

CN-YB/CF  
Lucerne, le 12 septembre 2014

AeroBex société coopérative  
Aérodrome  
route des placettes 24  
1880 Bex

## Problématique de sécurité pour l' "English Voice" avec LPC4

Mesdames, Messieurs,

À la date du 06.08.2014, vous avez reçu de l'OFAC le courrier "*Concept pour les langues de la radiotéléphonie et des publications aéronautiques: abord de l'anglais et des langues locales*". Jusqu'au 31.10.2014, les destinataires de ce courrier peuvent annoncer quelles langues locales sont choisies pour leur aérodrome, et quelles exceptions (justifiées) à la réglementation de l'OFAC sont sollicitées. Nous tenons vivement à vous informer sur le jugement de l'Aéro-Club de Suisse en cette matière.

L'Aéro-Club de Suisse défend avec insistance la **position** ci-après, **dans le cadre de la procédure de consultation**:

- Les publications et documentations (le VFR-Manual par exemple) doivent continuer d'être publiées en anglais, de même que dans les trois principales langues nationales.
- Pour la radiotéléphonie dans les espaces aériens de classes D, E et G, plus aucune attestation de Language Proficiency ne doit être requise.
- Concernant la radiotéléphonie, l'Aéro-Club de Suisse est d'accord avec le contenu de la section „Usage de la langue de radiotéléphonie“. Ainsi convient-il, comme précédemment, que l'anglais (phraséologie standard) soit enseigné dans toute la Suisse, et soit exigé et employé lors de l'examen de radiotéléphonie. Des exceptions sont possibles dans des domaines isolés non impliqués dans la sécurité générale, comme par exemple les communications radio entre enseignants et élèves lors de vols solo dans un circuit d'aérodrome, ou sur des sites à trafic majoritairement local (tels que terrains de vol à voile).

### Arrière-plan

La réglementation en vigueur avec l'introduction du Language Proficiency a négativement influé sur la sécurité:

- Parallèlement à l'anglais, la radiotéléphonie se pratique aussi de plus en plus dans diverses langues (en Suisse: l'allemand, le français et l'italien). Les pilotes possédant un faible niveau d'anglais passent l'examen de radiotéléphonie (conjointement avec le Language Proficiency adéquat) dans la langue nationale qu'ils pratiquent couramment, et peuvent ensuite l'utiliser légalement à la radio. Ceci conduit malheureusement à des situations où les pilotes ne se comprennent pas toujours, et donc ne reçoivent ni ne comprennent des informations leur étant destinées et touchant à la sécurité.
- Ainsi depuis l'introduction du Language Proficiency, la qualité de la radiotéléphonie a-t-elle nettement baissé. Les pilotes communiquent de plus en plus en „plain english language“ plutôt que de recourir à la phraséologie standard. Ce qui conduit entre autres à des messages radio

plus longs ainsi qu'à des malentendus. Tout discours en „plain english“ peut être en effet perçu de manière équivoque. Et c'est justement contre ce trafic radio non structuré, source de toutes ces questions complémentaires par l'ATC en résultant, qu'il conviendrait de lutter aussi rapidement que possible.

- Comme précédemment, les pilotes sans Language Proficiency peuvent voler dans certaines zones et sont majoritairement réticents à recourir à la radiotéléphonie, ce qui a entraîné une baisse supplémentaire de la sécurité.
- Le fait est, malheureusement, que de nombreux pilotes suisses alémaniques ne se rendent plus (ou ne peuvent plus le faire) sur des aérodromes francophones, parce qu'un „français de Level 4“ y est exigé. Une situation équivalente pour l'Autriche et l'Allemagne également, quand les pilotes ne maîtrisent pas l'„allemand de Level 4“.

Il est pourtant évident que plusieurs langues employées simultanément, dans un seul et même espace aérien, constituent un potentiel de danger considérable. Dans une aéronautique moderne, „orientée pratique“ et s'identifiant au „safety and risk based management“, le but doit être que tous les pilotes utilisent l'anglais standard de radiotéléphonie.

Les expériences de nos pilotes de GA montrent que pour un élève-pilote sans connaissances (ou seulement insuffisantes) de l'anglais, il est quand même possible de passer un examen de radiotéléphonie en anglais si les expressions de procédures standardisées, au moins, sont solidement apprises. Ainsi un pilote sans LPC en anglais peut-il également réussir l'examen de radiotéléphonie en anglais, et appliquer ces connaissances en toute sûreté dans la pratique. Le gain en sécurité, si tous les pilotes parlent la même langue dans un seul et même espace aérien, est manifeste.

Dotée d'un fructueux concept de cours „refresher“ obligatoire, à suivre périodiquement, pour la radiotéléphonie en anglais (avec suppression simultanée du LPC), la Suisse peut émettre un signal judicieux dans le sens d'une communication uniformisée pour tous les pilotes. Un tel „refresher“ donne l'occasion de se pencher sur des situations issues de la pratique, auxquelles le candidat doit faire face avec le vocabulaire standard de la langue anglaise. En son temps, le livre de Walter Roos sur la radiotéléphonie contenait une foule de ce genre de situations et que les élèves pouvaient assimiler, même s'ils ne connaissaient pas toutes les formes syntaxiques et temporelles à appliquer dans la grammaire anglaise. Mais hélas, ce sont justement ces connaissances linguistiques poussées qui sont exigées pour le LPC-Level 4, totalement inutilement et sans aucun gain de sécurité.

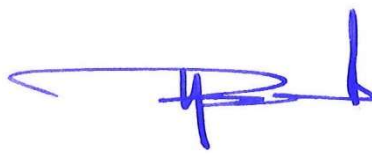
L'Aéro-Club de Suisse soumettra à l'OFAC la requête selon laquelle, en matière de radiotéléphonie dans toute la Suisse, seule la phraséologie anglaise standard devrait être utilisée. Pour la radiotéléphonie dans les classes d'espace aérien G, (F), E et D, il conviendrait en outre de renoncer à l'attestation de Language Proficiency en anglais.

Avec nos meilleures salutations.

#### AÉRO-CLUB DE SUISSE



Chris Nicca  
Membre du Comité central de l'AéCS  
Chef du Ressort Espace aérien



Yves Burkhardt  
Secrétaire général  
Aéro-Club de Suisse