

LA FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR

La Fondation des Œuvres Sociales de l'Air vient en aide au personnel aéronautique civil (direction générale de l'Aviation civile et Météo-France) ainsi que militaire (Armée de l'air) se trouvant confronté à des difficultés suite à un accident de la vie.

Chaque année, ce sont près de 500 000€ qui sont mis à leur disposition ainsi qu'à celle de leur famille.

À ce jour, la Fondation soutient une centaine de familles et finance la scolarité de 300 orphelins.









Faire un don aujourd'hui à la FOSA, c'est aider un enfant à préparer son avenir, une famille en difficulté ou un blessé en opération.



L'ENTRAIDE POUR TOUS

www.fosa.fr/don/



Fondation reconnue d'utilité publique par décret du 19 février 1937





· ÉDITO ·

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



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

En assistant aux « meetings de l'air » organisés 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 deux meetings de l'air d'Evreux et

de Nancy 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 80 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 (DGAC), de Météo-France et de l'Armée de l'air. Près de 500 000 euros sont distribués chaque année au personnel et à leur famille lorsqu'ils sont touchés par un accident de la vie. La fondation accompagne aujourd'hui 300 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 Madame Florence Parly, ministre des armées, le général André Lanata, chef d'état-major de l'Armée de l'air, Monsieur Patrick Gandil, directeur général de l'Aviation civile et Monsieur Jean-Marc Lacave, PDG de Météo France pour leur soutien à l'organisation de ces meetings.

La coopération entre la FOSA, la direction générale de l'Aviation civile, Météo-France et l'armée de l'air est une manifestation concrète de la solidarité existante au sein de la grande famille aéronautique.



En couverture, un visuel de JP GIRARDOT.

JP GIRARDOT est un Réalisateur/Graphiste, fondateur de GHOST Fx PICTURES, il officie notamment dans la réalisation de courts, moyens et longs métrages, la conception d'effets visuels (VFX) pour le Cinéma, la Télévision et le Web, ainsi que l'infographie nécessaire à la communication des professionnels comme des particuliers. Collaborateur de l'Armée de l'air, il a réalisé dernièrement de nombreuses affiches, agendas, films publicitaires et promotionnels.



LA FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR

L'entraide pour tous

réée 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 avec l'action sociale de l'Aviation civile et celle du ministère des armées. Près de 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 par exemple à la suite d'un décès, d'un accident ou d'une situation particulière comme le handicap, une intervention chirurgicale grave ou une cessation prématurée de l'activité consécutive à une maladie. En 2017, la fondation est venue en aide à plus d'une centaine de familles et de blessés en opérations, et a soutenu 300 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.





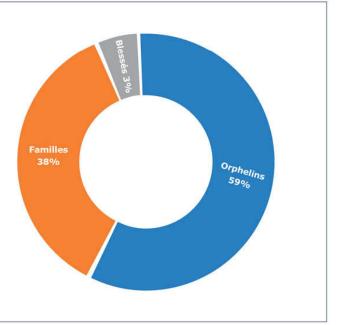
AIDES VERSÉES: 500000€

♦ 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.

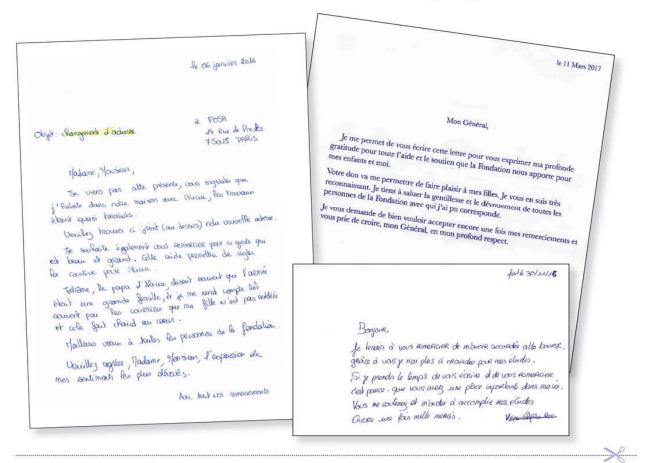
♦ Familles:

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





Témoignages et solidarité



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	
Mon réglement :	
☐ Par chèque à l'ordre de la FOSA (adresse ci-dessous) ☐	
en me connectant directement sur le site http://www.fosa.fr/don/	à l'aide du flashcode
MERCI POUR VOTRE SOU	

Corrections 2018-Fosa.indd 3 10/04/2018 10:05

FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR

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

_





ADHÉRER C'EST SOUTENIR

ASSOCIATION D'ENTRAIDE AUX AVIATEURS BLESSÉS EN SERVICE AÉRIEN, VEUVES, VEUFS, 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

AIDER RÉUNIR HONORER



Les meetings de l'air

a Fondation des Œuvres Sociales de l'Air a la joie et le plaisir de vous accueillir pour une grande fête de l'aéronautique sur la base aérienne 105 d'Evreux-Fauville le 16 et le 17 juin 2018 et sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey le 30 juin et le 1er juillet 2018.



Avec le soutien de l'Armée de l'air et plus largement du Ministère des armées, 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 comme la Patrouille de France, le Rafale Solo Display, mais aussi le Fokker triplan ou le Blériot XI.

Vous découvrirez plus concrètement l'aéronautique à travers les expositions statiques d'aéronefs présentés 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.

Vous aurez l'occasion de discuter avec ceux qui ont fait de l'aéronautique leur passion, pilotes, navigateurs, contrôleurs, mécaniciens, commandos de l'air, pompiers de l'air... et ainsi découvrir une vocation, voire trouver un emploi. Vous pourrez acheter l'un des souvenirs du meeting ou choisir 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.

