



Zoom sur les métiers



LES MÉTIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR



ARMÉE DE L'AIR

Toujours plus d'infos
sur les métiers et les formations

www.onisep.fr



- 500 fiches métiers avec des vidéos
- 9000 formations
- 20000 adresses d'établissements
- Toutes les étapes clés de l'orientation

**nouveau
site**



LA LIBRAIRIE

**Découvrez nos publications
et commandez en ligne**





DONNEZ DES AILES À VOS AMBITIONS EN REJOIGNANT UNE « GRANDE ÉQUIPE » DE PROFESSIONNELS, JEUNE ET DYNAMIQUE, AU SERVICE DE LA NATION !

Bien que bénéficiant d'une excellente image de marque de la part de nos concitoyens, paradoxalement l'Armée de l'air semble parfois mal connue du grand public.

Ainsi, combien savent qu'il est possible d'accéder à une carrière dans le personnel navigant, sous couvert de réussite à des épreuves de sélection, dès l'obtention d'un baccalauréat général ou technologique ?

Par ailleurs, l'Armée de l'air n'est pas seulement constituée de pilotes et d'avions ! On y trouve, bien sûr, des contrôleurs aériens ou des mécaniciens avion, mais aussi des spécialistes des métiers du bâtiment, de la restauration hôtellerie, des systèmes de communication et d'information...

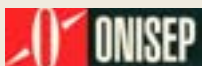
Globalement dans ce cadre, ce sont plus de 50 métiers, accessibles du niveau de la 3^e au niveau bac + 5, qui vous sont proposés !

À travers cette brochure, nous souhaitons vous faire partager notre passion et vous faire connaître la variété des métiers qu'offre aujourd'hui l'Armée de l'air, une armée jeune, moderne et dynamique, prête à relever les défis de demain.

Gageons que les spécialistes, qui témoignent dans les pages qui suivent de leur vécu et de leur expérience de professionnel, vous permettront de découvrir le métier qui vous ressemble et qui prochainement nous rassemblera !

Colonel Thierry DUBOIS

Sous-directeur du recrutement de l'Armée de l'air



Ministère de l'Éducation nationale,
de l'Enseignement supérieur et de la Recherche
Office national d'informations sur les
enseignements et les professions
12 mail Barthélemy Thimonnier - Lognes
77437 Marne-la-Vallée Cedex 2

Publication de l'ONISEP réalisée avec l'Armée de l'air.

Directeur de la publication : Hervé de Monts de Savasse
Directeur adjoint : Benoît Bouyx

ÉDITIONS

Directrice des éditions : Pascale Gélébart
Coordinatrice éditoriale : Annick Ghys
Rédaction : Françoise André

RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Directrice du département : Catherine Méric
Documentation : Brigitte Isaeff

FABRICATION

Directrice de la fabrication : Marie-Christine Jugeau

Maquette : JFD Communication

Photogravure-flashage : SCEI (Ivry-France)

Photos : SIRPA AIR, Alexandre Paringaux, David Savary, bases aériennes 102, 107, 116, 123, 701, 705, 721.

DIFFUSION, COMMERCIALISATION, MARKETING

Directeur du département : Philippe Gille
ONISEP VPC - 12 mail Barthélemy Thimonnier
Lognes - 77437 Marne-la-Vallée Cedex 2
Internet : <http://www.onisep.fr>
Relations clients : 01 64 80 35 00

Plan de classement ONISEP : ARM 00 00 00

Autodoc ONISEP : B 02-03

Le kiosque : fonction publique

Code de diffusion ONISEP : 900569

ISSN : 1772-2063

ISBN : 2-273-00569-5

Imprimé en Italie par Mozzon-Giuntina

Dépôt légal : décembre 2006

Copyright : décembre 2006

Cette publication a été réalisée dans le cadre de la convention de coopération signée entre l'Armée de l'air et le Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.



Reproduction, même partielle, interdite sans accord préalable de l'ONISEP et l'Armée de l'air

L'ARMÉE DE L'AIR

LA MISSION



> Une culture héritée des pionniers de l'aviation

Plusieurs qualités font de l'Armée de l'air une armée spécifique : sa réactivité et sa rapidité d'intervention, mais aussi la puissance de ses forces et sa capacité à déployer des unités à grande distance.

Autre caractéristique : ses moyens aériens peuvent remplir de nombreuses missions différentes et s'adapter avec souplesse à n'importe quelle situation.

Elle peut enfin s'appuyer sur une grande précision de tir, une technicité avancée, et, surtout, sur son réseau de bases aériennes, véritable outil de combat.

L'histoire et l'actualité renforcent encore cette orientation : l'Armée de l'air est totalement associée à la gestion des crises. Au-dessus du territoire national et en opération extérieure, elle participe en permanence à la protection et à la sécurité de la France et des Français.

> Des aéronefs



AÉRIENNE



> Le Rafale

Dans les dix ans à venir, l'Armée de l'air se composera d'une flotte de 300 avions de combat, principalement composée de Rafale. Cet appareil multirôle a pour vocation d'améliorer la souplesse et la capacité de réaction des forces aériennes.

Monoplace ou biplace, il bénéficie des dernières avancées technologiques. Ses deux réacteurs lui permettent de voler à grande vitesse à haute altitude et à basse vitesse près du sol, avec une faible consommation. À son bord, le pilote et le navigateur officier systèmes d'armes disposent d'un impressionnant dispositif en matière de visualisation et bénéficient d'une ergonomie générale des commandes sans précédent. De larges écrans tactiles remplacent les cadrans traditionnels et les écrans de visualisation sont devenus holographiques.

Le premier escadron de Rafale est opérationnel depuis 2006 sur la base aérienne de Saint-Dizier.



> Les quatre missions de l'armée de l'air

- **Dissuasion.** La dissuasion nucléaire préserve les intérêts vitaux de notre pays, garantit sa souveraineté et contribue à l'équilibre des forces dans le monde.
- **Projection.** C'est la capacité à déployer des forces à l'étranger dans les plus brefs délais afin de résoudre des crises.
- **Prévention.** Elle consiste à empêcher l'émergence de situations conflictuelles et à anticiper la réapparition de menaces majeures, grâce notamment au renseignement, au repositionnement de ses forces, à la coopération.
- **Protection.** Elle vise à assurer la sûreté du territoire national, de son espace aérien et de ses points sensibles contre toutes les menaces extérieures.

à la pointe de la technologie



Au service des missions de l'Armée de l'air, le parc aérien comprend de nombreux types d'aéronefs : des avions de combat aux avions de transport, en passant par les avions de liaison et les hélicoptères.

Les 330 avions de chasse sont regroupés au sein de 19 escadrons. On y trouve différents types d'appareils adaptés à chacune de leurs missions, tels que les Mirage 2000, les Mirage F1 et, depuis peu, les Rafale.

La capacité de projection est soutenue par près de 150 avions de transport (Transall, Hercules, Airbus A310, Falcon...) et de 80 hélicoptères (Super Puma, Fenec, Ecureuil...).

L'Armée de l'air dispose enfin d'une flotte d'avions écoles, constituée de divers aéronefs, comme les Alphajet, les Xingu, les Epsilon ou encore les Tucano qui couvrent tous les besoins de la formation.

L'ensemble des missions aériennes se traduit par l'accomplissement d'environ 235 000 heures de vol annuelles.

LES MILITAIRES DE L'ARMÉE



QUAND LE RÊVE DEVIENT RÉALITÉ...

**ÉLÈVE OFFICIER
GUILLAUME WATTEYNE,
24 ANS,
ÉLÈVE PILOTE**

« Je me souviens qu'avant de débiter, je me disais que c'était réservé aux meilleurs, et je n'étais pas le premier de la classe. Pourtant, je répondais aux conditions d'âge, de niveau scolaire, et j'ai réussi les tests. En fait, il ne faut pas brûler les étapes : c'est comme ça que mon rêve est devenu accessible. Et peut-être qu'un jour, j'aurai la chance d'être aux commandes d'un Rafale... »

> Devenez pilote avec votre bac !

Contrairement à certaines idées reçues, il n'est pas forcément nécessaire de faire maths sup et maths spé ou de sortir d'une grande école pour devenir pilote. L'Armée de l'air recrute ainsi chaque année entre 50 et 80 jeunes titulaires d'un bac général ou technologique, par le biais de son recrutement d'élèves officiers du personnel navigant.

Les candidats, âgés de 17 à 22 ans, doivent passer une série de tests psychotechniques, des épreuves sportives et des entretiens destinés à estimer leurs capacités à intégrer le personnel navigant. Et, bien sûr, satisfaire aux conditions d'aptitudes médicales requises.

> Un cadre de travail spécifique : la base aérienne

La base aérienne est par essence l'outil de combat de l'Armée de l'air. Elle est en permanence opérationnelle.

Le commandant d'une base aérienne réunit sous son autorité toutes les unités stationnées sur la plate-forme, soit 600 à 3500 personnes.

La défense aérienne de la France est réalisée à partir d'un réseau d'une vingtaine de bases plates-formes et de cinq bases radars de défense aérienne. Elle est soutenue par une douzaine de bases ou détachements air à vocation de support (états-majors, centres d'opérations, entrepôts, ateliers, écoles...).

L'organisation des bases aériennes est adaptée à la souplesse et à la rapidité d'emploi de l'arme aérienne. En métropole, outre-mer et à l'étranger, les bases disposent toutes d'une infrastructure d'accueil similaire : les unités navigantes se déploient donc avec la certitude de trouver sur toutes les bases aériennes les moyens nécessaires à l'exécution de leurs missions.



DE L'AIR



> Une équipe

Officiers, sous-officiers, militaires techniciens de l'air... Pilotes, mécaniciens avion, électroniciens, contrôleurs de la défense aérienne, spécialistes des systèmes et supports de télécommunication, fusiliers commandos, pompiers de l'air, agents d'entretien des installations... Chacun, à son niveau de responsabilité et dans le cadre de sa spécialité, permet à l'armée de l'air de remplir ses missions. Vous êtes titulaire d'un baccalauréat, d'un CAP/BEP ou juste d'un niveau troisième de l'enseignement général? Renseignez-vous auprès d'un Bureau air information : un conseiller en recrutement vous informera sur les différentes opportunités d'emploi et de carrière dans l'Armée de l'air.

