue de leur scolarité, les bacheliers poursuivent leur formation dans une école de spécialisation de l'Armée de l'air avant d'être affectés sur une base aérienne avec le grade de sergent. Les titulaires du CAP rejoignent directement leur affectation en tant que MTA.

→ Renseignements sur :

<http://www.eetaa722.defense.gouv.fr>



L'ÉCOLE DE FORMATION
DES SOUS-OFFICIERS
DE L'ARMÉE DE L'AIR DE ROCHEFORT



Pour les sous-officiers de l'Armée de l'air, la formation militaire et la formation technique des principales spécialités (aéronautique, logistique, systèmes d'informations et de communication...) sont dispensées sur la base aérienne 721 de Rochefort-Saint-Agnant (Charente-Maritime). Cette base-école a pour mission de fournir en permanence aux forces des spécialistes compétents, motivés et porteurs des valeurs de l'aviateur. Du premier contact avec l'institution à l'accession aux responsabilités de chef de service, l'EFSOAA enrichit leur parcours professionnel, tout au long de leur carrière, par des formations initiales, de perfectionnement ou d'adaptation à l'emploi valorisantes qui allient tradition et modernité pour répondre aux besoins de l'Armée de l'air.

→ Renseignements sur :
<http://air-touteunearmee.fr>
<http://www.efsoaa.air.defense.gouv.fr>



L'ÉCOLE DE L'AIR
DE SALON-DE-PROVENCE



L'École de l'air située à Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône), recrute directement les officiers de carrière par la voie des concours : concours CPGE, concours option « sciences », concours option « sciences politiques », concours sur titres.

Les élèves officiers reçoivent une formation militaire et professionnelle qui leur permet d'acquérir des compétences en tant que combattants et chef militaire, dirigeant et expert du milieu aéronautique et spatial.

D'une durée de deux ou trois ans, ces formations sont validées par un diplôme d'ingénieur, un master ou un master spécialisé.

Le Cours spécial de formation des officiers (CSFO), co-localisé avec l'École de l'air, assure la formation militaire initiale des élèves officiers sous-contrats.

→ Renseignements sur :
<http://ecole-air.fr>
sur la page Facebook de l'École de l'air



Devenir pilote : un rêve à la portée de tous



La préparation au départ

En regardant tous ces avions évoluer du ras de la piste au plus haut dans le ciel, réalisant des figures de voltige époustouflantes, vous vous êtes mis à rêver : « Et si ce pilote, c'était moi ? » Aujourd'hui, il est très facile de transformer ce rêve en une réalité qui vous permettra de piloter pour vos loisirs, de faire un plein d'adrénaline au cours d'une séance de voltige ou d'en faire votre profession : pilote de ligne ou pilote militaire.

Découvrir les joies du pilotage et de ses sensations uniques n'est ni compliqué ni onéreux. Contrairement aux idées reçues, il n'est pas nécessaire d'avoir un physique de Superman (on peut porter des lunettes de vue) ni d'être fort en maths. Tout un chacun peut assimiler les notions de base et les quelques 600 aéroclubs et 2 200 instructeurs sont là pour vous y aider et vous donner vos premières leçons, dès l'âge de 15 ans. C'est en effet à partir de cet âge que vous pouvez obtenir le brevet de base (BB) permettant de voler seul jusqu'à 30 km autour de votre aérodrome, après seulement 10 heures de vol.

À partir de 16 ans, la licence de pilote d'avion léger (LAPL) vous autorise, après seulement 30 heures de vol, à voler seul partout en Europe (de jour). À partir de 17 ans et après 45 heures de vol, l'obtention de la licence de pilote privé (PPL) vous permet de voyager sans limitation de distance et avec des passagers. Mieux et plus facile qu'un permis de conduire auto !

Certes, objecterez-vous, « *mais jamais je ne pourrais me payer des heures vol ! Ça va me coûter un max !* » Tout faux ! La France est le pays où l'heure de vol moteur est la moins chère : à partir de 75 €. Ainsi le brevet de base est à moins de 1 500 € (moins cher qu'un permis de conduire) et le PPL à partir de 3 500 €. Ensuite, pour maintenir votre licence valable, un minimum de 14 heures de vol est requis, soit un budget annuel inférieur à 1 000 €.

Cependant, un tel budget reste très important pour un jeune. Aussi, la Fédération Française Aéronautique (FFA) qui gère cette activité soutient les jeunes de moins de 21 ans en leur attribuant des bourses. Pour les plus jeunes qui ne peuvent pas encore piloter en raison de leur âge, il existe le Brevet d'initiation aéronautique (BIA) qui se passe dans les établissements scolaires.

Quelques cours théoriques, un test QCM et le BIA en poche, vous bénéficierez de vols d'initiation qui vous feront entrer dans la grande famille aéronautique et vous permettront d'accéder à des aides financières pour passer vos brevets.

Si votre objectif est de faire du pilotage votre profession, il faut alors passer à l'étape supérieure et obtenir une licence de pilote de ligne CPL (Commercial Pilot Licence) puis ATPL (Airline Transport Pilot Licence). Et là, c'est un peu plus compliqué et plus cher.



Le départ en vol

Les écoles de formation sont aptes à dispenser des cours théoriques et pratiques, mais vous devrez nécessairement passer par une compagnie aérienne pour obtenir l'ATPL complet.

Il existe une demi-douzaine d'excellentes écoles de formation en France. Parmi elles, on peut citer l'ESMA à Montpellier, l'EPAG à Merville, Aéroformation à Lyon, Air & Compagnie à Toussus-Le-Noble ou encore Aéropyrénées à Perpignan. Mais le «must» de la formation demeure l'École Nationale de l'aviation civile (ENAC) à Toulouse, qui dépend de la DGAC. Elle assure entre autres la formation des pilotes de ligne en organisant une formation nationale – et gratuite – accessible sur concours d'un niveau de maths sup, avec des modalités différentes selon votre passé aéronautique.



Jeune pilote et son moniteur dans un Grob à Cognac à l'école de pilotage de l'Armée de l'air

Mais attention, il y a très peu d'élus : une quinzaine de places pour 1 200 candidats ! Reste que la voie royale du pilotage, celle du bruit, de la fureur et des sensations fortes est celle du pilote militaire. Pour y accéder, il faudra satisfaire à des tests médicaux et psychotechniques beaucoup plus sévères et souvent éliminatoires.

Pour devenir pilote dans l'Armée de l'air, le candidat a le choix entre deux voies :

◇ Après le baccalauréat pour la filière EOPN (élève officier du personnel navigant) qui permet de devenir officier sous contrat, après trois ans de formation militaire et de pilote.

◇ Après un concours du niveau « grandes écoles d'ingénieurs », pour intégrer l'École de l'Air de Salon de Provence puis faire carrière dans l'Armée de l'air à des postes de haute responsabilité.



La flotte de l'ENAC : la plus importante d'Europe

La formation est celle de l'ingénieur pendant trois ans, avec du pilotage sur planeur, avant de suivre la même formation au pilotage que les EOPN.

