

737 MAX: Boeing doit revoir sa copie sur le système anti-décrochage, selon l'agence fédérale de l'aviation

AFP Publié le lundi 01 avril 2019 à 23h35 - Mis à jour le lundi 01 avril 2019 à 23h37



1

ENTREPRISE Boeing doit revoir les modifications apportées au système anti-décrochage MCAS, mis notamment en cause dans l'accident meurtrier d'un 737 MAX 8 de Lion Air en octobre, pour s'assurer qu'elles "répondent correctement aux problématiques" en jeu, a indiqué lundi l'agence fédérale de l'aviation (FAA).

"La FAA ne va pas approuver le logiciel pour déploiement tant que l'agence n'est pas satisfaite" de la mise à jour qui lui est soumise, a ajouté le régulateur du transport aérien, infligeant un revers à Boeing qui avait annoncé le 27 mars avoir finalisé les modifications du MCAS et se disait prêt à travailler avec les régulateurs pour obtenir leur autorisation afin de le déployer dans les 737 MAX cloués au sol depuis mi-mars.

"Il faut du temps pour effectuer du travail supplémentaire", a enfoncé la FAA, qui dit attendre maintenant de recevoir le correctif de Boeing dans les "prochaines semaines".

"Dès sa réception, la FAA va effectuer une inspection rigoureuse avec en priorité la sécurité", ajoute le régulateur, dont les liens étroits avec Boeing soulèvent des interrogations depuis qu'un 737 MAX 8 d'Ethiopian Airlines s'est abîmé au sud-est d'Addis Abeba le 10 mars, entraînant la mort de 157 personnes.

C'était le second accident en cinq mois de cet avion, autorisé à voler en mai 2017, après celui de Lion Air le 29 octobre (189 morts).

Il est reproché à la FAA d'avoir confié une partie de la certification de l'avion, dont le système MCAS, à des employés de Boeing selon une procédure mise en place depuis une dizaine d'années.

Le patron par intérim de l'agence a été entendu la semaine dernière au Congrès.

Dans les deux accidents, les régulateurs et les experts aéronautiques estiment que le logiciel anti-décrochage MCAS (Maneuvering Characteristics Augmentation System) a joué un rôle.

Il a été installé sur les 737 MAX pour compenser les problèmes aérodynamiques posés par le changement d'emplacement et le poids des deux moteurs.

Boeing a présenté le 27 mars des modifications du MCAS pour le rendre "plus solide" et a rejeté au passage l'idée que ces changements suggéraient que la conception de départ était inadaptée.

L'intervention du MCAS devait être plus transparente pour l'équipage et les pilotes pouvaient, selon Boeing, plus facilement le contourner en cas de problème.

Le but est d'empêcher ce système de s'activer à cause de fausses données, a précisé Boeing, qui a aussi prévu de mieux former les pilotes aux subtilités du MCAS et du 737 MAX.

AFP