

MANUEL DE RADIOTELEPHONIE EN LANGUE ANGLAISE

J.P. Montraisin

2^e édition



97, rue Mademoiselle
75015 PARIS
Tél. 47.83.72.44
Fax. 45.67.62.09

Cepadues-Editions

INTRODUCTION

Ce cours de Radiotéléphonie Internationale s'adresse non seulement aux pilotes désireux d'obtenir la mention « Extension Langue Anglaise » et possédant peu ou pas de connaissances en langue anglaise, mais aussi à tous ceux qui, titulaires de cette mention, ont besoin de s'entraîner pour retrouver un certain automatisme des réponses.

Cette méthode audio-orale doit être utilisée de manière progressive et régulière puisque, du moins en ce qui concerne les sept premiers chapitres, chacun d'eux exige l'assimilation des trois chapitres précédents.

Pour commencer l'étude d'un chapitre, il faut travailler simultanément avec le livre et avec le magnétophone. Une fois familiarisé avec ce chapitre, il faudra utiliser le transparent rouge qui masquera les « réponses » ou les traductions imprimées en rouge.

L'étude de chaque chapitre peut se faire en trois étapes :

- 1 travailler simultanément avec le magnétophone et le livre, sans utiliser le transparent rouge ;
- 2 une fois familiarisé avec une partie du chapitre, utiliser le transparent rouge pour masquer les « réponses » ou les traductions, ce qui permettra de contrôler les connaissances et surtout de comprendre « dans le texte » ;
- 3 travailler uniquement avec le magnétophone, en particulier pour les exercices d'écoute et les exercices de traduction simultanée.

Comme l'indique la Table des Matières, cette méthode comprend trois types d'exercice différents, outre l'exercice de collationnement au chapitre « Météorologie ». De façon progressive, ces exercices devront être faits uniquement avec le magnétophone.

- 1 Exercices de répétition (vocabulaire, expressions, lexique...). Répéter les termes ou expressions dans les « blancs » laissés à l'enregistrement. Ne pas hésiter à revenir en arrière en cas de difficulté, mais essayer d'être perfectionniste et ne pas se contenter d'approximations.
- 2 Exercices d'écoute (dialogues, météo...). Destinés à accoutumer l'oreille aux sons anglais, ces exercices ne devront surtout pas être négligés car ils sont indispensables pour parvenir à une compréhension globale. Eviter dès que possible d'utiliser le livre .
- 3 Exercices de traduction simultanée. Après la partie contrôleur, en anglais, vient la partie pilote en français, suivie d'un « blanc » dans lequel il faudra traduire en anglais la demande ou la réponse du pilote. Vient ensuite la partie pilote correcte en anglais, puis à nouveau un « blanc » dans lequel il faudra répéter la réponse correcte.

N.B. Dans certains cas, diverses expressions en anglais peuvent recouvrir le même sens. L'essentiel est d'exprimer les mêmes idées.

Les chapitres « Météorologie », « L'Avion... », « Formalités... » sont, dans une certaine mesure, indépendants, et peuvent donc être étudiés séparément.

Le chapitre « Explications Grammaticales » est destiné à faciliter la compréhension et l'assimilation des structures anglaises utilisées en radiotéléphonie aéronautique. Il sera utile de s'y référer très souvent, voire même de l'étudier systématiquement si on ne connaît pas, ou peu, la langue anglaise.

Une fois toutes ces connaissances acquises, et même après avoir obtenu la mention « Extension Langue Anglaise », le pilote pourra s'entraîner sur un aérodrome contrôlé français avant d'entreprendre un voyage à l'étranger. La radiotéléphonie internationale étant un facteur important de la sécurité du vol, il est bon de la pratiquer le plus souvent possible, même sur des aérodromes français, de façon à conserver l'automatisme du dialogue contrôleur/pilote. De même, il sera utile de revoir et d'écouter de temps en temps, en voiture par exemple, ce cours de radiotéléphonie internationale, car il s'avère que l'on oublie très rapidement ce que l'on ne pratique pas assez souvent.

