

Journal des traducteurs Translators' Journal

Le problème des langues en aviation

Mimi Beaudry

Volume 1, Number 2, December 1955

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1056476ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1056476ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Presses de l'Université de Montréal

ISSN

0316-3024 (print)

2562-2994 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Beaudry, M. (1955). Le problème des langues en aviation. *Journal des traducteurs / Translators' Journal*, 1(2), 31–34. <https://doi.org/10.7202/1056476ar>

Le problème des langues en aviation

Mimi BEAUDRY



L'aspect d'un grand champ d'aviation semble toujours fascinant à un non-initié, étonné de constater la synchronisation parfaite des manœuvres. Il est loin de se douter cependant que cet ordre ne s'est pas réalisé aisément et que l'une des plus grandes difficultés qu'on dut surmonter pour y arriver fut le problème des langues. J'exposerai ici les données de ce problème, les solutions successives qui y ont été apportées ainsi que les travaux actuellement en cours dans ce domaine.

La question des langues en aviation prend différents aspects suivant qu'on la considère au point de vue de la terminologie, des communications air-sol ou des conférences internationales, aspects d'ailleurs dont l'ordre de succession marque les étapes de l'évolution de l'aviation en un organisme international.

Les aspects terminologie et conférences du problème des langues cependant ne sont pas caractéristiques de l'aviation, car ils se posent également dans bien d'autres domaines spécialisés. Je me limiterai ici à celui qui lui est propre : les communications air-sol.

Ce problème ne s'était pas posé avant l'OACI¹ en 1945 puisqu'à l'époque de la CINA,² ces communi-

tions s'effectuaient par signalisation. La deuxième guerre déclencha naturellement une série de découvertes nouvelles dont l'une particulièrement importante pour les communications aériennes : la **radiotéléphonie**. Celle-ci fut amenée en Europe par les Américains qui par la même occasion introduisirent leurs codes et leur langue dans les communications aéronautiques. Cette invention allait être à la base de l'organisation des champs d'aviation modernes et allait permettre des manœuvres telles le **Vol aux instruments** (Instrument Flight Rules), au moyen desquelles un avion peut atterrir par visibilité nulle en se conformant exactement et uniquement aux directives de la tour de contrôle.

Mais si l'on songe que dans ces communications, locuteur et locuté doivent faire abstraction du bruit qui les entoure et que les messages se font au moyen d'appareils perfectionnés, il est vrai, mais constituant quand même un intermédiaire, que d'autre part une erreur risque d'être fatale, il ressort évidemment que la langue ou le code employé doit être tel qu'il ne représente aucune difficulté addition-

¹ Organisation de l'aviation civile internationale.

² Commission internationale de la navigation aérienne (1922-1939).

nelle. De plus, ces appareils sont destinés à un personnel très cosmopolite qui, exigerait-on de tous la connaissance de l'anglais, en présenterait un nombre aussi grand de prononciations que de nationalités différentes. Enfin, les appareils de radiotéléphonie ne transmettent pas intégralement tous les phones dont quelques-uns se perdent complètement au cours de la transmission alors que d'autres se confondent entre eux. Tous problèmes majeurs relevant aussi bien de la technique que de la linguistique qu'il fallait solutionner avant de profiter pleinement des avantages de la transmission par radiotéléphonie. Voici un aperçu des travaux qui ont été faits pour les résoudre.

Avec la radiotéléphonie, l'aviation avait adopté le système de communications qui lui était propre : le code. Il en existe de très nombreux dont le plus courant aujourd'hui est le code Q nommé ainsi à cause du Q précédant chacune de ses abréviations et qui l'identifie. Voici un exemple de message chiffré dans ce code : "QFM 7000 FT IVR 1 MLS INP QHB ADZ" qui se traduit ainsi : "Fly at 7000 feet if forward visibility remains at least one mile at all times. If not possible, fly before cloud and advise". Pour les communications aéronautiques cependant, on s'aperçut que le code seul était insuffisant, car certaines lettres étaient perdues au cours de la transmission ce qui exigeait un grand nombre de répétitions. On eut donc recours aux **alphabets phonétiques**, série de mots-clés correspondants aux lettres de l'alphabet.

