

# «Le profil du Boeing 737 Max 8 est dangereusement déficient»

**Transport aérien** Quelques heures après le crash d'un avion d'Ethiopian Airlines, les langues d'experts et de pilotes se délient.



Un Boeing identique à celui qui s'est écrasé dimanche au sud-est d'Addis Abeba.

Image: Keystone

Quelques minutes après le décollage, un Boeing 737 Max 8 d'Ethiopian Airlines s'est écrasé dimanche matin, à une soixantaine de kilomètres au sud-est d'Addis Abeba. Ce crash s'est produit à peine plus de quatre mois après celui d'un même appareil, en mer de Java. Il était exploité par la compagnie indonésienne Lion Air. Dans le premier sinistre, 189 personnes ont péri. Dans le second, 157. Après ce dramatique enchaînement, les langues d'experts et de pilotes se délient. «Le profil du Boeing 737 Max 8 est dangereusement déficient. Et il y a assurément une similitude entre les deux crashes», estime Mohan Ranganathan, consultant indien en sécurité aérienne, cité par Bloomberg.

PUBLICITÉ

inRead invented by Teads

À ces éléments de ressemblance s'ajoutent des alertes répétées de milliers de pilotes états-uniens. Après le crash du premier Boeing 737 Max 8 en Indonésie, le 29 octobre, l'organisation Allied Pilots Association (APA), forte de 16 700 membres, déplora «l'idiotie» de Boeing. En ces termes, les pilotes déplorait en fait une information insuffisante sur les effets en vol d'un nouveau système informatique, intégré dans l'appareil incriminé. Le syndicat Air Line Pilots Association, fort de 61 000 membres et cité dans la revue spécialisée Air Journal, s'est associé à ce concert de critiques contre l'aviateur : «Les informations concernant le fonctionnement normal et anormal de ce système n'ont pas été fournies aux équipages de conduite et aux techniciens de maintenance».

## Ordre de prudence

Mais quel est ce système informatique dont on parle tant après le crash de dimanche en Ethiopie ? Il est connu sous le nom de Système d'augmentation des caractéristiques de manœuvre. Et il est doté de capteurs d'incidence, soupçonnés de contaminer tout le système avec des données erronées. Ce dispositif est un élément spécifique à la famille MAX du Boeing 737. Et le PDG de l'avionneur, Dennis Muilenburg, aurait catégoriquement nié la volonté de sa firme de ne pas informer les clients. Cette précision n'a pas rassuré Ethiopian Airlines. La compagnie a ainsi cessé d'opérer avec des B 737 Max 8. Ses consœurs chinoises ont elles-mêmes reçu l'ordre de leurs autorités de renoncer à l'usage de cet avion. Celles de Corée du Sud ont enjoint le transporteur Eastar Jet de n'atterrir et décoller qu'en utilisant les commandes manuelles.

«Les investigations sur le sinistre d'hier n'en sont encore qu'à leurs débuts. Sur la base des informations déjà disponibles, nous n'avons pas de raisons de donner de nouveaux conseils aux compagnies», indiquait ce matin un porte-parole de Boeing. Cette situation s'avère néanmoins embarrassante pour l'avionneur. La famille Max 8 de Boeing 737 s'avère en effet un tout grand succès commercial sur le deuxième marché de la planète, la zone Asie/Pacifique.

## Entre Genève et Zurich

En deux ans, et à la fin de janvier dernier, plus de 5 000 de ces machines ont été commandées à la firme de Chicago. Environ 350 ont déjà été livrées. Les compagnies texane Southwest Airlines et islandaise Iceland Air viennent d'ailleurs de confirmer le maintien de leurs commandes de Boeing 737 Max. Le deuxième transporteur précise qu'il exploite déjà trois de ces appareils et qu'il n'y a jamais eu d'incident.

À Genève Aéroport, aucun vol n'est planifié à ce jour avec un Boeing 737 Max 8. Deux clients de Zurich Airport opèrent en revanche avec cet appareil sur le tarmac de Kloten: Turkish Airlines et LOT Polish Airlines. Il s'agit de deux des peu nombreuses compagnies européennes ayant déjà intégré quelques exemplaires du Boeing 737 Max 8 dans leur flotte. (TDG)

Créé: 11.03.2019