

Specialised Translation: Reports and Instructions

Text 1

Prévision météorologique

(<http://france.lachainemeteo.com/meteo-france/previsions-meteo-france-0.php> 11/09/12)

PRÉVISIONS MÉTÉO DU 11/09/12	
Matin	
Pluies au nord-ouest et quelques orages du Massif Central à la Lorraine. Entrées maritimes autour du golfe du Lion.	
Après-midi	
Les pluies se décalent entre le Poitou et les Ardennes. Dégradation orageuse à l'avant et temps plus calme au sud-est.	
Soirée	
Le temps reste pluvieux et orageux entre Midi-Pyrénées et l'Alsace, avec le retour d'un temps plus calme au nord-ouest mais frais.	
Nuit	
Quelques orages s'attardent dans le centre-est. Ailleurs, le temps est généralement plus calme mais le ciel redevient nuageux.	

Text 2

Prévision météorologique

<http://www.meteocity.com/>

PRÉVISIONS MÉTÉO DU 11/09/12	
MATIN	
Des averses sur toute la moitié Nord du pays. Des orages dans les Ardennes et dans le Limousin.	
APRÈS-MIDI	
Attention aux orages qui traversent la France de l'Alsace à l'Aquitaine. Soyez vigilants	
SOIRÉE	
Des orages qui s'installent sur le coeur du pays	

du Midi-Pyrénées à la Lorraine.	
NUIT	
Cel couvert sur l'ensemble du pays et des orages qui résistent sur les Alpes et la Bourgogne.	
Lever du soleil : 07h21	
Coucher du soleil : 20h11	
Temp. min. : 13°C à Brest	
Temp. max. : 28°C à Marseille	

Text 3

Prévision météorologique

([http://nautisme.lefigaro.fr/actualites-nautisme/les-news-meteo/2012-09-10-12-33-00/ete-indien---faut-il-partir-en-vacances-en-septembre---2956.php#xtor=AL-148-\[actus\]](http://nautisme.lefigaro.fr/actualites-nautisme/les-news-meteo/2012-09-10-12-33-00/ete-indien---faut-il-partir-en-vacances-en-septembre---2956.php#xtor=AL-148-[actus]))

Été indien : faut-il partir en vacances en septembre ?	
Le mois de septembre est exceptionnellement chaud et ensoleillé, au point de se demander s'il ne faut pas plutôt profiter du littoral à la rentrée et bouder dorénavant le mois de juillet.	
Le passage d'une dépression cette semaine sur la France ne va rien y changer. Le début du mois de septembre est exceptionnellement chaud et ensoleillé sur l'ensemble du pays et dès ce week-end, les températures vont à nouveau dépasser les normales de saison.	
« Sur les dix premiers jours de septembre, le cumul de pluie est de 0 sur les deux tiers de l'hexagone, analyse Jérôme Cerisier, prévisionniste pour Météo Consult - La Chaîne Météo. Mis à part l'extrême sud-est du pays et certaines zones de montagne où il y a eu des orages, il n'a pas encore plu ce mois-ci.	
L'ensoleillement est également exceptionnel: avec déjà 70 heures de soleil sur Paris. C'est 50 % supérieur aux normales de saison ».	
Juillet a affiché des moyennes supérieures	
Il a fait très chaud ce week-end sur la France: 30 à 33 degrés sur les trois quarts du pays. Du coup, la saison estivale se poursuit sur le littoral, à l'image des ports de la Baie de Quiberon où l'activité a été importante ce week-end. Seul bémol: l'amplitude des températures est très importante puisqu'il fait en moyenne 13 le matin	

