



JPV FOCUS DÉFENSE

lycée
jean-pierre
vernant

LES BASES AÉRIENNES FRANÇAISES : AUX PREMIERS TEMPS ET DE NOS JOURS.

Les bases aériennes, vastes espaces destinés à permettre le stockage, l'entretien, la mise en œuvre d'aéronefs militaires, mais aussi la formation des pilotes, naissent pratiquement avec l'avion qui est leur raison d'être. La France est un pays pionnier en ce domaine. Le 14 octobre 1897, sur un terrain ménagé sur le plateau de Satory près de Versailles, Clément Ader fait brièvement décoller son *Avion III*. L'expérience n'est cependant pas jugée assez concluante pour le ministère de la Guerre qui cesse alors de financer les travaux de l'ingénieur.¹

L'armée française a cependant saisi précocement l'intérêt du vol motorisé et contrôlé mais, à l'extrême fin du XIX^e siècle, les premières machines ne sont pas au point. Des progrès rapides vont intervenir au cours des quinze ans qui suivent. Le 30 octobre 1908, Henri Farman décolle du camp de Mourmelon et atterrit près de Reims. Il a parcouru 27 kilomètres en 17 minutes. Le 25 juillet 1909, Louis Blériot traverse la Manche aux commandes d'un avion de sa conception, le *Blériot XI*.

Peu avant la Première Guerre mondiale, l'armée française commence à acheter des avions et à rechercher, au sein de ses forces, des volontaires pour les piloter. Elle possède, juste avant les hostilités, 148 appareils mis en œuvre au sein de 28 escadrilles. Il faut donc des lieux pour implanter ce que l'on appelle alors un « camp d'aviation ». Des lieux compatibles avec l'activité qu'ils vont accueillir : plats et bénéficiant de conditions de vent modérées et stables. **Les premières bases, au sens moderne du terme, vont naître sous la pression de la guerre, en 1915.**

* * *

¹ A.V.I.O.N. signifiait « appareil volant imitant l'oiseau naturel ». Cet acronyme fut utilisé dans le brevet déposé par Clément Ader.

I/ La naissance des bases aériennes : coup de projecteur sur la base aérienne de Chartres

Dès 1909, un terrain d'aviation est créé à Champhol, près de Chartres. La vitesse moyenne du vent est à peine supérieure à 20 kilomètres par heure. Des conditions idéales. D'anciens casernements militaires permettent l'implantation rapide du camp. La structure est initialement civile, dirigée par Robert Savary constructeur d'avions, mais va rapidement comprendre une section d'aviation militaire. En 1909 encore, le camp de Châlons-en-Champagne se dote d'une école de pilotage puis c'est au tour du camp de Pau. Le processus reste modeste, **mais ce tout premier pas est cependant à la source de la grande aventure des bases aériennes en France.**

En 1910, le ministère de la guerre décide de la création d'une arme aérienne. Cette dernière n'est pas autonome mais placée sous l'autorité de l'arme du génie.²

En 1911, l'armée française dispose de quatre écoles de pilotage : celle de Châlons, celle de Pau, une autre à Saint-Cyr-l'École et la dernière à Avord près de Bourges. La même année, les militaires décident de baptiser « avions » leurs aéroplanes en souvenir de Clément Ader. La loi du 29 mars 1912 va organiser l'aéronautique militaire.

La Première Guerre mondiale accélère la montée en puissance de l'aviation militaire. Dès avril 1915, l'école de pilotage militaire de Chartres fournit les premiers pilotes militaires brevetés. **De nouvelles bases sont créées, à Etampes, à Istres, à Chateauroux-Déols, à Dijon, à Tours ou à Cazaux pour ne prendre que quelques exemples.** Les élèves pilotes viennent de toutes les armes de l'armée française, l'infanterie, l'artillerie, la cavalerie, etc. Près de 14.000 de pilotes de chasse sont ainsi formés au cours de la Première Guerre mondiale, dont plus de 3.000 à Chartres.