TABLE DES MATIERES

AVERTISSEMENT	8
1 – PHRASEOLOGIE DE BASE (exercice de répétition)	9
Alphabet Anglais 	9
Alphabet O.A.C.I. 	9
Transmission des nombres 	9
Transmission des heures	12
Transmission des positions 	12
Éléments de vol 	13
2 – TERMINOLOGIE DE RADIOTELEPHONIE 	15
Vocabulaire (exercice de répétition)	15
Expressions (exercice de répétition)	18
Exemples de dialogues (exercice d'écoute)	19
3 – AERODROME : roulage 	21
Vocabulaire (exercice de répétition)	21
Expressions (exercice de répétition)	24
Exemples de dialogues (exercice d'écoute)	27
Exercices de répétition – (répéter la partie « contrôleur » et la partie « pilote ».)	30
Exercices de traduction – (traduire seulement la partie « pilote » et répéter les réponses correctes.)	32
4 – CIRCUIT D'AERODROME 	35
Vocabulaire (exercice de répétition)	35
Expressions (exercice de répétition)	38
Exemples de dialogues	43
Exercices de répétition	47
Exercices de traduction	50

5 – CONTROLE EN ROUTE 	56
Vocabulaire (exercice de répétition)	56
Expressions (exercice de répétition)	60
Exercices de traduction	63
6 – METEOROLOGIE 	68
Vocabulaire (exercice de répétition)	68
Expressions (exercice de répétition)	70
Exercices d'écoute	72
Exercices de collationnement	73
7 – L'AVION : incidents et ennuis mécaniques 	75
Vocabulaire (exercice de répétition)	75
Expressions (exercice de répétition)	79
Procédure d'urgence	81
Procédure de détresse	81
8 – FORMALITES, RENSEIGNEMENTS AERONAUTIQUES ET SERVICE D'ESCALE 	84
Vocabulaire (exercice de répétition)	84
Phrases utiles (exercice de répétition)	86
9 – EXPLICATIONS GRAMMATICALES	88
L'infinitif	88
Les pronoms personnels	88
Les possessifs	88
Présent du verbe « to be »	89
Présent du verbe « to have »	89

Le présent progressif	90
Le présent simple	90
L'impératif	91
Le futur simple	91
Le participe passé	92
Should	94
Can	94
May	94
Must	94
Le pluriel des noms	94
Les articles	95
Les prépositions	95
Les postpositions	96
Les noms composés	97
Le gérondif	97
Les adjectifs	98

10 – SONS FONDAMENTAUX DE LA LANGUE ANGLAISE  99

11 – LEXIQUE (exercice de répétition)  103

AVERTISSEMENT

Suite à l'ARRETE DU 7 SEPTEMBRE 1984, DECISION N° 20585 DNA/2/C, certains termes de Phraséologie ont été modifiés.

1) Usage du terme « AUTORISE » (« CLEARED » en langue anglaise) ne doit pas être utilisé pour les aéronefs se trouvant sur un aérodrome ou aux abords de celui-ci, sauf lors des autorisations d'atterrissage et de décollage. Un aéronef ne doit pas être « autorisé » à rouler, traverser une piste, changer de fréquence, etc. Des expressions impératives comme : « ROULEZ POUR... », traversez la piste (N°), « CONTACTEZ... » doivent être utilisées. (Article 11.1.4.).

Le contrôleur dira donc « TAXI TO RUNWAY (Number) », « CROSS RUNWAY (Number) », « CONTACT... ».

Ce terme de « CLEARED » reste pourtant encore utilisé pour les autres clairances : « CLEARED STRAIGHT-IN APPROACH » (autorisé approche directe), « CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY NUMBER... » (autorisé approche à vue piste N°), « CLEARED LOW PASS » (autorisé passage bas), « CLEARED VIA » (details of route to be followed), (autorisé via + détails de la route à suivre), « CLEARED TO » (Clearance limit) », (autorisé jusqu'à + limite d'autorisation). Le terme « CLEARED » est encore utilisé pour les autorisations de départ, de décollage et d'atterrissage.

2) En ce qui concerne les pilotes, les demandes d'autorisation restent formulées de la même façon : « REQUEST CLEARANCE TO... », (demande autorisation de...).

De plus, le terme « RUNWAY CLEARED » (piste dégagée) est maintenant remplacé par « RUNWAY VACATED ». On dira donc « REPORT VACATED » [ve'keitid] ou [vei'keitid] ou « REPORT RUNWAY VACATED » (rappelez piste dégagée), « VACATE RUNWAY » (dégagez la piste), ou « EXPEDITE VACATING », etc.

3) On pourra dire « READ BACK » (répétez-moi tout ce message, ou la partie spécifiée, exactement comme vous l'avez reçu, c'est-à-dire collationnez) ou « ACKNOWLEDGE » (accusez réception, c'est-à-dire faites-moi savoir si vous avez reçu et compris ce message).

4) « AFFIRMATIVE » a été remplacé par « AFFIRM » (oui).

5) « BREAK BREAK » [breik] exprime la séparation entre messages transmis à différents aéronefs dans un environnement très encombré.