Enfin, c'est soutenir l'action de la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air car tous les excédents financiers seront consacrés au soutien du personnel et des familles de l'Armée de l'air, de la direction générale de l'Aviation civile ou de Météo-France lorsqu'ils font face à des difficultés à la suite d'un accident de la vie.



Des meetings de l'air commentés par Frédéric Beniada. Journaliste aéronautique à France Info et France Inter. Colonel de réserve citoyenne de l'Armée

de l'air, pilote avion passionné, Frédéric Beniada est également l'auteur de plusieurs ouvrages, «Concorde», «Boeing 747» et «Falcon 7».

IIIIIIIIII QUE PAYEZ-VOUS AVEC VOTRE BILLET? IIIIIIIIIII



10 à 15%

accueil du public 35 à 45%

sûreté et sécurité 30 à 40%

accueil des équipages et des aéronefs 0 à 20%

soutien des orphelins, des familles et des blessés

Corrections 2018-Fosa.indd 5 10/04/2018 10:05













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

de partager leur passion avec les Français dont ils assurent chaque jour la protection.

L'armée de l'air vous ouvrira cette année ses portes sur les bases aériennes d'Evreux et de Nancy où vous pourrez venir rencontrer celles et ceux qui sont engagés en première ligne au Levant, au Sahel, sur le sol national et partout où votre sécurité est en

a saison des meetings permet aux aviateurs

le sol national et partout où votre sécurité est en jeu. Animés par leur sens du devoir, ils ont à cœur de servir sans compter, et ce parfois jusqu'au péril de leur vie.

La fondation des œuvres sociales de l'air répond à cette générosité en œuvrant chaque jour au profit des familles de nos disparus, de nos blessés ou de ceux qui sont en difficulté, dans un esprit de cohésion et de solidarité cher aux aviateurs.

Aujourd'hui dans un contexte sécuritaire dégradé, les Français savent plus que jamais ce qu'ils doivent à leurs armées. Les aviateurs sont très sensibles à ces moments de rencontre qui permettent aux Français de témoigner leur reconnaissance à celles et ceux qui ont fait le choix de servir.

Ceux-ci se feront un plaisir d'échanger en toute simplicité avec vos familles, d'expliquer leur action et de vous faire découvrir leur vie de militaires aviateurs. Dans cette ambiance, certains regards ne manqueront pas de leur rappeler ces moments où, plus jeunes, ils venaient eux-mêmes à la rencontre du monde aéronautique. Cette part de rêve contribue à forger de belles et durables vocations qui feront perdurer les succès des ailes militaires françaises.

Derrière les belles évolutions et les démonstrations aériennes audacieuses, ces moments de partage sont bien, à mon sens, les plus précieux. Dans l'armée de l'air la dimension humaine de l'engagement dépasse la maitrise technique et les prouesses aéronautiques. Je peux en tout cas témoigner que ces rendez-vous annuels et traditionnels nourrissent la flamme de l'engagement chez les hommes et les femmes que j'ai l'honneur de commander.

Général d'armée aérienne André Lanata Chef d'état-major de l'armée de l'air



THALES

The people we all rely on to make the world go round, they rely on Thales

Search: Thalesgroup in 🔻 🕇 🕨











Les missions

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

1

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.













Une offre aéroterrestre avec le savoir-faire Nexter dans l'armement moyen-calibre







CRÉATEUR DE NOUVELLES RÉFÉRENCES DE DÉFENSE | WWW.NEXTER-GROUP.COM



Devenir aviateur: pourquoi pas vous?

a nouvelle campagne de recrutement de l'armée de l'air est en cours: plus de 3400 postes par an ouverts aux jeunes de 16 à 30 ans, du niveau 3ème à BAC+5, avec ou sans expérience professionnelle et dans plus de 50 métiers.



Venez rencontrer un conseiller en recrutement dans l'un de nos Centre d'information et de recrutement des forces armées (CIRFA) ou Cellule d'information et de recrutement (CIR) de certaines bases aériennes.

POUR ALLER PLUS LOIN

POUR ALLER PLUS LOIN

PROBLEM BY BY THE PROBLEM BY THE PROB

Vous ne souhaitez pas vous engager à plein temps dans l'Armée de l'air mais souhaitez œuvrer en parallèle de votre activité professionnelle ou de vos etudes ?

Nous avons les solutions :

- La réserve opérationnelle, contrat rémunéré de 1 à 5 ans et renouvellement sous conditions. Le réserviste effectue des jours d'activités au profit de l'Armée de l'air en fonction de ces disponibilités.
- Les périodes Militaires d'Initiation et de Perfectionnement à la Défense Nationale (PMIDPDN), immersion de 12 jours sur une base aérienne sans engagement.



 L'apprentissage offre une bonne opportunité pour1200 jeunes d'acquérir au contact de professionnels les compétences qui leur permettront de valider leur diplôme.



Vous pouvez aussi devenir agent public (fonctionnaire, ouvrier d'État, agents contractuels...)
 et œuvrer dans des domaines techniques ou administratifs.



Les filières de recrutement

Les militaires techniciens de l'air

Equipiers ou opérateurs 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. Ils doivent justifier au minimum d'un niveau scolaire de 3ème ou être titulaires d'un CAP, d'un BEP ou d'un BAC PRO et peuvent être recrutés jusqu'à l'âge de 30 ans.

En 2018, l'armée de l'air recrute 1 500 MTA, dont 50% dans le domaine de la protection-défense : équipier fusilier de l'air, équipier maître-chien, équipier défense sol-air, équipier pompier de l'air mais aussi dans le domaine de la maintenance aéronautique et dans le domaine des systèmes d'information et de communication.





Les officiers

Officier de carrière ou sous contrat, de nombreux postes vous sont accessibles en tant que cadres ou experts : pilote ou navigateur, contrôle aérien, renseignement, etc.