> La solde

Dans l'armée, on ne parle pas de salaire, mais de «solde». Militaires techniciens de l'air et sous-officiers débutent au grade d'Aviateur avec une solde de 1035 euros net par mois. Ils reçoivent également une prime à l'engagement de 1067 euros au 13^e mois de service. Pour autant, si ces deux catégories de personnel débutent à un niveau équivalent, la solde du sous-officier progresse beaucoup plus rapidement. Deux raisons à cela : son niveau de formation est plus élevé et ses responsabilités plus importantes. Un sergent chef célibataire, par exemple, percevra autour de 1590 euros net après environ 10 ans de service. L'élève pilote perçoit, en début de formation, une indemnité pour services aériens qui porte sa solde à environ 1400 euros net par mois. À l'obtention de son brevet de pilote, soit environ 3 ans plus tard, il dépassera 1 900 euros. À savoir : tout personnel détaché en opérations extérieures voit sa solde multipliée par 1,5.

LES CHIFFRES

Aujourd'hui, l'Armée de l'air, c'est plus de 65 000 hommes et femmes :

- > 10 % d'officiers ;
- > 55 % de sous-officiers ;
- > 25 % de militaires du rang ;
- > 1 % de volontaires ;
- > 9 % de civils.

Les femmes représentent 18 % des effectifs, ce qui en fait l'armée la plus féminisée.

> De carrière ou sous contrat ?

Tous les militaires ne sont pas «de carrière». Ainsi, la majeure partie des pilotes sont sous contrat. Ils n'effectuent que 20 ans de service au maximum, avant de se reconverter, s'ils le souhaitent, dans le secteur civil.

Les sous-officiers débutent tous sous contrat (entre 5 et 8 ans selon la spécialité), avant de pouvoir faire leur demande pour devenir sous-officier de carrière.

Les militaires techniciens de l'air ont vocation, quant à eux, à rester sous contrat. Leur premier engagement est de 3 ans, à l'exception des pompiers et des agents sécurité cabine qui signent un premier contrat de 5 ans. S'ils remplissent certaines conditions, comme la réussite à des sélections internes, ils pourront, par contrats successifs, atteindre des durées de service allant jusqu'à 18 ans, voire exceptionnellement 25 ans.

Sommaire

Les métiers de l'aéronautique.....	6
Les métiers de la sécurité et de la protection.....	14
Les métiers du soutien et du support des bases.	17
De l'acte de candidature à la carrière militaire ...	22
Nous contacter	24
Panoramique des métiers.....	25



LES MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE

Tous ces spécialistes sont, d'une manière ou d'une autre, en contact rapproché avec les aéronefs de l'Armée de l'air. Le personnel navigant, qu'il s'agisse du pilote de chasse, du pilote de transport ou du navigateur officier systèmes d'armes, assure les missions de combat ou de transport de troupe et de matériel, surveille le territoire français...

Au sol, les contrôleurs de la circulation et de la défense aérienne les guident, dialoguant avec eux par radio et leur apportant des informations sur le trafic aérien, la météo ; les opérateurs de surveillance aérienne identifient les avions pénétrant dans l'espace aérien...

Enfin, pas de vols efficaces sans avion et armements en bon état de marche. C'est là qu'interviennent les différents professionnels spécialisés dans la mécanique des aéronefs : mécaniciens avion, électroniciens avioniques, mécaniciens armement opérationnel...



PILOTE DE CHASSE

EN CAS DE CONFLIT, IL EST LE PREMIER À PARTIR AU COMBAT. PAR TEMPS DE PAIX, IL SURVEILLE LE CIEL DU TERRITOIRE FRANÇAIS.

On pourrait le baptiser «pilote de combat». Par temps de guerre, aux commandes d'un Mirage ou d'un Rafale, il largue des bombes, tire des missiles, photographie le territoire ennemi. En période de paix, il s'entraîne en permanence et intervient lorsqu'un intrus survole la France.

Au quotidien, le pilote consulte son planning puis élabore son plan de vol à l'aide de cartes. Avant le décollage, il introduit les données sur une carte mémoire qu'il branche sur l'ordinateur de bord. En vol, il peut être assisté, sur certains avions, par un navigateur officier systèmes d'armes (voir page 9). Au retour, lors d'un débriefing, on s'assure qu'il a atteint les objectifs fixés. Si ce n'est pas le cas, on cherche à savoir pourquoi et comment y remédier. Régulièrement, il s'exerce également sur simulateur de vol afin de tester ses réflexes en cas de panne ou d'interception avec l'ennemi.

Au sortir de sa formation, tout jeune pilote doit encore passer plusieurs qualifications avant de devenir pilote opérationnel et partir en mission.

Une excellente vue, un bon rythme cardiaque et un self-control à toute épreuve sont indispensables pour devenir pilote de chasse. Ainsi qu'une bonne résistance physique: dans les accélérations et les virages, son corps peut subir une pression cinq à six fois supérieure à son poids. ■



ASPIRANT ALEXANDRE PRIGENT, 27 ANS

Devenir pilote de chasse, c'était depuis toujours le rêve d'Alexandre. Après le bac S, il présente donc et réussit les épreuves pour devenir élève officier du personnel navigant. Aujourd'hui, affecté à la base aérienne de Dijon, il pilote le Mirage 2000-5F, un tireur de missiles exclusivement dédié à la défense aérienne.

«En attendant le Rafale, c'est l'avion le plus perfectionné de l'Armée de l'air», s'enthousiasme-t-il.

Jeune pilote, Alexandre ne s'entraîne jamais seul.

Précédé par un avion leader, il obéit aux ordres d'un pilote plus expérimenté. «Il nous arrive de faire des exercices à plusieurs avions, français ou étrangers, précise-t-il. Je pars bientôt m'entraîner avec l'armée suisse, ensuite je me rendrai en Écosse.»

Une semaine par mois environ, il va à Mont-de-Marsan pour faire la police du ciel: «Nous sommes deux pilotes et six mécaniciens, présents 24 heures sur 24 et prêts à sauter dans l'avion en cas d'alerte», explique-t-il.

Sur le point de devenir officier, Alexandre est comblé: «Lorsque je suis aux commandes, j'éprouve un sentiment de liberté énorme. Quant à l'escadron, c'est une vraie famille. Il y règne un esprit d'équipe que je n'imaginai pas.»

- > Statut : officier sous contrat
- > Formation : environ 3 ans à Salon-de-Provence, Cognac et Tours
- > 1^{er} contrat : 10 ans



PILOTE DE TRANSPORT

TRANSPORT DE TROUPES, ACHEMINEMENT DE MATÉRIEL MILITAIRE OU HUMANITAIRE. DÈS QU'IL EN REÇOIT L'ORDRE, LE PILOTE DE TRANSPORT PARCOURT LE MONDE.

Le pilote de transport n'a pas de ligne régulière. À toute heure du jour et de la nuit, il s'envole là où on lui dit d'aller. Sur Transall ou Hercules, et bientôt sur Airbus A400M, il transporte du matériel et du personnel militaire pour le compte des armées dans le monde entier, participe à des missions humanitaires.

Aux commandes d'un Casa, avion de plus petite taille, il fait surtout du largage de parachutistes et des missions dans les départements d'outre-mer.

Avant de partir, le pilote prépare son vol : choix du trajet à partir de cartes, calcul du carburant, contact avec les terrains d'atterrissage, choix des terrains de dégagement... Dans l'avion, il n'est pas seul, il travaille au sein d'un équipage (commandant de bord, parfois navigateur, mécanicien).

Après différents modules d'apprentissage, le jeune pilote suit un stage d'instruction de quelques mois spécifique à son avion d'affectation. Puis s'entraîne encore environ deux ans pour devenir pilote opérationnel et partir en mission. Deux ans plus tard, s'il réussit ses examens, il devient commandant de bord.

Disponible pour faire face aux nombreux déplacements, travailleur pour passer les différentes qualifications, le pilote de transport doit aussi être capable de manager des hommes. Commandant de bord, c'est lui qui gère l'équipage. ■



ASPIRANT STÉPHANE BOURRIER, 29 ANS

Pilote de chasse ? Bien sûr, l'idée lui a traversé l'esprit. « Au lycée, c'est un métier qui fait rêver », concède Stéphane. Mais dès qu'il se renseigne, il change d'avis : il sera pilote de transport. « Pour les voyages, très nombreux et souvent lointains, pour les missions variées, pour le vol en équipage, également », explique-t-il. Aujourd'hui, aux commandes d'un Hercules et pour sa plus grande joie, il sillonne le monde. Transport de fret pour l'armée de terre à N'Djamena au Tchad ou à Abidjan en Côte d'Ivoire, transport de matériel humanitaire en Indonésie lors du tsunami, participation à un pont aérien organisé par l'OTAN en faveur du Pakistan à partir de la Turquie... Stéphane est absent de chez lui un bon tiers de l'année. « Il m'arrive de voler 4 000 km et huit heures d'affilée », ajoute-t-il avec satisfaction. Le reste du temps, il évolue dans le ciel français pour transporter des parachutistes de l'armée de terre lors de leur entraînement ou encore des gendarmes du GIGN envoyés en mission d'urgence. « Les nombreux déplacements sont le point noir du métier pour ceux qui ont une vie de famille, reconnaît Stéphane. Ce n'est pas mon cas et, pour l'instant, j'en profite pleinement. »

- > **Statut** : officier sous contrat
- > **Formation** : environ 3 ans à Salon-de-Provence, Cognac et Avord
- > **1^{er} contrat** : 10 ans

NAVIGATEUR OFFICIER SYSTÈMES D'ARMES



PRÉSENT DANS L'AVION AUX CÔTÉS DU PILOTE, LE NAVIGATEUR GÈRE LES ITINÉRAIRES, DÉTECTE LES MENACES, EMPLOIE LES ARMEMENTS SI BESOIN EST.

Dans de nombreux avions – avion de transport, avion de surveillance aérienne, certains avions de chasse dont le Rafale – la présence d'un navigateur systèmes d'armes est indispensable. Il gère les différents aspects de la mission afin de permettre au pilote de se concentrer sur la conduite de son appareil.

Avant de partir, le navigateur prépare son parcours : il doit respecter les zones et couloirs imposés, éviter éventuellement les défenses ennemies... En vol, devant des ordinateurs de bord, des écrans radars... sa mission diffère quelque peu en fonction de l'avion. Dans un avion de chasse, il détecte les menaces ennemies, donne au pilote des directives pour les éviter, gère les armements. Sur avion de transport, il assiste l'équipage dans une mission de parachutage ou encore de pénétration de lignes ennemies en dirigeant la trajectoire de l'avion, en trouvant un terrain d'atterrissage sommaire...

La formation professionnelle du jeune navigateur est légèrement plus courte que celle du pilote, mais comporte, elle aussi, son lot d'exams au sol et en vol pour accroître son savoir-faire et obtenir les qualifications successives nécessaires.

