

Meeting de l'Air

ORGANISÉ PAR LA FONDATION DES OEUVRES SOCIALES DE L'AIR

Programme **2019**



J.P. Jourdain



• 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'Orange et de Cazaux seront reversés aux actions sociales de la fondation qui soutiennent les personnes et leurs familles en grande difficulté après un accident de la vie, une maladie, etc.

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 500000 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 Philippe Lavigne, 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.

Fondateur de GHOST Fx PICTURES, une agence de communication audiovisuelle et graphique, JP GIRARDOT est un réalisateur et infographiste spécialisé dans l'édition de films d'entreprises et reportages, la photographie événementielle, la postproduction cinématographique et effets visuels, ainsi que la conception graphique des projets pour professionnels comme particuliers. Collaborateur de l'Armée de l'air, il a réalisé affiches, flyers, agendas, clips publicitaires et promotionnels sur tout le territoire.

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 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 2018, la fondation est venue en aide à plus d'une centaine de familles et de blessés en opérations, et a soutenu 300 orphelins. Reconnue par le ministère des armées, la FOSA est un acteur de la conception et du suivi du « plan familles ». 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.



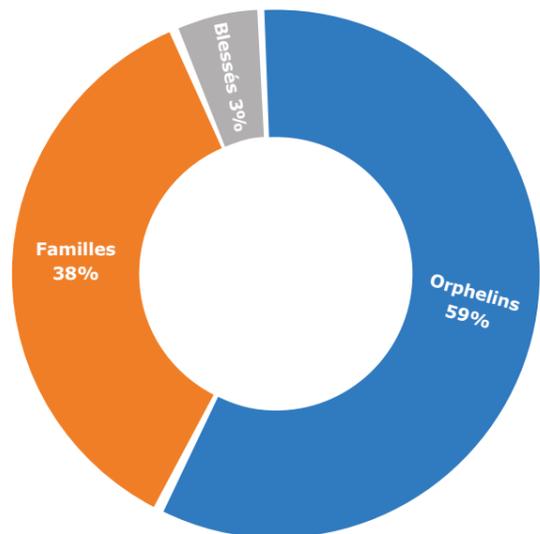
AIDES VERSÉES : 500 000 €

◇ Orphelins :

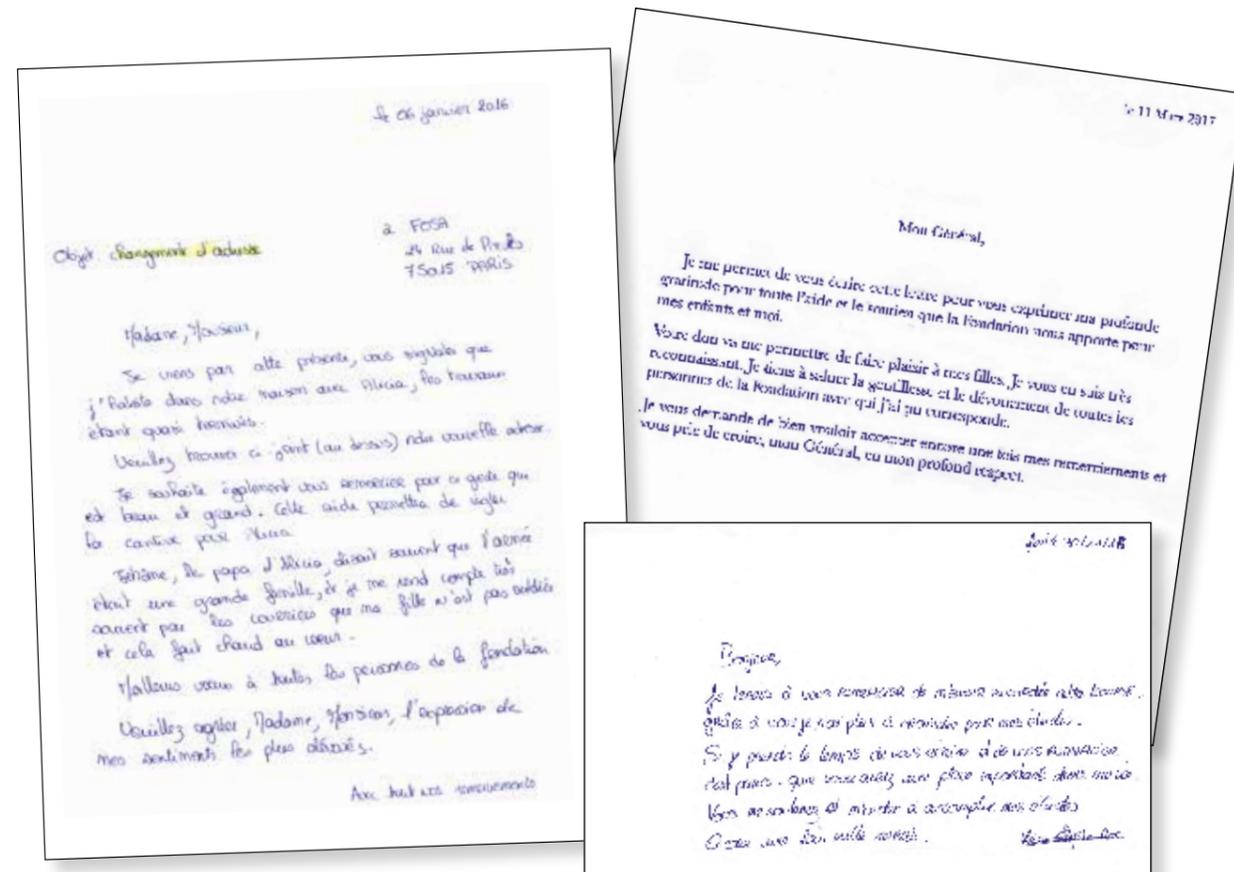
- Aides scolaires et bourses de la maternelle à la fin des études sous condition de ressources.
- Aides aux vacances, en partenariat avec l'IGESA.