Chef militaire, l'officier commande au quotidien, en métropole ou sur les théâtres d'opérations extérieures, une équipe de professionnels placée sous sa responsabilité, avec pour objectif de remplir les missions aériennes.

En 2018, l'armée de l'air recrute plus de **280 officiers** : à partir du **BAC** (pour devenir pilote ou navigateur en tant qu'élève officier du personnel navigant) et jusqu'à **BAC+5**.

→Plus d'infos sur : DEVENIR-AVIATEUR.FR Officier de carrière, volontaire aspirant ou officier sous contrat, de nombreuses possibilités de carrières plus ou moins longues existent dans de nombreux domaines : aéronautique, informatique, cyber défense ou encore renseignement.





Les sous-officiers

Titulaires au minimum d'un BAC général, technologique ou professionnel, les sous-officiers sont recrutés jusqu'à l'âge de 25 ans (30 ans pour certaines spécialités). Techniciens et spécialistes de l'armée de l'air, les sous-officiers sont des contractuels pouvant évoluer vers le statut de sous-officier de carrière, voire d'officier, par voie de recrutement interne.

En 2018, l'armée de l'air recrute plus de 1300 sous-officiers, dont plus du quart dans le domaine des systèmes d'information et de communication: spécialiste des réseaux et de leur sécurité, concepteur et manager des systèmes d'information, domaine de la navigation et de la surveillance.

Le domaine du **renseignement**, du **contrôle aérien**, de la **protection-défense**, et bien d'autres, sont également accessibles en tant que sous-officier.





FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR .

Corrections 2018-Fosa indd 13 10/04/2018 10:05





Airbus est un leader mondial de l'aéronautique, de l'espace et des services associés, avec un effectif de quelque 134 000 personnes. Airbus offre la gamme la plus complète d'avions civils, d'une capacité de 100 à plus de 600 sièges. Airbus est également un leader sur le marché des avions de ravitaillement, de combat, de transport et de mission dans le monde, et occupe la place de numéro un européen et numéro deux mondial dans l'industrie spatiale. En outre, Airbus propose la gamme d'hélicoptères civils et militaires les plus performants au monde.

Together. We make it fly: *Ensemble. Nous faisons voler.



airbus.com 🖪 💆 🖾

AIRBUS





Écoles et formations

Sel,

L'École des Pupilles de l'Air de Grenoble (EPA)



Installée près de Grenoble (Isère), l'EPA est le lycée de Défense de l'armée de l'air. Il 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 aux grandes écoles sont, eux, sélectionnés sur dossier scolaire uniquement.

L'EPA accueille près de 700 élèves issus de tous les milieux sociaux et présente des taux de réussite au-dessus de la moyenne de l'académie! Tous ses professeurs sont détachés de l'Éducation nationale.

→Plus d'infos sur : www.ecoledespupillesdelair.fr et la page Facebook de l'EPA749



L'École d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air (EETAA) 722 de Saintes





L'EETAA 722 de Saintes (Charente-Maritime) prépare sur deux ans, prépare deux promotions de 224 jeunes engagés à une carrière de sous-officier ou de militaire du rang. Elle propose 5 diplômes différents : BAC sciences et technologies de l'industrie et du développement durable option systèmes d'information et numérique, BAC professionnel aéronautique option systèmes, BAC professionnel aéronautique option avionique, BAC S option sciences de l'ingénieur et CAP aéronautique option systèmes.

Agés de 16 à 18 ans, les candidats sont recrutés sur concours national après avoir suivi une classe de seconde pour le BAC ou sur titre après une classe de troisième pour le CAP. A l'issue de leur scolarité, les bacheliers rejoignent une école de spécialisation de l'armée de l'Air et les titulaires du CAP rejoignent directement leur affectation comme militaires techniciens de l'air mécanicien aéronautique.

→Plus d'infos sur : http://www.eetaa722.air.defense.gouv.fr/ et la page Facebook de l'EETAA



Écoles et formations

L'École de formation des sous-officiers de l'armée de l'air de Rochefort



Les sous-officiers de l'armée de l'air sont formés à l'EFSOAA sur la base aérienne de Rochefort en Charente-Maritime. Avec ses 600 cadres, dont une majorité d'instructeurs, l'école forme environ 9000 élèves et stagiaires par an, dont 2 tiers en formation technique et 1 tiers en formation militaire et au commandement.

Véritable hub de la formation, l'EFSOAA est en particulier le pôle unique de formation à la maintenance aéronautique de la Défense et 100% des sous-officiers des 3 armées y sont formés. C'est également l'école de formation pour de nombreuses autres spécialités d'aviateurs.

Du premier contact avec l'armée de l'air à l'accession aux responsabilités de chef de service, l'école enrichit les compétences professionnelles du sous-officier tout au long de sa carrière.

> →Plus d'infos sur : la page Facebook Base école de Rochefort





L'École de l'air de Salon-de-Provence





L'Ecole de l'air forme l'ensemble des officiers de l'Armée de l'air recrutés par voie de concours, sur titre, sous contrats, de réserve, des volontaires aspirants mais aussi des élèves officiers issus de Polytechnique (X), des ingénieurs des études et technique d'armement (IETA) et des ingénieurs de l'infrastructure. L'instruction dispensée aux 650 élèves chaque année s'appuie sur des outils de formations modernes (digitalisation, bancs d'essai et soufflerie) pour une approche individualisée ouverte aux grandes écoles et universités, à l'international et la société civile et en lien avec les besoins opérationnels.

La formation permet d'acquérir des compétences de combattant et de chef militaire, d'expert du milieu aéronautique et aérospatial mais aussi la transmission de valeurs éthiques et morales indissociables de l'état d'officier.

L'instruction dispensée conduit à la délivrance de diplômes académiques reconnus (diplôme d'ingénieur, ou un diplôme de niveau Master) et prend en compte les compétences et expériences déjà acquises. L'école délivre également une formation en anglais aux élèves étrangers.

