



« Former
et combattre »



80 ANS

DE L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

2023

1943

BA708
de Meknès

BA705
de Tours

BA709
de Cognac



ARMÉE DE L'AIR
& DE L'ESPACE



4

HISTOIRE DE L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

- Présentation
- Frise chronologique : dates clefs et avions de formation

6

PRÉSENTATION ET MISSIONS DE L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

- Des missions multiples
- La formation des équipages chasse de l'armée de l'Air et de l'Espace
- Des instructeurs issus des forces
- La formation "THETA"

12

FICHE TECHNIQUE DU PC-21

14

SYMBOLES ET MACARONNAGE

16

AU SEIN DES FORCES

- Témoignages



Le 80^{ème} anniversaire de l'École de l'Aviation de Chasse est l'occasion d'un regard vers nos origines. 1943, cap sur le Maroc. Nos aïeux se nomment « Section Chasse » de Marrakech puis « Centre d'Instruction à la Chasse » de Meknès. L'étoile chérifienne que nous leur devons, insigne historique de l'unité qui fait encore la fierté de la base aérienne 705, a viré au bleu roi en 2020 lorsque l'EAC quittait Tours pour rejoindre Cognac. Au même moment, l'Alphajet cédait la place au PC-21 et à une formation repensée de bout en bout, fusion des trois écoles de Cognac, de Tours et de Cazaux.



« *Le renouveau a toujours été d'abord un retour aux sources* » écrivait Romain Gary, illustre aviateur des Forces Aériennes Françaises Libres.

Les sources, elles sont pour l'EAC d'une richesse inouïe. Bien avant les jets d'entraînement mythiques, T33, Ouragan et Mystère IV, l'école entraînait en scène armée de P47, de Dewoitine D520, et même de Spitfire. C'est aux commandes de ces oiseaux de guerre de légende, en plein conflit mondial, que nos prédécesseurs ont écrit les premières pages de notre histoire.

Pensons au feu sacré qui guidait ces anciens du Maroc dans l'accomplissement de leur mission de formation, pressés d'envoyer au front des pilotes aguerris à l'art du combat aérien. Pensons un instant aux conditions dans lesquelles ils s'acquittaient de leur devoir il y a 80 ans, hier. Pensons au parrain de l'école, Christian Martell, héros du groupe Alsace. Pensons à la cigogne des As de la Grande Guerre que nous avons le grand honneur d'arborer sur notre poitrine.

Nos moyens, nos méthodes sont aujourd'hui pleinement entrés dans le 21^{ème} siècle, mais ni notre vocation, ni l'urgence d'instruire des combattants prêts à tenir le choc des opérations n'ont changé. La combativité est inscrite dans l'histoire de notre école. Elle est notre ADN.

Que nos 5000 chasseurs brevetés en 80 ans soient suivis d'autant, et que leurs carnets de vol se remplissent de milliers d'heures de gloire aux commandes des Mirage, des Rafale, et des avions de combat français de demain. Et à la Chasse ... !

Lieutenant-colonel Thibault Ricci,
commandant l'EAC 00.315 « Christian Martell »

