



MÉTIER Par Julie CALLIES, photo Revima

Support technique

PORTRAIT. Justine Tréhoux-Drouin, 30 ans, est technicienne support technique clients sur APU chez Revima, groupe indépendant MRO spécialisé dans la maintenance des trains d'atterrissage et des moteurs auxiliaires.

Découvrez d'autres témoignages dans le Guide des métiers de l'aérien, disponible en version numérique et sur notre boutique en ligne!



D'autres interviews et portraits sont également à lire sur notre site <https://www.salondesformationsaero.fr/actualites/>

Vous exercez un métier méconnu et souhaitez le promouvoir, contactez-nous!



Justine Tréhoux-Drouin grandit près de l'aéroport du Bourget, mais c'est l'arrivée de l'A380 qui déclenche la fameuse question: comment vole un avion? Ses parents l'emmènent au Salon international de l'aéronautique et de l'espace et c'est une révélation. Alors collégienne, elle veut devenir pilote dans l'armée de l'Air. Arrivée au lycée, ses professeurs la découragent et la réorientent vers un bac STI Génie mécanique.

Justine découvre qu'elle aime la technique. Elle n'a pas abandonné l'idée de travailler dans l'aérien, elle change juste de voie en faveur de la maintenance. Son bac en poche, elle s'inscrit en BTS Aéronautique à l'IAAG en 2011. « Je voulais me donner plus d'options et ne pas perdre de temps en refaisant un bac pro Aéro. Dans mon cas, la suite logique était le BTS. » Elle effectue son stage de première année comme mécanicienne, le second stage lui fait découvrir la navigabilité.

Diplômée en 2013, Justine s'inscrit en licence professionnelle (LP) Métiers de l'industrie: Industrie aéronautique, parcours Moteurs aéronautiques et spatiaux, à l'IUT Ville d'Avray. « Cette licence m'a permis de me spécialiser sur une partie de l'avion: les moteurs. » Elle est en apprentissage chez SECA (aujourd'hui StandardAero) où Justine procède à du monitoring sur des turbopropulseurs: PT-6 et PW100. « J'analysais les paramètres moteur dans le cadre de la maintenance préventive et prédictive afin d'entretenir ou de prédire et d'empêcher les pannes. »

Justine cherche un poste en bureau technique: « Ce qui m'intéresse, c'est suivre l'évolution de la vie de l'aéronef et de ses équipements, connaître les nouvelles technologies installées... » Elle le trouve chez Air France Industries (AFI) avant même d'être diplômée, en tant que spécialiste moteur. Là aussi, elle effectue du monitoring, mais sur GE-90 (B777) durant 3 ans, puis sur CFM-56 (A320) pendant 4 ans. « Je suis passée du turbopropulseur au réacteur. La taille change, les comportements aussi, il y a davantage d'équipements, les paramètres sont plus précis et nombreux: températures, pressions, flux, vitesses de rotation, débits d'air, quantité d'huile utilisée, de carburant, etc. Même

entre deux réacteurs, chacun a ses spécificités. Ils ne sont pas fabriqués de la même manière et la philosophie du constructeur est bien souvent différente, avec des manuels rédigés autrement. Il y a toujours matière à apprendre! »

En fonction des paramètres qu'elle lit, Justine détecte des pannes et transmet des tâches aux mécaniciens en s'appuyant sur la documentation constructeur: « Une dégradation des paramètres n'indique pas la marche à suivre: il faut procéder à une analyse, l'expérience joue également. »

Du monitoring au support technique

Avec la COVID vient le désir de changement et notamment de métier: Elle trouve un poste chez Revima en 2021. Elle est embauchée en tant que technicienne support technique clients sur APU (un moteur auxiliaire, généralement situé à l'arrière des avions). « Le client envoie ses APU en atelier pour réparation. Je réalise une inspection visuelle et endoscopique, j'analyse la documentation moteur, je regarde quel est le motif de dépose. J'édite un workscope qui contient mon analyse et mes recommandations. Il est transmis au client qui donne son feu vert – ou non (mais c'est rare). Le moteur est alors démonté par les mécaniciens. Je vais contrôler les pièces une par une dans leur état d'origine, car la saleté permet également de comprendre ce qu'il s'est passé. Cette étape me permet aussi de confirmer mon premier diagnostic. Lorsque c'est nécessaire, un rendez-vous est pris avec l'assureur, avant de nettoyer le moteur et ses pièces qui seront par la suite inspectées une à une. J'effectue un ultime contrôle pour éliminer la moindre suspicion de défaut, puis je contrôle le devis établi. Je suis tout le processus de réparation du moteur jusqu'à sa sortie de l'atelier après passage au banc d'essais. »

Justine est en contact constant avec le client, le constructeur et les mécaniciens. Pour répondre à leurs questions, elle doit comprendre parfaitement le fonctionnement d'un moteur, savoir suivre la documentation et « l'expérience fait le reste ». « Je compare souvent mon métier à celui du médecin: j'effectue un diagnostic et je prends une décision. Je passe ensuite le relais au mécanicien – chirurgien – qui répare. » ✚