→Plus d'infos sur : et la page Facebook de l'Ecole de l'air



W A T C H **B E Y O N D**



Bell & Ross

TIME INSTRUMENTS



BR 03-92 NIGHTLUM · Bell & Ross France : +33 (0)1 73 73 93 00 · Boutique Paris : Le Village Royal, 25 rue Royale · e-boutique : www.bellross.com

■ 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 de l'Aviation civile

a direction générale de l'Aviation civile (DGAC) est une administration du ministère chargé de l'Aviation civile. Elle a pour mission de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien en plaçant la logique du développement durable au cœur de son action. Avec environ 10500 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.

Sécurité et Sûreté

Le maintien d'un haut niveau de sécurité et de sûreté du transport aérien constitue une des préoccupations permanentes de la DGAC. Elle assure la surveillance des industriels, des opérateurs et des personnels navigants.







LE TRANSFERT DU SAVOIR-FAIRE DES FORCES ARMÉES FRANÇAISES





FORMATION - CONSEIL - ASSISTANCE

www.groupedci.com

O Shutes Sma Terra Mor at Air - I

Transition écologique

La DGAC veille à réduire les nuisances, en particulier sonores et atmosphériques, générées par le transport aérien. Elle entretient aussi le dialogue avec les élus et les représentants des riverains des aéroports.



Navigation aérienne

La DGAC est prestataire de services pour les compagnies aériennes et l'aviation générale. Elle rend les services de la circulation aérienne, au moyen de ses centres de contrôle en route et de ses tours de contrôle.

Régulateur du transport aérien

La DGAC est fortement impliquée dans les questions économiques et sociales. Elle assure les fonctions de régulateur du transport aérien. Elle est l'interlocutrice des compagnies aériennes, des aéroports et de leurs clients. Partenaire des industriels et des exploitants, la DGAC contribue à l'activité de l'industrie aéronautique.



Europe et International

L'Aviation civile évolue dans un environnement fortement international et européen. La DGAC contribue à l'élaboration et à la défense des positions françaises dans les instances concernées. Elle participe activement à la construction du ciel unique européen.

Aviation légère, générale et hélicoptères

La mission de l'aviation légère, générale et hélicoptères favorise le développement de l'aviation légère en améliorant son niveau sécurité. Ce guichet unique de l'aviation légère est une structure adaptée aux petits opérateurs.



Les métiers de l'Aviation civile

Les formations

L'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), est l'université du transport aérien en Europe. Elle a pour mission d'assurer la formation initiale et le perfectionnement des cadres et des principaux acteurs de l'Aviation civile.



20 8

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE

Cinq filières d'accès à une large palette de métiers de l'Aviation civile: de l'ingénieur au technicien, la DGAC offre la possibilité d'évoluer dans un secteur de haute technologie après une formation dans son Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).



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

Des ingénieurs diplômés de l'École Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC, spécialité AC) se destinent aux fonctions d'encadrement et de direction. La multiplicité des disciplines permet d'effectuer une carrière de spécialiste ou plus variée dans des fonctions d'études, d'encadrement puis de direction. La scolarité est gratuite pour tous les élèves et rémunérée pour les fonctionnaires.

Ingénieur électronicien : un rôle fondamental dans le transport aérien

Gérer les systèmes de la sécurité aérienne pour permettre aux contrôleurs et pilotes d'assurer un écoulement sûr et optimisé du trafic aérien, tel est le rôle des ingénieurs issus de la formation Ingénierie des Systèmes Electroniques de la Sécurité aérienne (ISESA). Les élèves IESSA bénéficient d'une



formation rémunérée de trois ans et d'un emploi assuré dans les services techniques des centres en route de la navigation aérienne et des aéroports ou des services de maintenance régionale.

Contrôleur aérien : œuvrer pour un trafic aérien sûr et efficace

Assurer H24 l'écoulement sûr et efficace du trafic aérien, c'est le métier du contrôleur aérien. A l'issue d'une formation rémunérée qui dure trois ans, c'est un emploi assuré dans l'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.



Ingénieur ENAC, des postes à responsabilités

Innover, gérer et diriger des projets, concevoir de nouveaux produits, mettre en œuvre de nouveaux systèmes, résoudre des problèmes complexes et relever les grands défis de l'aéronautique et du transport aérien, telles sont les missions de l'ingénieur ENAC qui, après une formation de trois ans accède à des postes à responsabilités en tant qu'Ingénieur des Etudes, de l'Exploitation de l'Aviation Civile (IEEAC).





Technicien de l'aviation civile : gestion de la sécurité et exploitation aéronautique (GSEA)

Parmi les métiers de l'Aviation civile, le Technicien de l'Aviation Civile est le plus polyvalent : contrôle d'aérodrome, responsable sécurité-incendie-sauvetage, inspection et surveillance dans les domaines navigation aérienne, transport aérien, aéroports... Recrutés sur concours, les élèves « fonctionnaires » suivent une formation de trois ans avant leur affectation dans le corps des Techniciens Supérieurs des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile (TSEEAC).



