

## **Exemples de situations inhabituelles pour les contrôles de compétences en langue anglaise (FCL.055 D, IFR et VFR)**

### **1 Déstabilisation tardive pendant la course d'atterrissage**

L'approche avait été très turbulente rencontrant de fortes rafales de vent et une pluie battante. Pris par le pilotage de l'arrondi et le contrôle de la trajectoire sur la piste, le CDB n'a pas réalisé qu'il n'avait pas saisi toutes les manettes de poussée lors de la sélection de la poussée inverse.

Un des moteurs est resté en poussée positive et sous l'effet de la poussée dissymétrique l'avion s'est mis en dérapage.

L'OPL, surveillant le passage de la poussée inverse, a surpassé la main du CDB pour reprendre le contrôle de la poussée.

### **1 Late destabilisation during landing roll out**

**The approach had been very turbulent, encountering strong, gusty winds and driving rain.**

**Concentrating on the flare and on keeping the aeroplane under control on the ground, the Captain didn't realise that he hadn't caught/seized all of the thrust levers on selecting/deploying reverse thrust.**

**One of the engines remained in forward thrust and under the effect of the asymmetric thrust the aeroplane started to skid.**

**The First Officer who was monitoring the selection of reverse thrust, noticed the mistake, and physically overrode the Captain's hand in order to regain control of the thrust.**

**Q1) What risks can you identify in this situation ?**

**Q2) What procedures are in place to avoid this type of situation or at least identify it as soon as possible ?**

**Q3) Why is a Go-Around not initiated once Reverse thrust has been selected ?**

## 2 Avion endommagé lors du repoussage

Lors du repoussage, la barre de tractage a rompu et, en ripant, a endommagé le pneu et la jante gauches du train avant.

L'équipage a immobilisé l'avion et a décidé de maintenir sa position tant que la mécanique n'avait pas inspecté le train avant et le circuit de direction.

Ces vérifications ont confirmé que seule une des roues devait être changée.

Mais l'avion étant lourdement chargé, le cric ne pouvait soulever le train avant suffisamment pour décoller les roues.

Tous les passagers ont dû être débarqué pour permettre aux mécanos de travailler.

Au final, le vol a été retardé d'1h30 environ.

## 2 Aeroplane damaged during push back

**During push-back, the tow bar broke/failed and, as it slipped, it damaged the left nose gear's tyre and rim.**

**The crew stopped/immobilised the aeroplane and decided to maintain position until Maintenance had inspected the nose gear and steering system.**

**These checks confirmed that only one of the nose wheels needed to be changed.**

**However, as the plane was heavily loaded/laden, the jack wasn't able to raise the gear sufficiently to lift the wheels off the ground.**

**All the passengers needed to be disembarked to enable the mechanics/engineers to work.**

**The flight was finally delayed by about 1½ hours.**

**Q1) How do you think the crew would have realised what was happening below during this push back ?**

**Q2) Why did the crew decide to immobilise the aeroplane and wait for the mechanics or Maintenance before moving again ?**

**Q3) Is this kind of event commonplace ?**

### 3 Passager perdant connaissance en vol

Un de nos passagers a subitement perdu connaissance en se levant.

C'était la fin du service de repas et l'équipage débarrassait la cabine.

Deux PNC ont rapidement rangé leurs trolleys pour s'occuper du passager.

A première vue cela paraît être une simple chute de tension ou un malaise vagal mais j'ai autorisé l'équipage à faire un appel médecin parmi les passagers pour en être sûr.

Si nous ne trouvons pas de médecin nous demanderons à nos opérations de nous mettre en relation par téléphone satellite avec le SAMU à Paris.

Ils devraient pouvoir effectuer un diagnostic à distance et déterminer si nous devons nous dérouter.

### **3 Passenger loses consciousness in flight**

**One of our passengers suddenly lost consciousness/fainted whilst getting up.**

**It was the end of the meal service and the cabin crew was clearing up the cabin.**

**Two cabin crew quickly put/stowed their trolleys away to tend to the passenger.**

**At first sight, it looks like a simple case of a drop in blood pressure or a fainting spell but I have agreed/given them authorisation to make a PA to see if a doctor is available among the passengers.**

**If none comes forward, we'll call our operations so that they can patch us through/connect us via satellite phone/SATCOM to the emergency medical services in Paris.**

**They should be able to reach a diagnosis and determine whether we need to divert.**

**Q1) Does this kind of situation happen often ?**

**Q2) Are the cabin crew able to provide any medical assistance on board an aircraft ? Who decides if you call for a doctor ?**

**Q3) How likely are you finding a doctor on board ?**

#### 4 Pneu sous gonflé découvert lors de la visite prévol

En effectuant sa visite prévol, l'OPL a remarqué un pneu qui paraissait sous gonflé.

Normalement la vérification des pneumatiques fait partie de la visite d'entretien quotidienne.

Malgré la signature de la mécanique sur le log technique de l'avion (ou ATL), certains items de cette visite semblent avoir été omis car un manutentionnaire a également remarqué plusieurs impacts sur l'avion non recensés ou répertoriés.