◇ Familles :

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



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 règlement :

Par chèque à l'ordre de la FOSA (adresse ci-dessous)

OU

en me connectant directement sur le site <http://www.fosa.fr/don/> à l'aide du flashcode



MERCI POUR VOTRE SOUTIEN !

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

Des avions si différents...



...un même savoir-faire

HIGHER TOGETHER™

Dans l'aéronautique, les missions sont diverses mais l'exigence de performance est unique. Le succès de chaque vol réside dans une maîtrise technologique parfaite, fruit des compétences et de l'expérience de nos ingénieurs, techniciens et compagnons. Une excellence conjuguée à une recherche permanente de l'innovation pour créer des avions d'exception, civils et militaires.

www.dassault-aviation.com



*Ensemble plus loin

Les meetings 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 la base aérienne 115 d'Orange le 25 et le 26 mai 2019 et sur la base aérienne 120 de Cazaux le 29 et le 30 juin 2019.



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. 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 ».

■■■■■■■■■■ QUE PAYEZ-VOUS AVEC VOTRE BILLET ? ■■■■■■■■■■



15%
accueil
du public

35%
sûreté
et sécurité
du public

30%
accueil des
équipages et
des aéronefs

20%
soutien des
orphelins, des familles
et des blessés

ENSEMBLE. SE DEPLOYER.



FLY
WE MAKE IT

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



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

Cher public, chers invités, chères familles et amis, amateurs ou inconditionnels, soyez les bienvenus aux meetings de l'air de cette saison 2019 où les aviateurs ont à cœur de vous accueillir chaleureusement !



Vous y découvrirez des hommes et des femmes agiles et précis, sachant faire preuve d'audace et animés par une profonde passion. Forts de ces qualités, ils servent quotidiennement selon la devise de l'armée de l'air : « *Unis pour Faire Face* ».

Unis avec vous pour partager cette passion aéronautique au service de la France ! Les meetings nationaux de l'air constituent en effet des moments privilégiés de rencontre entre amateurs et initiés, entre la Nation et ses armées, pour échanger, explorer un nouvel univers, et, pourquoi pas, laisser libre cours à de nouvelles vocations.

Unis pour Faire Face afin de vous protéger. Les aviateurs assurent en permanence votre sécurité, dans et depuis les espaces aériens, au cœur d'un milieu exigeant par nature, où l'erreur ne pardonne pas. C'est pourquoi ils s'entraînent quotidiennement avec rigueur et détermination. Ils repoussent ainsi constamment leurs limites au service de leur pays, en dignes héritiers des As de la Grande Guerre.

Unis pour Faire Face dans l'adversité. Hélas, ces vies intenses sont parfois brutalement écourtées devant les risques inhérents au métier des armes et à l'exploration de la troisième dimension. Saint Exupéry soulignait : « *Un pilote ne meurt jamais, il s'envole juste et ne revient pas* ». Cependant il laisse parfois derrière lui des proches qu'il convient d'entourer et de soutenir, comme la communauté aéronautique a appris à le faire, depuis plus d'un siècle, en développant de belles chaînes de solidarité.

La **Fondation des œuvres sociales de l'air** s'inscrit dans cette tradition, venant en aide aux familles de disparus et aux aviateurs en difficulté pour les aider à reprendre leur envol face aux aléas de la vie. Soutenir cette organisation, c'est permettre à des orphelins de se projeter dans de nouveaux rêves, à des blessés de reprendre pieds et aux plus vulnérables de se sentir chaleureusement accompagnés.

Aussi les aviateurs dont vous allez découvrir aujourd'hui le savoir-faire dans les airs souhaitent-ils redonner le sourire à tous et communiquer un peu de leur énergie, pour que chacun puisse reprendre confiance en soi et retrouver un sens à sa vie.

Général d'armée aérienne Philippe LAVIGNE
Chef d'état-major de l'armée de l'air



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)



La base aérienne 115 d'Orange



2019 est une année marquante pour la **base aérienne 115 « Capitaine de Seynes »** : inaugurée en juillet 1939 par Monsieur Daladier, Président du conseil et député d'Orange, elle fêtera ses 80 ans. L'année 2019 sera également dédiée à la mémoire de son illustre parrain, le capitaine Maurice de Seynes, dont elle porte le nom depuis le 26 mai 1989. Sa vie et son sacrifice symbolisent les valeurs fondamentales de l'aviateur : respect, intégrité, sens du service et excellence.

Aujourd'hui, les aviateurs de la base aérienne 115 concourent 24h/24 et 7j/7 à la sécurité de nos concitoyens en assurant d'une part des missions de police du ciel et d'assistance aux aéronefs et, d'autre part, des missions de service public de recherche et de sauvetage (SAR, pour Search And Rescue).

Le personnel de la base aérienne participe également aux opérations extérieures en Afrique et au Levant ainsi qu'aux missions intérieures en métropole comme « Sentinelle ».

Deux types d'aéronefs, Mirage 2000 et hélicoptères Fennec, sont stationnés sur la base aérienne 115 au

sein de l'escadron de chasse 02.005 « Ile de France », de l'escadron d'hélicoptères 05.067 « Alpilles » et du centre d'instruction des équipages d'hélicoptères 00.341 « Colonel Alexis Santini ». Ils sont mis en œuvre et entretenus par l'Escadron de soutien technique aéronautique 2E.005 « Baronnies ».