+ Pour en savoir plus

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/aviation-civile http://www.enac.fr

Drone civil Informer les télépilotes, identifier les drones



- Pour en savoir plus: www.ecologique-solidaire.gouv.fr/drones-loisir-et-competition https://monespacedrone.dsac.aviation-civile.gouv.fr/login.jsp www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-pour-drones-de-loisir

d'une réglementation relative aux drones civils, amendée en 2015. Pour en faciliter le respect par les télépilotes, la DGAC a mis en ligne connu un essor dynamique, avec 400 000 drones vendus en France

tage les télépilotes afin de réduire le nombre de comportements à mation et la connaissance de la réglementation existante ainsi que la traçabilité des drones. Les dispositions de cette loi, qui concerne les drones de plus de 800 grammes, entreront progressivement en

Désormais, les télépilotes trouveront dans l'emballage de leur drone une notice rappelant les règles à respecter et devront suivre une formation afin d'utiliser leur appareil en toute sécurité. La DGAC didacticiel et un QCM en ligne. Pour assurer la traçabilité des drones, les télépilotes devront les enregistrer en ligne sur le portail web « Mon espace drone ». De plus, la loi prévoit qu'ils soient équipés de dispositifs de signalement lumineux et électronique ou numérique. Ils web. Ces drones seront aussi dotés d'un système de limitation de capacité pour leur interdire toute intrusion dans certaines zones, pour des raisons de sûreté et de sécurité. Enfin, la loi prévoit plu-

Les ambassadeurs

Patrouille de France

Elégante et majestueuse, la Patrouille de France conjugue rigueur, concentration, dynamisme et enthousiasme. Issus des unités de combat de l'Armée de l'air et ayant vocation à y retourner, son personnel représente différentes spécialités, pilote, mécanicien, secrétaire, agent d'opération, communicant ou photographe, tous fiers de représenter l'Armée de l'air et la France. Cette année, pour ses 65 ans, la Patrouille de France souhaite inspirer particulièrement la jeunesse lors des évènements auxquels elle participera. Un renfort de sa cellule communication permet désormais de la suivre sur de nombreux réseaux sociaux avec des sessions « live » lors de certains meetings.

Couteau Delta

La patrouille « Couteau Delta » est une formation de démonstration aérienne tactique qui présente les manœuvres offensives employées dans les opérations modernes. Les deux équipages (pilotes et navigateurs) et les mécaniciens de la patrouille sont issus de la 3e escadre de chasse située sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey et sont tous très particulièrement expérimentés et aguerris. Ils mettent en œuvre deux Mirage 2000D, fleuron de l'assaut et de l'attaque au sol, pour une séquence complète et spectaculaire de guinze minutes enchainant l'ensemble des savoir-faire au combat aérien.

Rafale Solo Display

Le présentateur du Rafale Solo Display, dit «Babouk», est un pilote de l'Escadron de Transformation Rafale 3/4 «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.

Alphajet

Avion école franco allemand Date de mise en service: 1979 Envergure: 9,16 mètres Longueur: 11,85 mètres Vitesse maxi:







Mirage 2000 D

Avion de chasse français Date de mise en service: 1993 Envergure: 9,13 mètres Longueur: 14,94 mètres Vitesse maxi:

Mach 2,2 (2713 km/h)





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)



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





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)



Les ambassadeurs

Équipe de voltige de l'Armée de l'air

Une des composantes des Equipes de présentation de l'Armée de l'air, l'Equipe de voltige de l'Armée de l'air, présente une nouvelle version de sa démonstration à 2 avions. Cette démonstration appelée «synchro» pour synchronisation des appareils, exprime toute la précision, la rigueur et la dextérité des pilotes, plus habitués à évoluer seul dans les airs.

Les pilotes de l'EVAA totalisent de très nombreux titres nationaux et mondiaux en individuel et en équipe. Véritables sportifs de haut niveau, ils intègrent l'équipe de France lors des compétitions et sont une référence dans le monde de la voltige aérienne.

Alpha jet solo display

La démonstration solo sur Alphajet est assurée par le capitaine Tanguy. Il vole à l'Ecole d'aviation de chasse basée à Tours dont la mission est la formation des élèves pilotes à leur futur métier de pilote de chasse. L'école opère sur Alphajet, un avion qui équipe également la Patrouille de France et dont la manœuvrabilité et les qualités de vol restent exceptionnelles. C'est la précision et le dynamisme de cet avion aux mains d'instructeurs qui fera le spectacle.

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.

■ 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



■ 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.

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.

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.

La prévision

Faire «tourner» ces modèles nécessite des calculateurs extrêmement puissants, les super-calculateurs (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.

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.



SAFIRE, les ailes de la recherche en environnement

La flotte de Météo-France, du CNRS et du CNES

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

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.

SAFIRE est l'un des acteurs majeurs du réseau européen «EUFAR», la «Flotte européenne des avions de recherche».

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



Corrections 2018-Fosa indid 25 10/04/2018 10:06





■ 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

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







L'industrie aéronautique et spatiale française

Elle emploie directement plus de 187000 personnes en France (350000 en incluant les sous-traitants). Composé de métiers très diversifiés à fortes compétences techniques, le secteur fait appel à du personnel qualifié de tous niveaux, du CAP aux formations d'ingénieurs.

Les recrutements concernent les diplômes et certifications spécifiquement aéronautiques mais aussi beaucoup d'autres formations industrielles du domaine du travail des métaux, de la mécanique, de l'électronique, de l'informatique, des matériaux...