(moyenne en région parisienne) et 21 l'après-midi. Cette amplitude thermique s'explique par un ciel dégagé, un vent très modéré et le faible brassage de l'air. Résultat: l'air chaud s'évacue chaque nuit en altitude et il fait frais au lever du soleil.	
Alors faut-il pour autant favoriser les vacances décalées et boudier le mois de juillet qui semble souvent mitigé? Non, car même si le mois de septembre est exceptionnel, 13 degrés le matin et 21 l'après-midi: le mois de juillet a quand même affiché des moyennes supérieures: 16 le matin et 25 l'après-midi. «Les 15 premiers jours de juillet 2012 ont été maussades mais les conditions ont été bien meilleures après, rappelle Jérôme Cerisier. Et puis il y a aussi des mois de juillet exceptionnels: ce fût le cas de l'été 2010».	
SERVICE:Toutes les prévisions météo du littoral et en mer par téléphone au 3201*.	

Text 4

Définition de Wikipedia « Twitter »

(<http://fr.wikipedia.org/wiki/Twitter>)

Fil d'actualité	
Le fil d'actualité, ou « timeline » en anglais (abrégé « TL »), est la page principale sur laquelle apparaissent les tweets des comptes auxquels l'utilisateur s'est abonné.	
Mentions	
Un nom précédé d'arobase « @ » est un lien vers le compte Twitter de l'utilisateur de ce nom (qui permet de voir tous ses tweets, sauf s'ils sont protégés). Chaque utilisateur peut consulter les mentions qu'il a reçues dans l'onglet « @ Connect ». Si un tweet débute par une mention, seuls les followers suivant le compte mentionné verront le tweet dans leur fil d'actualité (par exemple @Eve rédige un tweet en commençant par @Bob, donc parmi les followers de @Eve, seuls ceux qui suivent également @Bob liront le tweet).	
Hashtags	
Un mot précédé du signe « # » est un hashtag ou mot-clic. C'est un sujet attribué au message.	

Twitter peut afficher tous les tweets comportant un hashtag précis, et établit un classement des mots ou bien des hashtags du moment les plus utilisés (les trending topics, désormais disponibles pour les tweets rédigés en français.) — d'où parfois des détournements du système, sur le même principe que le bombardement Google.	
Cashtags	
\$, le nouveau symbole de Twitter, permet de consulter en temps réel les discussions sur le cours de Bourse des entreprises.	
Trending Topic	
Les trending topics, abrégés « TT » sur Twitter, sont les sujets tendances. Ce sont des mots, des hashtags ou des phrases qui sont tweetés de multiples fois sur un temps donné. Les TT indiquent également les tendances par régions du monde.	
Listes	
Un utilisateur peut établir des listes parmi ses abonnements. Il est possible de suivre une liste établie par un autre utilisateur. Il est également possible de rendre privées les listes (pour s'en servir comme répertoire de contacts d'un secteur, ou de concurrents, par exemple).	
Messages directs	
Les utilisateurs peuvent s'échanger des messages privés à travers des « Messages directs » (« Direct Message » en anglais, abrégé « DM »). Cependant, on ne peut envoyer de DM qu'à ceux qui sont abonnés à son compte.	

Text 5

Twitter: mode d'emploi

<http://www.01net.com/editorial/569011/le-mode-d-emploi/>

Que vous préféreriez être un Twitto actif ou passif, voici les clés pour vous repérer facilement sur le site de microblogging. Vous éviterez ainsi les pièges, voire les importuns.	
Etape 1 : s'inscrire	
Rendez-vous sur la page Twitter.com puis, dans le cadre Inscrivez-vous, entrez votre nom, une adresse e-mail, un mot de passe et cliquez sur le bouton	