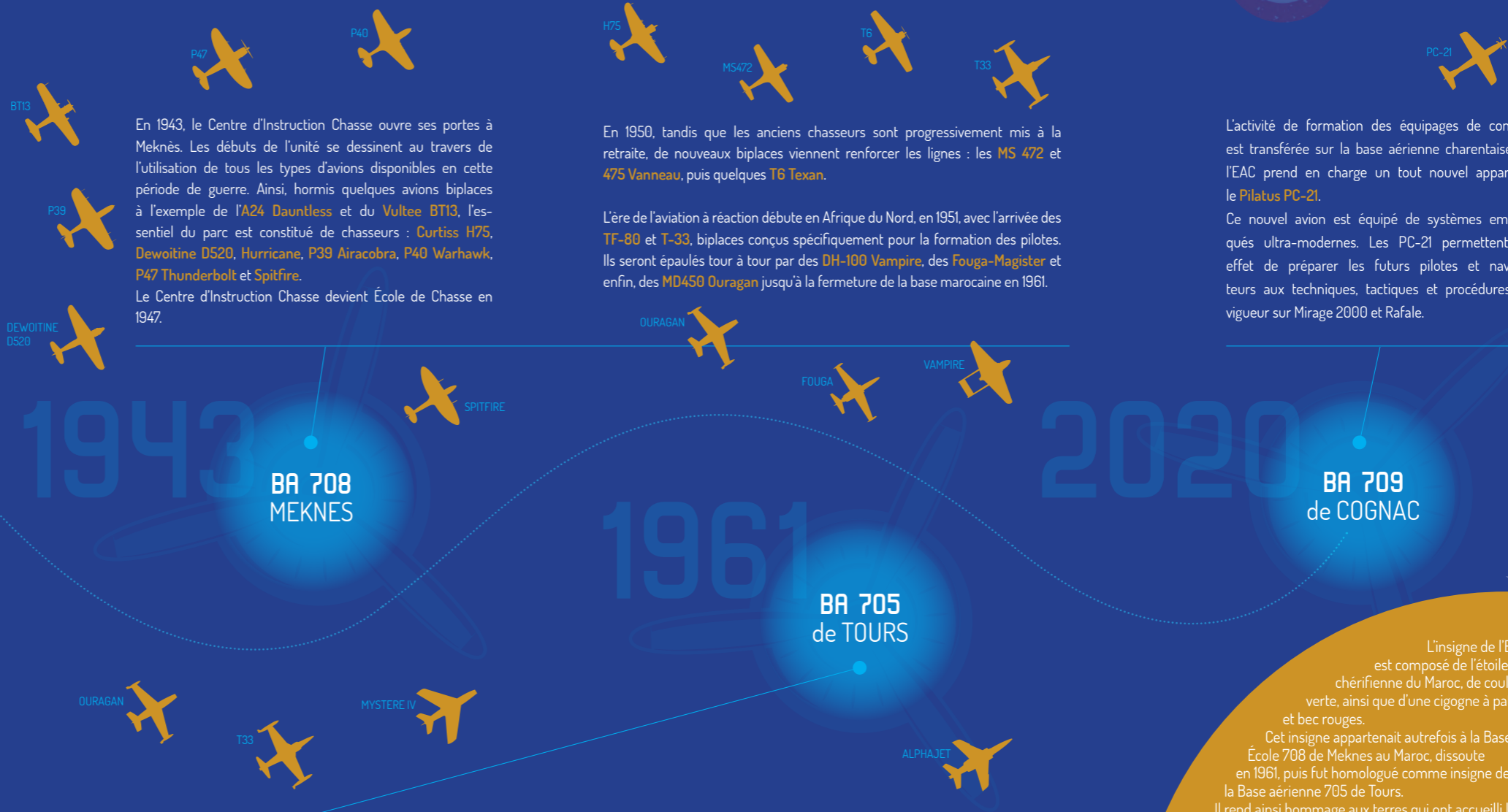
HISTOIRE DE L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

Présentation

L'École de l'Aviation de Chasse (EAC) est chargée de la formation des futurs pilotes de chasse, des navigateurs officiers systèmes d'armes, des futurs moniteurs simulateurs de vol de l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) ainsi que de la formation initiale des pilotes de transport. Elle forme, en outre, le personnel navigant de l'aéronautique navale et certains partenaires étrangers.

Auparavant stationnée sur la base aérienne 705 de Tours pendant près de 60 ans, l'EAC est officiellement transférée en 2020 sur la base aérienne 709 de Cognac-Châteaubernard, venant remplacer l'École de Pilotage de l'Armée de l'Air implantée sur ces terres charentaises depuis 1962.

Ainsi, cette prestigieuse unité qui a vu passer l'ensemble des pilotes de chasse de l'armée de l'Air et de l'Espace porte désormais le nom d'EAC 00.315 « Christian Martell », en référence à la fusion de l'EAC 00.314 « Christian Martell » de Tours et de l'École de Pilotage de l'Armée de l'Air 00.315 « G¹ Pierre Jarry ».



L'École s'implante à Tours avec une flotte constituée de trois types d'appareils : **Ouragan**, **Mystère IV** et **T33**. Le premier quitte la scène tourangelle rapidement, les deux autres s'installent durablement.

Le tarmac s'uniformise en 1973, année du départ des **Mystère IV**. Le « **T-Bird** » devient l'unique appareil de l'EAC.

En 1979 arrive l'**AlphaJet**. Bimoteur aux performances et aux qualités de vol exceptionnelles, il se présente comme étant l'aéronef idéal pour former les équipages à piloter des avions de combat de 4^e génération, auxquels ils se destinent.

En 1950, tandis que les anciens chasseurs sont progressivement mis à la retraite, de nouveaux biplaces viennent renforcer les lignes : les **MS 472** et **475 Vanneau**, puis quelques **T6 Texan**.