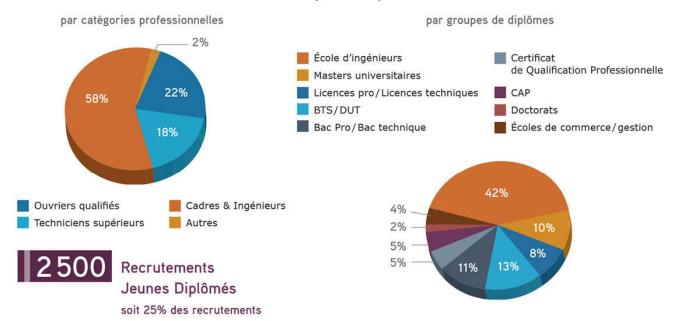


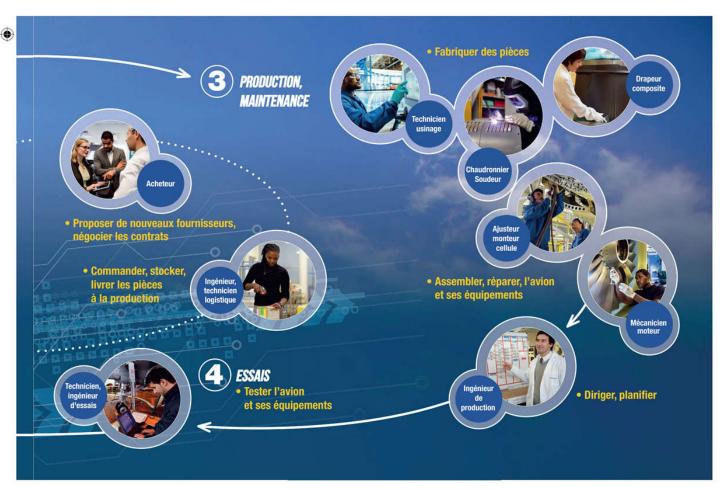




Une industrie performante, dynamique et à la pointe de l'innovation

Recrutement des jeunes diplômés en 2016







■ Des métiers de l'industrie aéronautique française



Ajusteur-monteur cellule Mécanicien aérostructure

Formation CAP ou bac pro aéronautique, option structure

Peintre aéronautique

Formation CAP peinture en carrosserie, certificat de qualification paritaire de la Métallurgie de peintre aéronautique



Chaudronnier-soudeur

Formation CAP ou bac pro technicien en chaudronnerie industrielle



Formation CAP ou Bac Pro aéronautique, option avionique





Mécanicien sur moteur

Formation bac pro aéronautique, option systèmes

Technicien conception mécanique

Formation DUT Génie mécanique ou BTS conception produits industriels ou licence professionnelle aéronautique et spatiale ou mécanique



Ingénieur intégration satellite ou radar

Formation Ingénieur ou master en aéronautique et spatial



Formation Ingénieur ou master en aéronautique et spatial





■ Devenir pilote : un rêve à la portée de tous



La préparation au départ

n 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 tranformer 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 pourrai 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 12 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.

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.



Le départ en vol



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-Bron, Astonfly à Toussus-Le-Noble ou encore Aéropyrenées 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 accèder, 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 fillière EOPN (élève officier du personnel naviguant) 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 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.



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

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.

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...).

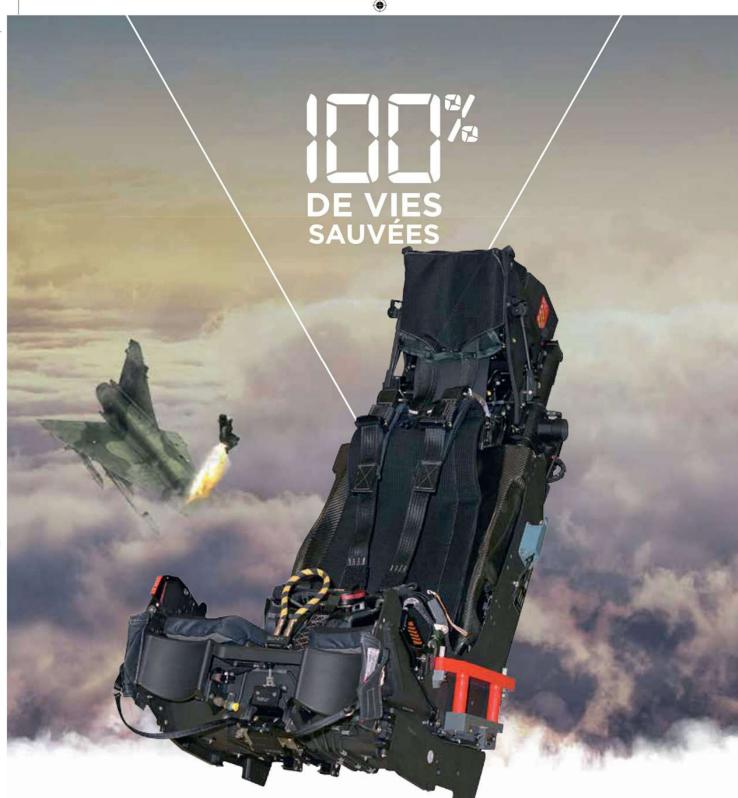


Élève pilote au briefing mission avant le vol sur Xingu à l'École de l'aviation de transport

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 !





Depuis 1959, nous concevons, produisons et commercialisons pour nos clients, une gamme étendue de systèmes de sauvetage tout en assurant le support technique et la maintenance. À ce jour, nous avons produit plus de 5 700 sièges éjectables (dont 270 pour le Rafale et 1 470 pour le Mirage 2000) équipent plus de 30 pays.

www.safran-martin-baker.com





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 Aéro-nautique 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 15 000 en 2016 à vous inscrire, et sans doute encore plus en 2017.

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

Vous y trouverez toutes les informations indis-pensables 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 de l'aéronautique et de l'espace, le BIA sera un véritable atout pour vous.



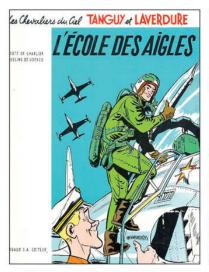
Le BIA fête ses 50 ans sur l'aéroport du Bourget pendant le salon de l'aviation générale, France Air Expo, du 7 au 9 juin 2018.

FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR .



Aviation et bandes dessinées

Le 9° 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'aérodynamique 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.

e premier à lancer le genre est un pilote de la Grand 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.