Il semblerait qu'une réparation sur la machine ait pris plus longtemps que prévu et, sous pression temporelle, les mécanos ne se sont pas rendus compte que la visite n'avait pas été faite.

J'ai demandé qu'une visite complète soit faite et que le pneu soit regonflé avec de l'azote.

#### **4 Under-inflated tyre discovered during walk around/pre-flight inspection**

**While conducting the walk around inspection, the First Officer noticed that a tyre looked/seemed deflated.**

**Normally, a check of the tyres is part of the daily maintenance inspection.**

**Despite the ATL (Aircraft Tech Log) having been signed by Maintenance, certain items of this inspection seem to have been omitted because a member of the loading team noticed several dents/marks on the plane which hadn't been noted/listed.**

**It appears that a repair on the plane took longer than planned and, under pressure of time, the mechanics didn't realise that the "daily" (inspection) hadn't been carried out. I requested that a complete inspection be carried out and the tyre be re-inflated with nitrogen.**

**Q1) What is the purpose of a pilot's pre-flight inspection ?**

**Q2) How does a pilot know what state his/her aeroplane is in before taking control of it (signing off for it) ?**

**Q3) Why are commercial airliner tyres inflated with nitrogen ?**

## 5 Feu avion au roulage

Au roulage, la cabine a commencé à se remplir très rapidement d'une épaisse fumée noire.

Le chef de cabine nous a appelé immédiatement pour nous dire que cela semblait provenir d'une des toilettes et que deux PNC s'étaient équipés pour attaquer le feu.

Nous avons été immédiatement autorisés vers un parking proche mais, ne voyant aucun personnel présent pour manœuvrer la passerelle, j'ai craint que la situation ne devienne vite incontrôlable en cabine avec des fumées toxiques se propageant partout.

En plus, un feu pouvant se propager à la passerelle, j'ai préféré profiter des abords relativement dégagés du parking pour ordonner une évacuation immédiate par les toboggans.

### **5 Fire during taxi out**

**During taxi, the cabin started to fill very quickly with thick, black smoke/fumes.**

**The Chief Purser called us to say that it seemed to be coming from one of the rear lavatories and that two cabin crew had suited up/equipped themselves to start fighting the fire.**

**We were immediately cleared onto a nearby stand but, not seeing any ground staff able to manoeuvre the jetty/jet way/airbridge, I feared that the situation could soon become uncontrollable in the cabin with toxic smoke spreading throughout the cabin.**

**Also, a fire could spread to the jetty. I preferred to/decided to make use of the relatively clear surroundings of the apron to order an immediate evacuation via the emergency slides.**

**Q1) What are the risks of a fire on board ?**

**Q2) What does the Captain of this flight mean when he says that the Cabin crew equipped themselves to fight the fire ?**

**Q3) Why would deplaning via the jetway be preferable to evacuating using the slides ?**

## 6 Modification de performances décollage due au chargement

Une augmentation de dernière minute de notre charge marchande fait que nous n'avons plus les performances requises au décollage à cause de la composante de vent arrière sur la piste.

Il va falloir demander à décoller dans l'autre sens mais l'ATC n'a pas encore changé de configuration.

En fonction du délai pour décoller nous risquons d'être en retard à l'arrivée avec des conséquences sur nos correspondances.

Nous aurions dû connaître notre charge réelle bien avant pour anticiper cette demande ou alors pouvoir refuser le chargement du fret supplémentaire.

L'escale s'est bien gardée de nous prévenir de cette situation.

## 6 Take-off Performance change due to loading

**A last minute increase in our payload means that we no longer have the required take-off performance due to the tail wind component.**

**We are going to have to request to take-off in the opposite direction but ATC hasn't changed the airport configuration yet.**

**Depending on the delay, there is a good chance that we will be late arriving with knock-on consequences for all our transit passengers.**

**We should have known our final payload much sooner in order to anticipate the runway request or refuse the loading of the extra freight.**

**The (local) station obviously held back from warning us of this situation.**

**Q1) How does a tailwind influence take-off performance ?**

**Q2) Why would there be a delay in taking off in these conditions ?**

**Q3) The Captain seems cynical in his comment at the end. Why do you think the local station kept the information back from the pilots ?**

## 7 Passager ivre en vol

Vers la fin du service du repas, un passager est devenu violent et a commencé à invectiver l'équipage et ses passagers voisins.

Le chef de cabine a tenté d'abord de le calmer par la discussion mais vu l'état avancé d'ébriété du passager, la situation s'est vite dégradée.

C'est lorsqu'il a menacé physiquement un membre d'équipage que j'ai donné mon accord aux PNC de le maîtriser et de lui poser les menottes de contention.

Il semblerait que ce passager avait consommé discrètement une bouteille d'alcool fort achetée au duty free tout en se faisant servir de l'alcool par l'équipage.

Vu son comportement, je vais demander à ce que la police soit présente à l'arrivée.