Au cœur de la ville d'Orange, le quartier Geille abrite le Commando Parachutiste de l'Air n° 20 et le centre de préparation opérationnelle du combattant de l'armée de l'air (CPOCAA), qui assure la formation militaire élémentaire des militaires techniciens de l'air, la formation des commandos de l'air et la mise en condition avant projection.

Tournée vers les jeunes et l'avenir, la base aérienne s'engage dans le cadre des classes de défense et de sécurité globale et des classes BIA en partenariat avec le trinôme académique, et accueille plus de 120 jeunes stagiaires par an. Elle a également pour ambition de s'ouvrir aux acteurs économiques locaux pour dynamiser l'esprit d'innovation et de transformation numérique promus au sein du ministère des armées.



La base aérienne 120 de Cazaux



La base aérienne 120 « Commandant Marzac » débute son histoire en 1913. Elle accueillera différents aéronefs en commençant par des hydravions, puis elle verra notamment la présence de Mystère IV, de Mirage IV et des hélicoptères Puma. Actuellement, Alphajet et hélicoptère Caracal y sont stationnés en permanence. Au sein de la BA 120, la Direction Générale de l'Armement dispose d'un site permanent en charge des essais en vol. Vaste emprise de 5500 ha (dont 2500 ha sur le lac de Cazaux Sanguinet), la BA 120 bénéficie d'un environnement exceptionnel grâce à la proximité d'espaces aériens, maritimes et montagneux ainsi que de deux champs de tirs pour la préparation au combat des forces aériennes. Elle est engagée en permanence d'une part dans la mission SAR (Search And Rescue) tenue par l'Escadron d'hélicoptère 1/67 « Pyrénées » - unité d'élite des forces spéciales, spécialisée dans la récupération des équipages au combat - et d'autre part au travers du personnel déployé en opérations extérieures ou intérieures.

La BA 120 est également prête à intervenir immédiatement en cas de menace NRBC (nucléaire radiologique bactériologique et chimique) ou de découverte d'objets suspects grâce à une section d'intervention NRBC et aux démineurs du Groupe d'intervention NRBC et aux démineurs du Groupe d'intervention pour la neutralisation et destruction d'explosifs. Différentes formations spécialisées sont réalisées sur la base aérienne : la formation avancée des pilotes de chasse au sein de la 8^{ème} Escadre de chasse, celle des pompiers de l'air au Centre de formation des techniciens de la sécurité de l'armée de l'air (CFTSAA), la formation à la survie au Centre de formation à la survie et sauvetage (CFSS). Elle accueille aussi des unités telles que le Centre d'Expertise de l'Armement Embarqué (CEAE) et le Centre d'expertise SN NRBC. Enfin, on y trouve également l'école de formation des pilotes d'hélicoptères et de drones de la Gendarmerie Nationale (GICFAGN) ainsi qu'un escadron de l'armée de l'air singapourienne (150 RSAF Squadron) qui a fêté, en juillet 2018, ses 20 ans de présence sur la BA 120.



FACE AUX RISQUES, ON EST TÉGO.

Quand on est au service de la communauté Défense-Sécurité, quand on est pour eux une force de protection sociale, de prévoyance et d'assurances, on sait ce que protéger veut dire. Voilà pourquoi nous sommes présents sur la prévention santé, les risques routiers et domestiques.

Suivez-nous sur www.tego.fr

SANTÉ - PRÉVOYANCE - ASSURANCE - RETRAITE

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

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.



Devenir aviateur : pourquoi pas vous ?

L'armée de l'air recrute plus de **3.500 postes** par an ouverts aux jeunes de **16 à 30 ans**, du niveau **3^{ème} 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 **Section d'information et de recrutement (SIR)** de certaines bases aériennes.

→ Plus d'infos sur : DEVENIR-AVIATEUR.FR

NOS MÉTIERS

- MILITAIRE TECHNICIEN DE L'AIR
- SOUS-OFFICIER
- OFFICIER

POUR ALLER PLUS LOIN

- 16 MAI 2018 : Journée Sécurité Civile et Sécurité Aérienne 1828 - Le 29 mai 2018
- 17 MAI 2018 : Philippe et Denis, informaticiens sur la base aérienne d'Evreux
- 16 MAI 2018 : Forum pour l'emploi en Air (A9) - Le 30 mars 2018

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 études ?

Nous avons des 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 (PMI PDN)**, immersion de 12 jours sur une base aérienne sans engagement.



- **L'apprentissage** offre une bonne opportunité pour 1200 jeunes d'acquérir les compétences qui leur permettront de valider leur diplôme.



- **Vous pouvez aussi devenir agent public** (fonctionnaire, ouvrier d'Etat, agent contractuels...) dans des domaines techniques ou administratifs.



Bell & Ross
TIME INSTRUMENTS



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 des missions de l'armée de l'air.

Ils doivent justifier au minimum d'un **niveau scolaire de 3^{ème}** 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 2019, l'armée de l'air recrutera environ **1500 MTA**, dans des domaines variés tels que la **protection-défense** (équipier fusilier de l'air, équipier maître-chien, équipier défense sol-air, équipier pompier de l'air), la **maintenance aéronautique** ou encore les **systèmes d'information et de communication** et de nombreux autres métiers.

Les sous-officiers

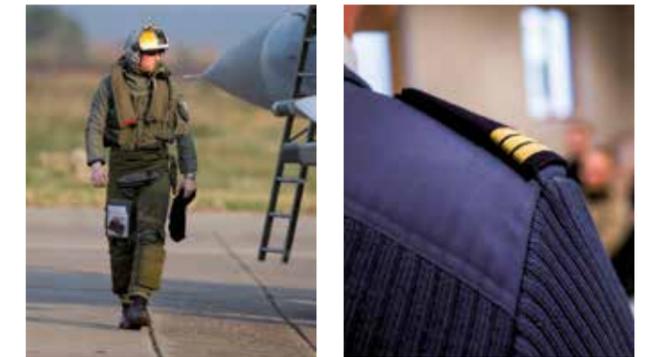


Titulaires au minimum d'un **BAC général, technologique ou professionnel**, les sous-officiers sont recrutés jusqu'à l'âge de 30 ans. Techniciens et spécialistes de l'armée de l'air, les sous-officiers

sont des contractuels pouvant évoluer vers le statut de sous-officier de carrière, voire d'officier, par voie de recrutement interne.

