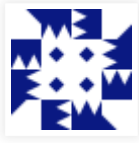


## 7 COMMENTAIRES



Ben 27 mars 2019

Détenteurs de titres Boeing : revendez vos actions en urgence car bientôt elles ne valent plus que leur valeur en encre et en papier.

Car le 737 max n'est peut-être tout simplement pas capable de voler (mauvaise conception : les réacteurs sont trop rapprochés du fuselage)

[Reply](#)



Hamma 27 mars 2019

Wow!!! Et après? Certains avions ont des réacteurs carrément jumelés sans incidence aucune sur la sécurité des vols (B-52, concorde etc).

[Reply](#)



Thémistoclès 27 mars 2019

Sacré Ben !

Les caravelles avaient leurs 2 réacteurs collés au fuselage.

Ça ne les a pas empêché d'être parmi les avions les plus sûrs.

[Reply](#)



Ben 27 mars 2019

Vous avez probablement raison mais les avions que vous citez ont été dès le départ conçus avec réacteurs rapprochés.

Dans le cas présent on a simplement changé les moteurs des anciens modèles 737 avec des moteurs plus économes mais plus lourds.

Et pour ne pas faire pencher les ailes on les a rapprochées du fuselage et se sont donc retrouvés avancés. Le centre de gravité de l'avion en a été modifié.

Et le problème est bien là car plutôt que de modifier la carlingue (son centre de gravité) ou la voilure des ailes, en tenant compte du poids de ces nouveaux moteurs, on a gardé les mêmes avions et demandé à des informaticiens et à moindre frais de corriger en temps réel ce défaut de centre de gravité... Avec tous les risques que l'on sait surtout si les informaticiens ont été formés à l'école Microsoft !

Bref au prochain crash d'un 737 max je ne sais pas ce qui pourrait advenir de Boeing d'autant plus que les Russes certifieront un modèle concurrent en 2020 avec lancement de la production en 2021.

[Reply](#)



Christophe NICOLAS 27 mars 2019

Je vous rappelle que des témoins ont vu l'appareil d'Ethiopian Airlines tanguer et que la queue était en feu donc le MCAS est impliqué mais pas seulement.

Ça n'a rien à voir avec la dérégulation mais avec des vices cachés dans tous les avions et le MCAS l'a activé. Actuellement, personne ne peut les corriger parce que les ingénieurs ne sont pas au courant ni dans le privé, ni dans le public. Les essais sur simulateur du patch ne seront pas pertinents puisqu'il s'agit d'un risque croisé.

C'est un peu le bout du chemin pour l'aviation fondée sur la dynamique des fluides mais pas pour le transport aérien car il y aura d'autres possibilités que les phénomènes physiques liés à ce vice caché permettront. C'est la raison pour laquelle il reste caché pour l'instant car ça permet de maintenir des péages obligatoires sur les transports et l'énergie qui en prendraient un coup dans l'aile si je puis me permettre mais étant donné la compétition, ça ne va pas durer longtemps car les risques vont augmenter exponentiellement. En attendant, mieux vaut éviter les airs.

[Reply](#)



Christophe NICOLAS 27 mars 2019

Entre nous, ce sont les décideurs qui bloquent, ce sont eux qui prennent l'avion donc... Richard Rockefeller est mort en avion, des milliardaires récemment, un ministre au Népal, des vedettes, des gars de l'ONU, etc. Il y a des crash chaque jour dans l'aviation et de nombreux incidents heureusement non mortels.

Les responsables ont tous été mis au courant de certaines faits expérimentaux depuis plus d'un siècle, ils ont bloqués des faits expérimentaux très importants depuis plus de 50 ans, il y a eu les ovnis, ils ont bloqué récemment des travaux en mentant sur les expériences, maintenant ils peuvent regarder les dégâts et prier en prenant l'avion parce ce que ça peut arriver demain à n'importe quel avion ou hélicoptère présidentiel, plus c'est moderne, plus c'est risqué et je ne vous dis pas ce qui se prépare.

[Reply](#)



David MARTIAL 28 mars 2019

C'est pas un problème de FAA ni de Boeing.

C'est un problème d'informaticien à grosse tête qui comprend rien passé son écran et qui te fait passer un bug pour une « feature ».

Je ne doute même pas qu'il ai passé tous les tests FAA prévus pour Boeing 747 !