L'arme aérienne est un produit de la Première Guerre mondiale. Le nombre d'appareils en témoigne bien. Les 148 exemplaires de 1914 ont été suivis par 52.000 autres et il en reste encore plusieurs milliers opérationnels le jour de l'armistice. La Première Guerre mondiale voit aussi l'arme aérienne poursuivre son chemin vers la maturité. Les avions se spécialisent. La chasse se structure, puis apparaissent l'aviation de reconnaissance et celle de bombardement.

Après la fin des hostilités, les besoins de formation sont nettement réduits mais une nouvelle composante de l'arme aérienne commence à monter en puissance : l'aviation de bombardement. Chartres, dont l'école d'aviation militaire avait fermé en 1919, voit ouvrir une école de bombardement et surtout, la **naissance de la base aérienne 122** en 1922. La base va donc accueillir en plus de l'école, une unité de bombardement de nuit : le 22^e régiment aérien de bombardement de nuit, créé en 1930.

Le réseau de bases aériennes n'est cependant ni abouti, ni mature.

² Une arme de l'armée (pas encore « de Terre » à l'époque, chargée d'édifier des défenses, de construire des infrastructures et d'effectuer des destructions. Les compétences de l'arme sont très larges : construire ou réparer des routes, des ponts, miner, etc. L'arme du génie facilite les déplacements des unités combattants et peut les soutenir. Le génie se spécialise avec le temps et apparaissent des unités de génie ferroviaire ou de génie de l'air, chargées par exemple de la réfection ou de l'entretien des pistes.

II/ La naissance de l'armée de l'Air et le renforcement du réseau de bases aériennes françaises

Une première période : 1918 – 1940

La loi du **8 décembre 1922** donne à l'aéronautique militaire le statut « d'arme » à part entière. Elle n'est pourtant encore qu'une section du ministère de la guerre, dissociée de l'aéronautique navale qui dépend du ministère de la marine et de l'aéronautique coloniale qui appartient à la direction militaire du ministère des colonies. Construction complexe dont on imagine la faible efficacité...³

À la fin des années vingt, le monde politique commence à prendre conscience des progrès considérables qui ne cessent de faire évoluer le monde de l'aviation. C'est dans ce contexte que Raymond Poincaré, le **14 septembre 1928**, propose la création d'un grand ministère de l'air. Cette naissance est immédiatement vivement combattue par le ministère de la Guerre comme par celui de la Marine. Le nouveau ministère naît cependant. Il est dirigé par André Laurent-Eynac.⁴



Un chasseur monoplace Nieuport-Delage modèle 29 et une équipe de maintenance au camp d'aviation de la Martinerie en 1931.

Le site, implanté près de Chateauroux, a été créé en 1915.

Le Ni-D 29 est produit à partir de 1918. Il peut atteindre 235 kilomètres par heure et dispose comme armement, de deux mitrailleuses Vickers de 7,7 mm. Plus de 1000 exemplaires ont été construits. Il est retiré du service en 1933. C'est l'avion de chasse le plus utilisé par la France au cours des années vingt.

Collection Thibault RICHARD

³ Pierre Buffotot et général Christienne, « L'aéronautique militaire française entre 1919 et 1939 », *Revue historique des armées*, n°2 – 1977, pages 9 à 40.

⁴ André Laurent-Eynac (1886 – 1970) est un avocat, journaliste et homme politique français. Il évolue entre la gauche radicale et le centre droit. Il a été commissaire général aux Essences et pétroles en 1920, sous-secrétaire d'État à l'aéronautique et aux transports aériens en 1921, **ministre de l'Air en 1908**, ministre des postes et télécommunications en 1932, ministre du commerce et de l'industrie en 1933, ministre des travaux publics en 1935 puis à nouveau **ministre de l'Air en 1940**.

