



by **Dominique Defossez**,  
author of *L'anglais pour voler*  
[www.anglais-pour-voler.com](http://www.anglais-pour-voler.com)

## Practice for the FCL.055 - n°7 Non-standard operations

*L'anglais pour voler*  
available on



Available on the Appstore, the collection of «In English, please» articles with the audio recordings when available. The application has recently been updated with the articles up to May 2019, offering more than 140 pages of aviation-related English practice right at your fingertips.



There is a fine line between standard and non-standard operations, and between non-standard operations and emergencies, the latter to be addressed next month in Practice for the FCL.055 - n°8. Needless to add that a situation can shift from one status to the other in a matter of minutes, or even less. The criteria here will be the level of discomfort an unusual situation can cause a pilot. The higher the induced stress, the more likely the occurrence is going to be classed in the «emergencies» category. Listen to the audio files at [www.anglais-pour-voler.com](http://www.anglais-pour-voler.com), under the «In English, please» dropdown menu, and find the missing words in the text below. For additional training, some numbers and frequencies have been deleted as well.

### Technical problems - aircraft

**PIL** We've got a (\_\_\_\_ 1), we need to (\_\_\_\_ 2).  
**CTL** Can I (\_\_\_\_ 3) what the problem is?  
**CTL** Do you (\_\_\_\_ 4)?  
**PIL** Maintaining 7-0 at the moment, ... negative ... negative emergency, most (\_\_\_\_ 5), everything's normal, it's just that we lost one of our (\_\_\_\_ 6), possibly through a (\_\_\_\_ 7).  
**PIL** It's just a (\_\_\_\_ 8) problem, ... it shouldn't (\_\_\_\_ 4).  
**CTL** Looks like there is a (\_\_\_\_ 9) on the left main.

### Technical problems - airports

**CTL** (\_\_\_\_ 10), Flint tower is (\_\_\_\_ 11) due to an emergency, class Charlie services are (\_\_\_\_ 12), contact Cleveland center on (\_\_\_\_ 13) for services.

**CTL** (\_\_\_\_ 14) we are (\_\_\_\_ 15), we don't know the (\_\_\_\_ 16) of it but the tower is (\_\_\_\_ 17), OK?  
**CTL** Stand by for now, we just (\_\_\_\_ 18).

### Delays

**CTL** Tower first told me that the runway would be cleared in about 5 minutes, they just called and gave me an (\_\_\_\_ 19) and said that the ops people said they need about 15 minutes to get everything (\_\_\_\_ 20), ... so it'll probably be about 20 or 25 minutes before I can (\_\_\_\_ 21) land, unless you want to land sooner, and I can (\_\_\_\_ 21) 3-4 right.  
**CTL** Climb and maintain (\_\_\_\_ 22), (\_\_\_\_ 23), expect further clearance at 1-4-3-0 Zulu.  
**CTL** There is going to be a (\_\_\_\_ 24) on departures here.  
**CTL** I am going to actually ... have you (\_\_\_\_ 25), there's currently an (\_\_\_\_ 26) on the field that the police are working with, I am not sure (\_\_\_\_ 27) this is going to be.

### Airspace and navigation

**CTL** You are (\_\_\_\_ 28) in Charlie airspace, please, for the love of god, (\_\_\_\_ 29).  
**CTL** And E-MU, just confirm to (\_\_\_\_ 30) with no transponder.  
**PIL** My position is (\_\_\_\_ 31), but I believe I am in the area of Rouen.  
**PIL** ... roger ... we got ... (\_\_\_\_ 32) and we've (\_\_\_\_ 33) Minneapolis. We are overhead Eau Claire and would like (\_\_\_\_ 34).