L'ère de l'aviation à réaction débute en Afrique du Nord, en 1951, avec l'arrivée des **TF-80** et **T-33**, biplaces conçus spécifiquement pour la formation des pilotes. Ils seront épaulés tour à tour par des **DH-100 Vampire**, des **Fouga-Magister** et enfin, des **MD450 Ouragan** jusqu'à la fermeture de la base marocaine en 1961.

L'activité de formation des équipages de combat est transférée sur la base aérienne charentaise où l'EAC prend en charge un tout nouvel appareil : le **Pilatus PC-21**.

Ce nouvel avion est équipé de systèmes embarqués ultra-modernes. Les PC-21 permettent en effet de préparer les futurs pilotes et navigateurs aux techniques, tactiques et procédures en vigueur sur Mirage 2000 et Rafale.

L'insigne de l'EAC est composé de l'étoile chérifienne du Maroc, de couleur verte, ainsi que d'une cigogne à pattes et bec rouges.

Cet insigne appartenait autrefois à la Base École 708 de Meknes au Maroc, dissoute en 1961, puis fut homologué comme insigne de la Base aérienne 705 de Tours.

Il rend ainsi hommage aux terres qui ont accueilli l'EAC depuis ses origines jusqu'en 1961.

La cigogne à pattes et bec rouges était représentée dans l'insigne des escadrilles « SPA » qui se sont illustrées durant la première Guerre Mondiale, la « SPA3 » étant par ailleurs l'unité à laquelle appartenait Georges Guynemer. Il présente la particularité d'être à la fois l'insigne de la Base aérienne 705 de Tours et de l'École de l'aviation de chasse (EAC) 00.314. Lors du transfert de l'EAC sur la Base aérienne 709 de Cognac-Châteaubernard en 2020, cet insigne nécessite de se démarquer de celui de la Base aérienne 705 de Tours. Le fond de l'étoile revêt alors un « bleu roi » faisant ainsi écho à la livrée du Pilatus PC-21.



PRÉSENTATION ET MISSIONS DE **L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE**

Des missions multiples

- Pré-orientation des officiers pilotes issus de l'École de l'Air et de l'Espace ;
- Réalisation de la phase dite de « **tronc commun** » : cette étape de la formation s'effectue sur **GROB 120** et s'adresse à tous les stagiaires pilotes de l'armée de l'Air et de l'Espace (chasse, transport), de la Marine Nationale et des forces aériennes partenaires. La fin de cette phase de **formation initiale sur GROB 120** permet l'orientation des stagiaires pilotes vers les filières chasse ou transport ;
- **Formation des équipages chasse** (pilotes et navigateurs) sur Pilatus PC-21 jusqu'à leur arrivée en unité de combat ;
- Formation initiale de tous les **moniteurs simulateurs de vol** de l'AAE. Répartis en trois promotions par an, les futurs moniteurs simulateurs de vol effectuent une partie théorique et pratique d'une durée de 12 semaines à Cognac. À l'issue de cette étape, certains restent sur la base aérienne 709 afin d'effectuer une pré-spécialisation chasse tandis que les autres rejoignent la base aérienne 702 d'Avord pour leur pré-spécialisation transport.