En 2019, l'armée de l'air recrutera environ **1400 sous-officiers**, dans des domaines comme la **mécanique aéronautique** (technicien de maintenance vecteur et moteur, mécanicien avionique), les **systèmes d'information et de communication** (conception et management, sécurité des réseaux, SST, etc.), le **renseignement** (linguiste, exploitant, etc.), les **ressources humaines** et de nombreux autres domaines.

Les officiers



Officier de carrière ou sous contrat, de nombreux postes vous sont accessibles en tant que cadres ou experts du milieu aéronautique et aérospatial : pilote ou navigateur, contrôleur aérien, officier du 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 de l'armée de l'air.

En 2019, l'armée de l'air recrutera environ **300 officiers (dont 100 du personnel navigant)** : à partir du **BAC** (pour devenir pilote ou navigateur en tant qu'Elève Officier du Personnel Navigant) et jusqu'à **BAC +5**.

Officier de carrière, volontaire aspirant ou officier sous contrat, de nombreuses possibilités existent dans différents domaines : aéronautique, informatique, cyber défense, RH ou encore mécanique.

→ Plus d'infos sur :
DEVENIR-AVIATEUR.FR

Écoles et formations



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 (CPES) et des classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE). Dans le cadre de l'aide à la famille, les classes de l'enseignement secondaire et de la CPES accueillent les élèves selon des critères sociaux et familiaux propres à l'établissement. Les candidats pour les CPGE sont, eux, sélectionnés sur dossier scolaire uniquement, répondant ainsi à la mission d'aide au recrutement.

L'EPA accueille plus de 700 élèves issus de tous les milieux sociaux et présente des taux de réussite au-dessus de la moyenne de l'académie. Tous les 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



Située à Saintes (Charente-Maritime), l'EETAA prépare sur deux ans, sous le régime de l'internat et avec le statut d'engagé militaire, deux promotions de 224 jeunes âgés de 16 à 18 ans à une carrière de sous-officier ou de militaire du rang. Elle propose 5 formations différentes : Bac technologique STI2D option SIN, Bac pro aéronautique option systèmes ou option avionique, Bac général spécialité maths, physique-chimie et sciences de l'ingénieur, CAP aéronautique option systèmes.

Les candidats sont recrutés sur concours national après avoir suivi une classe de seconde pour les filières de bac ou sur titre après une classe de troisième pour les CAP. À compter de la rentrée 2020, le recrutement se fera intégralement sur dossier. La première phase de sélection sera effectuée à partir des notes du diplôme national du brevet de fin de 3^{ème}. Durant leur scolarité, en parallèle de leur formation académique dispensée par des professeurs détachés de l'Éducation nationale, les élèves suivent une formation militaire.

La formation est gratuite et rémunérée. A l'issue de leur scolarité, les bacheliers sont majoritairement orientés dans des écoles de spécialisation pour une formation de techniciens aéronautiques ou des systèmes d'information. Les titulaires du CAP rejoignent directement leur affectation comme militaires techniciens de l'air en qualité de mécaniciens aéronautiques.

→ Plus d'infos sur :
www.eetaa.fr et sur la page Facebook de l'EETAA722

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. L'école a pour mission de fournir aux forces des spécialistes motivés, compétents et formés au juste besoin à chaque phase de leur carrière de sous-officier. Les élèves effectuent tout d'abord une formation militaire de 4 mois avant de réaliser leur formation professionnelle. L'EFSOAA enseigne 10 métiers liés à la maintenance aéronautique mais aussi à certaines spécialités « sol » comme les systèmes d'information et de communication. Pilier de l'engagement opérationnel de l'Armée de l'air et véritable géant de la formation militaire et technique, l'EFSOAA forme 6300 élèves et stagiaires par an.

→ Suivez l'EFSOAA :
 la page Facebook
 « Base aérienne école Rochefort »



L'École de l'air de Salon-de-Provence



L'école 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 720 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.

→ Suivez l'école :
 Instagram, Facebook, Twitter et Youtube

PASCAL, MILITAIRE, A BESOIN D'UNE PROTECTION À LA HAUTEUR DE SON ENGAGEMENT.

OFFRE RÉSERVÉE AUX ADHÉRENTS Unéo

-20%* SUR TOUT PREMIER
CONTRAT AUTO, HABITATION
OU ACCIDENTS & FAMILLE

**GMF 1^{ER} ASSUREUR
DES AGENTS DU SERVICE PUBLIC**



ASSURÉMENT HUMAIN

GMF 1^{er} assureur des agents du service public : selon une étude Kantar TNS de mars 2018.

* Réduction appliquée la 1^{ère} année pour toute souscription entre le 01/01/2019 et le 31/12/2019 d'un 1^{er} contrat AUTO PASS ou DOMO PASS ou ACCIDENTS & FAMILLE en tant qu'adhérent Unéo (mutuelle soumise aux dispositions du Livre II du Code de la mutualité, inscrite au répertoire SIRENE sous le numéro 503 380 081). Offre valable une seule fois et non cumulable avec toute offre en cours. En cas d'offre spéciale GMF, application de l'offre la plus avantageuse.