6) « RECLEARED » signifie : réautorisé. (Une modification a été apportée à votre dernière autorisation et cette nouvelle autorisation annule et remplace tout ou partie de la précédente).

PHRASEOLOGIE DE BASE

● Alphabet anglais

A ei	B bi:	C si:	D di:	E i:	F ef
G dʒi:	H eitʃ	I ai	J dʒei	K kei	L el
M em	N en	O ou	P pi:	Q kju:	R a:
S es	T ti:	U ju:	V vi:	W dʌblju:	X eks
Y wai	Z zed	Zee			

On utilise cet alphabet pour la lecture de certaines abréviations : VFR. IFR. FIR. GCA. IMC. ILS. VHF. ...

● Alphabet O.A.C.I.

Alpha – Bravo – Charlie – Delta – Echo – Fox-Trot – Golf – Hotel – India – Juliet – Kilo – Lima – Mike – November – Oscar – Papa – Quebec – Romeo – Sierra – Tango – Uniform – Victor – Whisky – X-Ray – Yankee – Zulu.

**On utilise cet alphabet pour transmettre les indicatifs, les balises, ou les lettres seules.*

● Transmission des nombres

La transmission des nombres est d'une importance capitale pour la sécurité des vols. C'est pourquoi, afin d'éviter toute erreur d'interprétation, les nombres supérieurs à douze devront être lus chiffre par chiffre.

Il est très important de **collationner les nombres**.

0	Zero	'ziərəu	12	Twelve	twelv
1	One	wʌn	13	One three	
2	Two	tu:	14	One four	
3	Three	θri:	25	Two five	
4	Four	fɔ:	37	Three seven	
5	Five	faiv	46	Four six	
6	Six	siks	253	Two five three	
7	Seven	'sevən	348	Three four eight	
8	Eight	eit	750	Seven five zero	
* 9	Nine	nain	145	One four five	
10	Ten	ten	1 013	One zero one three	
11	Eleven	i'levən	1 002	One zero zero two	

Le chiffre 9 est lu **Niner** ['nainə] en radiotéléphonie américaine.

Les multiples de dix se transmettent toutefois de la même façon qu'en Anglais usuel :

10	Ten		200	Two hundred	
20	Twenty	'twenti	300	Three hundred	
30	Thirty	'θɜ:ti	500	Five hundred	
40	Forty	'fɔ:ti	1 000	One thousand	'wʌn 'θ auzənd
50	Fifty	'fifti	1 500	One thousand five hundred	
60	Sixty	'siksiti	2 000	Two thousand	
70	Seventy	'sevənti	3 500	Three thousand five hundred	
80	Eighty	'eiti	10 000	Ten thousand (one zero thousand)	
90	Ninety	'nainti	11 000	Eleven thousand (one one thousand)	
100	One hundred		12 000	Twelve thousand (one two thousand feet)	
		'wʌn 'hʌndrəd			

Remarque : Lorsqu'ils sont des multiples de cent et de mille, les nombres de deux chiffres peuvent éventuellement être transmis de la même façon qu'en Anglais courant. C'est pourquoi il est utile de connaître la lecture normale de ces nombres, bien que cette lecture soit vivement déconseillée en radiotéléphonie.

13	Thirteen	θ ə: 'ti:n	30	Thirty
14	Fourteen	fɔ: 'ti:n	35	Thirty five
15	Fifteen	fif 'ti:n	40	Forty
16	Sixteen	siks 'ti:n	42	Forty two
17	Seventeen	sevən 'ti:n	50	Fifty
18	Eighteen	eɪ 'ti:n	57	Fifty seven
19	Nineteen	nain 'ti:n	60	Sixty
20	Twenty	'twenti	63	Sixty three
21	Twenty one		70	Seventy
22	Twenty two		80	Eighty
23	Twenty three		90	Ninety
24	Twenty four		96	Ninety six

Toutefois, comme il est possible, en liaison radio, de confondre 13 (thirteen) et 30 (thirty) ou 14 (fourteen) et 40 (forty), il est préférable de transmettre chiffre par chiffre les nombres compris entre 11 et 19 (et même les multiples de dix). Pour éviter toute confusion, il faudra lire 15 000 en décomposant 1 et 5 (one five thousand) plutôt que « fifteen thousand », que l'on peut comprendre « fifty thousand » (50 000).