Mais comme pour les codes, il est essentiel dans un travail tel que l'élaboration d'un alphabet phonétique pour l'aviation de compter avec les appareils et de ne se limiter qu'aux phones bien caractérisés. C'est ce qui explique les échecs successifs de tous les alphabets phonétiques composés jusqu'en 1952, qui bien que préparés avec soin, négligeaient cet aspect et se révélaient tous inadéquats. D'autre

part, si ces mots-clés sont destinés à servir de base aux codes, on ne doit pas perdre de vue que la raison de ces derniers est la brièveté des messages. Par conséquent, les termes d'un alphabet phonétique ne doivent pas excéder les deux syllabes. En troisième lieu, les messages sont envoyés et reçus par des personnes qui doivent en même temps porter leur attention ailleurs — le pilote à ses manœuvres, le contrôleur aux autres messages lui arrivant de toutes parts — et qui doivent connaître suffisamment le code pour l'employer presque inconsciemment. Ce qui suppose qu'il est simple et facile à mémoriser. Enfin, ces codes étant destinés à des gens de toutes nationalités, ils doivent être composés uniquement de syllabes ne présentant pas de difficultés phonétiques particulières à aucun groupe ethnique. La prononciation de tous les sons doit également être normalisée.

Par conséquent, l'élaboration d'un alphabet phonétique n'est pas un simple exercice d'imagination, mais est soumise à des contingences de tout ordre, aussi bien techniques que linguistiques, si l'on veut en faire un instrument efficace de communication. L'OACI s'en rendait compte en 1952 lorsqu'elle chargea un comité d'experts en linguistique dont M. Jean-Paul Vinay, professeur à l'Université de Montréal, d'étudier et de reviser le ABLE BAKER CHARLIE qui n'était pas satisfaisant. Cette fois, les recherches furent menées méthodiquement, on tint compte de tous les facteurs et un nouvel alphabet fut créé que l'on vient d'accepter officiellement dans l'aviation internationale. En voici la liste :

Alpha	Juliett
Bravo	Kilo
Coca — Charlie	Lima
Delta	Metro - Mike
Echo	Nectar - November
Foxtrot	Oscar - Ozone
Golf	Papa
Hotel	Quebec
India	Romeo

Sierra	William
Tango	X-Ray
Union - Uniform	Yoke
Victor	Zebra

Mais tout en améliorant les codes, les experts de l'OACI se rendaient compte que là n'était pas la solution idéale. Un code en effet comprend un nombre d'abréviations dont chacune correspond à un cas particulier. Les codes devant être mémorisés, il est évident que le nombre de leurs termes est limité et ne peut couvrir toutes les éventualités. En fait, les pilotes doivent souvent remédier à ses lacunes par des expressions dans leur langue maternelle. Or comme des pilotes de toutes nationalités survolent les grands aérodromes, il survient inévitablement un problème de langues. Se pose alors la question d'une langue internationale de l'aviation, projet relevant de l'interlinguistique et que l'on n'avait pas considéré jusqu'à ces dernières années, vu ses grandes difficultés.

C'est en 1952 que l'OACI prenait l'initiative de nommer un comité en vue de "prendre des mesures visant à la création d'une langue internationale". Expérience assez audacieuse, car elle n'avait encore été tentée dans aucun autre domaine.

La première question à résoudre était la nature de la langue devant servir de base au système. Langue artificielle ou langue vivante. La première alternative fut éliminée car elle était trop révolutionnaire en aviation. La seconde était également inacceptable. Une langue vivante quelle qu'elle soit est trop complexe et ne peut être assimilée suffisamment pour servir dans les communications radiotéléphoniques. Restait le moyen terme entre les deux : la langue simplifiée. Celle-ci est une langue vivante dont la phonétique, la lexicologie, la syntaxe sont normalisées de façon à ne présenter aucune irrégularité et réduites à leur minimum. Elle conserve cependant les caractéristiques de la langue vi-

vante et peut donc constituer une base pour l'étude plus approfondie de cette dernière. Au point de vue de la radiotéléphonie, la langue simplifiée possède tous les avantages de la langue vivante sans en présenter les désavantages.

Quant au choix de l'anglais comme langue devant servir à cette simplification, il fut basé sur le fait que l'anglais était la langue maternelle ou seconde la plus répandue dans l'aviation et qu'un grand nombre de conventions et d'expressions stéréotypées existaient déjà dans cette langue. Il eut été inutile d'aller à l'encontre de ces habitudes.