En **janvier 1933**, Édouard Daladier confie au radical Pierre Cot le ministère de l'air.⁵ Le **1^{er} avril 1933**, c'est un décret interministériel qui fixe les principes généraux d'emploi et d'organisation de l'armée de l'air. « Elle doit être capable de participer aux opérations aériennes, aux opérations combinées avec les armées de terre et de mer et à la défense aérienne du territoire. »⁶ Il s'agit là véritablement d'un véritable bouleversement. Les régions aériennes sont créées à cette occasion.⁷

Le **21 juillet 1933**, une circulaire officialise les nouvelles appellations. Les « forces aériennes » disparaissent, « l'armée de l'air » naît officiellement. Quatre régions aériennes sont créées en métropole. De plus, les régiments de l'air dont l'organisation est calquée sur celle de l'armée de terre sont condamnés. Leur structure et leur lourdeur en font des outils inadaptés aux missions de la nouvelle armée.

S'inspirant de l'organisation des forces navales, les escadrilles vont désormais être regroupées dans des escadres de l'air. De plus, escadrilles et escadres⁸ s'allègent de tâches administratives qui incombent désormais aux bases aériennes. Deux escadres et une base constituent une demi-brigade aérienne et logiquement, deux demi-brigades font une brigade aérienne.⁹

La nouvelle structure est pensée en termes d'éléments mobiles et d'éléments fixes. Les éléments mobiles sont les escadres, les éléments fixes sont les bases aériennes. **Dans ce nouveau cadre, les bases doivent être les ports de l'armée de l'air, les pièces maîtresses d'un dispositif complexe qui est loin d'être achevé.**¹⁰ Elles sont chargées de pourvoir à tous les besoins des escadres : de l'instruction à l'entretien des terrains en passant par le ravitaillement en fluides, en pièces détachées ou en munitions.

Les années trente passent à tenter de combler les immenses lacunes de l'armée de l'Air mais aussi du tissu des entreprises engagées dans la production aéronautique. En effet, après la Première Guerre mondiale, la France s'est reposée sur ses lauriers et la reprise de la recherche et de l'innovation a été ralentie par la lourdeur d'un domaine industriel faiblement dynamique

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'armée de l'Air dispose de 77 bases aériennes. Celle de Caen-Carpiquet est pratiquement terminée. Elle devait être ultra-moderne. Elle sera livrée aux forces allemandes...

⁵ Ce dernier va le perdre en février 1934 puis le retrouver en juin 1936 dans le gouvernement de Léon Blum. Il va alors se consacrer principalement à la nationalisation des industries aéronautiques. Il a alors à ses côtés un brillant jeune homme du nom de Jean Moulin...

⁶ Pierre Cot, *L'armée de l'air – 1936-1938*, Éd. Grasset, Paris, 1939, 251 pages, pages 131 et 132.

⁷ Quatre en métropole et une cinquième en Afrique du Nord.

⁸ En France, le terme d'« escadrille » ou d'« escadron » a remplacé celui de « régiment » en 1932. Quant aux escadres, ce sont de grandes unités qui regroupent plusieurs escadrons.

⁹ Pierre Barjot, *L'aviation militaire française*, Éd. de Gigord, Paris, 1934, 245 pages, pages 34 à 38.

¹⁰ Général Hayez, *Création des bases aériennes et évolution de leur organisation*, 1972, étude dactylographiée. In : S.H.D.-D.A. – Liasse n° G 804.

Une deuxième période : 1945 – 1990

Après la Seconde Guerre mondiale, l'armée de l'Air va entamer une longue convalescence dans le cadre d'une révolution technologique : le remplacement du moteur à pistons par le réacteur. De nouveaux appareils arrivent : américains, britanniques puis français.



Des appareils d'entraînement Lockheed T-33 stationnés sur la base aérienne de Tours vers 1960.