<p>S’inscrire sur Twitter. Choisissez ensuite un nom d’utilisateur encore disponible et cliquez sur Créer mon compte. Une présentation en cinq étapes s’affiche, vous pouvez la passer en cliquant sur Sauter cette étape. Pensez à confirmer votre compte en cliquant sur le lien reçu par e-mail. Une fois sur votre page d’accueil Twitter, cliquez sur votre nom, en haut à gauche, pour aller sur votre page de profil, puis cliquez sur Éditer votre profil. Vous pouvez alors illustrer votre avatar avec une image, indiquer votre vrai nom, votre localisation, votre site Web et vous présenter succinctement (160 signes max). Cliquez sur Sauvegarder les modifications.</p>	
<p>Etape 2 : s’abonner à des comptes</p>	
<p>Dans le champ de recherche, entrez le nom des personnes que vous souhaitez suivre. Quand le compte désiré s’affiche, cliquez sur le bouton Suivre en face de son nom. Vous pouvez également consulter les suggestions de Twitter, en haut de votre fil, en cliquant sur Tout afficher, ou en activant l’onglet # Découvrir et en cliquant sur Suggestions. Dans cet onglet, pour obtenir les suggestions classées par thématiques, cliquez sur Parcourir les catégories. Le nombre de vos abonnements est indiqué sous votre nom d’utilisateur en haut à gauche de la page d’accueil. Pour vous désabonner, il suffit d’afficher la liste des personnes suivies et de cliquer sur le bouton Abonné.</p>	
<p>Etape 3 : tweeter</p>	
<p>Pour écrire un tweet, il suffit de taper votre message dans le champ situé en haut à gauche de votre page d’accueil sous votre nom d’utilisateur. Le message ne doit pas faire plus de 140 signes ; le décompte s’affiche en bas du champ. Vous pouvez coller des liens dans vos messages sans soucis, car les URL trop longues sont automatiquement raccourcies. Pour ajouter une image, cliquez sur l’icône représentant un appareil photo sous le champ permettant de taper les tweets, parcourez votre disque dur à la recherche de l’image (3 Mo maxi), puis validez par Ouvrir. Pour ajouter une localisation à votre tweet, cliquez sur l’icône représentant un viseur. Si vous n’avez pas préalablement autorisé la localisation, vous devrez l’activer. Si vous</p>	

souhaitez répondre à un tweet ou le retweeter, c'est-à-dire le diffuser à vos abonnés, passez la souris sur le tweet et cliquez sur le lien correspondant.	
Etape 4 : gérer les tweets	
Pour savoir qui vous a mentionné ou s'est abonné à votre fil récemment, activez l'onglet @ Connecter. Il est possible d'envoyer un message privé à un ou plusieurs de vos abonnés en allant dans le menu déroulant, à droite du champ de recherche, et en choisissant Messages privés. Vous pouvez organiser des listes de personnes, même celles auxquelles vous n'êtes pas abonné, afin de lire leurs tweets selon des thématiques précises. Dans le menu déroulant, choisissez Listes, puis cliquez sur le bouton Créer une liste. Choisissez de la rendre publique ou privée et ajoutez des utilisateurs.	
Etape 5 : paramétrer son compte	
Depuis votre page d'accueil, allez dans le menu déroulant, à droite du champ de recherche, et choisissez Paramètres. Vous avez alors accès aux paramètres de base de votre compte. C'est là aussi que vous pouvez activer ou désactiver la localisation de vos tweets. Vous avez également la possibilité de choisir les personnes qui peuvent lire vos tweets et limiter vos informations à eux seuls en cochant la case Protéger mes tweets.	
Cliquez sur Notifications dans le volet gauche, afin de préciser quand et pourquoi Twitter doit vous avertir par mail. Cliquez ensuite sur Thème pour personnaliser l'apparence de votre compte.	
N'oubliez pas à chaque fois de valider par Sauvegarder les modifications.	