### Encounters of various types

**CTL** (\_\_\_\_ 14), one of our (\_\_\_\_ 35) reported a drone in the Floyd Bennett Cansarie area at (\_\_\_\_ 36), and you might see some helicopters in that area at this time. They are (\_\_\_\_ 37) for the drone.  
**PIL** While we were (\_\_\_\_ 38), the (\_\_\_\_ 39) got (\_\_\_\_ 40).  
**PIL** Yeah, we think we had (\_\_\_\_ 41) on take-off, we'd like to come back around and land.  
**PIL** Multiple (\_\_\_\_ 42) (\_\_\_\_ 43) the taxiway here from right to left - OK, we'll get someone out there - thank you.

### Radio

**CTL** NOGB, Flint approach (\_\_\_\_ 44)?  
**ATIS** Edinburgh radar and tower is being provided as a (\_\_\_\_ 45) with (\_\_\_\_ 46).  
**CTL** Aircraft midfield downwind runway 2-2 cleared to land, no traffic, (\_\_\_\_ 47) in response - tchh ... tchh - Thank you.  
**CTL** I'm afraid that (\_\_\_\_ 48) again.  
**CTL** Somebody on (\_\_\_\_ 49), (\_\_\_\_ 50), (\_\_\_\_ 51) out there.

### Procedures

**CTL** (\_\_\_\_ 52), fly present heading, climb and maintain (\_\_\_\_ 53).  
**CTL** Clearance (\_\_\_\_ 54) if not (\_\_\_\_ 55) before 1-7-0-0.  
**CTL** And Envoy 36-0-3, a possible (\_\_\_\_ 56), be ready to copy a number here to call the tower.

Look out for more exercises on non-standard operations in PP #43 to be posted at [www.anglais-pour-voler.com/practice/](http://www.anglais-pour-voler.com/practice/) around March 15<sup>th</sup>.

### Answers

1 - technical problem; 2 - return to the gate; 3 - get an idea of; 4 - require any assistance; 5 - special handling; 6 - engine bleed; 7 - contaminated valve; 8 - flap indicator; 9 - flat; 10 - attention all aircraft; 11 - evacuating; 12 - terminated; 13 - 1-2-6 point 7-5; 14 - use caution; 15 - experiencing an earthquake; 16 - magnitude; 17 - shaking pretty good; 18 - lost our radar; 19 - update; 20 - cleared off; 21 - bring you in to; 22 - 4000; 23 - hold as published; 24 - lengthy stop; 25 - hold west of the field; 26 - unauthorized vehicle; 27 - how long of a delay; 28 - almost; 29 - turn crosswind; 30 - remain clear of controlled airspace; 31 - slightly unknown; 32 - distracted; 33 - overflown; 34 - to make a 1-80; 35 - previous arrivals; 36 - 13-00; 37 - searching; 38 - reading our checklist; 39 - right-hand windfield; 40 - smashed by stones; 41 - a bird strike; 42 - plastic bags; 43 - blowing across; 44 - how do you hear; 45 - combined service; 46 - coupled frequencies; 47 - click your microphone twice; 48 - sounds far away; 49 - 1-2-6 point 3; 50 - stuck mike; 51 - check your mikes; 52 - go around; 53 - 9000; 54 - cancelled; 55 - airborne; 56 - pilot deviation



Par **MICHEL BARRY**,  
pilote professionnel,  
ingénieur aéronautique.

## BIEN ORGANISER ET SÉCURISER LES JOURNÉES « VOLS DE DÉCOUVERTE »

NOUS RAPPORTONS CE MOIS-CI UN ÉVÉNEMENT DRAMATIQUE SURVENU LORS D'UNE JOURNÉE DE « VOLS DE DÉCOUVERTE » ORGANISÉE PAR UN AÉROCLUB. L'ACCIDENT EST DÛ À UNE DIMINUTION DE PUISSANCE EN MONTÉE INITIALE. APRÈS LA PANNE, LE PILOTE A VIRÉ AFIN D'ÉVITER LES ARBRES, PUIS L'APPAREIL - UN DR400 - A DÉCROCHÉ.