Le camp d'aviation de Parçay-Meslay est créé en novembre 1915 pour accueillir une école d'aviation. Elle est cédée en novembre 1917 à l'armée américaine et devient le *2th Aviation Instruction Center*. Après la Première Guerre mondiale le site revient à l'arme aérienne française et accueille des unités d'observation. **Le 1^{er} janvier 1934, le site devient officiellement la Base aérienne 131.** En 1936, un changement intervient et la base prend le numéro **109**. En 1954, la base accueille la 30^e escadre de chasse de nuit. Elle change encore de numéro et devient la **B.A. 705** en mars 1961.

Le T 33 *Silver Star* est produit par la firme Lockheed à partir du début des années cinquante. Il est propulsé par deux réacteurs Allison J33-A-35. Il peut atteindre 970 kilomètres par heure. Il a équipé les forces aériennes d'une quarantaine de pays. La Bolivie a ordonné le retrait du service actif de son dernier T 33 en **juillet 2017**, ce qui en dit long sur la robustesse de l'appareil...

Collection Thibault RICHARD

Les bases aériennes françaises s'adaptent aux nouveaux défis de la Guerre froide et la France accueille des bases étrangères, dans le cadre de l'O.T.A.N. Ainsi, l'*U.S. Air Force* va s'implanter à Étain-Rouvres, à Phalsbourg, à Laon-Couvron, à Orly, à Evreux-Fauville, à Damblain, à Chaumont-Semoutiers, à Bordeaux-Mérignac et surtout à Chateauroux-Déols qui devient l'un des principaux sites de l'*U.S. Air Force* en Europe, chargé principalement du soutien et de la maintenance. Les Canadiens disposent aussi de deux bases en France métropolitaine, à Marville et à Grostenquin.

Après l'effondrement de l'Union soviétique, l'armée de l'Air française entame une longue cure d'amaigrissement, au double motif que la menace principale a disparu et que les nouveaux appareils sont beaucoup plus puissants que les anciens. En réalité, il s'agit surtout de réduire les coûts. Beaucoup de bases vont alors fermer, comme la prestigieuse base aérienne 102 qui accueillait l'escadrille des Cigognes ¹¹ de Dijon-Longvic fermée en 2011.

La situation aujourd'hui

En 2018, l'armée de l'Air française peut s'appuyer sur **25 bases principales** en métropole, 4 en outre-mer et 4 à l'étranger. Cela donne le tableau suivant :

Numéro	Implantation	Nom	Activité principale
BA 105	Évreux-Fauville (création en 1952) ¹² – Eure	<i>Commandant Viot</i>	Transport (64 ^e escadre)
BA 106	Bordeaux-Mérignac (création en 1936) – Gironde	<i>Capitaine Michel Croci</i>	Transport (escadron de transport <i>Médoc</i>) – Centre militaire de coordination et de contrôle – groupement aérien d'appui aux opérations, etc.
BA 107	Villacoublay (création en 1936) – Yvelines/Seine-et-Marne	<i>Sous-lieutenant René Dorme</i>	Transport (escadron de transport 60) – escadron d'hélicoptères 3/67 <i>Paris</i>
BA 110	Creil (création en 1951) – Oise	<i>Lieutenant-colonel Guy de la Horie</i>	Transport (escadron 03.060 <i>Estérel</i>) – centre militaire d'observation par satellites, etc.
BA 113	Saint-Dizier-Robinson (création en 1951) – Haute-Marne	<i>Antoine de Saint-Exupéry</i>	4 ^e escadre de chasse (avions Rafale B et C)
BA 115	Orange-Caritat – (création en 1939) - Vaucluse	<i>Capitaine de Seynes</i>	Escadron de chasse 2/5 <i>Île de France</i> (Mirage 2000) – escadron d'hélicoptères 5/67 <i>Alpilles</i> , etc.
BA 116	Luxeuil-Saint-Sauveur (création en 1953) – Haute-Saône	<i>Lieutenant-colonel Papin</i>	2 ^e escadre de chasse (avions Mirage 2000)
BA 118	Mont-de-Marsan (création en 1958) - Landes	<i>Colonel Rozanoff</i>	30 ^e escadre de chasse (avions Rafale) – escadron de chasse et d'expérimentation, etc.
BA 120	Cazaux (création en 1915) - Gironde	<i>Commandant Marzac</i>	8 ^e escadre de chasse, unité d'entraînement (avions Alphajet) – escadron d'hélicoptères 1/67 <i>Pyrénées</i> , etc.
BA 123	Orléans-Bricy (création en 1927) - Loiret	<i>Charles Paoli</i>	61 ^e escadre de transport (avions A 400M) – 62 ^e escadre de transport (avions C 130 H et Transall), etc.
BA 125	Istres-Le Tubé (création en 1917) – Bouches-du-Rhône	<i>Sous-lieutenant Monier</i>	31 ^e escadre de ravitaillement et de transport – Escadron de chasse 2/4 <i>La Fayette</i> (avions Rafale)
BA 126	Solenzara (création en 1960) - Haute-Corse	<i>Capitaine Preziosi</i>	Escadron d'hélicoptères 01.044 <i>Solenzara</i> (hélicoptère Puma)