À l'issue de la formation théorique et pratique sur Cirrus SR-20 et SR-22, puis un perfectionnement sur Grob à l'école de pilotage de l'Armée de l'air à Cognac, les pilotes de chasse poursuivent leur formation sur Epsilon à Cognac puis sur Alphajet à Tours et à Cazaux ; les pilotes de transport sur bimoteurs Xingu à Avord, et les pilotes d'hélicoptère à Dax sur EC-120.



Élève pilote au briefing mission avant le vol sur Xingu à l'École de l'aviation de transport

Une fois leur brevet respectif en poche, les pilotes sont affectés dans leurs unités sur toutes les flottes de l'Armée de l'air (Mirage 2 000, Rafale, Transall, CN235, A400M, TBM 700, Fennec, Caracal...). Mais attention. Avant de s'engager sur cette voie qui vous permettra de voler sur les avions parmi les plus puissants du monde, ne jamais oublier que le pilote militaire est avant tout un soldat au service de la France.

Bon vol à tous !

■ Les ambassadeurs de l'Armée de l'air

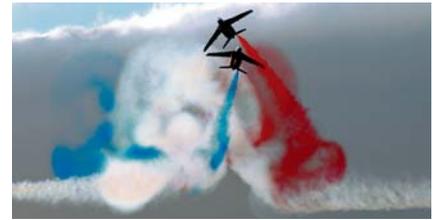
Patrouille de France

À la fois élégante et majestueuse, la Patrouille de France conjugue rigueur, concentration, dynamisme et enthousiasme. Elle est constituée de personnel, issu des différents corps de spécialité de l'Armée de l'air, du mécanicien au pilote, en passant par les secrétaires ou photographes. La même flamme brille dans les yeux de tous, celle de la fierté de représenter l'Armée de l'air, l'aéronautique française, mais aussi la France.



Alphajet

Avion école franco allemand
Date de mise en service: 1979
Envergure: 9,16 mètres
Longueur: 11,85 mètres
Vitesse maxi:
Mach 0.85 (1050km/h)



Ramex Delta

La présentation tactique des Ramex Delta est assurée par le personnel de l'escadron de chasse 2/4 «La Fayette», unité emblématique située sur la base aérienne 125 d'Istres. Cet escadron assure en permanence la mission de dissuasion nucléaire et participe aux opérations extérieures. Cette démonstration en vol de deux chasseurs bombardiers regroupe les principales manœuvres effectuées en combat.



Mirage 2000 N

Avion de chasse français
Date de mise en service: 1988
Envergure: 9,13 mètres
Longueur: 14,94 mètres
Vitesse maxi:
Mach 2,2 (2713 km/h)



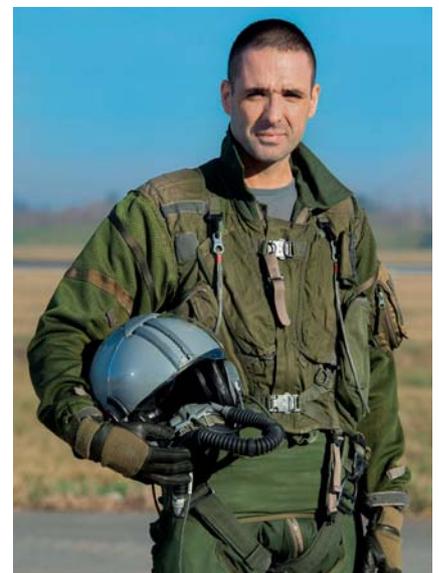
Rafale Solo Display

Le présentateur du «Rafale Solo Display», dit Marty, est un pilote de l'escadron de transformation Rafale 2/92 Aquitaine qui porte haut les couleurs de l'aéronautique militaire française. Le but de cette présentation technique est de mettre en avant les qualités de vol de cet extraordinaire avion qu'est le Rafale et de démontrer le savoir-faire des pilotes de l'Armée de l'air.



Rafale

Avion polyvalent français
Date de mise en service: 2006
Envergure: 10,86 mètres
Longueur: 15,27 mètres
Vitesse maxi:
Mach 1,8 (2222 km/h)





Patrouille « Cartouche Doré »

La patrouille « Cartouche Doré » est solidement ancrée dans l'histoire et la mission de l'école de pilotage de l'Armée de l'air, basée à Cognac. Elle diffuse avec panache les qualités des pilotes de combat et apporte cette part de rêve indispensable aux grandes œuvres. Depuis plus de vingt ans, elle marie et concentre l'exigence humaine ainsi que la performance technique.



Epsilon

Avion école français
 Date de mise en service : 1984
 Envergure : 7,92 mètres
 Longueur : 7,59 mètres
 Vitesse maximale : 500 km/h



Équipe de voltige de l'Armée de l'air

L'équipe de voltige de l'Armée de l'air joue un rôle d'ambadrice de l'Armée de l'air. Compétitrice de haut niveau, elle totalise un palmarès émaillé de nombreux titres nationaux et internationaux. Aux 28^e championnats du monde à Châteauroux en 2015, elle a remporté toutes les médailles d'or en individuel et a conservé son titre de championne du monde par équipe et en individuel. Le nouveau champion du monde étant le capitaine Alexandre Orłowski.



Extra 330 SC

Avion de voltige allemand
 Date de mise en service : 2007
 Envergure : 6,65 mètres
 Longueur : 7,70 mètres
 Vitesse maximale : 407 km/h



Équipe parachutiste de l'Armée de l'air

L'équipe parachutiste de présentation et de compétition de l'Armée de l'air contribue grandement au rayonnement de l'Armée de l'air aux travers des brillants résultats obtenus sur les circuits de coupe du monde, lors des championnats du monde et du circuit fédéral national. Elle est constituée d'officiers, de sous-officiers et de militaires du rang de diverses spécialités au sein de l'Armée de l'air telles que mécanicien, informaticien ou fusilier commando.

Largage depuis tout appareil homologué

DC3, Nord 2501, Casa 235, Hercules C130, Transall C 160...
 Et bientôt A400 M

ZODIAC AEROSPACE

Au service de la Défense et des missions aériennes

Au service de la Défense, Zodiac Aerospace possède des expertises clés et des positions de leader mondial dans les domaines de la sécurité et des systèmes embarqués.

Le Groupe contribue ainsi à assurer le bon déroulement des missions aériennes dans chacune de ses étapes en assurant notamment :

- **La protection physiologique et la sécurité des pilotes** ainsi que des avions et hélicoptères militaires : vêtements de protection, barrières d'arrêt, radeaux et flottabilités d'hélicoptères.
- Les fonctions essentielles en vol grâce à des **systèmes embarqués** fiables et performants : systèmes électrique ou carburant, ravitaillement en vol, systèmes de télémessure d'enregistrement et de transmission.
- **Le déploiement des troupes** : systèmes de mise à terre, largage et saut à grande ou très grande hauteur.

Le Groupe assure également à travers son activité Zodiac Aerospace Services le maintien en conditions opérationnelles des matériels.

