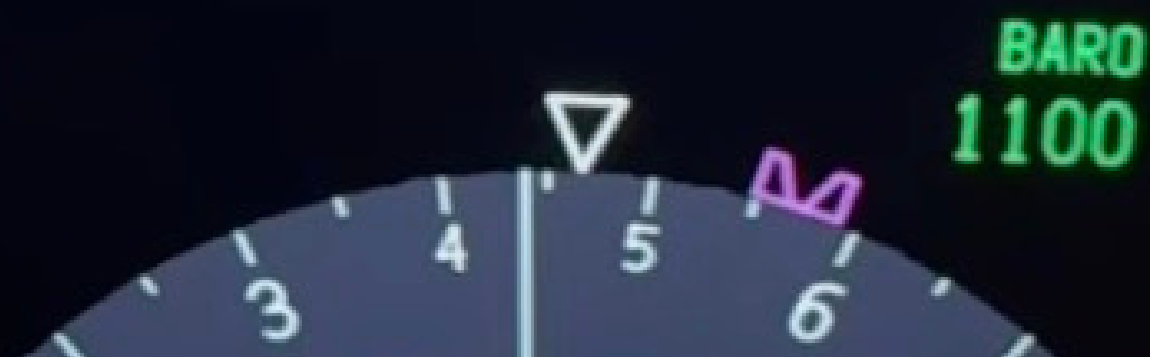
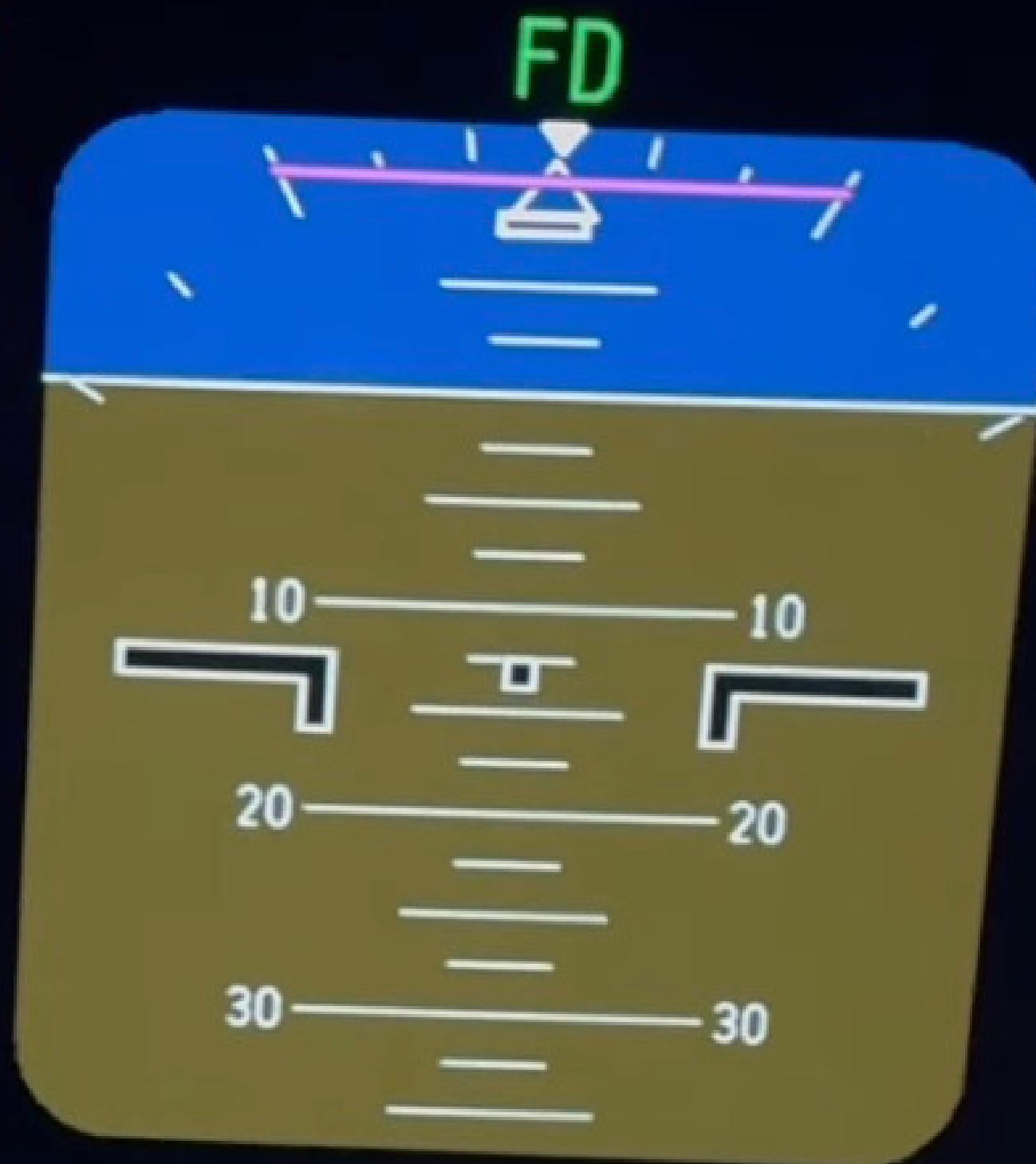
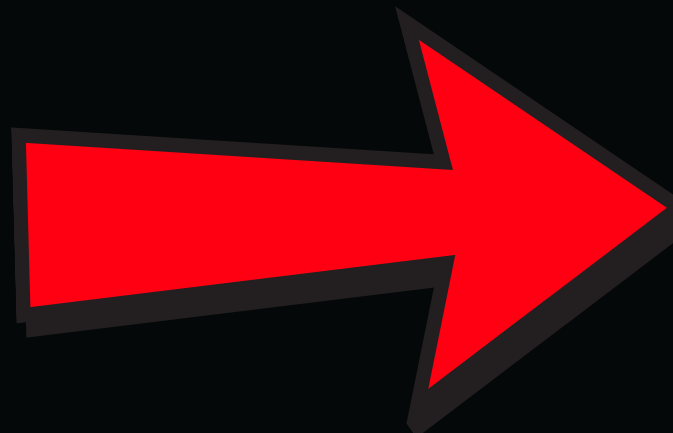