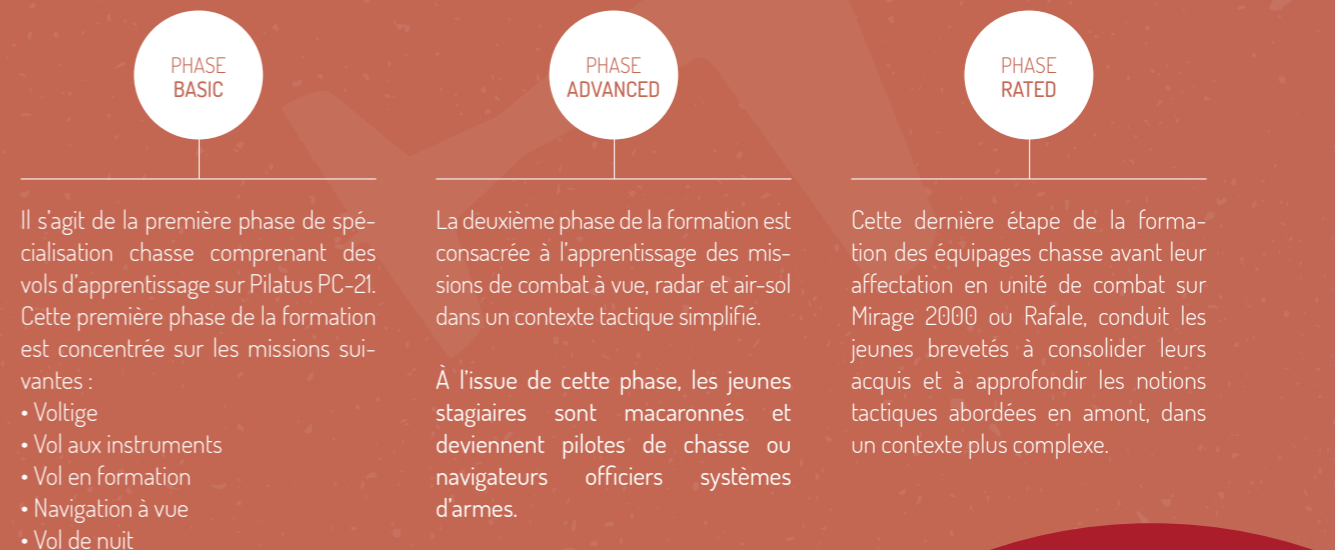
ESCADRONS DE L'EAC

- **Escadron d'instruction en vol 2/12 « Picardie »**
> Assure la formation initiale de tous les pilotes et navigateurs avant leur spécialisation (chasse, transport)
- **Escadron d'instruction en vol 1/13 « Artois »**
> Assure la première phase de la formation des équipages chasse (BASIC)
- **Escadron d'instruction en vol « Limousin »**
> Assure la deuxième phase de la formation des équipages chasse (ADVANCED)
- **Escadron d'instruction en vol 3/13 « Auvergne »**
> Assure la dernière phase de la formation des équipages chasse avant leur affectation en escadron (RATED)
- **Escadron d'instruction sol (EIS) 4/11 « Jura »**
> Assure la formation des stagiaires sur simulateur de vol et forme les futurs moniteurs simulateurs de vol
- **Escadron STANEVAL 1/11 « Roussillon »**
> Assure la formation des instructeurs pilotes sur PC-21 et Grob-120

L'EAC reçoit ses premiers PC-21 en 2018, lesquels remplacent dès 2020 les TB30 Epsilon et les Alphajet des bases aériennes de Tours et de Cazaux. Ces nouveaux aéronefs permettent l'optimisation et la rationalisation de la formation des futurs pilotes de chasse, en partie grâce à une avionique de dernière génération et une simulation embarquée. Ces avions de nouvelle génération assurent la cohérence entre l'outil de formation et la réalité opérationnelle sur Rafale. 40 % de la formation est réalisée au simulateur de vol et joue un rôle essentiel en permettant d'aborder des disciplines jusqu'alors exclusivement enseignées en vol (voltige, vol en patrouille).

La formation des équipages chasse de l'armée de l'Air et de l'Espace

Après avoir été formés sur GROB 120 lors de la phase dite de « tronc commun », les stagiaires pilotes et navigateurs de combat sont formés sur Pilatus PC-21 à travers 3 phases successives :