©O.Ravenel/Arméedel'air



PROTECTION PILOTE



RAVITAILLEMENT EN VOL



SYSTÈMES EMBARQUÉS



SAUTS ET LARGAGES



SYSTÈMES D'ÉVACUATION



SYSTÈMES D'ARRÊT

■ Préparez votre envol avec le BIA

Vous êtes en troisième générale ou professionnelle, bien évidemment vous connaissez le brevet des collèges, vous connaissez aussi le baccalauréat, mais connaissez-vous le **Brevet d'Initiation Aéronautique** dit BIA ?

Comme ces deux diplômes, le BIA est aussi un diplôme de l'Éducation Nationale. Cependant, il n'a pas véritablement d'équivalent. Il est en effet à la jonction de l'Éducation et du monde de l'aviation et de l'espace; un pont entre passion et raison, savoir et pratique, professionnel et amateur, civil et militaire.



Le BIA est un formidable vecteur de découverte qui permet aux candidats de mettre en avant des compétences et des savoirs avec enthousiasme et rigueur. Et il est ouvert à tous.

Peut-être en avez-vous entendu parler, car vous étiez plus de 10 000 en 2015 à vous inscrire, et sans doute encore plus en 2016.

Alors, allez sans attendre sur le site internet www.monbia.fr.

Vous y trouverez toutes les informations indispensables pour votre inscription et sur les contacts utiles dans votre établissement scolaire et votre académie. Plusieurs centaines d'aéroclubs, des entreprises, des organismes institutionnels sont prêts à vous recevoir pour vous initier à la culture de l'aéronautique et du spatial.



Si vous n'êtes pas encore convaincu(e), sachez que c'est dans notre pays, la France, que s'est construit un pan important et essentiel de l'histoire de l'aéronautique, et que notre pays reste une nation leader dans les domaines de l'industrie de l'aéronautique et du spatial.



Si vous rêvez de devenir pilote, ingénieur(e), technicien(ne) ou tout autre métier dans l'aéronautique et de l'espace, le BIA sera un véritable atout pour vous.





AÉROPORTS DE PARIS



Photographe : LUIDER, Emile - LA COMPANY pour Aéroports de Paris - mars 2016 - N°18948_0003

Des compétences mobilisées au service de toute l'industrie aéroportuaire

**Grâce à l'excellence de nos expertises de conception,
de construction et d'exploitation aéroportuaire,
notre groupe s'est vu décerner 6 prix en 2015.
Des distinctions qui récompensent la mobilisation
de nos collaborateurs au quotidien pour offrir
les meilleurs services à nos clients.**

8^e Forum Infrastructure Leadership

Projet d'ingénierie de l'année 2014 pour le design
de l'aéroport international Roi-Abdelaziz de Djeddah (Arabie Saoudite)

Projet stratégique de l'année 2014 pour le design
de l'aéroport international Hamad de Doha (Qatar)

Airport Service Quality Awards 2014

Meilleur aéroport de la région à Maurice
Meilleur aéroport de la région au Mexique
Meilleur aéroport de la région en Jordanie

Prix Skytrax « World's most improved airport 2015 »

Paris-Charles de Gaulle



aeroportsdeparis.fr

Le mot du directeur général de l'Aviation civile

Cette année, la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air a choisi votre ville pour organiser l'une de ses réunions aéronautiques.

Vous allez pouvoir assister, en famille ou avec vos amis, à un spectacle de rêve fruit d'une passion commune de femmes et d'hommes de la communauté aéronautique dont l'une des valeurs cardinales est la solidarité. Les meetings aériens en sont une des nombreuses expressions. Et cette solidarité ne s'éteint pas lorsque disparaissent ces femmes et ces hommes qui consacrent une part de leur vie à l'aviation civile ou militaire. C'est dans les moments douloureux qu'elle doit se concrétiser le plus fortement pour atténuer la perte d'un proche ou les conséquences d'une maladie.

Votre présence à cette manifestation aérienne et votre geste de générosité contribueront à consolider cette solidarité des «gens de l'air», entre ceux qui partent et ceux qui restent.

Soyez-en fraternellement remerciés.



Monsieur Patrick Gandil



■ Les missions

La direction générale de l'Aviation civile (DGAC) est une administration du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et du Secrétariat d'Etat aux Transports. Avec environ 11 000 agents en métropole et outre-mer, elle traite de l'ensemble des composantes de l'aviation civile: développement durable, sécurité, sûreté, contrôle aérien, régulation économique, soutien à la construction aéronautique, aviation générale, formation aéronautique. Elle est chargée de préparer et de mettre en oeuvre la politique de l'État en matière d'aviation civile dans les domaines technique et économique. La DGAC est également prestataire de services de navigation aérienne pour les compagnies aériennes.

Ses missions sont regroupées au sein d'une direction régaliennne et de deux services à compétence nationale. La Direction du Transport Aérien (DTA) exerce l'ensemble des missions régaliennes de la DGAC concrétisées par l'élaboration et la conduite des politiques publiques relatives à l'aviation civile.

Celles-ci concernent la réglementation, les entreprises de transport aérien, le domaine des aéroports et des constructeurs aéronautiques, la régulation économique, le développement durable, la sûreté aérienne, le droit du travail aérien et enfin, l'action internationale et européenne auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et des instances européennes.



ADHÉRER C'EST SOUTENIR

ASSOCIATION D'ENTRAIDE AUX AVIATEURS BLESSÉS EN
SERVICE AÉRIEN, VEUVES, VEUF, ORPHELINS ET ASCENDANTS

Par votre adhésion vous perpétuez la chaîne de solidarité qui a, depuis 1926, permis à l'association Les Ailes Brisées d'apporter aide et réconfort aux familles de navigants civils et militaires frappés dans l'accomplissement d'un service aérien.

Aujourd'hui près de 2 000 blessés, veuves, veufs, orphelins et ascendants bénéficient de cette solidarité aéronautique.

*Bulletin d'adhésion disponible
sur notre site :*

www.ailesbrisees.asso.fr

(ou par courrier sur simple demande)



Association **LES AILES BRISÉES** : 5 rue Christophe Colomb - Paris 75008

Tél. : 01 40 73 82 40 • Fax. : 01 40 73 82 48 • e-mail : ailes.brisees@ailesbrisees.asso.fr

RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 1928

AIDER
RÉUNIR
HONORER

La surveillance de la sécurité aérienne s'inscrit dans une collaboration étroite avec l'Agence Européenne de Sécurité de l'Aviation (AESA), dont le siège est à Cologne. Cette entité communautaire gère les textes applicables en Europe. La Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) en surveille la bonne application par les compagnies aériennes, les ateliers de maintenance des aéronefs, les organismes de formation des personnels navigants et les aéroports.

En plus d'un échelon central à Paris, ce service à compétence nationale est représenté sur le territoire par neuf directions régionales (DSAC/IR). La prestation de services de navigation aérienne est assurée par la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA). Ce service à compétence nationale emploie près de 7 500 agents, dont environ 4 000 ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA). Il assure les services de circulation aérienne pour les vols au-dessus du territoire métropolitain et outre-mer, y compris dans les portions de l'espace aérien situées au-dessus de l'Atlantique et de la Méditerranée dévolues à la France. Cinq Centres en Route de la Navigation Aérienne (CRNA) situés à Brest, Paris, Reims, Aix-en-Provence et Bordeaux, assurent la circulation aérienne des aéronefs en croisière pour les guider vers et depuis les principales tours de contrôle françaises (Roissy, Orly, etc).

