

Cir 323
AN/185



Directrices para los programas de enseñanza del inglés para la aviación

Aprobada por el Secretario General
y publicada bajo su responsabilidad

Organización de Aviación Civil Internacional



Estas directrices se elaboraron basándose en los conocimientos y la experiencia de los administradores y los miembros de la International Civil Aviation English Association (ICAEA) (www.icaea.pansa.pl) como parte integral de su dedicación al fortalecimiento de las normas de enseñanza del inglés para la aviación a fin de mejorar el nivel de las comunicaciones aeronáuticas en todo el mundo.

La OACI expresa su agradecimiento por esta importante contribución.

Cir 323
AN/185



Directrices para los programas de enseñanza del inglés para la aviación

Aprobada por el Secretario General
y publicada bajo su responsabilidad

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicada por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canadá H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int

**Cir 323, *Directrices para los programas de enseñanza
del inglés para la aviación***

Núm. de pedido: CIR323
ISBN 978-92-9231-590-0

© OACI 2010

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento, ni su transmisión,
de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa por
escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ÍNDICE

Página

INTRODUCCIÓN	(vii)
Capítulo 1. Concepción y organización de la enseñanza del inglés para la aviación	1
1.1 Definición de los objetivos de la enseñanza	1
1.1.1 Uso del lenguaje operacional pertinente relacionado con el trabajo	1
1.1.2 Desarrollo de las habilidades lingüísticas para comunicarse	2
1.1.3 Aplicación de la escala de calificación y los descriptores integrales a las seis habilidades	2
1.1.4 Consecución del nivel operacional 4 de la OACI en las seis habilidades	2
1.2 Información sobre el proveedor de servicios de enseñanza	2
1.2.1 Equipo de concepción y organización de la enseñanza	2
1.2.2 Competencia y experiencia	3
1.2.3 Definición del plan de estudio	3
1.2.4 Definición del proceso de elaboración del plan de estudio	3
1.3 Fundamentos de los enfoques de la enseñanza	4
1.3.1 Contenido y orden del plan de estudio	4
1.3.2 Pilotos y controladores	4
1.3.3 Estudiantes profesionales y principiantes	4
1.3.4 Uso sistemático del enfoque comunicativo	5
1.3.5 Aplicación efectiva de las seis habilidades requeridas y consecución del nivel operacional 4 de la OACI	5
1.3.6 Pertinencia profesional y motivación de los estudiantes	6
1.3.7 Uso de tecnología	7
1.3.8 Calidad y cantidad adecuadas de medios audio y visuales	7
1.3.9 Aprendizaje mixto	7
1.3.10 Duración de la enseñanza	8
1.3.11 Eficacia de la enseñanza con relación al costo	8
1.4 Seguimiento y evaluación	9
1.4.1 Seguimiento del progreso de los estudiantes	9
1.4.2 Eficacia de la enseñanza y seguimiento de la información obtenida	10
Cuestionario	11
Capítulo 2. Enseñanza del inglés para la aviación	13
2.1 Factores que repercuten en el proceso de enseñanza	13
2.1.1 Integración del aprendizaje en clase y a distancia	13
2.1.2 Medios para fortalecer la motivación del estudiante	14
2.1.3 Técnicas de enseñanza comunicativa	14
2.1.4 Aplicación del contenido, las actividades y el nivel de enseñanza a los objetivos operacionales	14

