

L'ADN de...

Benoît BEHETS WYDEMANS Contrôleur aérien

□□□ RECTO

Propos recueillis par Géraldine TRAN • geraldine.tran@spw.wallonie.be

Photos: © Mateusz G./Jetphotos.net - Tour de contrôle (p.17), G. TRAN (p.17)

Contrôleur aérien, c'est une vocation que vous avez depuis tout petit ? Comment l'idée d'exercer ce métier vous est-elle venue ? Je suis passionné depuis l'enfance par tout ce qui tourne autour de l'aviation. Et puis vers 10-11 ans, j'ai reçu pour Noël le jeu vidéo FlightSm 98. C'est là que j'ai découvert le métier de contrôleur aérien. Une dizaine d'années plus tard, j'ai eu l'occasion de faire un vol d'initiation dans une école de pilotage. Quand j'ai entendu les communications entre les pilotes et les contrôleurs, ça a été le déclic et j'ai su qu'un jour, je ferais ce métier.

Comment devient-on contrôleur aérien ? Il n'y a pas d'école ni de formation en Belgique en dehors des concours organisés par Belgocontrol, qui ne sont lancés qu'en fonction des besoins. Il n'y en avait pas au moment où je suis sorti de rhéto. Comme j'ai le contact facile, j'ai alors choisi le marketing à l'EPHEC, sans conviction. Puis j'ai décidé d'arrêter et de faire ce qui me plaisait : pilote de ligne. Au bout des 3 ans de formation, c'était la crise économique et il n'y avait pas de boulot dans le secteur. J'ai donc postulé à l'aéroport de Charleroi en tant que flight dispatcher avant qu'un appel à candidatures ne soit lancé chez Belgocontrol. Le diplôme d'enseignement secondaire suffit mais il faut savoir que tout se fait en anglais. La procédure de recrutement (6 mois) n'est pas évidente. Si l'on réussit, on intègre le centre de formation pour 2 ans (rémunérés) avant de faire un stage de 6 mois et d'être affecté à un poste.

Vous êtes actuellement contrôleur principal à l'aéroport de Gosselies, quelle est votre journée-type ? Lorsque l'on commence son service, on prend connaissance de la situation globale du jour (NOTAM - Notice to airman, NTC - Note to controller) avant de remplacer son collègue qui nous fait le point au niveau du trafic. À la position «air», on gère tous les avions dans l'espace aérien belge délégué à Charleroi, ce qui inclut aussi bien l'aviation commerciale que privée. Après un laps de temps défini (en général 1h), on est à son tour remplacé pour faire un break ou pour prendre le poste «sol» (ground) où l'on gère les mouvements au sol des avions mais aussi de tous les autres véhicules (pompiers, inspections...). L'horaire théorique est de 35h/semaine (5x7h) 365J/an, 7J/7, 24h/24 mais sur le terrain, on peut prêter plus ou moins et récupérer ensuite.

Quels sont vos rapports avec la science ? Quels sont vos premiers souvenirs «scientifiques» ? On ne peut pas travailler sans les apports de la science et des technologies (radio, radar, matériel informatique...). Sans compter le rôle primordial que joue la météorologie (vitesse et direction du vent, visibilité, nuages, température...).

Quelle est la plus grande découverte rencontrée dans l'exercice de votre métier ? C'est sans doute de devoir exécuter plusieurs tâches en même temps : parler aux avions à la radio, téléphoner au secteur suivant pour coordonner le passage de l'avion, entrer les données dans le

système informatique, partager les infos avec les collègues aux autres postes, observer le ciel et les pistes...

Quelle est votre plus grande réussite professionnelle jusqu'à ce jour ? Sans hésiter, c'est d'avoir réussi le concours de recrutement puis la formation chez Belgocontrol. Nous étions 1 200 candidats au départ. Sur ces 1 200, seuls les 12 meilleurs ont intégré le training center. Au final, nous ne sommes que 7 à avoir été nommés ATCO (Air Traffic Control Officer). Il faut savoir que la formation est très intensive, nous subissons beaucoup de pression, proportionnelle à celle qu'un contrôleur aérien peut connaître dans son métier.