Ces dernières sont regroupées au sein de 11 services de navigation aérienne (SNA).

Ces trois directions sont fonctionnellement séparées conformément aux exigences de la réglementation relative au ciel unique européen.



À ces trois grandes directions s'ajoute la mission Aviation légère, générale et hélicoptères qui est directement rattachée au directeur général de l'aviation civile.

Cette mission offre un point d'entrée unique à la DGAC pour le monde des aéro-clubs, des hélicoptères et de l'aviation d'affaires dont elle est l'interlocuteur privilégié. Ainsi, les missions et l'organisation de la DGAC en font le guichet unique de toutes les aviations civiles.

■ Les métiers

Qu'ils soient ingénieurs ou techniciens, l'aviation est leur passion commune. Caractérisés par des technologies de haut niveau, les métiers de l'aviation civile exigent une grande rigueur et nécessitent des formations pointues.

Ingénieur des Ponts des Eaux et des Forêts, spécialité aviation Civile (IPEF/AC)

Recrutement sur titres
(École Polytechnique et
École Normale Supérieure)

Issus de l'École Polytechnique ou de l'École Normale Supérieure, quelques ingénieurs issus de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC, spécialité AC) se destinent aux fonctions d'encadrement et de direction les plus importantes de la direction générale de l'Aviation Civile (DGAC).

La multiplicité des disciplines auxquelles fait appel l'aviation civile permet d'effectuer une carrière de spécialiste ou au contraire plus variée dans des fonctions d'études, d'encadrement puis de direction de services.

Le corps d'IPEF/AC permet également d'évoluer dans le secteur privé. Le haut niveau et la souplesse de l'enseignement dispensé dans le cadre de leur formation permettent à ces ingénieurs de rejoindre les entreprises du secteur aéronautique et de tous les domaines connexes. La scolarité IPEF/AC à l'ENPC est gratuite pour tous les élèves et rémunérée pour les fonctionnaires, c'est-à-dire les ingénieurs du corps.

Ingénieur de l'École Nationale de l'Aviation Civile (IENAC)

Recrutement sur concours BAC+2
(Math Spé)



L'ingénieur ENAC intervient dans les domaines de la conception, de la réalisation et de l'exploitation des systèmes ou de services dans le transport aérien. Cette formation d'ingénieur aéronautique requiert un ensemble de connaissances scientifiques et techniques d'une part, économiques, sociales et humaines d'autre part. Son activité s'exerce en premier lieu dans l'industrie aérospatiale (concepteurs et constructeurs de systèmes électroniques et informatiques aérospatiaux), dans le transport aérien (compagnies aériennes, aéroports), dans l'administration de l'aviation civile (DGAC) et dans de multiples secteurs analogues. Deux statuts différents sont associés à cette formation aéronautique: Ingénieur ENAC «civil» (90% des élèves), et Ingénieur ENAC «fonctionnaire» (10% des élèves). Au terme de leur formation les ingénieurs ENAC «fonctionnaires» rejoignent la fonction publique (direction générale de l'Aviation civile) au sein de laquelle ils intègrent le corps des Ingénieurs des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile (IEEAC). Indépendamment de leur statut tous les élèves ingénieurs ENAC suivent la même formation. Les IEEAC sont recrutés par la voie des concours communs polytechniques (concours commun à 39 écoles d'ingénieurs). La formation, gratuite pour les IENAC «civils» et rémunérée pour les IENAC «fonctionnaires», est assurée par l'ENAC. D'une durée de trois ans et dispensée à raison de 900 heures d'enseignement par année scolaire, elle alterne cours magistraux, travaux dirigés, projets industriels et initiation à la recherche.

Ingénieur du Contrôle de la Navigation Aérienne (ICNA)

Recrutement sur concours BAC+2
(Math Spé, Licence 2...)



Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont des fonctionnaires de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Ils assurent la sécurité et la fluidité du trafic aérien civil.

C'est un métier qui exige une forte capacité d'analyse et de décision, un excellent niveau d'anglais et la satisfaction à des normes d'aptitude médicale.

Ces ingénieurs doivent être capables de gérer simultanément de multiples informations (importance du trafic, conditions météorologiques, plans de vol des avions...), en assurant le suivi de chaque avion. Le contrôleur aérien assure les séparations de sécurité requises entre les aéronefs contrôlés et collabore étroitement avec le pilote durant toutes les phases de vol (décollage, croisière, approche et atterrissage).

Il exerce son métier dans un des cinq centres de contrôle en-route de la navigation aérienne (Aix-en-Provence, Athis-Mons, Bordeaux, Brest et Reims) ou sur un aéroport, dans une salle de contrôle d'approche ou en tour de contrôle.

Comme tous les agents de l'État, les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne sont recrutés par concours. La formation, gratuite et rémunérée, est dispensée par l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) à Toulouse. Elle se déroule sur trois ans et alterne cours théoriques et stages pratiques. Elle est complétée par une période pouvant aller jusqu'à 2 ans pour l'acquisition de la qualification de contrôle dans un organisme de circulation aérienne.

Ingénieur électronicien des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA)

Recrutement sur concours BAC+2
(Math Spé, IUT, BTS...) et BAC+3 (Licence 3...)



Les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne assurent l'installation, la maintenance, la supervision et le développement des équipements qui participent à la sécurité du transport aérien, tels que les radars, les équipements de télécommunications ou les systèmes d'atterrissage et de navigation. Les enjeux de ce métier sont essentiels: au-delà de l'aspect purement technique, il s'agit en effet de garantir la fiabilité de toutes les installations nécessaires à la sécurité des vols. Les ingénieurs électroniciens sont ainsi un maillon clé du dispositif qui permet de faire voler les avions. La diversité et la complexité des matériels propres au domaine aéronautique offrent aux IESSA de multiples possibilités d'exercer leurs talents au sein de la DGAC. Les électroniciens exercent leur métier dans les services techniques des centres en-route de la navigation aérienne et des aéroports ou des services de maintenance régionale. Ils sont recrutés par la voie d'un concours ENAC s'adressant à des candidats de niveau BAC+2 électronique: Maths spé ATS, DUT, BTS... ou BAC + 3 électronique (Licence 3, ...). La formation, dispensée à l'ENAC, gratuite et rémunérée, est de trois ans.

Technicien supérieur des études et de l'exploitation civile (TSEEAC)

Recrutement sur concours
BAC scientifique



Le métier de technicien supérieur des études et de l'exploitation de l'aviation civile est probablement le plus polyvalent des métiers exercés à la DGAC. Cette fonction couvre en effet tous les domaines d'intervention de l'aviation civile (contrôle d'aérodrome, responsable sécurité-incendie-sauvetage, chef d'atelier de maintenance aéronefs, etc). La DGAC permet aux TSEEAC d'accomplir une carrière variée dans le domaine de l'aéronautique et garantit un emploi stable dans la Fonction publique de l'État. Les TSEEAC sont recrutés par concours ENAC ouvert aux titulaires d'un baccalauréat. La formation, gratuite et rémunérée, est dispensée par l'ENAC. Elle dure trois ans.

