



## Les mécaniciens d'aéronefs prennent leur envol entre Cointrin et Cruseilles



Pour Pascal Sprungli (au premier plan) et Carlos Alzate, «le contrôle visuel de la machine est très important, à la recherche de fissures ou d'éléments marqués». PATRICK BAGNOUD/OFPC-SISP

**Patrick Bagnoud**  
**Avec un CFC technique, un cursus transfrontalier permet de travailler dans la maintenance aéronautique**

Office pour l'orientation, la formation professionnelle et continue (OFPC) Genève

**A**vec un développement du trafic aérien de près de 1,6% par an et pas moins de 212 000 mouvements d'aéronefs attendus d'ici à 2020, les besoins en professionnels de la maintenance aérienne vont aller croissant sur le site de l'aéroport de Genève.

Les entreprises actives dans ce secteur (Swiss ou SR Technics pour l'aviation civile; Jet Aviation, Ruag ou TAG pour l'aviation privée et d'affaires) doivent donc s'investir pour former la relève. «Depuis plusieurs années, ces entreprises favorisent l'engagement

de personnel déjà qualifié issu d'autres pays, car on ne forme quasi plus en Suisse, explique Patrick Guyon, directeur adjoint du centre Instruction maintenance aéronautique et automobile (IMAA) situé à Cruseilles, en Haute-Savoie. Nous avons donc lancé, en concertation avec l'OFPC et les entreprises locales, un programme offrant la possibilité à des jeunes formés en Suisse de se spécialiser dans ce domaine.» Une démarche que Grégoire Evéquo, directeur général de l'OFPC, voit aussi comme «l'excellente illustration de ce que peut produire une



collaboration transfrontalière positive».

### Formation à la carte

Le centre de Cruseilles, agréé depuis 2004 par l'autorité européenne de l'aviation, a ainsi mis sur pied une formation en maintenance aéronautique ouverte aux détenteurs d'un CFC technique suisse, notamment celui de polymécanicien. Proposé en alternance sur deux ans, le cursus comprend 2400 heures de formation, moitié théoriques (à Cruseilles) et moitié pratiques (à Cointrin). Au programme, 13 modules obligatoires: systèmes d'instrumentation, aérodynamique, turbines, procédures d'entretien, législation aéronautique, etc.

Pour les porteurs d'un CFC technique, plusieurs avantages se profilent: quatre de ces modules sont validés d'office et le coût de la formation est partiellement pris en charge par l'OFPC. Le salaire versé par l'entreprise couvre le reste des frais, le solde correspondant à un salaire d'apprenti. Au terme de leur parcours, les apprentis peuvent obtenir une licence européenne (PART 66 de type B), sésame indispensable pour assurer des opérations de maintenance d'aéronefs.

### Pionnier romand

Carlos Alzate, 22 ans, est le premier Genevois à suivre ce cursus. Son CFC de polymécanicien en poche, le jeune homme n'a pas hésité à sauter sur l'occasion d'allier sa passion pour l'aéronautique et ses compétences techniques. Par le biais de l'OFPC et de l'IMAA, il entre en contact avec SR Technics,

qui le convoque pour un entretien suivi d'un test d'anglais. «Maîtriser cette langue est indispensable: tous nos documents techniques sont rédigés en anglais», précise Pascal Sprungli, formateur et assesseur dans l'entreprise. Une compétence linguistique nécessaire également pour suivre les formations continues et les cours de mise à niveau obligatoires.

### Méthode et sécurité

Chez SR Technics, c'est essentiellement un travail de nuit qui attend l'apprenti. Avec des tâches exigeant une grande polyvalence, entre mécanique, électricité et électronique. «C'est une activité très procédurière, insiste le formateur: tout est noté et cosigné, chaque pièce est numérotée et la plus petite rondelle peut être tracée. Nos méthodes de travail doivent garantir une sécurité maximale, ce qui implique une évaluation du risque pour tous les travaux effectués et des doubles contrôles à chaque étape.»

Après une période initiale de sensibilisation aux procédures, Carlos s'est vite retrouvé sur le terrain, intégré à une équipe de professionnels au sein de laquelle il effectue des tâches aussi diverses que les graissages, le changement d'un pare-brise, le contrôle des portes d'un train d'atterrissage ou le changement d'une roue. «C'est un peu plus compliqué que sur une voiture, s'amuse-t-il. Je vous laisse imaginer le nombre de vis à démonter et les instructions à suivre rien que pour utiliser correctement le cric destiné à soulever les avions.»