Ce métier exigeant demande d'être motivé, perfectionniste et sportif. Et très résistant si l'on est sur avion de chasse en raison des contraintes physiques exercées lors des accélérations, décélérations et changements de cap... ■



LIEUTENANT VALÉRIE ROBERT, 27 ANS

Quelques vols en aéroclub et l'attrait pour la vie militaire ont conduit Valérie vers l'Armée de l'air. « Comme beaucoup, je voulais devenir pilote de chasse », avoue-t-elle. Mais la sélection en décide autrement, elle sera navigatrice systèmes d'armes. Un métier qu'elle ne connaissait pas, mais qu'elle a complètement adopté. « Après cinq ans, bien qu'habituee à la vitesse, j'éprouve toujours le même plaisir », témoigne-t-elle. Son avion, c'est le Mirage 2000 N, un avion de combat à mission essentiellement nucléaire. « Notre rôle étant la défense du territoire national, nous nous entraînons principalement dans le ciel français », explique-t-elle. Avec, toutefois, quelques exceptions. Valérie a ainsi participé à plusieurs exercices avec des armées étrangères au Canada, au Brésil, en Sardaigne, en Roumanie. Mais il s'agissait là d'entraînements à des missions conventionnelles et non plus nucléaires. « C'est un métier extrêmement exigeant qu'on ne peut faire qu'avec passion », affirme Valérie qui peut être fière d'être l'une des trois navigatrices systèmes d'armes de France.

- > Statut : officier sous contrat
- > Formation : environ 2 ans à Salon-de-Provence et Tours
- > 1^{er} contrat : 10 ans

CONTRÔLEUR DE LA CIRCULATION AÉRIENNE



CE PROFESSIONNEL ASSURE LA SÉCURITÉ DE LA CIRCULATION AÉRIENNE SUR LES AÉRODROMES MILITAIRES ET DANS LEURS ZONES D'APPROCHE.

Au même titre que l'«aiguilleur du ciel», son homologue du secteur civil, le contrôleur de la circulation aérienne travaille depuis la tour de contrôle. Tout au long de la journée, en relation permanente avec les pilotes et s'exprimant le plus souvent en anglais, il alterne différents postes.

Dans la partie «vigie» de la tour, il gère à vue les décollages et les atterrissages, prend en charge la circulation au sol des avions et des véhicules. Dans la salle d'approche située au rez-de-chaussée de la tour, face à un écran radar, il guide les avions dans leur montée et leur descente. Ayant une vue générale de l'ensemble du trafic, il maintient les distances entre aéronefs, évite les collisions. Par mauvais temps, il actionne le guidage radar des avions.

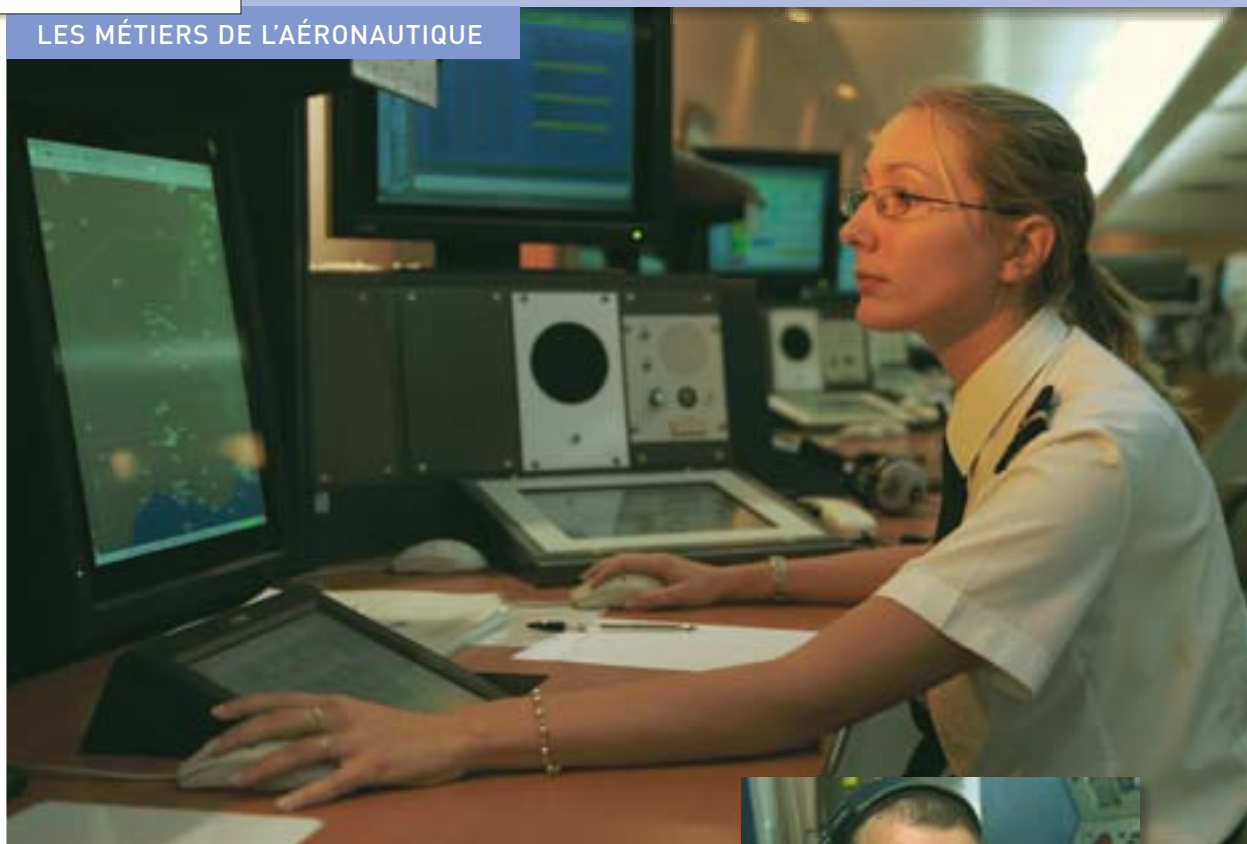
Dans ce métier particulièrement exigeant, la prise de responsabilité est progressive. À ses débuts, après une phase de parrainage de six mois à un an, le jeune contrôleur opérationnel gère un trafic relativement léger. Puis, avec l'expérience et la réussite aux examens, il devient premier contrôleur, puis maître contrôleur et prend en charge un trafic de plus en plus complexe.

Autant avoir les nerfs solides, être capable de se concentrer longtemps (les permanences durent 24 heures), savoir prendre des décisions rapides et travailler en équipe pour faire ce métier. ■

SERGENT ISABELLE VIENNE, 31 ANS

Médecin militaire ou contrôleuse de la circulation aérienne ? Isabelle hésitait. « Ne me demandez pas pourquoi, je sais que ça n'a aucun rapport », déclare-t-elle, avançant la question. Ses résultats en décideront pour elle. Son rang au Service de santé des armées étant insuffisant, elle se rabat sur sa deuxième passion. Contrôleuse depuis six ans, elle ne l'a jamais regretté. Quant à l'Armée de l'air, c'était depuis toujours une évidence : « Pour sa rigueur et sa discipline, explique-t-elle. Et puis, je voulais me rendre utile, participer à la défense du territoire. » Au quotidien, Isabelle est sans cesse sur le qui-vive. Il est vrai que sur la base aérienne de Luxeuil, le trafic est intense et les Mirage 2000 N décollent et atterrissent chaque jour à un rythme soutenu. Au fil des années, elle a pris du galon. Devenue première contrôleuse, il lui arrive de gérer un trafic particulièrement complexe. « Par très mauvais temps, cite-t-elle en exemple, les avions peuvent s'enchaîner les uns derrière les autres pendant trois heures. Je dois les guider et les ramener sans encombre. » Gageons qu'elle ne s'arrêtera pas en si bon chemin et deviendra, dans cinq ans, maître contrôleur. En attendant, elle a passé avec succès d'autres épreuves : celles de sous-officier de carrière.

- > **Statut** : sous-officier
- > **Formation militaire** : 16 semaines à Rochefort
- > **Formation professionnelle** : 30 semaines à Rochefort et Mont-de-Marsan
- > **1^{er} contrat** : 5 ans



CONTRÔLEUR DE LA DÉFENSE AÉRIENNE

DANS LA SALLE D'OPÉRATION D'UN CENTRE RADAR, LE CONTRÔLEUR DÉFENSE SUIT LES AVIONS DONT IL A LA CHARGE ET DIALOGUE PAR RADIO AVEC LES PILOTES.

Devant son écran radar, au sein d'un centre de détection et de contrôle, le contrôleur de la défense aérienne guide les avions militaires pendant leur mission. Avant tout, il prend en charge la navigation aérienne : il entre en contact radio avec le pilote après le décollage et lui apporte les informations nécessaires au bon déroulement de son vol (météo, trafic aérien civil, manœuvres d'évitement...).