¹¹ Qui compte parmi ses membres des pilotes comme René Fonck, Georges Guynemer ou Roland Garros.

¹² Attention, ces dates correspondent à la création officielle des bases, le plus souvent précédée par une occupation militaire bien plus ancienne.

BA 133	Nancy-Ochey (création en 1915) – Meurthe-et-Moselle	<i>Henri Jeandet</i>	3 ^e escadre de chasse (avions Mirage 2000)
BA 701	Salon-de-Provence (création en 1937) Bouches-du-Rhône	<i>Général Pineau</i>	Patrouille de France, École de l'air, École militaire de l'air, etc.
BA 702	Avord (création en 1912) - Cher	<i>Capitaine Georges Madon</i>	36 ^e escadre de commandement et de conduite aéroportée, 1 ^{er} régiment d'artillerie de l'air, École de l'aviation de transport, etc.
BA 705	Tours (création en 1961) – Indre-et-Loire	<i>François et Jean Tulasne</i>	École de l'aviation de chasse, Centre militaire de coordination et de contrôle, etc.
BA 709	Cognac-Châteaubernard (création en 1945) - Charente		École de pilotage de l'armée de l'air, Escadron de drones 1/33 <i>Belfort</i> , etc.
BA 721	Rochefort (création en 1978) – Charente-Maritime	<i>Adjudant Pierre Gemot</i>	École de formation des sous-officiers de l'armée de l'air
BA 722	Saintes-Thénac (création en 1945) – Charente-Maritime		École d'enseignement technique de l'armée de l'air.
BA 942	Lyon-Mont Verdun (création en 1960) - Rhône		Centre national des opérations aériennes, Centre de validation de commandement de l'OTAN, etc.
Détachement air 181	Sainte-Marie de la Réunion (création en 1981) – D.R.O.M. de la Réunion	<i>Lieutenant Roland Garros</i>	Escadron de transport 50 <i>La Réunion</i> . (avions de transport tactique Airtech CN 235)
BA 186	Nouméa – La Tontouta (création en 2011 par transformation d'une base de la Marine)	<i>Lieutenant Paul Klein</i>	Escadron de transport outre-mer 00.052 (avions de transport tactique Airtech CN 235 et hélicoptères SA 330 Puma)
BA 104	Al Dhafra (création en 2008 – Émirats arabes unis)		Escadron de chasse 1/7 <i>Provence</i> (avions Rafale)
BA 172	Fort-Lamy (création en 1939) Tchad	<i>Sergent-chef Adji Kousseï</i>	Groupement (avions Mirage C RDI)
BA 188	Djibouti (création en 1932)	<i>Colonel Emile Massart</i>	Escadron de chasse 3/11 <i>Corse</i> (avions Mirage 2000-5F – Escadron de transport d'outre-mer 88 <i>Larzac</i>).