Pour connaître les conditions et limites des garanties de nos contrats AUTO PASS, DOMO PASS et ACCIDENTS & FAMILLE, contactez votre agence GMF ou téléphonez au 0 970 809 809 (n° non surtaxé, du lundi au samedi de 8h à 20h). Les Conditions Générales et la Convention d'assistance de ces contrats sont consultables sur gmf.fr

LA GARANTIE MUTUELLE DES FONCTIONNAIRES et employés de l'État et des services publics et assimilés - Société d'assurance mutuelle - Entreprise régie par le Code des assurances 775 691 140 R.C.S. Nanterre - APE 6512Z - Siège social : 148 rue Anatole France - 92300 Levallois-Perret et sa filiale GMF ASSURANCES. Adresse postale : 45930 Orléans Cedex 9.



« Cette solution est pensée et développée pour protéger les militaires et leur famille. »

Unéo, MGP et GMF sont membres d'**UNEOPOLE** la communauté sécurité défense

TBWA/PARIS

■ 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



La 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.



© Airbus - Aéroports de Paris, Société anonyme au capital de 206 881 806 euros, dont le siège social est 1 rue de France 93290 Tremblay-en-France, RCS Paris 552 016 628
 Crédit photo : Getty Images - N° 255668_C025 - février 2019 - IMPRIMÉ

PARIS VOUS AIME

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



groupeadp.fr

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.

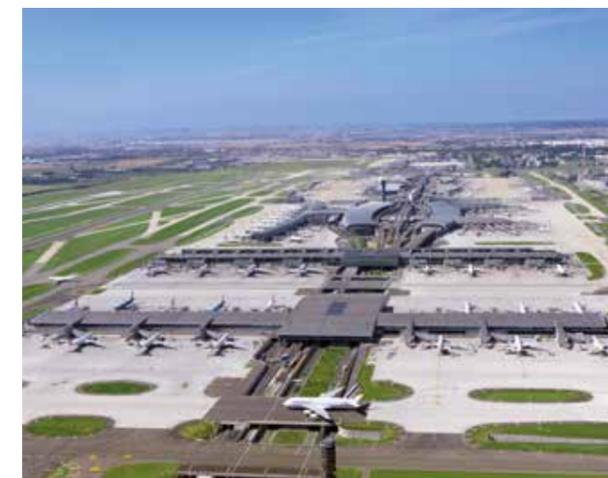


Navigation aérienne

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.



© AdobeStock

■ 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.



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

Innovier, 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>

AIRBAG

Préparez vos bagages sans souci

Aliments pour bébé, produits de beauté, ordinateur portable, matériel de randonnée ou de sport... Au moment de préparer ses bagages pour partir en vacances, il ne faut rien oublier. Mais quand on prend l'avion, il faut aussi penser à ce qu'on met dans ses bagages de soute et dans celui qu'on emporte en cabine. Et pour cause. La lutte contre le terrorisme et la criminalité ainsi que la prévention des accidents liés à l'emport de produits dangereux peuvent imposer d'interdire certains articles, parfois très familiers, dans la cabine ou la soute d'un avion pour des raisons de sûreté ou de sécurité. La réglementation en la matière est très stricte mais pas toujours très aisée à comprendre, surtout quand on fait ses bagages au dernier moment. Afin de faciliter leur préparation, la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) a développé une nouvelle application en ligne : AIRBAG (Articles Interdits ou Réglementés dans les BAGages).

Grâce au moteur de recherche de cette application, vous saurez en quelques clics si vous devez placer tel ou tel article dans votre bagage de soute ou dans celui que vous emporterez en cabine. En effet, selon la nature des articles, leur conditionnement ou leur quantité, on pourra vous demander de les placer uniquement en soute pour des raisons de sûreté (comme c'est le cas des objets contondants, liquides, gels, aérosols, etc.) ; ou inversement, de les conserver en cabine pour des raisons de sécurité (batteries au lithium, cigarettes électroniques, gaz inflammables etc.).

AIRBAG est un outil d'information simple et pratique au service des passagers. Il ne remplace pas pour autant les consignes de la compagnie aérienne qui est libre de prendre des dispositions additionnelles relatives à l'emport de certains articles. Mais cet outil interactif offre un premier niveau d'information aux passagers en apportant une consigne précise et claire sur tous les objets classés comme sensibles pour la sécurité et la sûreté aériennes. En quelques clics, AIRBAG facilitera votre départ en vacances !

■ Pour en savoir plus :

- <https://airbag.dsac.aviation-civile.gouv.fr/AirBag>

- <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transport-aerien-airbag-application-preparer-vos-bagages-en-toute-serenite>



Les ambassadeurs



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)

Patrouille de France

Elégante et majestueuse, la Patrouille de France conjugue rigueur, concentration, dynamisme et enthousiasme. Issu 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 encore, la patrouille aura à cœur d'inspirer les plus jeunes lors des événements auxquels elle participera. Désormais très active sur les réseaux sociaux, elle continuera de montrer en numérique et au contact du public, son savoir-faire, son dynamisme ainsi que les qualités des hommes et femmes qui la compose pour que l'excellence des ailes française continue de nous faire rêver.



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.

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)



Les ambassadeurs

Équipe de voltige de l'Armée de l'air

L'Équipe de voltige de l'armée de l'air est l'autre composante des Équipes de présentation de l'armée de l'air. Véritable creusé des pilotes excellent au plus haut niveau mondial, les virtuoses des boucles, mise sur dos et piqués sont capables de présenter un ballet aérien à 2 avions appelé « synchro » pour synchronisation. Véritables sportifs de haut niveau, ils s'entraînent tout l'hiver pour exprimer leur dextérité et leur sens de la précision. Les pilotes de l'EVAA totalisent de très nombreux titres nationaux et mondiaux, en individuel et en équipe. Ils intègrent l'équipe de France lors des Compétitions et sont une référence dans le monde de la voltige aérienne. Ils défendent leur titre de champion du monde par équipe acquis en 2017, cet été à Chateauroux (36).