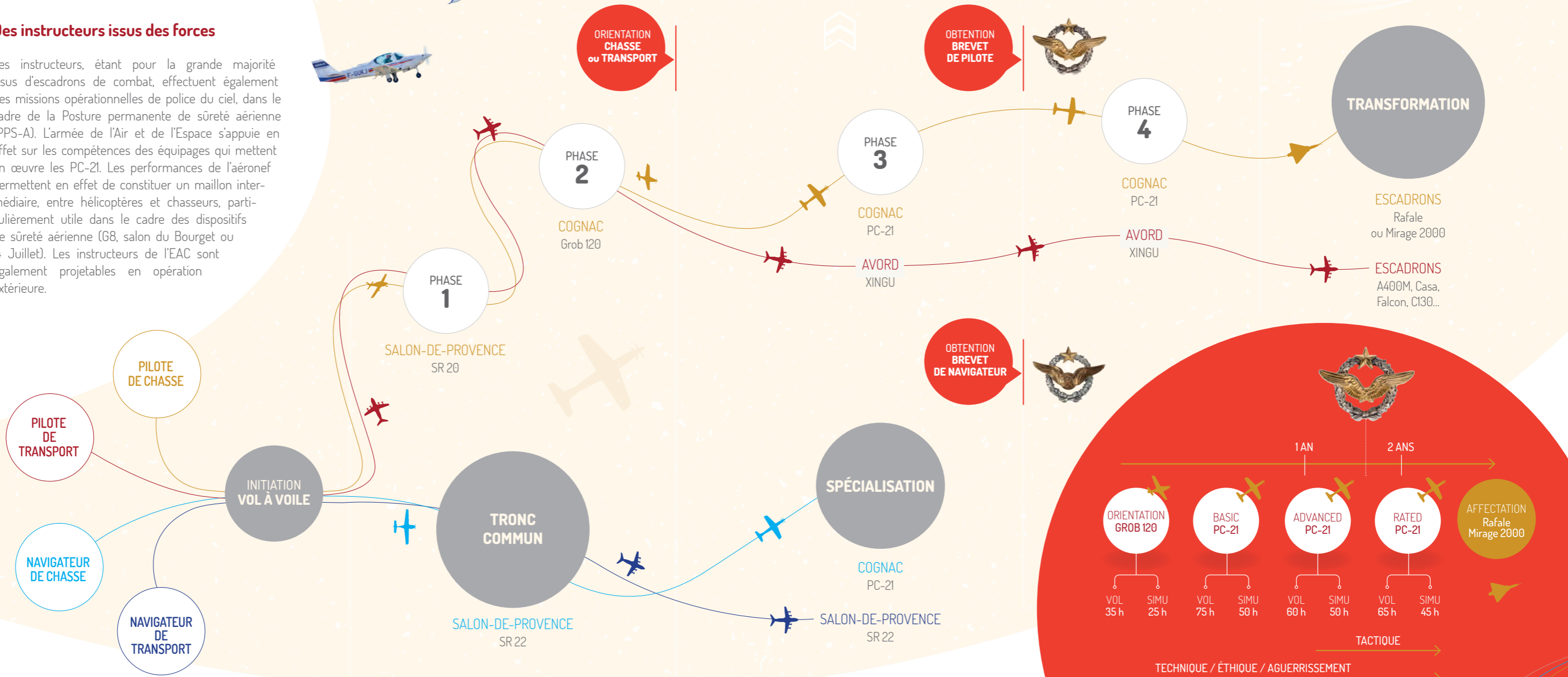
L'EAC EN CHIFFRES



Des instructeurs issus des forces

Les instructeurs, étant pour la grande majorité issus d'escadrons de combat, effectuent également des missions opérationnelles de police du ciel, dans le cadre de la Posture permanente de sûreté aérienne (PPS-A). L'armée de l'Air et de l'Espace s'appuie en effet sur les compétences des équipages qui mettent en œuvre les PC-21. Les performances de l'aéronef permettent en effet de constituer un maillon intermédiaire, entre hélicoptères et chasseurs, particulièrement utile dans le cadre des dispositifs de sûreté aérienne (G8, salon du Bourget ou 14 Juillet). Les instructeurs de l'EAC sont également projetables en opération extérieure.

CURSUS DE FORMATION MODERNISÉ



Formation THETA

La formation quadridimensionnelle « THETA » constitue la réponse de l'EAC aux défis d'aujourd'hui : former des équipages techniquement éprouvés, conscients des exigences morales de leur engagement, initiés aux tactiques du combat aérien et physiquement robustes.

En juin 2023, l'EAC a signé une convention de partenariat inédite avec le Comité d'éthique de la Défense. Ce dernier a pour but de nourrir différents échanges sur le volet éthique dans le parcours de formation des équipages chasse.

TECHNIQUE
ÉTHIQUE
TACTIQUE
AGUERRISSEMENT

FORMATION TECHNIQUE

L'expertise pédagogique héritée des écoles de Cognac et de Tours est garante de la qualité de la formation des équipages de combat aux dimensions techniques de leur futur métier.

FORMATION ÉTHIQUE

Formés à l'EAC pendant plus de deux ans, ces officiers sont les combattants aériens de demain ; Il est indispensable d'élever leurs réflexions au-delà de leur seule « check-list ».

FORMATION TACTIQUE

La reprise de la mission de transition opérationnelle par l'école de l'aviation de chasse est une décision historique, rendue possible par deux facteurs concomitants :

- L'efficacité du système de formation permet d'aborder progressivement les notions les plus avancées.
- Le fait de former les équipages de combat sur PC-21 à Cognac tout au long de leur cursus, sans changer d'avion ni de base, dégage des marges de manœuvre pédagogiques significatives.

FORMATION AGUERRISSEMENT

En parallèle d'un entraînement aux disciplines militaires, les pratiques du sport et techniques « d'optimisation des ressources des forces armées » (ORFA) permettent aux équipages de combat de l'armée de l'Air et de l'Espace de suivre un entraînement physique et mental régulier.