→ Pour en savoir plus, vous pouvez contacter
l'École Nationale de l'Aviation Civile

Bureau des concours

7, avenue E. Belin

31 055 TOULOUSE Cedex 4

Tél. : 05 62 17 40 71 – Fax: 05 62 17 40 79

Internet : www.enac.fr



© OFFSET / Breanna Peterson - Association Générale de Prévoyance Militaire - Association déclarée - émise par la loi du 1^{er} juillet 1901. Journal officiel du 8 novembre 1961. SIRET 715 713 704 00010
APE 9499Z - Rue Nicolas Appert 83086 TOULON CEDEX 9 - *32 22 depuis la France métropolitaine (Service gratuit + prix d'un appel) et le + 33 4 94 61 57 depuis l'étranger (OROM, POM inclus).
94% des adhérents interrogés ont déclaré avoir une bonne ou une très bonne image de l'AGPM - baromètre satisfaction des adhérents IPSOS de juin 2013 - A160022 - FOSA.

NOTRE PROTECTION ?

**BIEN TROP PRÉCIEUSE
POUR LA CONFIER
AU PREMIER VENU.**

ASSOCIATION GÉNÉRALE DE PRÉVOYANCE MILITAIRE.

Depuis plus de 60 ans, une éthique de l'assurance,
de la prévention et de l'entraide.
Pour tous, tous les risques, toute la vie.



 agpm.fr

32 22 Service gratuit + prix appel

LA SOLIDARITÉ EST DANS NOS GÈNES

ASSURANCE, ÉPARGNE, SANTÉ, PRÉVOYANCE



Le mot du président directeur général de Météo-France

« La Fondation des Œuvres Sociales de l'Air, grâce à ces réunions et événements, vient en aide à ceux du monde aéronautique qui sont frappés par le sort.

Si elle peut le faire, c'est grâce à vous et à votre participation. Météo-France fait partie de cette communauté, par ses origines et par une partie importante de ses activités.

Au nom de l'Établissement public Météo-France et de ses agents, je tiens à vous remercier, vous visiteurs de ce meeting aérien, pour votre présence et votre geste de générosité. »

Jean-Marc LACAVE



Jean-Marc Lacave



Les métiers de Météo-France... des métiers d'experts



La météorologie est aujourd'hui au cœur des enjeux de la recherche scientifique de pointe et des problématiques sociétales liées au changement climatique.

1/ L'OBSERVATION

C'est le point de départ de la prévision météorologique. Prévoir le temps des jours prochains, même à l'échelle locale, implique de recueillir des observations sur l'ensemble de la planète. Météo-France observe ainsi le temps grâce à des stations météorologiques, des radars, des ballons-sondes.

2/ LA MODÉLISATION

Cela consiste à simuler les évolutions de l'atmosphère à partir d'un instant donné et pour les heures et jours à venir, grâce à des logiciels, les modèles, qui reproduisent les lois fondamentales de la thermodynamique et de la mécanique des fluides.

3/ LA PRÉVISION

Faire « tourner » ces modèles nécessite des calculateurs extrêmement puissants, les supercalculateurs (1 million de milliards d'opérations par seconde). L'expertise des prévisionnistes consiste à analyser les résultats des modèles sur l'état

attendu de l'atmosphère et les traduire en informations concrètes pour les utilisateurs, notamment en cartes et bulletins de prévision.

4/ LA CLIMATOLOGIE

Elle a été la première réponse à l'incessante question posée par l'homme : « Quel temps fera-t-il ? ». Longtemps un travail de compilation en temps très différé, la climatologie est désormais très proche du temps réel, grâce à l'informatique et aux télécommunications. Elle permet de mesurer objectivement l'évolution des paramètres (température, précipitations...) et de dessiner les tendances du changement climatique.



■ La flotte de Météo-France

LES AILES DE LA RECHERCHE EN ENVIRONNEMENT

C'est une flotte bien particulière qui est basée sur l'ancienne BA 101 devenue aéroport de Toulouse-Francazal : sous le nom de SAFIRE, elle met en œuvre de véritables laboratoires volants dans lesquels embarquent des chercheurs du monde entier avec leurs expériences. Météo-France, le CNRS et le CNES se sont associés pour créer en 2005 cette structure unique en Europe.

L'eau, l'air, la Terre, l'Espace ...



Les trois avions Falcon 20, ATR 42 et Piper Aztec ont été modifiés pour accueillir toute une palette d'instruments de mesure qui permettent d'explorer l'atmosphère depuis ses très basses couches, jusqu'à 12 000 mètres d'altitude. Ces trois vecteurs se complètent en effet par leurs domaines d'exploration.

Au petit bimoteur Piper, la basse altitude et la capacité de survoler, sous le strict contrôle des

autorités, les zones habitées pour des recherches sur la pollution par exemple.

Au biréacteur Falcon 20, les plus hautes altitudes pour aller traquer les cristaux de glace au sommet des orages mais aussi les composants chimiques si déterminants pour le changement climatique. Vaisseau-amiral de cette armada de la science, l'ATR 42 de Météo-France constitue un laboratoire d'une grande capacité emportant plus de deux tonnes d'instrumentation scientifique et jusqu'à 9 expérimentateurs.

Si l'atmosphère est le terrain d'exploration historique de ces avions, leur domaine d'emploi s'étend jusqu'à l'observation des océans, des surfaces continentales et même de l'espace : de larges hublots aménagés sur et sous leur fuselage permettent l'emploi de RADARS, LIDARS et autres caméras hyperspectrales.