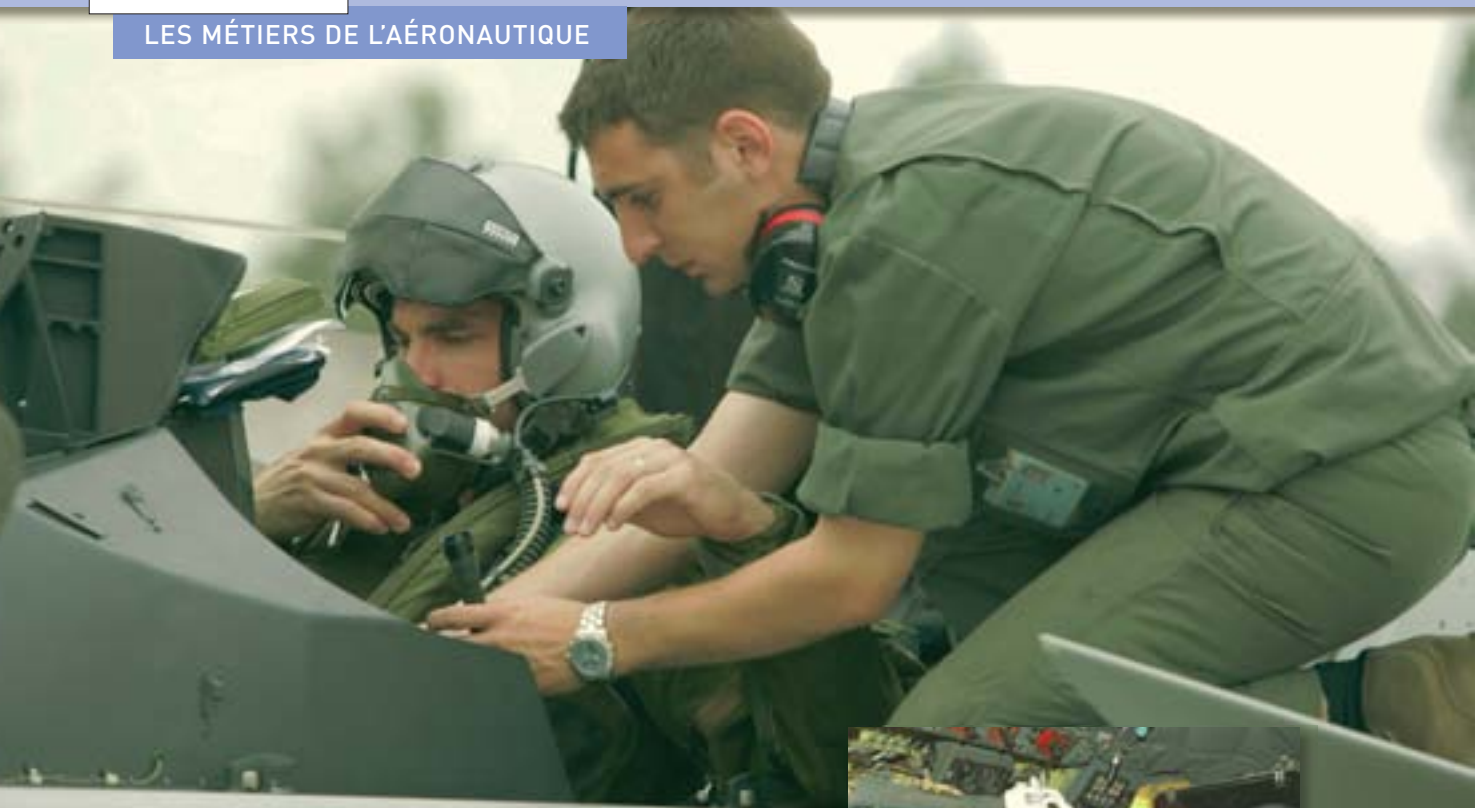
Dans ses attributions également : l'interception d'avions intrus. À la moindre alerte, l'ordre est donné de faire décoller un avion de chasse. Le contrôleur guide alors le pilote au plus près de l'avion à intercepter. Le chasseur s'immisceant brutalement dans le trafic aérien civil, le contrôleur doit être particulièrement attentif à lui donner, tout au long de sa progression, la position exacte des avions qui l'entourent pour éviter toute collision. La vie du pilote est alors entre ses mains. Pour faire face à de telles responsabilités, le jeune contrôleur est guidé, en début de carrière, par un instructeur expérimenté. Ce spécialiste doit posséder une rapidité et une sûreté de jugement, l'esprit d'initiative et une bonne dose de sang-froid. Travaillant en équipe avec des professionnels étrangers, il doit aussi parler anglais. ■



ADJUDANT JEAN-CHRISTOPHE SECCO, 36 ANS

N'est pas contrôleur sur la base de Metz qui veut. Pour une raison simple : c'est la seule unité de contrôle mobile de France. Avant d'y prétendre, il faut avoir fait ses preuves. « Je n'ai obtenu ma mutation qu'après neuf ans de travail dans une station fixe à Nice », atteste Jean-Christophe, particulièrement satisfait. Aujourd'hui, fini le travail sédentaire, place à la mobilité et à la diversité des missions. « Nous pouvons faire des contrôles en tout lieu et à tout moment, en France et à l'étranger », s'enthousiasme notre contrôleur qui revient d'un entraînement de trois semaines en pleine nature dans le Gers. Ravi, Jean-Christophe évoque aussi les missions particulières, comme celles effectuées en 2004 à Lourdes lors de la venue du pape Jean-Paul II ou encore en Normandie à l'occasion du 60^e anniversaire du débarquement allié. « Il nous est arrivé de diriger un avion ou un hélicoptère vers un aéronef qui n'aurait pas dû se trouver là », se souvient-il. Autre sujet de satisfaction pour lui : le plaisir de rencontrer quotidiennement la population. Qu'il s'agisse des propriétaires des champs où s'effectuent leurs exercices, des curieux venus les observer ou des écoliers auxquels il explique son travail. Sur place ou dans les écoles.

- > **Statut** : sous-officier
- > **Formation militaire** : 16 semaines à Rochefort
- > **Formation professionnelle** : 31 semaines à Rochefort et Mont-de-Marsan
- > **1^{er} contrat** : 5 ans



MÉCANICIEN AVION

LE MÉCANICIEN AVION VEILLE AU BON FONCTIONNEMENT DES MOTEURS ET DE LA CELLULE HYDRAULIQUE DES AVIONS ET DES HÉLICOPTÈRES DE L'ARMÉE DE L'AIR.

Si les pièces du moteur n'ont aucun secret pour le mécanicien avion, c'est aussi le cas de l'ensemble de la cellule hydraulique (commandes de vol, climatisation, freins, train d'atterrissage...). Sans oublier les hélices. C'est pourquoi il est spécialiste d'un seul avion, qu'il s'agisse d'un avion de chasse, de transport ou d'un hélicoptère.

Sur une base, deux postes lui sont offerts. Affecté à l'escadron, il est sur la piste, au contact direct du pilote. Par gestes conventionnels, il lui fait signe de mettre le moteur en route, de freiner en cas de problème... Au retour, il lui indique l'endroit où parquer son avion... C'est également lui qui fait le plein de carburant, qui prépare les avions en fonction des missions, qui répare les petites pannes indiquées par le pilote à son retour de mission.

Affecté dans un atelier, le mécanicien fait des révisions systématiques et répare les grosses pannes en suivant rigoureusement la marche à suivre indiquée dans sa documentation. Son intervention est ensuite contrôlée par le chef d'atelier. Enfin, chacun pose sa signature au bas d'une feuille de contrôle, prouvant ainsi que tout a été fait selon les normes.

Rigueur et conscience professionnelle aiguë sont indispensables pour exercer ce métier. Ainsi que la connaissance de l'anglais, les notices étant souvent rédigées dans cette langue. ■



SERGENT SÉBASTIEN ÉTIEMBLE, 23 ANS

C'est en troisième, lors d'un forum, que Sébastien découvre l'Armée de l'air. Dès lors, son choix est fait : il sera « Arpète ». En clair, après la seconde, il préparera son bac en deux ans à l'école d'enseignement technique de Saintes. Ce qu'il fait avec succès. À Rochefort, il opte ensuite pour la spécialité mécanicien avion. « Mon vœu le plus cher était d'être au contact direct des appareils », précise-t-il. Depuis trois ans, c'est chose faite. À la base d'Orléans, il travaille sur Transall, un avion de transport pouvant embarquer jusqu'à quatre-vingts personnes. Dans son atelier, Sébastien est dans son élément. Qu'il fasse des révisions systématiques tous les dix-huit mois ou qu'il répare les pannes, il intervient toujours en binôme. « Pour connaître parfaitement l'avion, nous essayons de faire les diverses opérations à tour de rôle. Dans ce métier, ajoute-t-il, on apprend tous les jours, les pannes sont toujours différentes. » Cependant, son avion va bientôt disparaître au profit de l'Airbus A400M, plus grand et plus performant. Obtiendra-t-il une formation sur le nouveau venu ? Il l'espère. En attendant, il s'apprête à partir au Togo pour deux mois et demi. Une nouvelle expérience qu'il attend avec impatience.

- > **Statut** : sous-officier
- > **Formation militaire** : 16 semaines à Rochefort
- > **Formation professionnelle** : 30 semaines à Rochefort
- > **1^{er} contrat** : 5 ans



ÉLECTRONICIEN AVIONIQUE

L'ÉLECTRONICIEN AVIONIQUE VEILLE AU BON ÉTAT DE MARCHÉ DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES ET ÉLECTRONIQUES À BORD DES AVIONS DE CHASSE, DE TRANSPORT OU DES HÉLICOPTÈRES.

Grâce à lui, les pilotes peuvent effectuer leurs missions sans problème. Cet expert en équipements électroniques (radio, radar, commandes de vol ou de tir, brouilleurs...) et électriques (centrales gyroscopiques, batteries, poignée-pilote...), répare les pannes, fait des révisions complètes et systématiques, apporte des modifications aux avions. Essentiellement au sol, sur piste ou en atelier.

Son travail requiert de telles connaissances qu'il est spécialiste d'un seul aéronef: un avion de chasse (Mirage, Alphajet...), un avion de transport (Transall, Hercules...) ou un hélicoptère (Cougar, Puma...). L'électronicien avionique doit donc faire preuve d'une minutie et d'une conscience professionnelle sans faille. D'ailleurs, chacune de ses interventions donne lieu à la rédaction d'un document très détaillé qu'il doit signer, engageant ainsi sa responsabilité. Et les technologies évoluant très rapidement, il lui faut remettre constamment ses connaissances à jour.

En début de carrière, le jeune électronicien est en permanence assisté d'un professionnel plus expérimenté. Par la suite, s'il veut se spécialiser sur un autre appareil, il doit suivre une nouvelle formation. Quant au poste d'électronicien navigant sur avion de transport ou sur hélicoptère, il s'obtient en passant un concours interne. ■



SERGEANT GRÉGORY PECQUENARD, 29 ANS

Une passion d'enfance pour les avions conduit Grégory à l'école de formation des sous-officiers de Rochefort. Là, il décroche la spécialité de son choix, à savoir l'avionique. « Bien que titulaire d'un DUT en électronique, j'avais tout à apprendre sur le sujet », reconnaît-il. Après Rochefort, il choisit la base de Dijon où il se spécialise sur un avion de chasse prestigieux, le Mirage 2000-5F. Pendant quatre ans, au pied des aéronefs et sur indications des pilotes, il effectue des réparations rapides afin que ceux-ci puissent repartir en mission. « Dans le cadre d'échanges entre pays, je suis allé deux fois en Angleterre et une fois au Canada pour des périodes de quinze jours. J'y faisais exactement le même travail », se souvient-il.

Depuis six mois, Grégory s'est éloigné des pistes. Dans un hangar, il révisé les appareils de fond en comble et leur apporte des modifications. « Actuellement, nous les équipons d'un système de restitution de vol beaucoup plus performant », précise-t-il. Toujours à Dijon et toujours sur son avion de prédilection.

Après un premier contrat de six ans, Grégory vient de rempiler pour trois ans. Mais n'écarter pas l'idée de devenir, plus tard, sous-officier de carrière.

- > **Statut** : sous-officier
- > **Formation militaire** : 16 semaines à Rochefort
- > **Formation professionnelle** : 43 semaines à Rochefort
- > **1^{er} contrat** : 6 ans.