Extra 300 SC

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

Alpha jet solo display

La démonstration solo sur Alphajet est assurée par le capitaine Tanguy. Il vole à l'École 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.



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)

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 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



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.

Ceux qui font avancer le monde s'appuient sur Thales

Suivez : Thalesgroup



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

L'industrie aéronautique et spatiale française

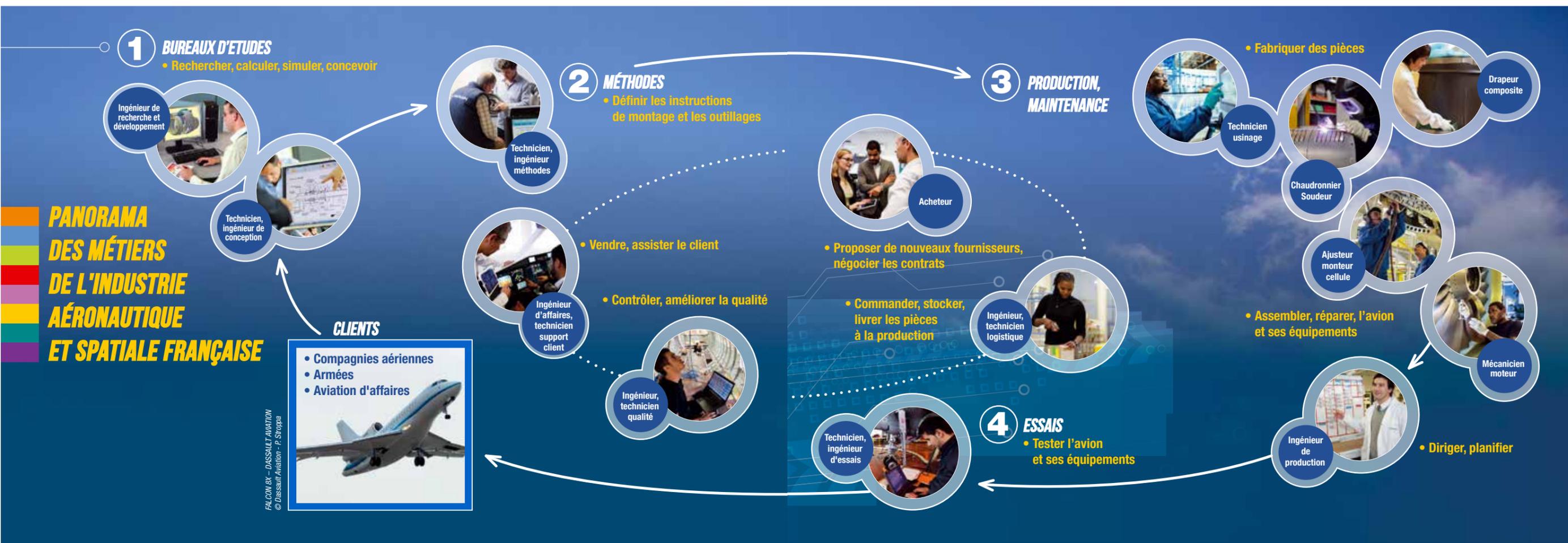
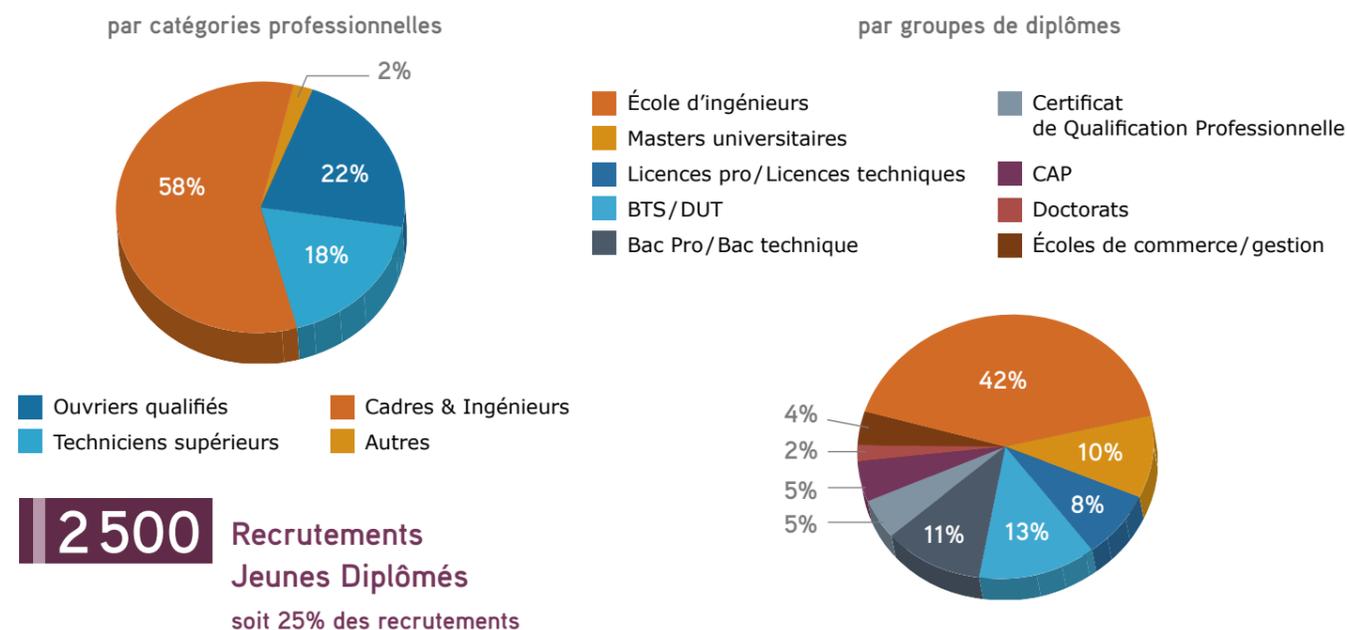
Elle emploie directement plus de 187 000 personnes en France (350 000 en incluant les sous-traitants). Composé de métiers très diversifiés à fortes compétences techniques, le secteur fait appel à du personnel qualifié de tous niveaux, du CAP aux formations d'ingénieurs.