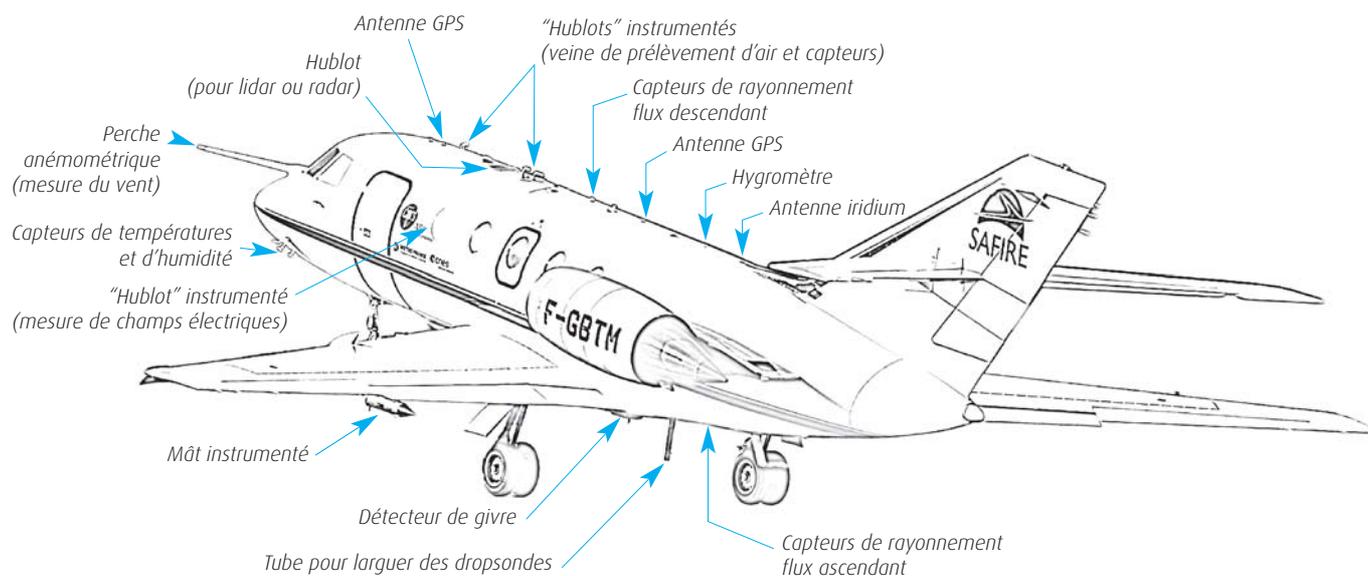


Retrouvez SAFIRE sur www.safire.fr



web

Falcon 20 Safire



SAFIRE - Service des Avions Français Instrumentés pour la Recherche en Environnement

- Unité mixte de service CNRS, Météo-France et CNES, au service des chercheurs
- 3 avions (ATR 42, Falcon 20 et Piper Aztec) modifiés pour installer des instruments scientifiques
- Domaines de recherche : atmosphère, océan, surfaces continentales, calibration/validation spatiale, changement climatique...
- Membre du réseau EUFAR financé par l'Union européenne, www.eufar.net
- Basé à l'aéroport de Toulouse Francazal, capacité de déploiement dans le monde entier
- www.safire.fr - desk@safire.fr



Déployés partout dans le monde, du Sahel au Cercle Polaire arctique, ces avions comme les équipes de spécialistes de Météo-France et du CNRS qui les servent, portent au plus haut les couleurs de la Recherche française, au propre comme au figuré.



Le changement climatique est en marche.

Comment le climat de votre région a-t-il évolué ?

Quelles sont les perspectives à l'horizon 2100 ?



Découvrez-le avec Climat^{HD}

Évolution des températures, des pluies intenses, des vagues de chaleur, des sécheresses... aux échelles nationale et régionale, depuis 1900 et à l'horizon 2100.

Climat^{HD} rassemble toutes ces données et propose à chacun un état des lieux de son climat.



www.meteofrance.fr/climat-passe-et-futur/climathd



TOTAL
COMMITTED TO BETTER ENERGY

AVITAILLEZ quand vous voulez



© Stéphane Maillard - Conception et réalisation : analogue



DEMANDEZ LA CARTE AIR TOTAL!

Plus de 9000 cartes sont déjà en circulation en France. Obtenez la vôtre gratuitement et sans frais de gestion, pour un avitaillement dans un réseau de 100 automates aux normes de sécurité les plus strictes. Profitez aussi d'un prix préférentiel sur le carburant et d'un paiement différé gratuit.

TOTAL partenaire du Meeting de l'Air

aviation.total.fr



TOTAL

■ Les avions des bases aériennes des meetings



Airbus A340

(Creil)

Envergure ————— 60,30 m

Longueur ————— 59,39 m

Vitesse maxi — 870 km/h



Casa CN235

(Creil)

Envergure ————— 26 m

Longueur ————— 21 m

Vitesse maxi — 450 km/h



Boeing KC-135FR

(Istres)

Envergure ————— 40 m

Longueur ————— 42 m

Vitesse ————— 933 km/h



Mirage 2000N

(Istres)

Envergure ————— 9,13 m

Longueur ————— 14,60 m

Vitesse maxi — 2340 km/h



Boeing E-3F Awacs

(Avord)

Envergure ————— 44,42 m

Longueur ————— 46,61 m

Vitesse maxi — 855 km/h



EMB-121 Xingu

(Avord)

Envergure ————— 14,47 m

Longueur ————— 12,25 m

Vitesse maxi — 465 km/h



SAMP Mamba

(Avord)

Missiles de défense
sol-air à moyenne portée



Nouvelle
BMW M2 Coupé



Le plaisir
de conduire



Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW M2 Coupé : **7,9 à 8,5 l/100km**. CO₂ : **185 à 199 g/km**
selon la norme européenne NEDC. * Valeur temporaire overboost (465 + 35) ** Valeur avec boîte de vitesses M-DKG7.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



M COMME MÉMORABLE. NOUVELLE BMW M2 COUPÉ.

- Unique motorisation 6 cylindres de sa catégorie : 3 litres M Twin Power Turbo de 370 ch et couple maximal de 500 Nm dès 1400 tr/min*
- Unique propulsion dans sa catégorie
- De 0 à 100 km/h en 4,3 secondes**
- Design spécifique BMW M