## 7 Drunk passenger in flight

**Towards the end of the meal service, a passenger became violent and abusive towards the crew and his neighbouring passengers.**

**The Chief Purser tried at first to talk to the passenger to calm him down but as he was very inebriated/drunk, the situation became quickly uncontrollable/went out of control.**

**It's when the passenger threatened physically one of the cabin crew that I authorised them to bring him under control and restrain him using handcuffs.**

**It appears that he was consuming a bottle of hard liquor bought at the duty free at the same time as he was being served alcohol by the crew.**

**Considering his behaviour I am going to request that the police be present/meet us on arrival.**

**Q1) How frequent would you say this type of situation is on board aeroplanes ? Have you ever witnessed/experienced something similar ?**

**Q2) What powers does the Captain of an airliner have ?**

## 8 Collision au décollage

De nuit, au décollage d'un terrain africain, nous passions environ 100kt lorsque nos phares ont éclairé un groupe de gros animaux qui erraient sur la piste.

A cette vitesse, il nous a été difficile de les identifier (mais ça paraissait être des sangliers ou quelque chose de semblable) et encore plus impossible de les éviter.

Nous en avons heurté au moins un.

Bien qu'étant dans la plage haute vitesse, j'ai décidé d'interrompre le décollage car je craignais de gros dégâts mettant en péril notre capacité à voler.

En retournant au parking nous avons perdu le circuit de freinage normal à cause d'une fuite hydraulique au niveau du train principal.

## 8 Collision on Take-off

**During the take-off roll at night from an African airfield, we were passing approximately 100 kt when our lights picked out a herd of animals wandering on the runway.**

**At that speed, it was difficult for us to identify them (although they looked like wild boar or similar) and even harder for us to avoid them.**

**We struck/hit at least one animal.**

**Despite being in the high speed portion of the take-off run/roll, I decided to abort the take-off because I feared we had suffered damage which might jeopardise the plane's ability to fly.**

**Taxying back to the stand, the normal braking system failed due of a hydraulic leak on the main gear.**

**Q1) What do you think about the decision to abort late in the take-off ? (What is the high speed portion of the take-off roll ? What is V1 ?)**



## 9 Perte de Contact radio

Un avion long courrier, en croisière au FL 310 de nuit, a dû être intercepté par 2 avions de combat.

L'ATC a rapporté que malgré de nombreux appels radio sur les fréquences principale et de veille suivis de demandes de relais par des trafics voisins, l'équipage est resté sous silence radio plus de 45'.

Ayant traversé 3 zones de contrôle, l'ATC n'a eu d'autre choix que de déclencher une interception pour vérifier visuellement l'état de l'avion et obtenir une réponse positive de l'équipage.

L'équipage a reconnu avoir baissé le volume des radios lors d'une visite de routine du poste par un PNC.

En pleine nuit, l'équipage n'avait pas ensuite remarqué le silence radio.

## 9 Loss of radio contact

**A long haul flight, cruising at FL310 at night, had to be intercepted by 2 fighter planes.**

**ATC reported that despite numerous calls on both primary and guard frequencies as well as a number of attempts at relaying by neighbouring aeroplanes, the crew remained silent for over 45'.**

**Having crossed 3 control zones, ATC had no other choice than to launch an aerial interception to check the aeroplane's state and obtain a positive response from the crew.**

**The crew admitted to having reduced their radio volumes during the course of a routine cockpit visit by cabin crew.**

**In the dead of night, the crew failed to notice the radio silence.**

**Q1) Is this problem common to both Long Haul and Medium Haul operations ?**

**Q2) Are you aware of this type of incident and what do you do to prevent it ?**

## 10 Panne volets en finale

Nous venions de capturer le Glideslope de l'ILS et étions en train de configurer l'avion lorsque l'alarme « volets » a retenti.

Nos volets venaient de se bloquer à une valeur entre approche et atterrissage.

Etant encore à 6 ou 7 Nm du toucher, j'ai proposé de continuer l'approche en espérant avoir le temps de traiter la Checklist.

Je me suis vite rendu compte que notre approche ne serait pas stabilisée à temps avec un traitement correct de la panne.

J'ai donc décidé qu'il serait plus sage d'interrompre l'approche.

Les volets étant maintenant bloqués, notre consommation a été augmentée et nos réserves de carburant ne nous permettaient plus d'envisager de dégager.

## 10 Flap failure on final approach

**We had just captured the Glideslope of the ILS and were configuring the plane for landing when a "flaps" warning sounded.**

**Our flaps had just jammed in an intermediate position between Approach and Landing.**

**As we were still 6 or 7 Nm from touchdown, I suggested we continue the approach hoping to have enough time to deal with the checklist.**

**I quickly realised that our approach would never be stabilised in time with the checklist complete.**

**I therefore decided to go-around.**

**As our flaps were now jammed, our fuel burn/consumption increased and our fuel reserves were no longer sufficient to enable a diversion to our alternate.**

**Q1) Has this type of incident happened to you before (or with a gear problem) ?**

**Q2) Would you have continued the approach as the crew did here or would you have chosen to go-around immediately ?**

**Q3) Is the fact that fuel reserves no longer enable a diversion a problem ?**