Text 6

Bagages à main en avion : mode d'emploi

(http://auptitcoin.over-blog.net/pages/Bagages_a_main_en_avion_mode_demploi-42473.html)

A propos des nouvelles mesures concernant les bagages à main voici le texte émanant du site du Ministère des Affaires étrangères – France diplomatie	
Transports aériens	

<p>Le 6 novembre 2006, les nouvelles règles concernant les contenus des bagages à main prendront effet pour tous les passagers des compagnies aériennes dans toute l'Union Européenne (UE). Les passagers ne pourront transporter que de petites quantités (100 ml max. par flacon) de liquide, gel et aérosols dans leurs bagages à main. Les emballages de ces produits devront également répondre à des exigences spécifiques. Ceci s'appliquera à tous les passagers en partance ou en correspondance dans les aéroports de l'Union Européenne. Le nouveau règlement s'applique aux liquides comme l'eau et autres boissons et il s'étend également aux gels, pâtes, lotions et aux contenus des aérosols.</p>	
<p>Ceci inclut les articles de toilette tels que le dentifrice, la crème à raser, le gel coiffant, le brillant à lèvres, les crèmes pour visage, le mascara et rouge à lèvres liquides.</p>	
<p>Les règles suivantes s'appliquent aux liquides dans les bagages à main :</p>	
<p>- Il n'est permis de transporter des liquides et des gels que dans des flacons dont le volume est de 100 ml maximum.</p>	
<p>- On ne peut transporter ces flacons que dans un sac en plastique transparent.</p>	
<p>- Chaque passager ne peut transporter qu'un seul sac en plastique transparent.</p>	
<p>- La contenance du sac en plastique transparent ne doit pas dépasser 1 litre.</p>	
<p>- Le sac en plastique transparent doit être refermable. En préparant votre bagage, vous devez vous munir d'un sac plastique transparent.</p>	
<p>Pendant la période de mise en place des mesures, vous recevrez gratuitement des sacs en plastique transparents dans tous les aéroports concernés.</p>	
<p>Deux exceptions :</p>	
<p>- alimentation pour bébé nécessaire pendant le vol.</p>	
<p>- médicaments nécessaires pendant le vol.</p>	
<p>Achats en aéroport :</p>	
<p>- Si votre voyage comporte une correspondance dans un pays de l'Union Européenne (incluant</p>	

les départements d'Outre-Mer), le vendeur doit placer vos achats dans un sac. Il sera scellé et devra le rester jusqu'à la fin de votre voyage. Ce sac devra être accompagné d'une preuve d'achat qui sera contrôlée lors de votre correspondance au poste d'inspection filtrage.	
- A Paris, si vous êtes en correspondance entre les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et Orly, vous êtes autorisé à emporter ces articles " duty-free " en cabine sur votre vol suivant, uniquement si vous conservez votre sac scellé accompagné de la preuve d'achat correspondante.	
- Si votre achat a eu lieu dans un aéroport situé hors de l'Union Européenne et que vous êtes en correspondance dans un pays de l'Union Européenne, vous ne serez pas autorisé à emporter vos achats sur votre vol suivant. Ils vous seront retirés.	
Achats à bord : Si votre achat a eu lieu à bord d'un appareil d'une compagnie européenne en provenance d'un aéroport situé hors d'un pays de l'Union Européenne, il sera accepté lors de votre correspondance dans un pays de l'Union Européenne s'il est placé dans un sac scellé accompagné de la preuve de l'achat à bord.	
Présentation séparée du contenu : Lors de votre passage au contrôle de sécurité, on vous demandera de présenter tous les liquides séparément. Le sac en plastique transparent doit être fermé de telle manière que tous les flacons y rentrent facilement. On vous demandera également de présenter séparément votre manteau, votre veste et tout appareillage électrique important comme un ordinateur portable.	
- Lien vers les listes des transporteurs aériens de passagers autorisés et interdits pour la desserte de la France et la liste communautaire des compagnies	
aériennes interdites dans l'Union européenne.	
- Lien vers le nouveau règlement européen pour les bagages à main dans les aéroports de l'Union européenne.	