■ Les avions des meetings



P-51 Mustang

Envergure ——— 11 m
Longueur ——— 9,83 m
Vitesse maxi — 703 km/h



Pilatus B4

Envergure ——— 15 m
Longueur ——— 6,57 m
Pilote ——— Denis Hartmann



MC 15R Cricri Jet

Envergure ——— 4,90 m
Longueur ——— 3,90 m
Vitesse ——— 285 km/h



de Havilland Vampire

Envergure ——— 12 m
Longueur ——— 9,37 m
Vitesse maxi — 882 km/h



AD-4 Skyraider

Envergure ——— 15,24 m
Longueur ——— 11,83 m
Vitesse maxi — 550 km/h



Bücker Breitling

Envergure ——— 7,39 m
Longueur ——— 6,62 m
Vitesse maxi — 183 km/h



CM 170 Fouga Magister

Envergure ——— 12 m
Longueur ——— 10 m
Vitesse maxi — 715 km/h





Gruman Avenger

Envergure — 16,51 m
Longueur — 12,48 m
Vitesse maxi — 444 km/h



Morane Saulnier MS733

Envergure — 11 m
Longueur — 9,32 m
Vitesse maxi — 260 km/h



Supermarine Spitfire

Envergure — 11,22 m
Longueur — 9,46 m
Vitesse — 650 km/h



T-6G Texan

Envergure — 12,81 m
Longueur — 8,84 m
Vitesse maxi — 335 km/h



Yak 3

Envergure — 9,2 m
Longueur — 8,5 m
Vitesse maxi — 650 km/h



Boeing Stearman

Envergure — 9,81 m
Longueur — 7,54 m
Vitesse maxi — 650 km/h



Stampe SV4

Envergure — 8,40 m
Longueur — 6,90 m
Vitesse maxi — 220 km/h





Flamant MD 311 / 312

Envergure ——— 20,21 m
Longueur ——— 12,58 m
Vitesse maxi — 380 km/h



Douglas DC-3

Envergure ——— 29,10 m
Longueur ——— 19,43 m
Vitesse maxi — 370 km/h



N2501 Noratlas

Envergure ——— 32 m
Longueur ——— 22 m
Vitesse maxi — 404 km/h



OV-10 Bronco

Envergure ——— 12,2 m
Longueur ——— 12,7 m
Vitesse maxi — 452 km/h



Patrouille Reva sur Acroez

Envergure ——— 6.70 m
Longueur ——— 4.90 m
Vitesse maxi — 380 km/h



Les Capten's sur Mudry CAP10

Envergure ——— 8,06 m
Longueur ——— 7,16 m
Vitesse maxi — 340 km/h



Tango bleu sur Bell Robinson R22

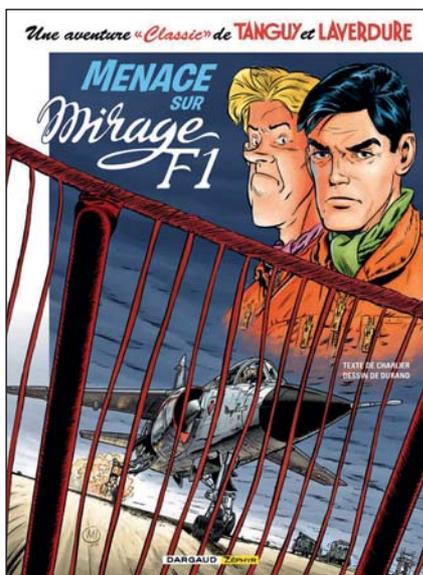
Longueur ——— 8,74 m
Diamètre du rotor – 7,67 m
Vitesse maxi — 189 km/h



Aviation et bandes dessinées

Le 9^e art, l'art de raconter des histoires par des images, ne pouvait pas ignorer l'aviation, un univers propre aux aventures les plus dépaysantes, les plus extraordinaires, celles qui font rêver les jeunes garçons. Il faut dire que l'aérodynamisme des avions, le ballet mortel des combats aériens, la diversité des paysages et des situations ont de quoi inspirer les auteurs de bandes dessinées.

D'autant que l'histoire de l'aviation militaire et commerciale regorge de récits propres à tirer de passionnants scénarios. Et il n'est pas étonnant que beaucoup de pilotes et d'aviateurs ont nourri leur vocation à la lecture des aventures de Tanguy et Laverdure ou de celle de Buck Danny et de ses compagnons.



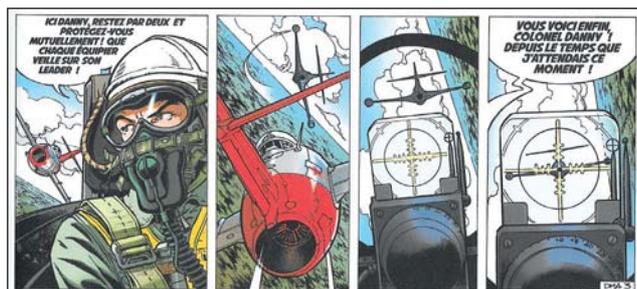
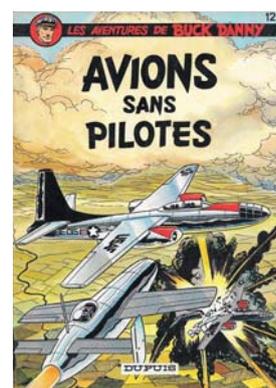
57 ans après leur première aventure, les mythiques Tanguy et Laverdure redécollent dans un nouvel album très vintage.

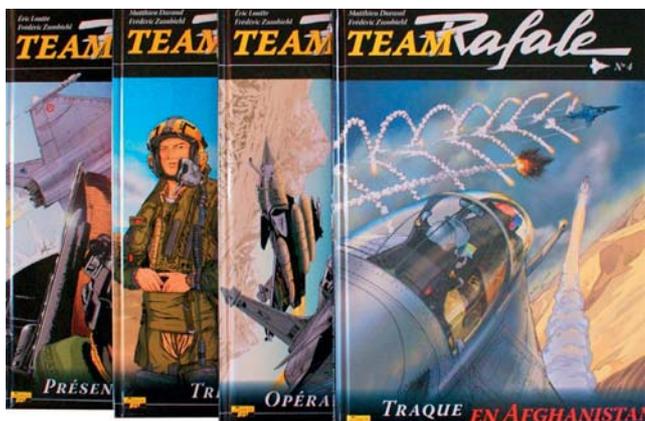
Le premier à lancer le genre est un pilote de la Grande Guerre, Marcel Jeanjean, qui illustre ses souvenirs de guerre dans le célèbre album *Sous les cocardes*. Pas vraiment une histoire en bandes dessinées, mais une série de dessins humoristiques qui retracent la vie en escadrille. Ce n'est qu'après la guerre, avec l'essor des hebdomadaires francophones pour la jeunesse comme *Spirou* et *Tintin*, suivis de *Pilote* une décennie plus tard, que la bande dessinée d'aviation décollera vraiment.

Spirou est le premier à ouvrir le feu en 1947 avec le pilote américain Buck Danny directement inspiré des héros de *comics* américains. Ses aventures débutent avec l'attaque de Pearl Harbor en 1941 et se poursuivent des décennies durant, aux États-Unis et sur des théâtres d'opération variés, au gré de l'imagination des auteurs. Au total ce sont plus d'une cinquantaine d'albums, d'abord écrits par Jean-Michel Charlier (qui fut un temps pilote à la Sabena) et dessinés par Victor Hubinon, avant que d'autres auteurs prennent le relais, avec la disparition des pères fondateurs: Francis Bergèse, Frédéric Zumbiehl, Jean-Michel Arroyo et Gil Formosa. Après 67 ans de services, ce vétéran de l'US Air

l'occurrence le pilote canadien Dan Cooper créé par Albert Weinberg. Plus de quarante albums dérouleront les aventures de ce major canadien, le plus souvent à la lisière de la science fiction, avec des excursions dans l'espace et sur un satellite de... Mars. Si la série s'est arrêtée avec la disparition de son créateur, les plus jeunes pourront découvrir ce pilote canadien très éclectique grâce à des « intégrales » qui sont régulièrement publiées.

Le vétéran Buck Danny qui est apparu en 1947 revisite la guerre de Corée avec le nouveau MiG Alley.





Le Rafale est la vedette, d'une demi-douzaine de nouvelles séries, dont Team Rafale.

Restent enfin les héros les plus connus du grand public : Tanguy et Laverdure. Nés en 1959 dans le journal *Pilote* de l'imagination de Jean-Michel Charlier (le scénariste de Buck Danny) ils sont dessinés par Albert Uderzo, un des «pères» d'Astérix. Si ces deux noms ont suffi à rendre célèbres les albums, ce sont surtout les deux séries télévisées tirées de ces albums en 1969 et 1988, les *Chevaliers du Ciel* et la chanson du générique chantée par Johnny Halliday, qui ont contribué à leur succès.

Dans une vingtaine d'albums, nos deux héros de l'Armée de l'air vivent des aventures hors normes sur tous les continents, contre des «méchants» improbables. Comme pour Buck Danny, Alexandre Paringaux rajeunit Tanguy et Laverdure en lançant une collection *classic* dessinée par Matthieu Durand. Le premier tome nous replace dans une ambiance très années 70, avec *Menaces sur Mirage F1*. Reste qu'en dépit de la renommée de ces héros de l'aviation, la bande dessinée connaît un gros trou d'air avec la désaffection des jeunes générations pour les hebdomadaires illustrés.