LES MÉTIERS DE LA SÉCURITÉ ET DE LA PROTECTION

Pour prévenir tout incident et protéger ses bases aériennes, l'Armée de l'air fait intervenir différents professionnels. Les fusiliers commandos, souvent accompagnés de maîtres-chiens, assurent au quotidien la sécurité des avions, des bâtiments, des dépôts de munitions... Les opérateurs de défense sol-air sont chargés du lancement des missiles. Les pompiers de l'air, quant à eux, interviennent contre tous types de sinistres : incendie d'aéronef ou sur la base aérienne, accidents de personnes...

FUSILIER COMMANDO



ÉVOLUANT TOUJOURS EN ÉQUIPE, LES FUSILIERS COMMANDOS ASSURENT AU QUOTIDIEN LA SÉCURITÉ D'UNE BASE AÉRIENNE. ILS PEUVENT INTÉGRER UN COMMANDO DE PARACHUTISTE.

Sur une base aérienne, ce sont les seuls à porter le béret. La plupart d'entre eux (90%) appartiennent à l'escadron de protection de la base. Par équipe de trois – deux fusiliers commandos et un maître-chien – ils effectuent des rondes pour surveiller l'ensemble de la base, ses bâtiments, ses aéronefs, ses dépôts de munitions. Afin d'éviter toute tentative d'observation extérieure, ils empruntent des circuits toujours différents, ne respectent jamais les mêmes horaires. Grâce à leur vigilance, tout intrus est ainsi inévitablement débusqué. Y compris dans l'obscurité puisqu'ils sont dotés de jumelles de vision nocturne.

En dehors des escadrons de protection, une petite majorité des fusiliers commandos (10%) appartient à l'un des trois commandos de parachutistes spécialisés. L'unité stationnée à Orléans se voit confier les missions de combat spécifiques aux forces spéciales. À Villacoublay, ils assurent à partir du ciel la sécurité des bases aériennes. À Mérignac, enfin, ils recherchent et sauvent les pilotes éjectés au combat.

Accompagnant les avions de l'armée de l'air dans tous leurs déplacements, les fusiliers commandos partent relativement souvent en opération extérieure (4 mois par détachement). Pour exercer ce métier, il convient d'être sportif, rigoureux et de ne pas craindre de partir fréquemment à l'étranger. ■

CAPORAL CHEF GHISLAIN VANGISEGEN, 25 ANS

À 17 ans, Ghislain avait deux choses en tête : côtoyer les avions et faire un métier où ça bouge. Son dévolu se jette sur le métier de fusilier commando. Tout l'attire : le sport, les entraînements, les nombreux déplacements, la discipline militaire. Pendant plusieurs années, au sein de l'escadron de protection, il surveille la base de Villacoublay. Et part régulièrement en détachement à l'étranger pour des périodes de quatre mois. Il est ainsi allé au Tchad, en Bosnie-Herzégovine à Sarajevo, en Macédoine. Mais Ghislain veut rompre la routine. Après deux tentatives, il peut enfin intégrer le commando de fusiliers parachutistes de Villacoublay chargé de la surveillance de l'espace aérien. À ce poste, il est ravi. Pour lui, plus de gardes mais énormément de sport, d'entraînements au tir et au combat et, surtout, des sauts en parachute. « J'aime la poussée d'adrénaline que je ressens à chaque saut et la sensation de voler », s'enthousiasme-t-il. Autre particularité de cette unité spéciale, la possibilité d'être envoyé à tout moment n'importe où dans le monde. Ghislain, qui revient de trois semaines au Qatar, est comblé. Il est rarement sur la base.

- > **Statut** : militaire technicien de l'air
- > **Formation militaire** : 6 semaines à Saintes
- > **Formation professionnelle** : 4 semaines à Dijon
- > **1^{er} contrat** : 3 ans



POMPIER DE L'AIR

SUR LA BASE AÉRIENNE, LE POMPIER LUTTE CONTRE TOUT TYPE DE SINISTRES CONCERNANT LES AÉRONEFS ET LEURS PASSAGERS, LES DIFFÉRENTS BÂTIMENTS D'UNE BASE AÉRIENNE. IL VEILLE AUSSI SUR LES MATÉRIELS INCENDIE.

Pouvant à tout moment être confronté à des situations difficiles, le pompier de l'air s'entraîne en permanence. Avant tout pour lutter contre les incendies se déclarant dans les aéronefs, et les installations nucléaires s'il y a lieu, ainsi que pour sauver les passagers. Des situations dramatiques qui demandent de sa part une intervention extrêmement rapide et précise en raison des risques d'explosion.

Garant de la sécurité et du sauvetage du personnel de la base, il s'entraîne également pour intervenir contre tout type de sinistres : extinction d'un feu de moteur de voiture, désincarcération dans un accident, évacuation par l'extérieur d'un immeuble à l'aide de cordes...

Et pour ne pas être pris au dépourvu, il vérifie en permanence les extincteurs et la partie incendie des véhicules d'intervention : réserve d'eau, réserve d'émulseur, vannes de refoulement, pompe à incendie... autant d'éléments qui composent ces gros camions destinés à produire de la mousse pour éteindre les feux d'hydrocarbure.

Pompier : un métier exigeant, réservé à ceux qui ont envie d'aider les autres et qui apprécient les activités physiques. Il nécessite de surcroît de réussir régulièrement des examens professionnels (permis poids lourd, certificat de secours en équipe...). ■

CAPORAL CHEF TOUFIK ADJAL, 31 ANS

C'est au cours de son service national, que Toufik a la révélation. « Lorsque j'ai vu travailler les pompiers sur la base aérienne de Luxeuil, j'ai tout de suite compris que ce métier était fait pour moi. » Bien que diplômé en électronique, il n'hésite pas à réintégrer l'armée en tant que pompier de l'air. « Plus qu'un métier, c'est devenu une vraie passion qui me prend tout mon temps », affirme-t-il. En dehors des nombreux entraînements et d'un encadrement efficace, il apprécie tout particulièrement l'esprit d'équipe, primordial dans le métier : « Sans cohésion, il n'y a pas de pompier, assure-t-il. Quand on part au feu, on doit pouvoir, au moindre problème, compter sur ses collègues. » Après une première opération extérieure en Macédoine où il veillait sur les avions français, Toufik s'apprête à partir à Dakar, au Sénégal : « J'apprécie ces déplacements : on rencontre beaucoup de monde, on apprend à vivre en communauté... Bien sûr, on est loin de chez soi. Mais avec les moyens de communication actuels, on joint sa famille facilement. » Désireux de prendre des responsabilités, Toufik va ajouter une corde à son arc. Avant la fin de l'année, il sera moniteur et formera les jeunes recrues au brevet de secourisme.

- > **Statut** : militaire technicien de l'air
- > **Formation militaire** : 6 semaines à Saintes
- > **Formation professionnelle** : 6 semaines à Cazaux
- > **1^{er} contrat** : 5 ans.



LES MÉTIERS DU SOUTIEN ET DU SUPPORT DES BASES

Véritable petite ville, la base aérienne emploie des professionnels de tous horizons. Les uns installent et gèrent le matériel informatique ou encore les radars (spécialistes systèmes et supports en télécommunication, spécialistes systèmes de détection et traitement de l'information...).

D'autres sont chargés de loger et de nourrir le personnel (spécialistes restauration-hôtellerie), de le soigner (infirmiers, médecins militaires) ou de l'entraîner (moniteurs d'entraînement physique et sportif).

Certains, enfin, gèrent les moyens financiers et matériels de la base (gestionnaires administratifs), secondent le commandement des unités (secrétaires), prennent en charge les stocks de matériels (gestionnaires du matériel technique), assurent la maintenance des installations (plombiers, électriciens, maçons, menuisiers...).

SPÉCIALISTE SYSTÈMES ET SUPPORTS EN TÉLÉCOMMUNICATION



SON RÔLE : INSTALLER ET MAINTENIR EN BON ÉTAT DE MARCHÉ LES LIGNES TÉLÉPHONIQUES, LES RADIOS ET LES SYSTÈMES D'INFORMATION DE L'ARMÉE DE L'AIR.

Si les communications s'établissent, c'est grâce à ce spécialiste qui intervient, après une formation professionnelle spécifique, soit sur les moyens de télécommunication, soit sur le système d'information.

Dans le premier cas, il s'occupe de la partie téléphonie : pose de câbles, raccordement aux commutateurs, mise en place des postes, paramétrage des abonnés du réseau par informatique, réparations. Il prend aussi en charge les différentes radios de l'armée qu'il installe éventuellement et maintient en bon état de marche. Celles fonctionnant sur les bases aériennes pour dialoguer avec les avions, les patrouilles de sécurité, les ambulanciers..., celles également déployées à l'extérieur sur les théâtres d'opérations. Chargé de la partie système d'information, ce technicien installe les réseaux informatiques et configure les nouveaux ordinateurs (installation du système d'exploitation, de la messagerie, de l'internet...). Il assure aussi la maintenance périodique des différents matériels et effectue les dépannages si besoin est. C'est également lui qui installe les logiciels opérationnels, comme ceux qui transforment les informations radars en images et permettent de visualiser les avions en vol.

Amené à travailler avec d'autres militaires français ou étrangers, ce professionnel doit être disponible, motivé, ouvert d'esprit. Et doit parler anglais. ■

SERGENT MATHIEU SIRUGUE, 29 ANS

Avec son BTS électronique, Mathieu voulait devenir mécanicien avion. Mais le manque de places l'oblige à changer de projet. Il se tourne alors vers la spécialité systèmes et supports de télécommunication. Bien classé en fin de formation, il choisit sa première affectation. Ce sera Orléans : « Contrairement à la plupart des autres bases, elle me permettait d'utiliser des systèmes de communication variés et de pouvoir voyager », explique-t-il. But atteint. De terrains d'entraînement en rase campagne en bases aériennes projetées à l'étranger, Mathieu est rarement à Orléans : « Nous emportons le matériel, le branchons, puis le désinstallons quand la mission est terminée. » Il a ainsi installé sur des champs de manœuvre des téléphones pour les pilotes, des radios pour les états-majors... À l'étranger, il a mis en place des téléphones dans le cadre d'un soutien aérien au Kirghizistan, des radios pour les militaires déployés au sol au Burkina Faso... Le mois dernier, il a aussi participé en Allemagne à un exercice international regroupant pas moins de quarante-deux armées. Mathieu est ravi. S'il voyage, il rencontre aussi de nombreux collègues étrangers. Une excellente occasion, pour lui, de comparer les différentes façons de travailler.

- > **Statut :** sous-officier
- > **Formation militaire :** 16 semaines à Rochefort
- > **Formation professionnelle :** 32 semaines à Rochefort
- > **1^{er} contrat :** 6 ans.