[Voir lien #1 sur notre site.](#)

**L**e scénario bien connu que nous avons eu maintes fois l'occasion d'analyser dans nos colonnes trouve ses causes profondes dans l'organisation de la journée. Et plus profondément encore dans tous les fléaux qui frappent notre petite aviation entièrement portée par des bénévoles (voir l'encadré « Le mot du président » p. 55 de l'aéroclub durement touché) : rareté du personnel qualifié, difficulté à trouver des bras pour épauler les présidents, difficultés de trésorerie... Pourtant les vols de découverte (ou plus traditionnellement « baptême de l'air ») ont un rôle essentiel à la fois dans la population, mais aussi auprès des jeunes qui veulent piloter ou embrasser une carrière aéronautique. Nous nous souvenons tous de notre baptême de l'air, souvent en aéroclub. Même pour les jeunes ayant déjà pris l'avion de ligne, l'expérience du baptême de l'air en aéroclub reste inoubliable. Et ce vol de découverte, au sens « première fois » du terme, est un acte culturel important y compris pour tous ceux qui n'envisagent aucune suite.

L'aéroclub assume de ce fait un rôle à caractère sociétal, notamment vis-à-vis de la jeunesse, pour lequel il se retrouve parfois bien seul et bien démuni. L'énergie dépensée pour en assurer la réussite est motivée par le plaisir de faire partager sa passion et aussi par les petites retombées financières. Elles permettent à la fois aux pilotes les plus expérimentés, et souvent les plus méritants, de faire quelques heures de vols gratuitement et, en même temps, au club de facturer les heures à un prix légèrement supérieur au coût réel.

Autrefois l'Etat, via des bourses ou via l'armée de l'air, finançait en partie les baptêmes de l'air. Aujourd'hui, bien que les aéroclubs jouent un rôle important dans la création de vocations et dans la formation initiale des futurs pilotes ou professionnels de l'aéronautique, aucun des acteurs qui exploitent ensuite leurs compétences ne juge utile de les aider (seuls les jeunes titulaires du BEA continuent à bénéficier en partie de financements pour les baptêmes de l'air, financements en provenance des armées ou des fédérations. A noter que lors de journées portes ouvertes ou lors de meetings on peut encore parfois bénéficier de baptêmes de l'air). D'où notre engagement pour soutenir nos aéroclubs et leur permettre que les journées de découverte de notre petit monde se déroulent sereinement et en toute sécurité. Les différentes fédérations aéronautiques regroupées au sein du CNFAS (Conseil national des fédérations aéronautiques et sportives, logos [figure 1](#)) y participent toutes activement. Elles aident dans la mesure de leurs possibilités les petites structures à organiser les événements. Voir [figure 3](#) « Fiche pratique, vols de découverte », et son texte rédigé par la FFA. Il est destiné à définir un cadre aux vols de découverte.



**Figure 1. Neuf fédérations regroupées au sein du CNFAS**

FF Vol en planeur (ex-FFV), FFVL Vol libre, FFAM Aéromodélisme, FFA Vol moteur, FFPLUM ULM, FFP Parachutisme, FFH Hélicoptère, RSA, FFA Vol en ballon.

### A. L'accident se déroule au sein d'un contexte accidentogène

#### 1. Premier vol d'une journée qui aurait dû être très chargée

Par une journée de juillet l'aéroclub envisage de faire voler environ 140 personnes dans quatre avions quadriplaces. Soit environ une cinquantaine de vols et douze à treize vols par appareil. En comptant 25 à 30 minutes de vol bloc-bloc par avion et des temps d'embarquement, de débarquement, d'installation et de mise en route d'au moins un quart d'heure à chaque rotation on arrive à

45 minutes par rotation, soit un rythme très soutenu propice aux oublis ou aux erreurs.

Le président du club, pilote de l'avion accidenté et décédé dans l'accident, semblait avoir entièrement organisé la journée. Une telle mission nécessite une préparation mentale, avec tous les participants et dans le respect de l'arrêté de 2016 : [voir lien #2 sur notre site.](#)

On y relève l'obligation de rédiger un document qui doit permettre de lister tous les points à vérifier et notamment à réfléchir sur l'ensemble des risques liés aux opérations ([figure 2](#)).