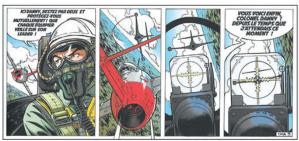
Après 67 ans de services, ce vétéran de l'US Air Force aurait pu prendre une retraite bien méritée. Mais un jeune éditeur, Alexandre Paringaux des éditions Zéphyr, a décidé de lui donner une nouvelle jeunesse en lui faisant revivre la guerre de Corée avec deux nouveaux albums dits classic: Sabre sur la Corée et Duel sur MiG Alley. On y retrouve tous les ingrédients qui ont fait le succès de la série : beaux avions, belles scènes de combat, suspense... Par la suite, la collection devrait évoluer avec la publication d'un diptyque s'intercalant entre les aventures «historiques» écrites par Jean-Michel Charlier.

Grand rival de Spirou, Tintin sort à son

tour son pilote en 1954, en 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 s'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 Dannyqui est apparu en 1947 revisite la guerre de Coréeavec le nouveau MiG Alley.

• FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR



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

Restent 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, ils sont dessinés par Albert Uderzo, un des «pères» d'Astérix. Si ces deux noms ont suffi à rendre célèbres les albums, 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 ont contribué à leur succès.

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 dont 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 11e flottille sur Super Etendard puis 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.

On dénombre aussi 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: 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 querre.

On peut également revivre en bandes dessinées de grandes épopées. Celle du Normandie Niemen, en version historique (Normandie Niemen par Brémaud et Raffaelli) ou 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). 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 Dauger, 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).



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

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.

FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR .



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

ays 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 aéorostèles 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.



Le « Vieux Charles » du capitaine Georges Guynemer exposé au musée de l'air et de l'espace

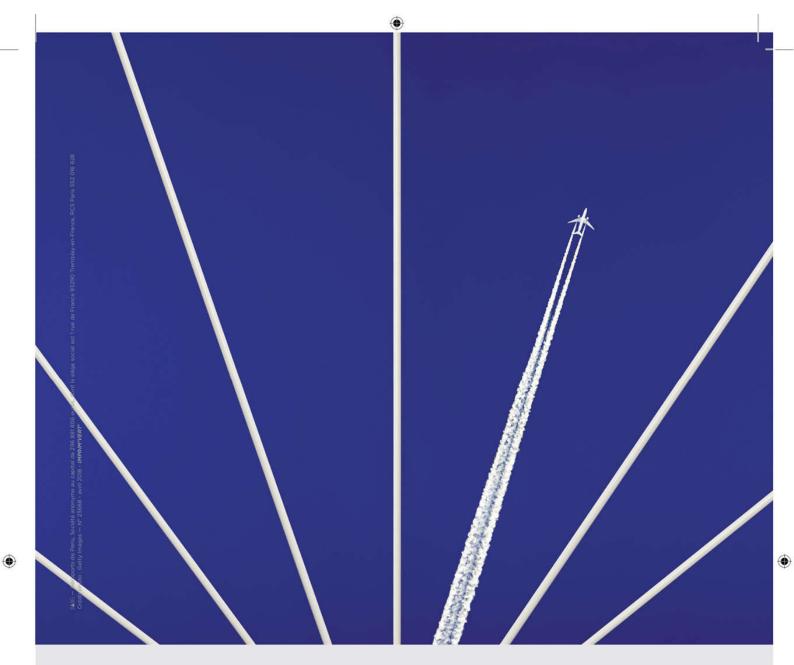
Pour découvrir tous les aspects historiques et techniques de l'aéronautique, rien ne vaut une immersion au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Premier musée aéronautique au monde créé en 1919, il est réputé pour la richesse de ses collections uniques. Implanté dans un monument historique, l'ancienne aérogare 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. 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) du détachement air de Châteaudun, le CAEA (Conservatoire de l'air et de l'espace d'Aquitaine) situé sur la base aérienne de Bordeaux-Mérignac, le musée de l'ALAT (aviation légère de l'armée de terre) et de l'hélicoptère à Dax 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 ?



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



PARIS VOUS AIME

LA PLUS BELLE VILLE DU MONDE VOUS DOIT LES PLUS BEAUX AÉROPORTS DU MONDE.



groupeadp.fr



Rafale

Envergure: 11 m Longueur: 15 m Vitesse:1912 km/h



M2000 DA

Envergure: 9,13 m Longueur: 14,60 m Vitesse: 2340 km/h

Boeing KC-135FR

Envergure: 40 m Longueur: 42 m Vitesse: 933 km/h





Boeing E-3F Awacs

Envergure: 44,42 m Longueur: 46,61 m Vitesse: 855 km/h

Harfang

Envergure: 9,30 m Longueur: 17 m Vitesse: 207 km/h





Tigre

Diamètre rotor: 13 m Longueur: 15,80 m Vitesse: 370 km/h

SAMP Mamba

Missiles de défense sol-air à moyenne portée





A400M

Envergure: 42 m Longueur: 45 m Vitesse: 825 km/h

Airbus A340

Envergure: 60,30 m Longueur: 59,39 m Vitesse: 870 km/h





Casa CN235

Envergure: 26 m Longueur: 21 m Vitesse: 450 km/h

Caracal

Diamètre rotor : 16 m

Longueur: 20 m Vitesse: 324 km/h



Caiman

Diamètre rotor:

