

# Contrôleur aérien, un métier des plus exigeants !

Contrôler les airs, « jeu » de précision ?



Métier d'analyse et d'anticipation, le contrôleur aérien permet aux nombreux avions sillonnant le ciel d'arriver à « bon port ». Sécurité est certainement le maître mot et nul doute sur le sens des responsabilités à afficher pour ce type de métier.



Laurie m'explique l'ensemble des étapes qui définissent ses missions. Gestion des roulages au sol, décollages, atterrissages, guidage des avions dans leur espace aérien...



Tout se fait dans la **précision** et la maîtrise du meilleur choix.

La vie des autres en dépend, même si le contrôleur aérien, ne vit pas avec cette « peur ». L'**émotion** ne peut exister dans cette dimension d'analyse. Ceci, afin d'optimiser la réflexion.

## Environnement à prendre en compte



Constamment le contrôleur aérien est à l'écoute du **pilote** qu'il doit rassurer si besoin. Certains naviguent « à

vue ».

En cas de perte des **repères visuels**, il ne reste au pilote que les informations données par le contrôleur pour se repérer et les suggestions de trajectoires formulées pour se sortir des mauvaises conditions météo et parfois, se poser.

Car les conditions **météorologiques**, les densités et complexités du **trafic** influent sans cesse sur les décisions à prendre.



Ainsi dévier un avion de  $10^\circ$  de sa trajectoire, impacte nécessairement les trajectoires des autres avions conflictuels dans le même espace aérien. Mais pas le plan de vol ! Une fois le croisement terminé, les avions se réapproprient leur route prévue.

Même gérer l'aire de **parking** ! Parfois les longs courriers s'accumulent car la construction de la future jetée régionale a neutralisé certains postes de stationnement à l'aéroport Aimé Césaire.



## Type de contrôleur aérien



Selon le lieu de travail, tour de contrôle d'aéroport ou centre de contrôle régional, le métier de contrôleur s'exerce de façon très différente. Pour résumer, quel que soit le centre de contrôle, l'espace est divisé en secteurs, chaque contrôleur étant responsable d'un secteur.

A Fort-de-France, deux secteurs ont été définis. Le **secteur APP** (pour approche) et le **secteur LOC** (pour contrôle d'aérodrome ou contrôle local).

Le **contrôleur d'approche** assure l'approche de l'avion de

l'aéroport choisi selon un plan de vol défini en amont. Aussi selon leur autorisation, tous les avions qui approchent le sont dans un ordre d'atterrissage le plus efficace qu'il soit.

Lors de la dernière étape, le **contrôleur d'aérodrome** prend la relève. Il donne l'autorisation d'atterrissage et régule les vitesses des avions qui se succèdent sur l'axe final.



Si nécessaire, délivre la clairance de remise des gaz, si la piste est occupée ou polluée par des débris par exemple...

Alors que les **électroniciens** s'occupent des systèmes d'atterrissage aux instruments, permettant aux avions d'effectuer des atterrissages automatiques pour certains avions.



## Profil d'un instructeur



Des **qualités** sont évidemment requises pour ce métier à fortes responsabilités. Une gestion du stress en permanence est requise s'appuyant aussi sur la rapidité d'une expertise majorée sur le terrain.

La **formation** nécessaire est un diplôme d'ingénieur du contrôle de la navigation aérienne. Elle se nomme « Management et Contrôle du Trafic Aérien » (MCTA). Assurée par l'ENAC, la formation, en alternance, dure trois années.

Au bout des 18 mois à l'**ENAC**, selon les besoins de la DGAC, une affectation se fera dans l'un des cinq centres de contrôle (Athis-Mons, Aix-en-Provence, Bordeaux, Brest et Reims), ou dans l'un des 39 grands aéroports français.

Charles de Gaulle ou Orly étant les majeurs !



Si vous êtes intéressé (e), n'hésitez pas un **forum** à l'[aéroport du Lamentin](#) début 2020 (?), vous expliquera les points essentiels. Un rendez-vous à retenir !



*Interview et validation de Laurie, contrôleur aérien*

**Familyevasion** vous conseille un autre article concernant la sécurité "[sécurité voyage, par où commencer?](#)"