

Crash de l'A400M : la piste de l'erreur humaine chez Airbus se confirme

ALAIN RUELLO / CHEF DE SERVICE ADJOINT | LE 28/05 À 21:18



Avant l'accident de Séville, le logiciel de régulation de la puissance des quatre turbopropulseurs aurait été mal téléchargé durant la phase dite de « prévol » - Sylvain Ramadier/Airbus

Le logiciel de régulation des moteurs a été mal installé juste avant le vol de l'appareil.

A400M, avion maudit ? La piste d'une erreur humaine chez Airbus se confirme dans l'accident mortel du 9 mai dernier à Séville, indique-t-on de sources concordantes. Précisément, il semblerait que le logiciel de régulation de la puissance des quatre moteurs - des turbopropulseurs - ait été mal téléchargé durant la phase dite de « prévol », c'est-à-dire la phase qui sépare la sortie de l'appareil de la chaîne d'assemblage de son premier vol. « *C'est sûr à 99 %* », indique-t-on de source proche du dossier.

Le 9 mai dernier, l'A400M MSN23 - c'est-à-dire le 23^e de série - s'est écrasé quelque temps après avoir décollé pour son premier vol. Trois des quatre moteurs ont subitement perdu de la puissance. L'accident a coûté la vie à quatre des six personnes à bord. L'appareil était le troisième à livrer à la Turquie. Les boîtes noires ont été retrouvées mais l'unité spécialisée du ministère de la Défense espagnol en charge de l'enquête n'a fait aucun commentaire depuis.

5 milliards de surcoût

Si la piste d'une erreur de procédure se confirme, la conception des moteurs, très complexes, n'est donc pas en cause. « *Ils sont la conséquence mais pas la cause du crash* », estime-t-on de source proche. Fabriqués par EPI, un **consortium** regroupant le britannique Rolls-Royce, le français Snecma (groupe Safran), l'espagnol ITP et l'Allemand MTU, les moteurs sont à l'origine des déboires passés du programme qui ont déjà coûté 5 milliards de surcoût à Airbus.

Marwan Lahoud, le responsable de la stratégie et du marketing d'Airbus Group, va dans ce sens. « *Les boîtes noires le confirment. Il n'y pas de défaut structurel, mais nous avons un sérieux problème de qualité dans l'assemblage final* », affirme-t-il dans une interview à « Handelsblatt » à paraître vendredi. Le 19 mai dernier, Airbus avait recommandé à ses clients d'inspecter régulièrement l'ECU, l'unité de contrôle électronique des moteurs, avant le vol et d'effectuer des contrôles supplémentaires après un éventuel remplacement de moteur ou de l'ECU. Mais sans établir de lien avec le crash.

A ce stade, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Turquie et la Malaisie ont suspendu les vols de leurs A400M. La France, elle, les poursuit mais uniquement pour les urgences opérationnelles. Au total, 174 A400M ont été commandés par huit pays. Douze seulement sont en service. Indépendamment du crash, le programme souffre de nouveaux retards. Le largage de parachutistes pose de gros problèmes, et le ravitaillement en vol des hélicoptères ne pourra pas voir le jour, selon la DGA. Tous ces problèmes ont obligé Airbus à passer une charge de 551 millions d'euros dans ses comptes 2014 (« Les Echos » du 2 mars).●

Alain Ruello

@AlainRuello