SPÉCIALISTE SYSTÈMES DE DÉTECTION ET TRAITEMENT DE L'INFORMATION

CE TECHNICIEN VEILLE SUR LES RADARS DE L'ARMÉE DE L'AIR ET SUR LES SYSTÈMES DE TRAITEMENT, DE TRANSMISSION ET DE VISUALISATION DES INFORMATIONS QU'ILS DÉLIVRENT.

Radars d'approche, de navigation aérienne, aéroportés, d'atterrissage, d'acquisition et de conduite de tir missile anti-aérien, de défense aérienne... Dans l'Armée de l'air, les radars jouent un rôle primordial. Le spécialiste chargé de veiller sur eux et sur les informations qu'ils délivrent, peut travailler dans différents escadrons d'une base aérienne (systèmes d'information et des communications, détection et contrôle aéroportés sur Boeing E-3F, défense anti-aérienne) ou dans un centre de détection et de contrôle dédié à la défense aérienne.

Deux possibilités d'emploi s'offrent à lui. Chargé de la détection et de la navigation, il installe le radar s'il y a lieu, le règle pour optimiser ses performances, le répare en cas de panne. Chargé du traitement de l'information, il intervient sur les systèmes de traitement et de transmission des informations délivrées par les radars, ainsi que sur les écrans des opérateurs ou des contrôleurs dont le rôle est de guider les avions. Capable d'appréhender toute la partie entretien électronique et informatique des différents matériels, ce spécialiste doit être prêt à se former en permanence. Les hautes technologies font partie de son quotidien. ■



SERGENT CHEF CHRISTIAN MAZURIE, 29 ANS

Lorsqu'il a dû choisir son affectation, Christian n'a pas hésité. « Je voulais la base de Metz. Contrairement à d'autres, elle me donnait l'occasion de travailler sur de nombreux matériels et de me déplacer fréquemment. » De fait, depuis dix ans, Christian parcourt la France. De bases aériennes en champs d'entraînement, il transporte, installe, règle, voire dépanne toutes sortes de radars. Quand il ne part pas à l'étranger. Il a installé des radars à Djibouti, en a démantelé d'autres en Centrafrique à l'occasion de la fermeture d'une base. « Aucune semaine ne se ressemble », observe-t-il, ravi. Lors de ces déplacements, il apprécie particulièrement de travailler avec d'autres spécialistes détachés sur place : les contrôleurs, mais aussi les mécaniciens auto, les techniciens télécommunication, les électroniciens...

Au fil du temps, Christian a vu son métier évoluer. Devenu chef d'équipe, il forme désormais les techniciens radars et expérimente les nouveaux matériels. « C'est intéressant, mais très prenant, reconnaît-il. On ne pense pas toujours à la promotion. » Pourtant, Christian a un projet : continuer son travail d'instructeur, mais au sein d'une école, soit à Saintes, soit à Rochefort.

- > Statut : sous-officier
- > Formation militaire : 16 semaines à Rochefort
- > Formation professionnelle : 37 semaines à Rochefort
- > 1^{er} contrat : 6 ans.

AGENT DE RESTAURATION



CUISINIER, PÂTISSIER, SERVEUR, MAGASINIER... QUEL QUE SOIT SON POSTE, L'AGENT DE RESTAURATION ŒUVRE POUR LE BIEN-ÊTRE DES MILITAIRES.

Sur chaque base aérienne, de nombreux agents de restauration possédant un CAP, un BEP ou un Bac Pro du secteur de la restauration s'occupent des repas des militaires, du bar...

En amont, les magasiniers réceptionnent les denrées alimentaires, les contrôlent et les stockent. Dans les cuisines, dès sept heures et sous la houlette d'un chef le plus souvent civil, cuisiniers et pâtisseries préparent les plats à l'un des trois ateliers (entrées, «chaud» ou desserts). En attendant l'heure des repas, ils les rangent en cellule chaude ou froide. Dès le début du service pouvant durer plus de deux heures pour le déjeuner, c'est le coup de feu. Et le self doit être constamment réapprovisionné. Une fois le dernier client parti, il faut encore préparer le repas du soir et le petit déjeuner des militaires logeant sur la base.

Dans ces unités, on trouve aussi des serveurs qui exercent au sein des mess et des bars. Ils assurent le bon fonctionnement de ces lieux de vie et de convivialité. Selon le poste occupé, chaque professionnel opère sous les ordres d'un sous-officier chargé de la gestion du personnel et de la comptabilité, soit du mess sous-officiers et militaires techniciens de l'air, soit du mess officier. Autant être en forme et motivé pour pratiquer ces différents métiers: le rythme de travail est intensif. ■

AVIATEUR 1^{RE} CLASSE CÉDRIC MAESTRE, 20 ANS

Avant d'entrer à l'armée, Cédric connaissait déjà le métier. Il avait été cuisinier dans un restaurant gastronomique. « Les horaires étaient excessivement chargés, je travaillais tous les soirs et les week-ends, se souvient-il. J'ai donc décidé de tenter ma chance à l'armée. » Essai réussi puisque, depuis trois ans, il est cuisinier au self du mess des sous-officiers et militaires techniciens de l'air de la base de Villacoublay. Comme dans tout self, Cédric prépare à l'avance les plats de résistance, les entrées, les desserts. Au dernier moment, en fonction des arrivées, il fait griller les steaks, s'occupe des frites... Certes, les « coups de feu » font toujours partie de sa vie. « À midi, nous pouvons servir jusqu'à 1 400 repas, observe-t-il. Le soir, si nous ne dépassons pas 500 couverts, le rythme est toujours aussi accéléré, car nous sommes moins nombreux. Pourtant, les clients ayant le temps, l'ambiance est plus relaxe. » Au final, Cédric s'estime gagnant. Il n'est de permanence qu'un soir par semaine, jouit de la sécurité de l'emploi et bénéficie de neuf semaines de vacances contre cinq dans le privé. Et puis, il est en contact permanent avec de nombreuses personnes sur la base. Ce qui n'est pas pour lui déplaire.

- > Statut : militaire technicien de l'air
- > Formation militaire : 6 semaines à Rochefort
- > 1^{er} contrat : 3 ans.



AGENT D'ENTRETIEN DES INSTALLATIONS D'INFRASTRUCTURE

QU'IL SOIT PLOMBIER, ÉLECTRICIEN, MAÇON... CE PROFESSIONNEL EST CHARGÉ D'ENTREtenir TOUS LES BÂTIMENTS DES BASES AÉRIENNES.

Sous cette appellation générale et quelque peu abstraite, se cache une multitude de métiers se rapportant au secteur du bâtiment : plombier-chauffagiste-serrurier, maçon-carreleur, menuisier, électricien, peintre-solier-plaquiste-plâtrier. Recrutés avec un CAP, un BEP ou encore un bac professionnel, ils sont chargés d'aménager et d'entretenir les nombreux bureaux, hangars, ateliers, habitations et mess d'une base aérienne. Le travail ne manque pas puisque la surface d'une base équivaut à celle d'une petite ville. Et, comme il n'est pas question de faire traîner les travaux au-delà des délais prévus, il arrive que ces militaires terminent un chantier les jours de repos. En bénéficiant par la suite de récupérations.

S'il désire quitter l'armée à la fin d'un contrat, l'agent d'entretien ne part pas démuni. L'Armée de l'air entend lui apporter une certaine polyvalence. Ainsi, par exemple, un plombier-chauffagiste apprendra la serrurerie, un maçon, le carrelage, un menuisier, l'électricité... Autre complément de formation acquis à l'armée : le montage et le démontage de hangars, la pose de clôtures. Autant de travaux qui demandent, de la part de l'agent, de la rigueur et le goût du travail en équipe. ■

CAPORAL CHEF JÉRÉMY BEL, 28 ANS

Plombier, c'est le métier de Jérémy. « Je suis entré dans l'armée pour faire un essai, avoue-t-il. Après six ans, je suis toujours là. » En réalité, tout lui plaît. Les réelles possibilités d'avancement, mais aussi les nombreux déplacements. L'unité de Metz où il est affecté est, en effet, chargée d'effectuer des travaux sur les bases du nord de l'Hexagone et hors des frontières.

Après la réfection des cuisines du mess des officiers de Villacoublay, il vient de terminer la remise en état de chambres sur la base de Saint-Dizier. À Djibouti, il a remplacé pendant trois mois des clôtures et des hangars rongés par l'air marin. En Nouvelle-Calédonie, il est parti quatre mois pour faire des travaux d'entretien sur une base de l'aéronavale.

Et lorsque aucun chantier de plomberie n'est en vue, Jérémy fait de la maçonnerie ou encore des travaux de peinture. Bref, il ne reste jamais inactif. « J'apprécie d'élargir mes compétences et je considère que cette polyvalence fait partie des charmes du métier », confie-t-il.

Autre sujet de satisfaction pour lui, la vie en collectivité :

« On apprend à se connaître et à respecter les autres. Et puis, c'est l'occasion d'échanger de nombreuses idées », conclut-il.

- > Statut : militaire technicien de l'air
- > Formation militaire : 6 semaines à Saintes
- > 1^{er} contrat : 3 ans.

De l'acte de candidature



> Premier contact

Pour tout renseignement concernant les possibilités de carrière et d'emploi au sein de l'Armée de l'air, le Bureau air information ou la Section recrutement de la base aérienne la plus proche de chez vous se tient à votre disposition (voir liste page 24).

Là-bas, un conseiller en recrutement vous informera des débouchés professionnels correspondant à votre âge, votre niveau scolaire et vos aspirations.

> Dossier de candidature

Si votre intérêt se confirme, un dossier de candidature sera établi et initiera alors votre parcours de sélection. Vous serez convoqué aux différentes épreuves d'évaluation relatives au type de recrutement souhaité, sauf pour les recrutements sur concours (voir tableau page 25).

Exemple, pour devenir sous-officier :

- tests psychotechniques permettant d'évaluer vos capacités de raisonnement et de logique;
- test d'anglais;
- questionnaires à choix multiples (mathématiques, électricité, mécanique), dont les résultats conditionnent l'orientation vers les différentes spécialités;
- tests spécifiques complémentaires pour certaines spécialités (contrôleur aérien, fusilier commando, spécialités du renseignement...);
- épreuve d'aptitude physique (course à pied + certificat de natation);
- visite d'aptitude médicale.

> Formation militaire et professionnelle

Si vous réussissez les épreuves de sélection, vous intégrerez une base aérienne école pour suivre une formation militaire :

- 4 semaines pour les élèves officiers du personnel navigant à Salon-de-Provence;
- 16 semaines pour les élèves sous-officiers à Rochefort;
- 6 semaines pour les élèves militaires techniciens de l'air à Saintes.