Quels conseils donneriez-vous à un jeune qui aurait envie de suivre vos traces ? D'un point de vue pratique, si l'on n'est pas bilingue au départ, mieux vaut travailler son anglais car toute la formation se donne dans cette langue. Le vocabulaire spécifique utilisé pour la fonction aussi. Je pense qu'il faut avant tout être passionné et persévérant car le chemin pour devenir contrôleur aérien est très long et éprouvant. Il pourrait être facile de baisser les bras. Mais au bout, c'est un métier superbe. Il n'y a pas un jour identique, tout est fonction des conditions météo, du trafic et de la position qu'on occupe. Il n'y a pas de temps mort non plus en dehors des pauses nécessaires pour la concentration que l'on doit avoir. Dans le jargon, on dit même que le contrôleur aérien équivaut au chien d'aveugle pour les avions... □



ÂGE: 29 ans
ENFANTS: Pas encore

PROFESSION: Contrôleur principal de la circulation aérienne pour Belgocontrol à Gosselies.

FORMATION: Secondaires générales en internat au Séminaire de Floffe. EPHEC à Bruxelles en marketing/management (2 ans). École de pilotage NewCAG (3 ans). Formation de contrôleur aérien (2 ans) dispensée par Belgocontrol à Steenokkerzeel.

ADRESSE: Ancien terminal de l'Aéroport de Charleroi
Rue des Fusillés, 1 à 6041 Gosselies.

Tél.: 071 251 223
Mail: benoit_behets_wydemans@belgocontrol.be



VERSO □□□

Je vous offre une seconde vie, quel métier choisiriez-vous ? Policier (judiciaire), enquêteur ou peut-être même négociateur car je suis très observateur, j'ai le sens du détail. Ce qui est par ailleurs très important dans mon métier actuel.

Je vous offre un super pouvoir, ce serait lequel et qu'en feriez-vous ? Ce serait de pouvoir jeter un œil, ne serait-ce que quelques secondes, dans le futur. Cinq petites secondes juste pour voir ce qu'il se passe.

Je vous offre un auditoire, quel cours donneriez-vous ? Ma passion, ce sont les avions, donc je donnerais un cours d'initiation à l'aviation générale dans le cadre de la licence théorique de pilote de ligne.

Je vous offre un laboratoire, vous plancheriez sur quoi en priorité ? C'est peut-être banal mais je plancherais sur un remède contre le cancer, qui est vraiment pour moi la maladie du siècle.

Je vous transforme en un objet du 21^e siècle, ce serait lequel et pourquoi ? Cela va de pair avec les avions, j'adore voyager et découvrir d'autres cultures. Je plancherais donc sur l'élaboration d'un Concorde des temps modernes, pour pouvoir se déplacer aux 4 coins de globe en quelques secondes.

Je vous offre un billet d'avion, vous iriez où et qu'y feriez-vous ? J'irais aux États-Unis parce que c'est le berceau de l'aviation. Et pourquoi pas même tra-

vailer pour un gros aéroport américain comme celui de JFK à New York ? Tous les rêves ont permis non ?

Je vous offre un face à face avec une grande personnalité du monde, qui rencontreriez-vous et pourquoi ? En parlant de rêve, j'adorerais rencontrer Barack Obama, l'un des hommes les plus puissants du monde. Cela doit être passionnant de discuter avec un homme tel que lui.

La question qui fâche: si je vous dis qu'être contrôleur aérien, c'est simplement du dispatching, vous me répondez ? J'étais dispatcher pour l'aéroport de Charleroi avant de devenir contrôleur aérien chez Belgocontrol et ce sont 2 métiers vraiment différents. Le dispatcher s'occupe de la rotation de l'avion lorsqu'il est au sol et du bon fonctionnement des différents services. C'est évidemment utile mais le contrôleur aérien a beaucoup d'autres paramètres à gérer. Depuis la tour de contrôle, il guide les pilotes du décollage à l'atterrissage et fait en sorte qu'un maximum d'avions circulent le plus en sécurité possible. □

+ Plus d'infos

Belgocontrol est actuellement à la recherche de nouveaux contrôleurs aériens

<http://www.belgocontrol.be>