16,30 m

Longueur: 16,09 m Vitesse: 295 km/h



Diamètre rotor : 10,69 m

Longueur: 10,93 m Vitesse: 248 km/h





Peugeot P4

Patex (Patrouille extérieure) véhicule tactique

FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR •



LES AVIONS DES MEETINGS



1909 - Blériot XI

Envergure ——	— 7,79 m	
Longueur ———	— 7,62 m	
Vitesse maxi —	— 76 km/h	



1912 - Morane H

Envergure	9,12 m
Longueur ——	5,84 m
Vitesse maxi —	— 120 km/h



1916 - Nieuport 28

Envergure —	8,15 m
Longueur —	6,15 m
Vitesse maxi -	184 km/h



Envergure	8,15 m
Longueur —	6,15 m
Vitesse maxi —	184 km/h



1910 - Deperdussin

Envergure —	10,63 m
Longueur —	7,30 m
Vitesse	105 km/h



1917 - Fokker Triplan DR1

Envergure —	7,19 m
Longueur —	5,77 m
Vitesse maxi —	- 185 km/h



1932 - MS317

Envergure —	12 m	
Longueur —	7,60 m	
Vitesse maxi -	— 170 km/h	



1917 - Sopwith

Envergure —	8,53 m
Longueur —	5,71 m
Vitesse maxi —	— 182 km/h





[•] FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR







Envergure —	9,81 m	
Longueur ——	7,54 m	
Vitesse maxi -	200 km/h	





Envergure —	13,75 m
Longueur ——	8,60 m
Vitesse maxi —	228 km/h

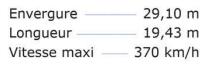


1935 - T-6G Texan

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



1936 - Douglas DC-3





1940 - P51

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



1951 - MS733

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



1945 - Sea Fury

Envergure —	11,70 m
Longueur —	10,60 m
Vitesse maxi —	- 740 km/h





FONDATION DES ŒUVRES SOCIALES DE L'AIR •







1948 - Flamant MD 311/312

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





1953 - N2501 Noratlas

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





1945 - AD4N Skyraider

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





1969 - OV-10 Bronco

Envergure — 12,20 m Longueur — 12,70 m Vitesse maxi — 452 km/h





1937 - Stampe

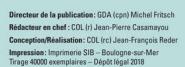
Envergure 8,40 m Longueur 6,90 m Vitesse maxi — 220 km/h





Envergure — 9,30 m Longueur — 7,48 m Vitesse maxi — 285 km/h





Maquette: Compo Rive Gauche - Paris Éditeur: FOSA, ISBN 979-10-699-2136-8

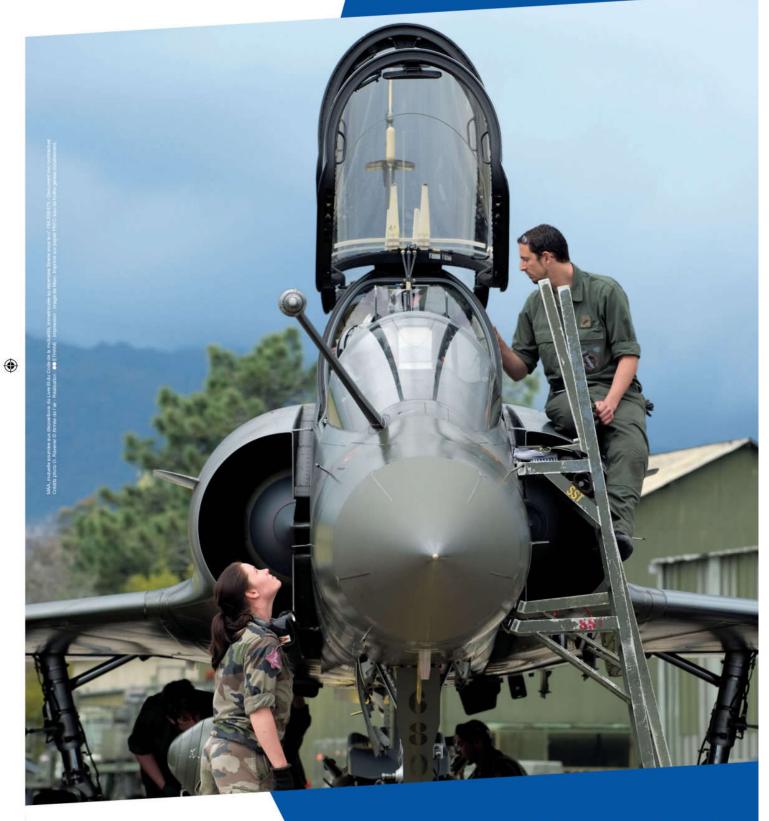
Photos: SIRPA AIR, BA110, BA113, BA116, BA125, BA701, BA705, BA 721, BA722, DGAC, Météo-France, ENAC, FFA, MAE, SHD-Air, Hervé Portenseigne, Pierre-Eric Langenfeld

Remerciements: Corinne Alves de Oliveira, GIFAS, Laure Guisset, MAE, CDT (ER) Hervé Portenseigne, Michel Rougié,

Pictos p. 28-38 « Passion Aviation », © H Alberto Gongora from



VOTRE MUTUELLE O'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL



0 970 809 721

www.maa-mutuellearmeedelair.fr













NOUS SOMMES TÉGO



Armées, Gendarmerie, Civils de la Défense, Police, Pompiers, Pénitentiaire... Des mondes différents et pourtant réunis au cœur d'une même famille, celle de l'engagement, du devoir, du courage et de l'entraide dans les moments-clés.

Parce que cette famille vit et évolue avec son temps, elle a besoin d'une protection sociale réinventée, avec une vraie liberté de choix.

C'est pour cela que nous sommes Tégo.

Face aux risques des métiers de la Défense-Sécurité, sur tous les terrains, entraînements, opérations, interventions, et quand surviennent les accidents de la vie, nous faisons corps avec nos adhérents.

Au service de chaque membre de cette famille, nous répondons à leurs besoins spécifiques par des produits et un accompagnement adaptés.

Tégo est porteur de la complémentaire santé Fortégo, sélectionnée par le ministère des Armées et distribuée par trois de ses membres AGPM, GMPA et MCDef.

L'alliance des spécialistes de la santé, de la prévoyance, de la retraite et de l'assurance de la communauté Défense-Sécurité.

AGPM, GMPA, MAA, MCDEF, MER, PRÉFON, AVEC VOUS, POUR VOUS, NOUS SOMMES TÉGO

www.tego.fr

Adacone mili 1

(