Les multiples de cent et mille sont donc transmis ainsi :

100	One hundred	6 000	Six thousand
300	Three hundred	7 500	Seven thousand five hundred
500	Five hundred	10 000	One zero thousand
1 000	One thousand	12 000	One two thousand
4 000	Four thousand	15 000	One five thousand
4 500	Four thousand five hundred	17 000	One seven thousand
5 300	Five thousand three hundred	18 500	One eight thousand five hundred

La décimale, en Anglais, est représentée par un point (et non par une virgule, que l'on utilise souvent pour séparer les groupes de trois chiffres. Exemple : 1,000,000) et se lit « **decimal** » [**desimal**] ou « **point** » [**pɔɪnt**].

2) POSITIONS

L'annonce d'une position implique l'utilisation des termes suivants :

Abeam :	- par le travers de
Above :	- au dessus de ; plus haut
Ahead :	- devant
Around :	- autour de
Bearing :	- relèvement
Before :	- devant
Behind :	- derrière
Below :	- au dessous de ; plus bas
Beside :	- à côté de
Between :	- entre
Dead ahead :	- droit devant ; à midi
East :	- est
In front of :	- en face de
Far :	- loin ; éloigné
From :	- en provenance de ; de (origine)
Near :	- près de ; proche de
North :	- nord
Over :	- au dessus de (survol) ; à la verticale de
Radial :	- radial
Range :	- distance
Same level :	- même niveau
South :	- sud
To :	- vers ; en direction de
West :	- ouest

La distance point-avion (**Range**) s'exprime en Milles Nautiques.

- Radial 240 from MTG. Range 15. (nautical miles)
- Over November point.
- Abeam south of Avignon.
- Traffic dead ahead. Range 12.

● **Éléments de vol** (Flight elements)

Heading :	- cap
Flight level :	- niveau de vol

- Altitude : - altitude
Height : - hauteur
Speed : - vitesse (knots ; miles per hour ;
kilometres per hour)
Altimeter setting : - calage altimétrique
- What are your flight elements ?
 - Heading 040. Flight level 55. Speed 120 kts.

TERMINOLOGIE DE RADIOTELEPHONIE

1 - Vocabulaire

to Acknowledge	accuser réception ; collationner
to Advise	aviser ; informer
Affirmative	affirmatif
After	après
Alternate	dégagement (fréquence ou terrain)
a Background noise	un bruit de fond
a Beacon	une balise (de radio-navigation)
Before	avant
to Break	1) casser. 2) interrompre (émission)
Broken	1) cassé. 2) hachée (transmission)
to Call	appeler
to Call back	rappeler
a Callsign	un indicatif
to Carry	porter ; transporter
to Carry on	poursuivre ; continuer (une action)
to Carry out	accomplir ; terminer (action, mission)
to Change to	passer sur (fréquence)
a Channel	un canal (fréquence pré-réglée)
to Check	vérifier
a Check	une vérification
preflight Check	vérification départ (radio)
signal Check	vérification signaux
radio Check	essai radio
to clear	1) autoriser. 2) dégager ; libérer (piste,...)
Clear (Cleared)	1) autorisé ; 2) dégagé ; libéré
a Clearance	une autorisation
to Close down	clôturer
to Contact	contacter ; appeler
a Contact	un contact (radio, radar)
Correct	correct ; exact ; juste

Correction	correction (d'une erreur de transmission ou d'interprétation)
Departure	départ ; point de départ
Destination	destination
Distorted	déformée (transmission)
to Fade	s'affaiblir ; disparaître progressivement
a Failure	une panne ; une défaillance
a receiver Failure	une panne de récepteur
Five by Five	cinq sur cinq
Frequency	fréquence
Go ahead	allez-y ; transmettez
to Hear	entendre
Immediately	immédiatement (ordre impératif)
In case of	en cas de
to Jam	1) brouiller ; encombrer 2) bloquer
Jammed	1) Brouillée (transmission) ; 2) bloqué
to Leave	quitter
to Lose	perdre
a Loss	une perte
Lost	perdu
Loud and clear	fort et clair
Negative	négatif
Now	maintenant ; à présent
Out	terminé (fin de message)
Over	répondez ; à vous (à la fin d'un message)
Positive	Positif (contact radar ou radio)
a Receiver	un récepteur
to Read	lire ; recevoir (transmission)
to Read back	relire ; répéter (un message)
Readable	lisible
Readable now and then	lisible par intermittence
Readable with difficulty	difficilement lisible
Readability	ecture ; réception
Ready	prêt ; paré

to Receive	recevoir
Reception	réception
to Relay	relayer
to Report	rappeler (pour rendre compte)
to Reply	répondre
to Request	demander
Roger	bien compris
to Say	dire
to Say again	redire ; répéter
Silence	silence ! (cessez toute émission)
Slowly	lentement
Slower	plus lentement
to Speak	parler
to Spell	épeler
Stand-by	attendez
to Switch to	passer sur ; commuter sur
to Switch on	allumer ; mettre le contact
to Switch off	couper ; éteindre ; arrêter (lumière , VHF...)
a Switch	un commutateur ; un contact ; un interrupteur
a Transceiver	un émetteur-récepteur
to Transmit	transmettre
Transmission	transmission
Type of aircraft	type d'avion ; type d'appareil
to Understand	comprendre
Unreadable	illisible ; incompréhensible
to Wait (for)	attendre
Weak	faible
Wilco	bien compris ; j'exécute ! (abréviation de Will comply.)
to Write down	écrire ; noter