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



■ 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

Monteur-câbleur

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

Ingénieur qualité

Formation Ingénieur
ou master en aéronautique et spatial



■ 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 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. 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 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 !

■ 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 êtes chaque année un peu plus de 15 000 à vous inscrire.

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 de l'aéronautique et de l'espace, le BIA sera un véritable atout pour vous.



LE TRANSFERT DU SAVOIR-FAIRE DES FORCES ARMÉES FRANÇAISES

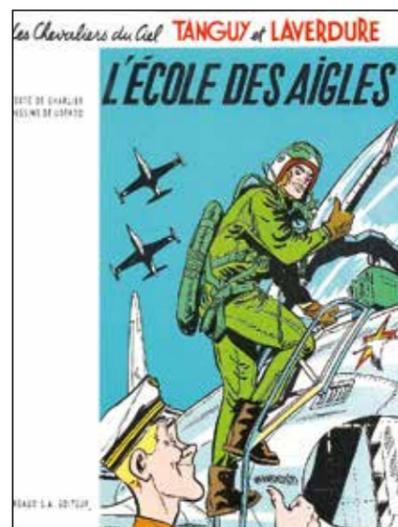


FORMATION - CONSEIL - ASSISTANCE

www.groupedci.com

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 dépayssantes, 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.

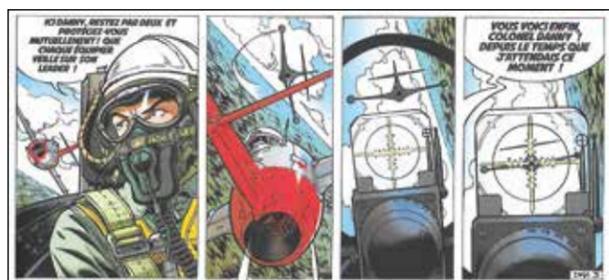
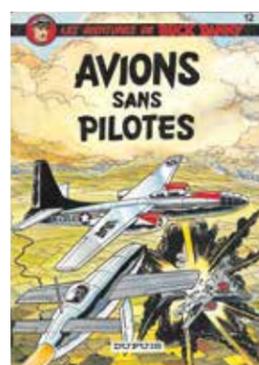


57 ans après leur première aventure, les mythiques Tanguy et Laverdure redécouvrent dans un nouvel album très vintage.



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 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 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.



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 11^e 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 Zumbiehl 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 guerre.

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.

100%

DE VIES
SAUVÉES



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

SMB
SAFRAN MARTIN-BAKER FRANCE

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

Pays 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.



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 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. 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

F-AIR 21

babcock



Innover

Babcock,
partenaire de l'Armée de l'air
dans la formation modernisée
des équipages de chasse

Retrouvez-nous au Meeting de l'air de la FOSA
BA 120, Cazaux, les 29-30 juin 2019

Rafale

Envergure : 11 m
Longueur : 15 m
Vitesse : 1912 km/h
Mach 1,8



MRTT

Envergure : 60,30 m
Longueur : 58,80 m
Vitesse : 860 km/h



Reaper

Envergure : 20 m
Longueur : 11 m
Vitesse : 313 km/h



SAMP Mamba

Missiles de défense
sol-air à moyenne
portée



Airbus A340

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



Caracal

Diamètre rotor :
16 m
Longueur : 20 m
Vitesse : 324 km/h



Fennec

Diamètre rotor :
10,69 m
Longueur : 10,93 m
Vitesse : 248 km/h



M2000 DA

Envergure : 9,13 m
Longueur : 14,60 m
Vitesse : 2340 km/h
Mach 2,2



Boeing E-3F Awacs

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



Tigre

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



A400M

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



Casa CN235

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



Caiman

Diamètre rotor :
16,30 m
Longueur : 16,09 m
Vitesse : 295 km/h



PC21

Envergure : 9,11 m
Longueur : 11,23 m
Vitesse : 685 km/h





FACE AUX COUPS DURS, ON EST TÉGO.

Face aux aléas de la vie,
Tégo protège et accompagne tous les membres
de la communauté Défense-Sécurité.

Suivez-nous sur www.tego.fr

A19C0054 • FOSA • © Sandra Chenu Godéfroy - Photographie d'action - Tous droits réservés • IStock
Gorber 56 • Fédération Tégo - Association déclarée régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901 - Journal
officiel du 26 septembre 2015 - enregistrée à la Préfecture de Police sous le numéro W751230752 -
siège social : 153, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 Paris.