Les bases, celles qui sont indiquées sur la liste ci-dessus et les autres, n'accueillent pas nécessairement d'escadrons ou d'escadres mais leur diversité illustre bien la complexité d'une armée de l'air moderne et puissance.

Un Mirage 2000 N de l'escadron 2/4 *La Fayette*, décolle de la base Eilson (Alaska) lors de l'exercice Reg Flag en 2009

Source libre



III/ Une grande base aujourd'hui : la BA 125 d'Istres – Le Tubé *Sous-lieutenant Monier*¹³

La base aérienne 125 est née en 1917 sous la forme d'une école d'aviation. Elle se structure autour de la plus longue piste d'Europe et accueille aujourd'hui :

- la **31^e escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques**. Cette unité, créée le 27 août 2014 autour du **groupe de ravitaillement en vol 02.091 *Bretagne***, vole sur Boeing C-135FR. Depuis 2018, elle utilise aussi un Airbus A 330 MRTT. Ces appareils permettent de réaliser des ravitaillements en vol. Ils ont donc bien une fonction « stratégique » en augmentant les distances que des Mirages 2000 ou des Rafale en mission peuvent parcourir. Avec les ravitaillements en vol, les appareils ont « les pattes plus longues ».

Un Boeing C-135FR s'apprête à ravitailler en vol deux Mirage 2000. Légèrement en arrière, au premier plan, un chasseur multirôle McDonnell Douglas F/A-18 Hornet du *Strike Fighter Squadron 83* de l'*U.S. Navy*, stationné sur le porte-avions Abraham Lincoln (CVN 72)

Le cliché a été pris au cours de l'opération *Southern Watch*, le 23 avril 1994.



Autour de l'escadron 02.091, se trouve l'**escadron des soutiens techniques spécialisés (ESTS) 15.093**.

- **L'escadron de chasse 2/4 *La Fayette***. Il vole actuellement sur Mirage 2000N mais passe progressivement sur Rafale sur la base aérienne de Saint-Dizier. Sa mission est d'être en mesure d'effectuer des frappes nucléaires.

Deux avions Rafale.

Cliché Thibault RICHARD - 2009



¹³ Charles Monier est né le 3 avril 1920. Passionné d'aviation, il passe son brevet de pilote civil en 1937 et s'engage en 1939. Il ne combat pas en mai-juin 1940 mais refuse l'armistice et rejoint Londres en passant par le Maroc. En septembre 1941, il est affecté au groupe de chasse *Alsace* et vole sur Maurane-Saulnier 406, puis sur Hurricane. En février 1943, il rejoint l'Union soviétique pour combattre au sein de l'escadrille Normandie-Niemen. Après la guerre, il entame une carrière d'ingénieur pilote d'essais et entre chez Dassault en 1949. Il se tue aux commandes du prototype du Mystère II, le 3 mars 1953.

L'escadrille *La Fayette* fut créée en 1916 au cours de la Première Guerre mondiale. C'était alors une unité de volontaires américains. Au début de la Seconde Guerre mondiale, elle devient le groupe de chasse 2/4 *La Fayette* qui garde comme emblème la tête de sioux des origines. Les pilotes volent alors sur des chasseurs américains Curtiss H 75.

Un Curtiss H 75 restauré.

Cliché Thibault RICHARD – 3 juin
2006 – Aérodrome de Cerny



- **L'escadron de défense sol-air 01.950 Crau.** Les aviateurs ¹⁴ de cette unité mettent en œuvre le système d'armes sol-air moyenne portée (S.A.M.P.) *Mamba*. Ce système peut délivrer des missiles Aster.

- **L'École du personnel navigant d'essais et de réception** de la Direction générale de l'armement. Elle est chargée de former les équipages concernés par les vols d'essais. Fondé en 1946 à Bretigny-sur-Orge, cette école est implantée à Istres depuis 1962.