Vous suivrez ensuite une formation professionnelle d'une durée variable selon le type de recrutement et la spécialité. Si trois années sont généralement nécessaires pour obtenir son brevet de pilote, la formation des sous-officiers varie, quant à elle, de 8 semaines pour le spécialiste restauration hôtellerie à 3 ans pour l'infirmier.

Les militaires techniciens de l'air, hormis quelques spécialités (pompier, fusilier commando, auxiliaire sanitaire...), sont directement intégrés dans leur unité où ils sont pris en charge par un cadre de leur métier.



à la carrière militaire



> Évolution de carrière

La position dans la hiérarchie militaire suit la progression professionnelle.

Pour le sous-officier, cette progression varie en fonction de son implication au quotidien dans l'exercice de sa spécialité. Elle est aussi conditionnée par la réussite à des sélections internes lui permettant de suivre des stages qualifiants et d'obtenir un grade supérieur. Ainsi, si le sergent est un technicien, le sergent-chef devient un chef d'équipe et l'adjudant-chef un chef de service.

Le militaire technicien de l'air obtient ses grades de manière automatique, mais sa réussite aux sélections internes conditionne en partie le renouvellement de ses contrats.

> De réelles perspectives de progression

Aucun militaire n'est cantonné aux limites de son corps d'origine : le militaire technicien de l'air peut, s'il réussit des tests de sélection spécifiques dans sa 4^e ou 5^e année de contrat, devenir sous-officier.

Avant ses 30 ans, le sous-officier a la possibilité de se présenter à un concours interne pour devenir officier.

Enfin, l'officier sous contrat peut, quant à lui, espérer devenir « de carrière ».

> Retour à la vie civile

Chaque militaire, de carrière ou sous contrat, peut bénéficier immédiatement de sa pension militaire au bout de 15 ans de service actif. Certains décident alors de se reconverter dans le milieu civil où ils peuvent faire valoir, outre leurs compétences techniques particulières, leur rigueur et leur capacité à travailler en équipe, généralement appréciées des employeurs.

Dans tous les cas, tout militaire ayant effectué au moins 4 années de service peut bénéficier d'une aide à la reconversion.

Nous contacter

Bureaux air information

AJACCIO

2A - 2B - Bureau Air Information
Quartier général Grossetti
1, bd Albert 1^{er} - BP 837
20192 AJACCIO CEDEX 4
Tél. : 04 95 21 32 05
bai.ajaccio@recrutement.air.defense.gouv.fr

ALBI

12 - 46 - 81 - 82
Bureau Air Information
4, place Edmont Canet - 81000 ALBI
Tél. : 05 63 54 26 61
bai.albi@recrutement.air.defense.gouv.fr

AMIENS

02 - 60 - 80
Bureau Air Information
19, rue Ernest Cauvin - 80000 AMIENS
Tél. : 03 22 91 72 36
bai.amiens@recrutement.air.defense.gouv.fr

BESANCON

25 - 39 - 70 - 90
Bureau Air Information
64, rue Bersot - BP 37
25998 BESANCON ARMEES
Tél. : 03 81 82 26 66
bai.besancon@recrutement.air.defense.gouv.fr

BORDEAUX

24 - 33 - 47
Bureau Air Information
50, rue des 3 Conils - BP 26 - 33998
BORDEAUX ARMEES
Tél. : 05 57 53 60 23
bai.bordeaux@recrutement.air.defense.gouv.fr

CAEN

14 - 50 - 61
Bureau Air Information
10, rue Capitaine Boualam - 14000 CAEN
Tél. : 02 31 86 10 36
bai.caen@recrutement.air.defense.gouv.fr

CLERMONT-FERRAND

03-15 - 43 - 63
Bureau Air Information
26, avenue des Paulines
63000 CLERMONT-FERRAND
Tél. : 04 73 91 40 92
bai.clermont@recrutement.air.defense.gouv.fr

DIJON

21 - 58 - 71 - 89
Bureau Air Information
7, place Wilson - BP 62
21002 DIJON CEDEX
Tél. : 03 80 68 23 33
bai.dijon@recrutement.air.defense.gouv.fr

GRENOBLE

26 - 38 - 73 - 74
Bureau Air Information
13-15, bd Maréchal Joffre - BP 1197
38023 GRENOBLE CEDEX
Tél. : 04 76 12 05 60
bai.grenoble@recrutement.air.defense.gouv.fr

LE MANS

53 - 72 - 49
Bureau Air Information
12 ter rue Notre Dame - BP 27042
72007 LE MANS - CEDEX 1
Tél. : 02 43 81 96 04
bai.lemans@recrutement.air.defense.gouv.fr

LILLE

59 - 62 - Bureau Air Information
30, bis rue de Thionville - BP 46
59009 LILLE CEDEX
Tél. : 03 20 55 25 41
bai.lille@recrutement.air.defense.gouv.fr

LIMOGES

19 - 23 - 87
Bureau Air Information
1, rue d'Isly - BP 624 - 87013 LIMOGES
CEDEX
Tél. : 05 55 77 21 34
bai.limoges@recrutement.air.defense.gouv.fr

LYON

01 - 69 - 42
Bureau Air Information
18, avenue Félix Faure
69998 LYON ARMEES
Annexe : 31 rue Voltaire - BP 299
42014 ST ETIENNE CEDEX 2
Tél. : 04 78 58 64 08
bai.lyon@recrutement.air.defense.gouv.fr

MARSEILLE

04 - 05 - 13 - 84
Bureau Air Information
117, rue Sainte Cécile
13005 MARSEILLE
Tél. : 04 91 80 51 51
bai.marseille@recrutement.air.defense.gouv.fr

MELUN

77 - 91
Bureau Air Information
2, rue Saint Louis
77000 MELUN
Tél. : 01 64 52 27 70
bai.melun@recrutement.air.defense.gouv.fr

MONTIGNY-LES-METZ

55 - 57
Bureau Air Information
Quartier Reymond
32 F, rue général Franiatte
57950 MONTIGNY-LES-METZ
Tél. : 03 87 15 41 56
bai.metz@recrutement.air.defense.gouv.fr

MONTPELLIER

07 - 30 - 34 - 48
Bureau Air Information
2 bis, rue Pagesy - BP 2166
34027 MONTPELLIER CEDEX
Tél. : 04 67 58 56 99
bai.montpellier@recrutement.air.defense.gouv.fr

NANCY

54 - 88
Bureau Air Information
Casernme Thiry - case off n°52
Rue sainte catharine
54036 NANCY CEDEX
Tél. : 03 83 32 51 58
bai.nancy@recrutement.air.defense.gouv.fr

NANTES

44 - 85
Bureau Air Information
Quartier Richemont
14, bis rue des Rochettes - BP 08
44998 NANTES ARMEES
Tél. : 02 40 74 21 29
bai.nantes@recrutement.air.defense.gouv.fr

NICE

06 - 83
Bureau Air Information
1 bis, rue Ségurane - 06300 NICE
Annexe : 181 avenue du Maréchal Foch
BP 86 - 83800 TOULON NAVAL
Tél. : 04 93 85 90 05
bai.nice@recrutement.air.defense.gouv.fr

ORLEANS

28 - 41 - 45
Bureau Air Information
16, quai Barentin
45000 ORLEANS
Tél. : 02 38 53 85 38
bai.orleans@recrutement.air.defense.gouv.fr

PARIS

75 - 92 - 93 - 94
Bureau Air Information
163, rue de Sèvres
75015 PARIS
Tél. : 01 40 56 00 00
bai.paris@recrutement.air.defense.gouv.fr

PAU

40 - 64 - 65
Bureau Air Information
62, rue d'Etigny - BP 1602
64016 PAU CEDEX
Tél. : 05 59 32 10 02
bai.pau@recrutement.air.defense.gouv.fr

PERPIGNAN

11 - 66 - Bureau Air Information
40, avenue Gilbert Brutus - BP 947
66020 PERPIGNAN CEDEX
Tél. : 04 68 34 69 03
bai.perpignan@recrutement.air.defense.gouv.fr

POITIERS

16 - 17 - 79 - 86
Bureau Air Information
164, avenue de la Libération
BP 661 - 86023 POITIERS CEDEX
Tél. : 05 49 88 68 15
bai.poitiers@recrutement.air.defense.gouv.fr

PONTOISE

78 - 95
Bureau Air Information
3, rue du Premier dragons
95300 PONTOISE
Tél. : 01 30 31 07 03
bai.pontoise@recrutement.air.defense.gouv.fr

QUIMPER

29 - 56
Bureau Air Information
1, rue du Pichery - BP 1702
29107 QUIMPER CEDEX
Tél. : 02 98 95 18 48
bai.quimper@recrutement.air.defense.gouv.fr

REIMS

08 - 10 - 51 - 52
Bureau Air Information
1, rue de Sillery - 51100 REIMS
Tél. : 03 26 85 37 50
bai.reims@recrutement.air.defense.gouv.fr

RENNES

22 - 35
Bureau Air Information
20, rue du docteur Francis Joly
BP 3283 - 35032 RENNES CEDEX
Tél. : 02 99 30 79 43
bai.rennes@recrutement.air.defense.gouv.fr

ROUEN

27 - 76 - Bureau Air Information
16, rue saint Hilaire - 76038 ROUEN CEDEX
Tél. : 02 35 70 04 76
bai.rouen@recrutement.air.defense.gouv.fr

STRASBOURG

67 - 68
Bureau Air Information
3, rue de la mésange - BP 1042/M - 67071
STRASBOURG CEDEX
Tél. : 03 88 22 00 87
bai.strasbourg@recrutement.air.defense.gouv.fr

TOULOUSE

09 - 31 - 32
Bureau Air Information
4, rue Delpech - BP 535
31034 TOULOUSE CEDEX
Tél. : 05 61 21 59 71
bai.toulouse@recrutement.air.defense.gouv.fr

TOURS

18 - 36 - 37
Bureau Air Information
4, rue du docteur Herpin
BP 2650 - 37026 TOURS CEDEX
Tél. : 02 47 05 37 93
bai.tours@recrutement.air.defense.gouv.fr

Bases aériennes Sections recrutement

AMBERIEU

Section Recrutement
Base aérienne 278
01508 AMBERIEU EN BUGEY CEDEX
Tél. : 04 74 34 39 25

AVORD

Section Recrutement
Base aérienne 702 - 18998 AVORD ARMEES
Tél. : 02 48 68 40 98

BORDEAUX

Section Recrutement
Base aérienne 106
BP 110 - 33998 BORDEAUX ARMEES
Tél. : 05 57 53 62 55