FICHE TECHNIQUE DU **PC-21**

LE PILATUS PC-21

DESCRIPTION

Conçu par la société suisse Pilatus, le PC-21 est l'appareil de formation des pilotes de chasse et des navigateurs officiers systèmes d'armes (NOSA). Grâce à des systèmes d'apprentissage au sol modernes et performants, les stagiaires disposent de tous les outils pour préparer au mieux leurs missions.

Doté de nombreuses qualités aéronautiques et d'un cockpit moderne, ce mono-turbopropulseur se rapproche grandement d'un avion de chasse de dernière génération en termes d'avionique. Le système embarqué de l'avion garantit un haut niveau de représentativité des missions tactiques grâce à ses capacités de simulation. Outre sa manœuvrabilité, le PC-21 supporte des facteurs de charge de -4 Gz à +8 Gz, représentatifs du combat sur avion de chasse.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur

11.22 m



Envergure
9.11 m

Hauteur
3.75 m

Masse (à vide)
2 270 kg

Masse maxi décollage
3 600 kg

Vitesse maxi

689 km/h

- Moteur : Turbine **PT6**, turbopropulseur de **1600** ch ;
- Emport maximal de carburant interne : **544** kg

Compensation automatique du lacet

Deux sièges éjectables zéro-zéro Martin Baker MK 16

Verrière résistante aux impacts d'oiseaux

Visualisation tête haute

Turbine PT6 Turbopropulseur de 1600 ch

Système anti-g

CARACTÉRISTIQUES

Simulateur embarqué permettant de reproduire des engagements air-sol et air-air

Réserve carburant : 690 litres

Génération d'oxygène embarquée

Hélice en graphite à cinq pales

Ailes à profil haute vitesse avec ailerons et aérofreins hydrauliques supportant +8 Gz



SYMBOLES ET **MACARONNAGE**

La cérémonie traditionnelle de remise du brevet de pilote ou de navigateur officier systèmes d'armes (NOSA), communément appelée « macaronnage », constitue une étape clef dans la carrière du personnel navigant. Les futurs pilotes et navigateurs de combat reçoivent leurs ailes des mains de leur parrain, symbolisant ainsi leur entrée officielle dans la communauté des équipages de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Le MACARON de pilote

Cet insigne est familièrement désigné comme « macaron », en raison de sa forme ronde et de sa dimension.



Le macaron de pilote de chasse, porté sur la poitrine, comporte trois éléments en métal soudés les uns aux autres. Il symbolise : « deux ailes d'or pour les porter, l'étoile pour les guider et les lauriers de la gloire qui les attend ».



Ce globe représente la fonction originale de navigation, plan de vol et calcul des éléments de la trajectoire à effectuer et dont le NOSA est en charge, entre autres fonctions, permettant à l'équipage d'atteindre les objectifs de la mission à bord de l'avion.

Le MACARON de navigateur officier systèmes d'armes

Le macaron de NOSA (navigateur officier systèmes d'armes) comporte une couronne de lauriers et deux ailes surmontées d'une étoile, à l'instar du macaron de pilote, mais se différencie de celui-ci par le globe qui réside en son centre.

La cérémonie de macaronnage

La cérémonie de macaronnage fait écho au brevet d'aviateur militaire créée le 20 mai 1914. À cette époque, il était attribué aux pilotes après un examen écrit et pratique. Les détenteurs de ce brevet sont alors autorisés à porter le « macaron » afin de marquer leur spécialité et leur appartenance à l'aviation militaire.

Aujourd'hui, cette cérémonie représente l'aboutissement d'un long parcours au cours duquel les stagiaires ont effectué de nombreuses heures de vol. À la suite de cette étape, ils effectuent la dernière phase de leur formation sur PC-21, puis leur transformation sur Mirage 2000 ou Rafale au sein des escadrons de combat.