Après quelques années de désintérêt pour ce genre, de nouveaux auteurs reprennent le flambeau. D'une part en continuant à faire vivre les anciens héros, et d'autre part en créant de nouveaux comme *Biggles* par Francis Bergèse et surtout en lançant une profusion de nouvelles séries.

Parmi ces dernières, on peut citer *Missions Kimono* (par Jean-Yves Brouard et Francis Nicole pour le dessin), qui sont pour l'aéronavale ce que sont Tanguy et Laverdure pour l'Armée de l'air. Seize épisodes retracent les aventures de la 11^e flottille, d'abord sur Super Etendard, aujourd'hui sur Rafale. Toujours dans l'aéronavale, la série *Flottille 66*, met le feu dans un proche futur avec ses Rafale et ses quatre albums déjà parus.

Le Rafale, avion vitrine de l'aéronautique française est aussi la vedette de trois autres séries aéronautiques :

Team Rafale, *Rafale Leader* et *Fox One*. Le premier, par Frédéric Zumbielh et Éric Loutte pour les dessins, nous fait partager la vie d'un escadron de combat sur différents théâtres d'opérations, Afghanistan Europe, etc.

Au-delà de ces séries qui retracent des aventures contemporaines, on dénombre déjà plusieurs dizaines de nouvelles séries, basées sur des faits historiques adaptés par des scénaristes astucieux et toujours servies par des dessinateurs d'exception. Romain Hugault, fils d'un colonel de l'Armée de l'air, est l'un d'eux avec ses deux trilogies déjà culte : *Le pilote à l'edelweiss* racontant la guerre de deux jumeaux en 1914 et *Le Grand Duc* sur l'histoire d'un as allemand spécialiste de la chasse de nuit. Ou *Angel Wings* qui se passe en Birmanie pendant la deuxième guerre.

Au fil des catalogues ont peut revivre en bandes dessinées de grandes épopées. Celle du Normandie Niemen, soit en version historique (*Normandie-Niemen* par Brémaud et Raffaelli) soit sous une forme plus romanesque avec les *Enragés du Normandie-Niemen*; celle des Forces aériennes françaises libres avec *FAFL* (par Wallace et Agosto); celle de l'escadrille La Fayette avec *Le vol des anges* ou encore celle des volontaires américains contre le Japon avec *Les Tigres Volants* (Nolane et Molinari).



Les combats aériens de la Grande Guerre détaillés avec minutie par Romain Hugault dans sa série *Le pilote à l'edelweiss*.

Avec cette nouvelle génération de bandes dessinées, tous les conflits sont traités, de la première guerre mondiale à la seconde (avec les remarquables séries *Ciel de ruine* et *Ciel de guerre* d'Olivier Dager, le *Faucon du Désert* de Franz Zumstein, *Airborne 44* ou *Hellship*) en passant par la guerre du Vietnam (*Bomb Road*, *Misty mission* ou *Air Forces Vietnam*).

De même que les guerres de Corée (*Korea*), des Falkland avec *Malouines* ou de l'indépendance d'Israël en 1948 avec le superbe *Mezek, des ailes au service d'Israël* de Julliard et Yann. Enfin il faut faire une mention spéciale à la série *Wunderwaffen* (par Nolane et Maza) qui fait revivre les armes miracles allemandes, avions et fusées, dans de passionnantes uchronies.

Le patrimoine aéronautique en France : une autre façon de découvrir l'aviation

Pays qui est présent dans les airs depuis 1783, date du premier vol d'un humain dans un ballon, la France peut s'enorgueillir de rassembler un des plus beaux patrimoines aéronautiques au monde. Visiter ses musées, découvrir des aérostats rappelant un record ou un pionnier oublié, parcourir les terrains d'aviation, voilà un bon moyen de découvrir l'aviation et de nourrir sa passion pour l'aéronautique. Une façon de voyager dans le temps, des montgolfières aux chasseurs supersoniques en passant par les biplans de 14-18 et les « warbirds » de la dernière guerre mondiale, mais aussi une occasion de vibrer aux exploits des grands pilotes et héros de l'aviation.



Breguet XIV exposé au Musée de l'Air et de l'Espace

Les musées de province sont des sources inépuisables d'émerveillement devenus au fil des années des lieux de mémoires importants. Les musées consacrés à l'aéronautique militaire sont nombreux comme « Canopée » (Conservatoire d'aéronefs non-opérationnels, préservés et exposés)



© Sébastien Léonard

Unique Curtiss H-75 en état de vol

Pour découvrir tous les aspects historiques et techniques de l'aéronautique, rien ne vaut une immersion au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Premier musée aéronautique au monde créé en 1919, il est réputé pour la richesse de ses collections uniques. Implanté dans un monument historique, l'ancienne aéro-gare du Bourget conçue en 1937 par l'architecte Labro, il est un des rares à présenter les trois domaines du vol : l'aérostation (les ballons), l'aviation et l'espace avec lanceurs et satellites. Un vrai bonheur pour les historiens et les amoureux de la technique grâce aux ateliers de restauration, aux archives et beaucoup de documentation technique.



Hall Concorde du Musée de l'Air et de l'Espace

de la base aérienne de Châteaudun ou les sections « aéronautiques » des musées militaires de la Coupole à Saint-Omer, du Mémorial de Caen ou du musée des troupes aéroportées de Sainte-Mère-Église. Mais si vous voulez voir un « musée volant », c'est à la Ferté-Alais que vous devez vous rendre. Depuis plusieurs décennies, un passionné d'aviation, Jean-Baptiste Salis, s'est engagé à restaurer et faire voler une trentaine d'avions anciens, du Blériot XI de la traversée de la Manche au trimoteur Ju-52. Quel plaisir d'aller voir les évolutions de ces « faucheurs de marguerites » ou écouter le rugissement des « warbirds » rasant l'herbe de la piste. Et pourquoi pas en profiter pour faire un petit vol sur un avion de collection ?

Directeur de la publication : GCA (cpn) Gilles Lemoine

Rédacteur en chef : COL (er) Jean-Pierre Casamayou

Conception / Réalisation : COL (rc) Jean-François Reder, imprimerie BA 721

Impression : Imprimerie Base École Rochefort – EFSOAA – Tirage 60000 exemplaires – Dépôt légal 2016

Maquette : Compo Rive Gauche – Paris

Éditeur : DGA Intelligence technique et économique, ISBN 978-2-7170-1032-9

Photos : SIRPA AIR, BA116, BA125, BA701, BA705, BA 721, BA722, DGAC, Météo-France, ENAC, FFA, MAE, SHD-Air, Hervé Portenseigne

Remerciements : DIRCOM DGAC, DIRCOM Météo-France, colonel Pierre Gaudillière, colonel Olivier Kaladjian, lieutenant-colonel Hervé de Saint-Exupéry, capitaine Célia Dunesme, Alain Vella