ARMÉE DE L'AIR

CIRFA LES ARMÉES RECRUTENT

AVIATEUR MAG de BOURGOGNE

Numéro 3



Le personnel de l'armée de l'air en quelques chiffres



- Près de **46.000 personnes**, dont **41.000 militaires** (env. 20% des effectifs militaires de la Défense)
- **6.600 officiers** (15%)
- + de **25.000 sous-officiers** (60%)
- **11.000 militaires techniciens de l'air** (25%)
- **23% de femmes** (15% au sein de la Défense)
- Env. **5.000 réservistes** (4.500 en réserve opérationnelle + 500 en réserve citoyenne)
- **3.000 recrutements annuels** dans 50 métiers

L'armée de l'air : la plus féminisée des trois armées

Tous les métiers de l'armée de l'air sont ouverts aux femmes. L'armée de l'air est l'armée la plus féminisée : 23% d'aviatrices, présentes dans toutes nos spécialités, y compris celles considérées traditionnellement comme plus masculines (pilotes, mécaniciens avion, commandos parachutistes…). Présentes à tous niveaux de responsabilité également (commandants d'unité, commandants de base…). A noter : pas de différence de salaire entre hommes et femmes, les soldes sont strictement identiques !



Nous rencontrer en janvier

Permanences sur rendez-vous:

Nevers……..10/01

Auxerre……17/01

Mâcon……..24/01

Chalon sur Saône……..07/02

Evénements:

Forum Métiers MFR Dijon……..13/01

Forum Métiers Auxerre……20/01

Salon Etudiant Dijon……27/01

Contacts du CIRFA Air Bourgogne à DIJON

24 rue Garibaldi
21000 DIJON
03 80 11 23 35
cirfabourgogne@orange.fr
Ouvert du lundi au vendredi
De 08h00 à 12h00
et de 13h à 17h30

Pilote de transport, d'hélicoptère, de chasse ou NOSA



Nous vous proposons de découvrir le monde des personnels navigants, des métiers accessibles avec juste un baccalauréat. Aujourd'hui le capitaine Nicolas, issu d'un recrutement d'élève officier du personnel navigant (EOPN), nous dit tout sur le parcours qui l'a amené à devenir pilote de chasse.

Dans le nord-est de la France, sur la base aérienne 116 de Luxeuil, le capitaine Nicolas prend son envol à bord d'un Mirage 2000-5. Cet aviateur est un passionné d'aéronautique depuis son plus jeune âge. *« À 14 ans, j'ai volé pour la première fois sur un planeur. Dès les premiers vols, je n'avais plus de doute sur mes ambitions »*, aime-t-il à préciser.

Après le bac, il consacre une année à sa préparation au recrutement EOPN. En 2005, Nicolas, est soumis à une batterie d'épreuves de sélection. Tests psychotechniques, psychomoteurs, d'anglais, de sport et d'évaluation sur simulateur permettant d'apprécier le comportement des candidats dans des conditions de pilotage. Pour devenir un « chevalier du ciel », il faut avoir le cœur et l'estomac solides, être ni trop grand ni trop léger et avoir une bonne vue. Ces limitations physiologiques sont déterminantes, notamment pour l'utilisation du siège éjectable. Une fois l'ensemble des tests réussis, Nicolas passe un entretien de motivation. Nicolas commence à toucher du doigt son rêve de devenir pilote de chasse lorsqu'il intègre l'École des officiers de l'armée de l'air en janvier 2006. À 20 ans, Nicolas est élève-officier à Salon-de-Provence, où il suit sa formation militaire. Il arrive à l'école de pilotage de Cognac en Charente peu de temps après. Ici très peu de cours magistraux. L'essentiel de la scolarité consiste à être formé en vol.

« Ce que d'autres ont réussi, on peut toujours le réussir. »

Antoine de Saint Exupéry

Conditions d'accès

- ⇒ Détenir un Bac
- ⇒ Etre de nationalité française.
- ⇒ Avoir moins de 25 ans.
- ⇒ Réussite aux tests de selection.
- ⇒ Satisfaire aux critères médicaux.

Avec le BAC, en 2018, 82 places de pilotes

Un an plus tard, Nicolas est muté à Tours. C'en est fini des vols sur avion à hélice ; il découvre l'avion à réaction. Pour se former, les élèves pilotes utilisent l'Alphajet. Extrêmement maniable, il permet de se familiariser à la vitesse, la voltige et à toutes les techniques du combat aérien. *« Les vols en Alphajet, c'est une nouvelle étape, explique l'officier. À cet instant on touche vraiment le rêve du bout des doigts. Je me souviens, on venait juste de décoller en Alphajet, mais j'avais la vague impression que mon cerveau m'attendait encore sur la piste. Toutes les actions, décoller, rentrer le train d'atterrissage, rentrer les volets, acquises sur Epsilon s'enchaînent bien plus vite. Avec de l'entraînement, j'ai pris de l'aisance. Ces habitudes de travail libèrent des ressources cérébrales pour se concentrer sur d'autres actions. »*

Après Salon-de-Provence, Cognac, Tours et le brevet de pilote de chasse, atterrissage sur la piste de l'école de transition opérationnelle de Cazaux. Pour tous les pilotes de chasse, Cazaux est la dernière étape avant la consécration : l'affectation en escadron de combat sur avion de chasse. *« À Cazaux, s'ajoute un volet tactique, se souvient Nicolas. À l'issue de la formation, nous connaissons notre affectation. »*

Aujourd'hui, le capitaine Nicolas totalise 1 500 heures de vol. Fort de ses qualifications dont le ravitaillement en vol, il dispose d'une solide expérience sur Mirage 2000-5. Au-delà de la formation, le parcours d'un pilote de chasse est un apprentissage ininterrompu. Il est toujours à la recherche de l'excellence et de la perfection, qui sont le bois dont est fait un combattant aérien rompu à toutes les missions.