BRÉTIGNY

Section Recrutement
Base aérienne 217
91224 BRÉTIGNY SUR ORGE
Tél. : 01 69 23 70 66

CAMBRAI

Section Recrutement
Base aérienne 103
59341 CAMBRAI AIR
Tél. : 03 27 74 77 04

CAZAUX

Section Recrutement
Base aérienne 120 - 33164 CAZAUX
Tél. : 05 57 15 51 20 poste 24224

CHATEAUDUN

Section Recrutement
Base aérienne 279
28205 CHATEAUDUN CEDEX
Tél. : 02 37 44 81 88

COGNAC

Section Recrutement
Base aérienne 709 - 16109 COGNAC
Tél. : 05 45 32 73 48

CREIL

Section Recrutement
Base aérienne 110 - 60314 CREIL CEDEX
Tél. : 03 44 28 70 91

DIJON

Section Recrutement
Base aérienne 102 - 21998 DIJON ARMEES
Tél. : 03 80 69 51 02 poste 24543

DOULLENS

Section Recrutement
Dépôt aérien air 922 - 80600 DOULLENS
Tél. : 03 22 77 82 00 poste 328326

EVREUX

Section Recrutement
Base aérienne 105 - 27037 EVREUX CEDEX
Tél. : 02 32 62 12 44

ISTRES

Section Recrutement
Base aérienne 125 - 13128 ISTRES ARMEES
Tél. : 04 42 41 82 19

LUXEUIL

Section Recrutement
Base aérienne 116 - 70301 LUXEUIL AIR
Tél. : 03 84 40 84 31

LYON MONT VERDUN

Section Recrutement
Base aérienne 942
LYON MONT VERDUN
69998 LYON ARMEES
Tél. : 04 72 26 08 13

METZ

Section Recrutement
Base aérienne 128 - BP 105
57998 METZ ARMEES
Tél. : 03 87 69 55 17

MEYENHEIM

Section Recrutement
Base aérienne 132
BP 04 - 68890 MEYENHEIM
Tél. : 03 89 62 48 05

MONT DE MARSAN

Section Recrutement
Base aérienne 118
Avenue colonel Rosanoff
40490 MONT DE MARSAN ARMEES
Tél. : 05 58 46 77 16

OCHEY

Section Recrutement
Base aérienne 133
BP 334 - 54133 OCHEY AIR
Tél. : 03 83 52 64 66

ORANGE

Section Recrutement
Base aérienne 115
84871 ORANGE CEDEX
Tél. : 04 90 11 56 87

ORLEANS

Section Recrutement
Base aérienne 123 - 45998 ORLEANS
ARMEES
Tél. : 02 38 42 67 01

PARIS

Section Recrutement
Base aérienne 117
5 bis avenue de la porte de Sèvres
75015 PARIS
Tél. : 01 45 52 97 54 - 01 45 52 96 94

REIMS

Section Recrutement
Base aérienne 112 - 51090 REIMS CEDEX
Tél. : 03 26 79 52 60

ROCHEFORT

Section Recrutement
Base aérienne 721 - 17133 ROCHEFORT
Tél. : 05 46 88 84 15

ROMORANTIN

Section Recrutement
Dépôt aérien air 273
41200 ROMORANTIN LANTHENAY AIR
Tél. : 02 54 98 57 50 poste 26097

ROQUEBRUNE-CAP MARTIN

Section Recrutement
Base aérienne 943 - 06190 ROQUEBRUNE
CAP MARTIN
Tél. : 04 92 41 82 42

SAINT-DIZIER

Section Recrutement
Base aérienne 113
52113 SAINT-DIZIER CEDEX
Tél. : 03 25 07 70 40

SAINT-ISMIER

Section Recrutement
Base aérienne 749
Ecole des Pupilles de l'Air
38332 SAINT-ISMIER
Tél. : 04 76 00 53 00 poste 315148

SAINTES

Section Recrutement
E.E.T.A.A. 722 - 17136 SAINTES AIR
Tél. : 05 46 95 85 28

SALON DE PROVENCE

Section Recrutement
Base aérienne 701 - 13661 SALON AIR
Tél. : 04 90 17 81 87

SOLENZARA

Section Recrutement
Base aérienne 126 - 20223 SOLENZARA AIR
Tél. : 04 95 56 84 84 poste 24014

TAVERNY

Section Recrutement
Base aérienne 921 - 95155 TAVERNY CEDEX
Tél. : 01 30 40 38 26

TOULOUSE

Section Recrutement
Base aérienne 101 - Avenue général Joseph
Edouard Barès - 31998 TOULOUSE ARMEES
Tél. : 05 61 41 81 65

TOURS

Section Recrutement
Base aérienne 705 - Route nationale 10
37076 TOURS CEDEX 02
Tél. : 02 47 85 82 76

VARENNES SUR ALLIER

Section Recrutement
Base aérienne 277
03150 VARENNES SUR ALLIER
Tél. : 04 70 47 68 79

VILLACOUBLAY

Section Recrutement
Base aérienne 107
78129 VILLIZY VILLACOUBLAY AIR
Tél. : 01 45 07 30 38

WISSEMBOURG

Section Recrutement
Base aérienne 109 - DRACHENBRONN
67167 WISSEMBOURG CEDEX
Tél. : 03 88 94 58 54

Panoramique des métiers

Votre niveau scolaire	Votre âge	Devenez	Type de carrière	Mode de recrutement
CLASSES PRÉPARATOIRES SCIENTIFIQUES DE TYPE MP, PC ET PSI	moins de 22 ans	OFFICIER DE L'AIR PERSONNEL NAVIGANT	OFFICIER DE CARRIÈRE	CONCOURS ANNUEL
	moins de 23 ans	OFFICIER MÉCANICIEN DE L'AIR OFFICIER DES BASES DE L'AIR		
LICENCE EN DROIT OU EN SCIENCES ÉCONOMIQUES DIPLOME DE L'INSTITUT D'ÉTUDES POLITIQUES	moins de 25 ans	OFFICIER COMMISSAIRE DE L'AIR	OFFICIER DE CARRIÈRE	CONCOURS ANNUEL
BAC + 3	moins de 30 ans	OFFICIER SOUS CONTRAT	OFFICIER SOUS CONTRAT	PERMANENT SUR DOSSIER
DIPLOME D'ÉTAT D'INFIRMIER(E)	moins de 25 ans	OFFICIER CONVOYEUR(SE) DE L'AIR	OFFICIER SOUS CONTRAT	CONCOURS ANNUEL
BACCALAURÉAT DE L'ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL OU TECHNOLOGIQUE	moins de 22 ans	OFFICIER DE L'AIR PERSONNEL NAVIGANT	OFFICIER SOUS CONTRAT	PERMANENT SUR TESTS
BACCALAURÉAT DE L'ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL OU TECHNOLOGIQUE	moins de 23 ans	SOUS-OFFICIER SPÉCIALISTE	Des contrats de sous-officier puis accès au statut de sous-officier de carrière	PERMANENT SUR TESTS
BACCALAURÉAT DE L'ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL OU TECHNOLOGIQUE	moins de 25 ans	SOUS-OFFICIER SPÉCIALISTE INFIRMIER	Des contrats de sous-officier puis accès au statut de sous-officier de carrière	CONCOURS ANNUEL
FIN DE 3 ^e DE L'ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL A TERMINALE OU CAP/BEP/BAC PRO	moins de 23 ans	MILITAIRE TECHNICIEN DE L'AIR	Contrat de 3 ans renouvelable	PERMANENT
BAC + 2	moins de 26 ans	VOLONTAIRE ASPIRANT	Un contrat de 12 mois renouvelable 4 fois	PERMANENT
TOUS NIVEAUX	moins de 26 ans	VOLONTAIRE DU SERVICE NATIONAL	Un contrat de 12 mois renouvelable 4 fois	PERMANENT

BACCALAURÉAT S	LES CLASSES PRÉPARATOIRES SCIENTIFIQUES DE L'ÉCOLE DES PUPILLES DE L'AIR AU CONCOURS D'ACCÈS À L'ÉCOLE DE L'AIR		SUR DOSSIER
SECONDE DE L'ENSEIGNEMENT GÉNÉRAL OU TECHNOLOGIQUE	de 16 à 18 ans	ÉLÈVE TECHNICIEN	Contrat de scolarité de 20 mois puis 1 ^{er} contrat d'engagement sous-officier de 5 ans CONCOURS ANNUEL



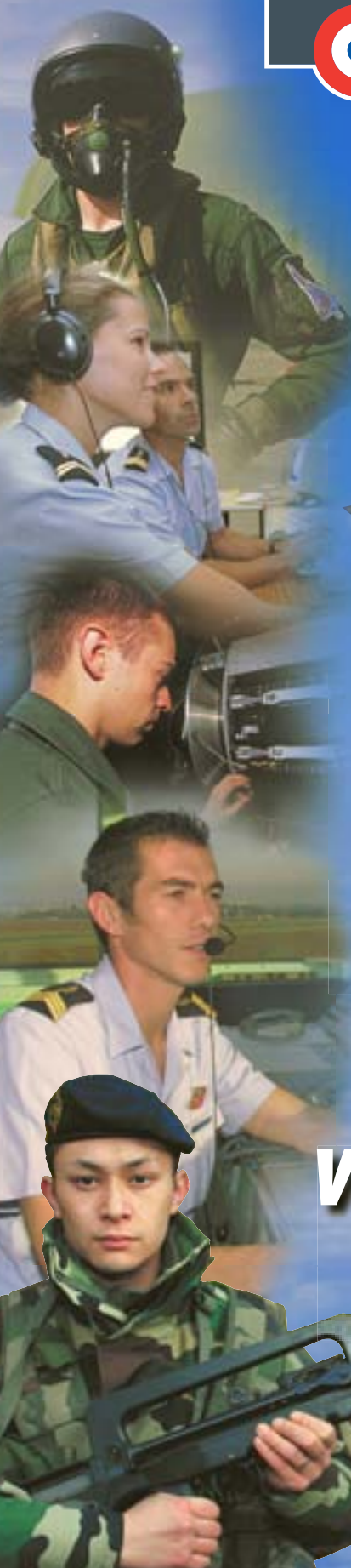
L'ARMÉE DE L'AIR RECRUTE



<http://www.recrutement.air.defense.gouv.fr>
Courriel : info@recrutement.air.defense.gouv.fr

N°Azur 0 810 715 715

PRIX APPEL LOCAL



***Vivez votre métier,
intégrez notre équipe !***

Document non contractuel - Photos : SRPA AIR, Services photo des bases aériennes 116, 128, 705 / Conception : Touraine Compo