SANTÉ - PRÉVOYANCE - ASSURANCE - RETRAITE

1916 - Nieuport XVII

Envergure : 8,20 m • Longueur : 5,96 m • Vitesse maxi : 170 km/h



1934 - Boeing Stearman

Envergure : 9,81 m • Longueur : 7,54 m • Vitesse maxi : 200 km/h



1934 - Bucker Jungmann

Envergure : 7,40 m • Longueur : 6,62 m • Vitesse maxi : 180 km/h



1935 - T-6G Texan

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



1937 - Stampe

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



1944 - Pitts Special

Envergure : 5,28 m • Longueur : 4,75 m • Vitesse maxi : 280 km/h



1945 - Yak 11

Envergure : 9,40 m • Longueur : 8,50 m • Vitesse maxi : 460 km/h





**Canon
30mm**

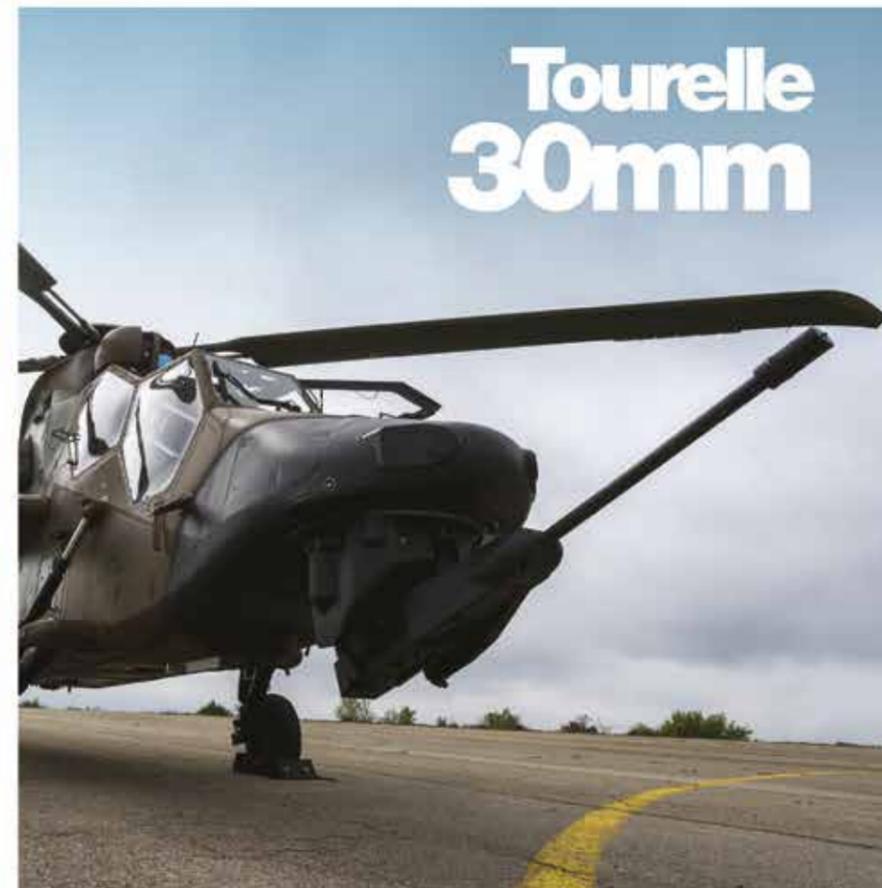


**Nacelle de canon
20mm**

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



**Tourelle
20mm**



**Tourelle
30mm**

1945 - AD4N Skyraider

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



1945 - Sea Fury

Envergure : 11,70 m • Longueur : 10,60 m • Vitesse maxi : 740 km/h



1946 - NC 858NS

Envergure : 12,20 m • Longueur : 7,30 m • Vitesse maxi : 190 km/h



1946 - N1101 Noralpa

Envergure : 11,48 m • Longueur : 8,53 m • Vitesse maxi : 300 km/h



1949 - Cessna LC126

Envergure : 11,02 m • Longueur : 8,33 m • Vitesse maxi : 290 km/h



1949 - F86 Sabre

Envergure : 11,30 m • Longueur : 11,40 m • Vitesse maxi : 1085 km/h



1952 - CM170 Fouga

Envergure : 12,12 m • Longueur : 10,06 m • Vitesse maxi : 715 km/h



1954 - N3202

Envergure : 9,50 m • Longueur : 8,12 m • Vitesse maxi : 228 km/h





1955 - Falco F8L

Envergure : 8,00 m • Longueur : 6,50 m • Vitesse maxi : 325 km/h



1959 - Zlin 526

Envergure : 10,60 m • Longueur : 8,00 m • Vitesse maxi : 244 km/h



1961 - Cessna Push-Pull

Envergure : 12,10 m • Longueur : 9,09 m • Vitesse maxi : 380 km/h



1969 - TMK1 Bulldog

Envergure : 10,11 m • Longueur : 7,08 m • Vitesse maxi : 300 km/h



1969 - OV-10 Bronco

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



1979 - Yak52

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

Directeur de la publication : GDA (cpn) Michel Fritsch
Rédacteur en chef : GDA (cpn) Michel Fritsch
Conception/Réalisation : COL (rc) Jean-François Reder
Impression : Imprimerie SIB – Boulogne-sur-Mer
 Tirage 40000 exemplaires – Dépôt légal 2019
Maquette : Compo Rive Gauche – Paris

Éditeur : FOSA, ISBN 978-2-9567620-0-3

Photos : SIRPA AIR, BA115, BA120, BA701, BA721, DGAC, Météo-France, ENAC, MAE, Isabelle CATELAIN, Bruno PLASSAIN, JB. BLUMENFELD, Régis GROLLIERE, Maxime GARCIA, Alexandre BUONOMO, Pascal RIOLAND, Guillaume ROSASERRANO, Christophe ECKLY, Franck THARSIS, Elodie RIVERAUD, Rémi BEAUJOUAN, Isabelle ANDRE, Laurent CASAERT, Hervé PORTENSEIGNE.

Remerciements : Corinne Alves de Oliveira, GIFAS, Laure Guisset, MAE, CDT (ER) Hervé Portenseigne, Michel Rougié, Nicolas Turcot
 Pictos p. 28-38 « Passion Aviation »,
 © H Alberto Gongora from the Noun Project