OVERSPEED





La gestion d'une survitesse involontaire sur le Boeing 737-800 implique principalement l'utilisation de procédures douces, le maintien de l'autopilote engagé si possible, l'emploi judicieux des aérofreins (speedbrakes), et la compréhension des limites de l'autothrottle, avec des approches spécifiques pour la croisière et la descente.

1. Généralités et causes de la survitesse

- **VMO/MMO** : représente la vitesse maximale certifiée d'exploitation de l'avion. Elle ne doit pas être dépassée intentionnellement.
- **Survitesse involontaire** : peut survenir occasionnellement. Les avions sont testés en vol au-delà de la VMO/MMO ; des entrées pilotes douces peuvent ramener l'avion en sécurité.
- **Causes à haute altitude** : changements de vitesse ou de direction du vent.
- **Limitation de l'Autothrottle** : bien que la logique de l'autothrottle contrôle la vitesse de manière agressive à l'approche de VMO/MMO, certaines conditions peuvent dépasser sa capacité à prévenir les survitesses à court terme.

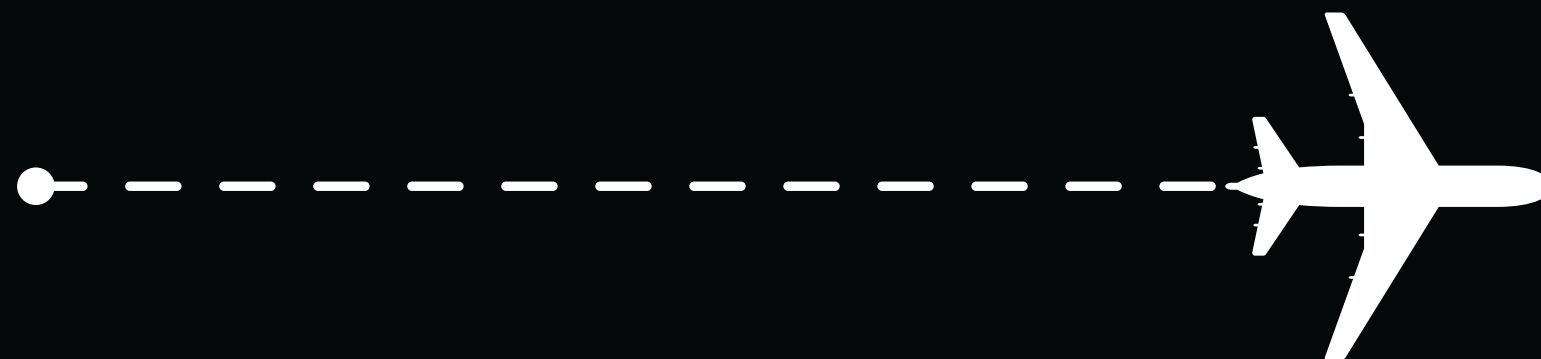
2. Correction d'une survitesse en croisière à haute altitude

À éviter : réduire la poussée au ralenti. Cela entraîne une accélération lente des moteurs vers la poussée de croisière, pouvant causer un sur-contrôle de la vitesse ou une perte d'altitude.

Procédure recommandée si les corrections de l'autothrottle sont insatisfaisantes :

1. Laisser l'autopilote engagé.
2. Déployer partiellement les speedbrakes **lentement** jusqu'à ce qu'une réduction notable de la vitesse soit atteinte.
3. Une fois la vitesse inférieure à la VMO/MMO, rentrer les speedbrakes au même rythme qu'ils ont été déployés.
4. Les manettes de poussée peuvent avancer lentement pour atteindre la vitesse de croisière ; si ce n'est pas le cas, elles doivent être poussées plus rapidement.

3. Survitesse pendant les descentes



Occurrences fréquentes :

Après l'initiation de la capture du **VNAV PATH** par l'autopilote ou pendant un palier où les speedbrakes étaient nécessaires. Si les speedbrakes sont rentrés pendant le palier, l'avion peut momentanément entrer en survitesse.

Recommandation : pendant les descentes utilisant les speedbrakes près de la VMO/MMO, retarder la rentrée des speedbrakes jusqu'après la capture du VNAV PATH ou de l'altitude.

Prévention en conditions de cisaillement de vent : les équipages peuvent envisager une réduction de **5 à 10 nœuds** des vitesses de montée ou de descente. Effet minimal sur la consommation de carburant et le temps total du voyage.

4. Gestion générale et entrées manuelles

En cas de survitesse involontaire : généralement, laisser l'autopilote engagé et utiliser les speedbrakes selon les besoins, sauf s'il est évident que l'autopilote ne corrige pas la survitesse.

Si des entrées manuelles sont requises, désengager l'autopilote.

Attention : désengager l'autopilote peut entraîner un changement abrupt d'assiette.

5. Utilisation des modes autopilotage pour le contrôle de vitesse (Montée/Descente)

Si le contrôle de tangage VNAV ou LVL CHG ne corrige pas la survitesse de manière satisfaisante, passer temporairement en mode V/S. Ajuster légèrement la vitesse verticale sélectionnée pour augmenter l'assiette de tangage, aidant à corriger la survitesse. Dès que la vitesse est inférieure à la VMO/MMO, resélectionner VNAV ou LVL CHG.

6. Enregistrement

Chaque fois que la VMO/MMO est dépassée, la vitesse maximale atteinte doit être **notée dans le Logbook.**