AU SEIN DES **FORCES**

Capitaine Vincent

PILOTE DE RAFALE
sur la BA 118 de Mont-de-Marsan

Présentation

Capitaine Vincent, 30 ans. J'effectue mes premiers pas dans l'institution en 2011 à l'École des Pupilles de l'Air et de l'Espace, avant de signer mon contrat d'engagement en 2014, comme officier de carrière du corps du personnel naviguant. Je rejoins ainsi l'École de l'Air et de l'Espace. Au cours de ma formation de pilote, il m'a été offert d'intégrer la première promotion formée sur Pilatus PC-21. Durant un peu plus de 2 ans, cette belle aventure a été marquée par des rencontres éminentes dans ma formation de futur pilote, ainsi que par des étapes fondamentales dans ce métier, telles que la remise d'insigne de pilote, ou l'affectation en unité opérationnelle, pour ne citer que celles-ci. Appelé à servir au sein du prestigieux Escadron de chasse (EC) 3/30 « Lorraine », j'ai depuis 2 ans, poursuivi une formation intense, exigeante et exaltante sur Rafale C, m'honorant aujourd'hui de vivre le rythme passionnant des opérations, marquées par les détachements, les permanences opérationnelles et les exercices interalliés, depuis Mont de Marsan jusqu'aux régions du monde les plus reculées.

Mon meilleur souvenir à l'EAC

Les bons souvenirs sont nombreux, mais le meilleur reste certainement la remise du macaron de pilote de chasse. Cet insigne, que j'ai longtemps convoité, marque l'entrée dans un club restreint de pilotes. Les glorieux faits d'armes de nos anciens nous obligent à rechercher continuellement l'excellence. Cet insigne, je l'ai reçu des mains de mon parrain, aujourd'hui commandant de l'EAC et qui m'a accompagné durant ces mois d'efforts, de joies et de doutes.

Une anecdote à l'EAC

Durant notre formation, nous devons effectuer des vols à l'étranger, appelé navigation extérieure. À l'occasion d'un vol à destination de Cologne, en Allemagne, nous avons pu, grâce aux contacts d'un certain Arnaud Prost, aujourd'hui réserviste astronaute formé à l'EAC, profiter d'une visite privée au centre

d'entraînement spatial de l'ESA, d'enfiler les gants des astronautes, et de découvrir le quotidien de ces personnes d'exception.

Ce qu'évoque pour moi l'EAC

L'EAC est le dépositaire du macaron de pilote de chasse. Cette école forme de jeunes pilotes et les guide vers la réussite, avec l'exigence inhérente à ce métier. Elle m'a transmis les fondamentaux du sens aéronautique, l'assurance et la ténacité du chasseur. Lorsque l'on se plonge dans les témoignages de nos anciens, on retrouve ce savoir-être, de ceux qui sont passés, depuis 80 ans, par l'EAC, et qui forme la grande communauté des chasseurs.

Mes missions aujourd'hui

C'est depuis la permanence opérationnelle que je réponds à cette interview. Le quotidien est marqué par les missions sur le territoire national et les opérations extérieures. Depuis ma qualification de pilote opérationnel, ma vie alterne entre les opérations aux Emirats Arabes Unis ou en Jordanie dans le cadre de l'opération Chammal, les permanences opérationnelles, les campagnes de tir en Corse et les exercices interalliés tels qu'Atlantic Trident en Angleterre, rassemblant des Typhoon de la Royal Air Force et F-35 de l'US Air Force. Ces missions sont exaltantes et concrétisent des années de travail et d'abnégation, au service de son pays.

Ma vision du métier de pilote de chasse dans l'AAE

Ce métier est exceptionnel, bien au-delà des aéronefs que nous sommes amenés à piloter. Les rencontres, la diversité des missions et les régions survolées rendent ce métier fascinant. Il demande un engagement sans faille et le sens du travail bien fait. S'améliorer est une quête sans fin qui guide chacun de nos vols pour être au rendez-vous des opérations. Une vie exigeante, pour soi et pour nos proches, mais profondément passionnante et que je ne changerai pour rien au monde.



AU SEIN DES **FORCES**

Sous-lieutenant Lauren

Présentation

Sous-lieutenant Lauren, 27 ans. J'intègre l'armée de l'Air en avril 2019, puis, je rejoins l'École de l'Aviation de Chasse deux ans plus tard afin d'être formée à mon futur métier de Navigateur officier systèmes d'armes (NOSA). Je suis affectée à l'Escadron de chasse (EC) 1/3 « Navarre » sur Mirage 2000 D, et actuellement dans la phase dite de « transformation » à l'ETD (Escadron Transformation 2000D), je me prépare à intégrer mon futur escadron d'ici quelques mois.