Avec sa piste hors norme de 5.000 mètres, la base d'Istres était habilitée à faire atterrir les navettes spatiales américaines en cas d'atterrissage anticipé. ¹⁵ Cette possibilité n'est évidemment plus d'actualité depuis le retrait du service des navettes américaines en 2011. Déployée autour de cette gigantesque piste, la base se déploie sur près de 2.400 hectares. Elle se compose de plus de 500 bâtiments et sert de cadre professionnel à près de 5.000 militaires et civils.

La base d'Istres est alimentée en carburant aviation par le C.E.P.S. (*Central Europe Pipeline System*), un réseau d'oléoducs long de 5.314 km mis en œuvre par l'O.T.A.N. depuis 1958 à des fins militaires mais aussi civiles.

La base d'Istres abrite aussi, en bord de piste avec un accès direct à cette dernière, un hangar gigantesque qui fut exploité dans les années soixante-dix par Dassault Aviation pour assembler des avions Mercure. Le hangar fait 300 mètres de long et offre 26.000 m² de surface utilisable. Un projet de réhabilitation de 12 millions d'euros est en cours. Il doit permettre d'accueillir une société spécialisée dans la maintenance de l'avion de transport militaire européen A 400 M. Il doit aussi servir à la société Thalès Alenia Space qui va y concevoir le troisième démonstrateur Stratobus, un projet de dirigeable

¹⁴ Attention, tous les « aviateurs » ne sont pas des « pilotes » !

¹⁵ La plus longue piste de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle fait 4.200 mètres.

stratosphérique automatisé à propulsion électrique. Le Stratobus devrait être capable de grimper jusqu'à une altitude de 20 kilomètres pour ensuite faire de l'observation météorologique, de la surveillance ou de la couverture téléphonique puisque le dirigeable devrait être capable de rester en l'air pendant un an sans dériver. Ce concept semble beaucoup plus souple et beaucoup moins onéreux que les satellites envoyés en orbite basse.¹⁶

Un dirigeable Stratobus.

Vue d'artiste.

Source libre



* *
*

Ainsi, situées à l'articulation des forces armées et du complexe militaro-industriel, les bases aériennes françaises constituent un maillon clé de notre système de défense. Par l'ancienneté de certaines d'entre elles, elles témoignent d'une histoire riche, celle d'un monde où la France a joué un rôle majeur depuis les origines : le monde de l'aviation militaire.

Elles offrent aussi une palette très large et très riche d'emplois, soit dans le cadre militaire, soit dans le cadre des emplois civils proposés par le ministère de la Défense. Ce ne sont pas uniquement des pistes et des hangars mais aussi de véritables plateformes technologiques vouées à des activités industrielles sophistiquées de maintenance et d'essai.

En dehors des métiers techniques, bien des professions peuvent être vécues sur les bases aériennes françaises après un baccalauréat général. On peut ainsi, par exemple, devenir officier communication¹⁷ d'une base aérienne après un bac L ou ES et une licence de communication ou de journalisme !¹⁸

Au programme en janvier prochain :

« *Les destroyers américains, des origines à la classe Zumwalt* »

Lycée Jean-Pierre VERNANT

JPV FOCUS DÉFENSE n°8 – décembre 2018 – Mensuel

Responsable de la publication : Christine Margerand - Proviseur

Rédacteur: Thibault Richard, référent Défense

Contact : thibault.richard@ac-versailles.fr

¹⁶ Pour en savoir plus :

https://www.sciencesetavenir.fr/high-tech/drones/ballon-stratobus-production-du-premier-appareil-en-2019_129553

<https://www.usinenouvelle.com/article/l-envol-commercial-de-stratobus-est-prevu-pour-2022.N773139>

¹⁷ Chargé de la communication interne et externe de la base.

¹⁸ Voir le lien suivant : <https://devenir-aviateur.fr/vous-informer/nos-metiers.communication/officier-communication>