2 - Expressions

- F.T. Preflight check.
- How do you read ? Over.
- I read you five by five.
- Go ahead.
- Aircraft calling Dijon Tower, say again your callsign.
- T.C. Spell your full callsign.
- Stand-by. I'll call you back.
- What is your aerodrome of departure ?
- Transmission is distorted.
- Check your radio set.
- Transmit for bearing.
- What is your type of aircraft ?
- Advise in case of no contact.
- I read you very weak.
- Cleared to change to Marignane frequency.
- What are your intentions ?
- You're unreadable.
- Change to alternate frequency.
- Transmit for radio check. Roger. 301, 302, 303 ...
- Cleared to leave my frequency.
- Clearance to switch to Marseille-Information.
- Transmission is fading out.
- F.T. Vérification départ.
- Comment me recevez-vous ? A vous.
- Je vous reçois 5 sur 5.
- Allez-y.
- Appareil appelant Dijon, répétez votre indicatif.
- T.C. Epelez votre indicatif complet.
- Attendez. Je vous rappellerai.
- Quel est votre aéroport de départ ?
- La transmission est déformée.
- Vérifiez votre appareil radio.
- Transmettez pour relèvement (gonio).
- Quel est votre type d'appareil ?
- Appelez si vous n'avez pas de contact.
- Je vous reçois très faiblement.
- Autorisé à passer sur la fréquence de Marignane.
- Quelles sont vos intentions ?
- Vous êtes illisible.
- Passez sur la fréquence supplétive.
- Transmettez pour essai radio. Bien compris. 301, 302, 303 ...
- Autorisé à quitter ma fréquence.
- Autorisation de passer sur Marseille-Information.
- La transmission devient de plus en plus faible.

- Estimating Dijon at 27.
 - Do you carry a 360-channel transceiver ?
 - Traffic at 2 o'clock.
 - Same altitude.
 - What are your flight elements ?
 - Heading 150. Flight level 75. Speed 140 knots.
 - Correction. QFE 986. QNH 1005.
 - One aircraft dead ahead.
 - Range ten miles.
 - Read back altimeter setting.
 - Request clearance to switch off.
 - Report over November point. 1500 feet.
 - Clearance to close down.
- Estime Dijon à 27.
 - Avez-vous un 360 canaux?
 - Trafic à 2 heures.
 - Même altitude.
 - Quels sont vos éléments de vol ?
 - Cap 150. Niveau de vol 75. Vitesse 140 nœuds.
 - Correction QFE 986. QNH 1005.
 - Un appareil droit devant.
 - Distance dix nautiques.
 - Répétez le calage altimétrique.
 - Demande autorisation de quitter l'écoute.
 - Rappelez verticale point Novembre. 1500 pieds.
 - Autorisation de quitter.

3 - Exemples de dialogues

DIALOGUE N° 1

- PIL. Marignane ground on 121.7. This is from BC. Preflight check. How do you read ? Over.
- TWR. BC. Stand-by. I'll call you back.
- PWR. BC. From Marignane ground. Go ahead.
- PIL. This is from F GPBC. How do you read ? Over.
- TWR. BC. I read you loud and clear. Go ahead.

DIALOGUE N° 2

- PIL. Marignane Airport from O.S. Over Echo point. Request clearance to leave your frequency and change to Marseille information. Over.
- TWR. O.S from Marignane Airport. Cleared to contact Marseille Information on 120.55 Out.

- PIL. Marseille information from O.S. Signal check. How do you read ? Over.
- CTR. O.S from Marseille Information. I read you five by five. Go ahead.

DIALOGUE N° 3

- TWR. Aircraft calling Dijon Airport. Say again full callsign.
- PIL. Dijon Airport. This is from F GACT. How do you read ? Over.
- TWR. C.T. transmission is very weak. Change to alternate frequency. Over.
- PIL. C.T. Changing to 119.7 Out.
- PIL. Dijon Airport on 119.7. How do you read now ? Over.
- TWR. C.T. I read you loud and clear. Go ahead.