Text 7

Devenir Pilote chez AIR FRANCE

(<http://www.devenirpiloteairfrance.com/>, adapté 21 fév. 2011)

Pilote professionnel, vous nourrissez le projet de rejoindre Air France.	
Plusieurs conditions sont requises pour déposer votre candidature :	
<ul style="list-style-type: none">• Posséder l'aptitude médicale « classe 1 » en cours de validité.	
<ul style="list-style-type: none">• Être titulaire du brevet théorique de pilote de ligne ou de l'ATPL théorique délivré par une école homologuée d'un État membre de l'Union européenne.	
<ul style="list-style-type: none">• Être titulaire de la licence française de pilote professionnel avion avec la qualification IFR multimoteur en cours de validité ou d'une licence CPL/IRME en cours de validité.	
Pour pouvoir faire acte de candidature, les candidats devront également justifier d'un niveau supérieur ou égal à 5 sur l'échelle d'évaluation des compétences linguistiques (FCL1.028 ou 1.200 en cours de validité) et d'un score au test TOEIC supérieur ou égal à 850.	
Une fois votre candidature retenue, vous êtes convoqué pour participer à des épreuves de sélection.	
Elles se déroulent en trois étapes : – tests psychotechniques ; – test de personnalité ; – exercice de groupe et entretiens.	
La décision finale d'aptitude à la mise en stage est prise par une commission de recrutement, indépendante du service de sélection, en fonction de l'ensemble des résultats de votre sélection.	
Si cette décision finale est positive, votre dossier est transmis au service Formation de base du Centre de formation technique du personnel navigant (CFTPN).	
Plusieurs méthodes sont possibles pour sélectionner des Pilotes ; Air France a choisi d'évaluer certains aspects de la « dimension humaine », et plus particulièrement le potentiel d'adaptation.	
La sélection est indispensable pour une	

entreprise, et doit atteindre deux objectifs.	
Le premier est économique.	
La « prise de risque » pour chaque candidat sélectionné doit être évaluée sérieusement afin d'éviter à celui-ci de se retrouver en situation d'échec professionnel.	
Le deuxième objectif est qualitatif : les personnes sélectionnées doivent posséder toutes les aptitudes requises pour le poste proposé.	
Au moment de la sélection, Air France prend en compte l'expérience des pilotes professionnels par l'analyse de leur parcours et par l'écoute attentive du discours des candidats lors de la partie finale du processus de recrutement (entretiens).	
Air France a donc choisi pour ses futurs pilotes une évaluation fondée sur des dimensions pertinentes, mesurables, et reconnues nécessaires à l'exercice de cette fonction.	

Text 8

Simulateur de vol (sur PC)

A380 VOL D'INTRODUCTION DE TOULOUSE-BLAGNAC (LFBO) A LE BOURGET (LFPB)

... Approche et atterrissage	
<p>Nous allons maintenant entamer la procédure d'approche et d'atterrissage. Les données affichées sur le FCU* indiquent que vous volez à une vitesse de 290 noeuds, que votre cap est au 360° et que vous êtes en descente à 25 000 pieds avec une vitesse de descente de 1,800 pieds minutes. Le contrôle aérien nous a demandé de descendre à un niveau de vol intermédiaire : 15 000 pieds. Cela se fait en diminuant l'altitude sur le FCU. La vitesse (SPD) peut continuer à être « Managed » ou passée en mode « Selected ». En règle générale, la tour de contrôle indique aux pilotes la vitesse optimale à adopter, mais ce n'est pas le cas dans FlightSimulateur : nous allons donc rester en mode SPD Managed pour les phases initiales de l'approche. Par contre, il se peut que vous deviez interrompre la route programmée dans le MCDU* afin de suivre un nouveau cap donné par le contrôle aérien du simulateur. Pour ce faire il vous faut</p>	