L'élaboration d'une langue de l'aviation implique tout d'abord une enquête sur place afin de faire un relevé complet de toutes les procédures. On aura ainsi un lexique de toutes les expressions, de tous les termes employés dans les communications ainsi que des statistiques sur le nombre d'erreurs, de répétitions, de doubles emplois, de lacunes, de tournures stéréotypées, etc... Ceci constitue une documentation considérable si l'on songe à toutes les catégories de manœuvres aériennes, identification, météorologie, vol aux instruments, vol à vue, message avant le vol, décollage de l'aérodrome, etc... dont chacune doit faire l'objet de recherches spéciales. De cet inventaire seront ensuite éliminés les synonymes, les termes impropres seront modifiés, les vides seront comblés, de façon à établir une liste minimum mais complète de tous les termes possibles des communications aéronautiques.

Parallèlement à ce travail pratique, un système phonétique cohérent et constant doit être élaboré, également accessible à des personnes de toutes nationalités et suivant lequel la prononciation de tous les termes des communications sera normalisée.

Au point de vue de la structure, la langue si simplifiée doit se limiter à un nombre minimum de phrases ty-

pes, sept par exemple comme le proposait dernièrement un rapport sur les règles du **Contrôle du trafic aérien**¹ à savoir :

1) Formation avec le verbe "être"; 2) affirmation simple; 3) négation simple; 4) ordre positif; 5) ordre négatif; 6) interrogation simple, demandant oui ou non comme réponse; 7) interrogation introduite par une particule interrogative. Chacune de ces structures se forme suivant un ordre déterminé de ses éléments. Soit pour l'affirmation simple : 1) sujet; 2) verbe "être"; 3) complément; 4) adverbe si nécessaire; Ex.: "This is G.A.B.O.D. Ces quelques structures sont suffisantes pour exprimer n'importe quelle communication aéronautique et chacun des termes de ces communications étant choisi parmi le lexique international de l'aviation et prononcé suivant le système phonétique adopté, on en arrive véritablement à une langue vivante simplifiée et essentiellement fonctionnelle.

Le domaine de l'aviation où ce travail est le plus avancé est celui des **Règles de Vol aux instruments** (Instrument Flight Rules) réalisé par les experts de la ILA (International Language for Aviation) et résumé dans une brochure intitulée "International Language for Aviation — Instrument Flight".² D'autre part, la France a fait l'inventaire des termes utilisés dans les manœuvres d'**Approche contrôlée du sol**.³ Un rapport a également été publié récemment sur ce sujet dans le domaine de la météorologie.⁴ Il est probable que sous peu toutes les catégories des manœuvres aériennes auront ainsi été inventoriées et stan-

dardisées au point de vue linguistique de façon à ce que le personnel de l'aviation soit en possession d'une langue familière simple et parfaitement adaptée aux exigences des communications air-sol.

On peut donc prévoir le jour où il existera une langue internationale de l'aviation au moyen de laquelle des personnes de toutes nationalités pourront communiquer et se comprendre sans avoir recours à leur langue maternelle. Etape dans l'histoire de l'aviation qui verra ainsi réglé son problème des langues, étape également dans celle des sciences qui, suivant cet exemple, se trouveront cloisonnées encore plus étroitement dans leurs spécialisations, étape dans l'histoire de la linguistique qui verra surgir de nouvelles langues, aux aires non plus délimitées par des frontières nationales, mais par les cadres des connaissances humaines.

¹ ICAO. *Interim Report on Aviation Language for Air Traffic Control and Ground Controlled Approach*. (ILA) Paper No. 25 A, Montreal, 1954.

² Griggs, T. and Rulon, P. *International Language for Aviation. Instrument Flight*. Cambridge, Mass., Educational Research Corporation, 1953.

³ Division des Télécommunications, quatrième session. *Note présentée par la France*. Doc. Com. IV-WP/65, 5/4/51.

⁴ ICAO. *The Language Problem in Radiotelephony Communications for International Civil Aviation*.

(ILA) Doc. AN/WG/1. Appendix A, 1. 2. Montréal, 1954.

