

## Tous les dix ans, les trains sont "désossés".

Revima n'a pas toujours réparé des trains d'atterrissage. L'histoire a débuté avec des hydravions pour lesquels la Seine était une piste d'essai évidente.

C'est la règle. Tous les dix ans, les trains d'atterrissage doivent être retirés des avions. Dans les ateliers de Caudebec-en-Caux, dont l'un d'eux fut construit au début des années 20 par la compagnie Eiffel, ils sont alors entièrement désossés, contrôlés, inspectés sous toutes les coutures, puis réparés, repeints, rechromés avant d'être

remontés sur les Airbus et les Boeing.

Si la réglementation est si stricte avec ces pièces majeures, la raison en est simple : les trains d'atterrissage sont extrêmement sollicités au décollage et à l'atterrissage. Dans les ateliers, toutes les pièces, même les plus petites, sont ainsi radiographiées avant, le cas échéant, d'être réparées. Les professionnels de Revima font la chasse à la moindre trace d'oxydation et de corrosion qui peut, à terme devenir synonyme de casse. Pour définir les métiers de son entreprise,

Christian Grzanka a une formule qui résume le savoir-faire de ses salariés : *"Nous sommes tous des artisans."*

La Revima (révision et entretien du matériel aéronautique) n'a pas toujours travaillé pour le domaine du train d'atterrissage. A l'origine, en 1916, l'entreprise avait choisi le bord de Seine pour fabriquer des hydravions, dont la piste d'essai se trouvait juste derrière la porte de l'atelier. La société s'est ensuite orientée vers la révision et l'entreprise des moteurs d'avions. Au dé-

but des années 70, nouveau tournant : Revima, alors dans le périmètre UTA, s'intéresse aux trains d'atterrissage. En 1993, après l'absorption d'UTA par Air France, Revima devient le centre de révision des atterrisseurs de la flotte de la compagnie nationale. En 1995, Revima entre dans le pôle maintenance d'Aérospatiale-Sogerma devenu EADS-Sogerma, en 2000.

Stéphane Siret