<p>passer en mode « Selected » pour le choix du cap.</p>	
<p>En suivant les indications du contrôle aérien, vous allez vous retrouver en approche finale de l'aéroport du Bourget. Préalablement à cela et sur base des indications du contrôleur, vous devez indiquer au MCDU la piste vous allez utiliser pour l'atterrissage; Pour ce faire, allez à la page des données (DATA) sur le MCDU et saisissez le code de l'aéroport dont vous souhaitez obtenir les données. Dans ce cas, il s'agit de LFPB (Paris Le Bourget) via le clavier du MCDU et en cliquant sur le bouton LSK1.</p>	
<p>Cette action a un double effet : saisir dans le calculateur de vol la fréquence ILS* de la piste choisie ainsi que la valeur de l'orientation de la piste, soit ici 71°. La fréquence ILS de la piste est maintenant encodée dans votre NAV1. Il est nécessaire que les indications ILS apparaissent sur le PFD*. Vous devez pour ce faire appuyer sur la touche LS (ILS) située en dessous du bouton de réglage de la pression. L'appareil est maintenant prêt pour un atterrissage automatique.</p>	
<p>A chaque étape de la descente vous allez progressivement baisser la vitesse de l'appareil. Selon les procédures indiquées pour Le Bourget, la vitesse maximale est de 250 noeuds en dessous de 10 000 pieds. Aux alentours de 10 000 pieds, vous allez également abaisser les volets en position 1 et ce, dès que vous arrivez à la vitesse de 230 noeuds. Par la suite, vous mettrez les volets en position 2 à 200 noeuds, en position 3 à 190 noeuds et complètement sorti à 177 noeuds. (Si ces restrictions de vitesse sont calculées par les pilotes pendant les phases antérieures du vol, le MCDU propose également des).</p>	
<p>Continuez votre descente tout en ramenant la vitesse à 200 noeuds. Dès que vous interceptez l'ILS, vous pouvez enclencher le mode Approche du FCU en appuyant sur le bouton APPR. Dans le cas d'une approche en mode automatique (Autoland), il vous faudra également enclencher le deuxième pilote automatique (AP2) ; vous voilà aligné avec la piste d'atterrissage. Réduisez votre vitesse à 154 noeuds et sortez le train d'atterrissage. N'oubliez pas d'armer les éérofreins (MAJ+/) et</p>	

<p>d'enclencher le freinage automatique (tableau de bord principal). Ce sera confirmé par les indications en vert sur l'écran E/WD. Tout comme pour le décollage, aucune information ne devrait apparaître en bleu sur la check-list au moment de l'atterrissage. L'avion va maintenant descendre jusqu'au seuil de piste. Le GPWS va vous informer de la distance restante entre vous et le sol. Quelques secondes avant le touché des roues, la voix du GPWS va annoncer « Retard – Retard ». Cela signifie que vous devez ramener les manettes en position Neutre, ce qui a pour effet de désengager l'automanette (une alarme auditive se fait entendre).</p>	
<p>Dès que l'avion est posé au sol, enclenchez les inverseurs de poussée (touche F2) ainsi que les freins. A 60 nœuds, remettez les manettes en position Idle ("repos", touche F1). Félicitations ! Vous voilà arrivé à l'aéroport du Bourget. Il ne vous reste plus qu'à vous diriger vers l'emplacement de parking qui vous a été désigné. N'oubliez pas de rentrer les volets ainsi que les spoilers. Arrivé à la porte, éteignez les moteurs (CTRL+SHIFT+F1) ainsi que les lumières, les systèmes et enfin la batterie. Nous espérons que ce vol d'introduction vous aura permis de maîtriser ce formidable géant des airs qu'est l'Airbus A380.</p>	
<p>*Glossaire :</p>	
<p>FCU = Flight Control Unit, aussi appelé "pilote automatique" situé en haut du tableau de bord</p>	
<p>MCDU = Multi-Control Display Unit, "calculateur de vol" situé en dessous du tableau de bord, entre les pilotes</p>	
<p>ILS = Instrument Landing System, Système d'atterrissage aux instruments, situé sur le sol à proximité de la piste</p>	
<p>PFD = Primary Flight Display, l'écran principal de navigation situé devant chaque pilote</p>	
<p>E/WD = Engine Warning Display, un écran situé à côté du PFD</p>	