Mon meilleur souvenir à l'EAC

Mon meilleur souvenir à l'EAC remonte à la phase « Rated » (dernière phase de formation à l'EAC), lorsque nous avons effectué une délocalisation de 10 jours sur la Base Aérienne 126 de Solenzara. Cette mission d'entraînement nous a permis d'appréhender un nouvel environnement, notamment le vol en région montagneuse. Le climat a mis à l'épreuve notre rusticité et notre résistance à la chaleur : le port d'une combinaison étanche dû aux spécificités additionnées du survol maritime. L'esprit d'équipe et les liens noués avec nos instructeurs au cours de cette semaine nous ont donné à découvrir des moments marquants de la vie des escadrons de chasse ; instants durant desquels nous sommes amenés à nous projeter en groupe constitué pendant plusieurs semaines sur un terrain extérieur, qui devient notre base de travail et de vie. Le rythme particulier et intense n'a d'égal que les souvenirs qui s'y forment et les liens resserrés entre chaque membre du détachement.

Une anecdote à l'EAC

Toujours lors de cette mission à Solenzara, j'ai été particulièrement marquée par notre vol retour en métropole avec mes cinq camarades de promotion. Il s'agissait d'un vol en patrouille à six avions au-dessus de la Méditerranée. Dans nos cockpits respectifs à moins de 10 mètres les uns des autres, profitant de la vue extraordinaire, nous avons alors été « interceptés » par un Rafale de la permanence opérationnelle venu nous saluer.

Ce qu'évoque pour moi l'EAC

L'EAC représente, à mes yeux, le dépassement de soi. Pour ma part, j'ai rencontré des moments difficiles lors de ma formation, j'en rencontre toujours et je pense que durant toute

Témoignage

**NAVIGATRICE OFFICIER
SYSTÈMES D'ARMES
SUR MIRAGE 2000D**
sur la BA 133 Nancy-Ochey

ma carrière il y en aura, c'est normal. C'est un métier « passion » exigeant qui nécessite une remise en question perpétuelle. L'EAC, c'est également la recherche de l'excellence, portée par les instructeurs aux expériences riches et variées avec lesquels nous évoluons. C'est aussi l'accès à une formation diversifiée et moderne ponctuée de nombreuses possibilités d'apprentissages : simulation radar air-air et air sol, simulation de plusieurs conduites de tir, simulation de différents types d'armement (canon, bombes).

Mes missions aujourd'hui

Je suis actuellement à l'EC 2/3 « Champagne » en « transformation » ; en d'autres termes, je suis en phase d'apprentissage sur mirage 2000D pendant 6 à 7 mois. Nos journées sont rythmées par des cours théoriques, des missions sur simulateur ainsi que des entraînements en vol.

Ma vision du métier de navigateur officier systèmes d'armes dans l'AAE

C'est un métier d'équipe. Le Mirage 2000D est un avion de combat biplace, qui nécessite un pilote de chasse et un navigateur de combat, lesquels travaillent en équipage afin d'effectuer les missions opérationnelles qui leur sont dévolues. Nos métiers sont différents mais complémentaires : le pilote aux commandes de l'avion et le navigateur gestionnaire de la partie tactique (moyen et long terme). Une bonne connaissance des attentes liées aux besoins des pilotes au cours du vol guide une grande partie de notre phase d'apprentissage.

En tant que navigatrice officier systèmes d'armes, je suis fière de faire partie de la 3^{ème} escadre, qui depuis 30 ans intervient sur tous les conflits que la France a connu depuis 1993, faisant ainsi des avions biplaces (Rafale et Mirage 2000 D) les plus déployés sur les théâtres d'opérations de l'histoire de l'aéronautique militaire.

Tout comme les pilotes, je peux être amenée dans ma carrière, à devenir commandant de bord et même chef de mission d'un dispositif aérien complexe, responsabilité suprême pour tout navigateur chasse.

QUELQUES CHIFFRES

Le recrutement sous contrat des pilotes et navigateurs officiers systèmes d'armes :

- **60** élèves officiers du personnel navigant (EOPN) sont recrutés en 2023, à partir du Baccalauréat.

Les effectifs du personnel navigant au sein de l'armée de l'Air et de l'Espace*



*Chiffres actualisés au 07/11/2023.



« Former
et combattre »



CONTACT

CABINET BA 709 COGNAC-CHATEAUBERNARD

☎ 05 79 20 07 12 📱 Mobile : 06 83 67 72 07

✉ coralie.bruillon@intradef.gouv.fr



CRÉDIT PHOTOS
armée de l'Air et de l'Espace

PHOTOGRAPHIES
Cellule photo-Infographie de la BA 709 Cognac-Chateaubernard

CONCEPTION GRAPHIQUE
LilaVert