	<i>Página</i>
2.1.5	Material de enseñanza didáctico adaptable a las necesidades individuales y locales específicas 15
2.1.6	Actividades didácticas..... 15
2.2	Instructores 15
2.2.1	Demostración de competencia, formación, experiencia docente y trato pertinente 16
2.2.2	Cualidades de profesor/orientador/instructor técnico para usar material didáctico 16
2.2.3	Previsión para enseñar en tándem cuando sea necesario 17
2.3	Logística 17
2.3.1	Elementos de un entorno apropiado y de apoyo para el aprendizaje 17
2.3.2	Definición de la duración y frecuencia apropiada de las clases 18
2.3.3	Demostración de la infraestructura técnica necesaria para la enseñanza 19
2.4	Material didáctico 19
2.4.1	Manuales para el instructor con notas, ejemplos y claves de respuestas 19
2.4.2	Manuales y materiales para los estudiantes de uso fácil y con planes de clase detallados 19
2.4.3	Clases dirigidas para presentar el material utilizado en clase y en el aprendizaje a distancia 19
2.4.4	Hojas de seguimiento y evaluación de los estudiantes 20
2.5	Seguimiento, pruebas y recuperación 20
2.5.1	Exámenes de nivel, para medir el progreso y finales..... 20
2.5.2	Separación entre exámenes relacionados con la enseñanza y exámenes de licencia..... 20
2.5.3	Medios apropiados para el seguimiento de los estudiantes y el análisis de las necesidades (manual o por computadora) 21
2.5.4	Sistema de gestión del aprendizaje 21
2.5.5	Medios y materiales para la recuperación 21
2.6	Garantía de calidad 22
2.6.1	Supervisión e información proporcionada por los instructores..... 22
2.6.2	Medios para evaluar el logro de los objetivos profesionales..... 22
	Cuestionario 23
Capítulo 3.	Perfiles y competencias de los instructores de inglés para la aviación 25
3.1	Competencias básicas para la enseñanza de inglés como lengua extranjera (TEFL)..... 25
3.2	Experiencia en enseñanza de inglés para fines específicos (ESP) 25
3.3	Combinación de habilidad lingüística y conocimientos operacionales..... 25
3.4	Exposición a un entorno de aviación operacional 26
3.5	Conocimiento a fondo del Doc 9835..... 26
3.6	Conocimiento de los Ejemplos de lenguaje hablado evaluados 26
3.7	Actitudes relacionadas con la enseñanza 27
3.7.1	Habilidad para favorecer la expresión oral de los estudiantes 27
3.7.2	Habilidad para motivar y apoyar a los estudiantes..... 27
3.7.3	Habilidad para ver más allá de la precisión gramatical y la pronunciación de un hablante nativo a fin de lograr una comunicación eficaz..... 28
3.7.4	Deseo de apoyar, observar, coordinar y aprender..... 28

3.8 Actitudes específicas para la enseñanza del inglés para la aviación	28
3.8.1 Dedicación para un enfoque comunicativo en la enseñanza de idiomas.....	29
3.8.2 Conciencia de las funciones y los objetivos operacionales específicos.....	29
3.8.3 Conciencia de la distinción entre fraseología normalizada y lenguaje claro	30
3.8.4 Conciencia de los aspectos del lenguaje que pueden ser críticos en situaciones anormales	30
3.8.5 Intereses en juego en las pruebas y la enseñanza.....	31
3.9 Técnicas para dirigir clases	32
3.9.1 Habilidad para organizar y coordinar actividades en grupo y por pares de estudiantes	32
3.9.2 Habilidad para actuar como orientador	32
3.9.3 Sensibilidad para las necesidades individuales y de grupo específicas	32
Cuestionario	33
Capítulo 4. Formación de instructores de inglés para la aviación.....	35
4.1 Exposición a un entorno de aviación	35
4.1.1 Entorno de la tripulación de vuelo.....	35
4.1.2 Entorno de los controladores	36
4.1.3 Entorno de enseñanza.....	36
4.2 Programa de cursos teóricos.....	36
4.2.1 Operaciones de vuelo, líneas aéreas y personal	37
4.2.2 Espacio aéreo y tipos de espacio aéreo	37
4.2.3 Sistemas de a bordo y vuelo.....	38
4.2.4 Aeropuertos y operaciones en tierra	38
4.2.5 Meteorología y riesgos ambientales	38
4.2.6 Navegación y cartas	38
4.2.7 Seguridad operacional, factores humanos y gestión de recursos de tripulación (CRM).....	39
4.2.8 Incidentes en vuelo y situaciones de emergencia.....	39
4.2.9 Lenguaje aeronáutico, fraseología y lenguaje claro.....	39
4.2.10 Reglamentación: OACI y administraciones de aviación civil.....	39
4.2.11 Organismos internacionales	39
4.2.12 Recursos.....	40
4.3 Actividades prácticas para la formación de instructores.....	40
4.3.1 Práctica de escucha en laboratorio ATC.....	40
4.3.2 Práctica usando la ayuda Ejemplos de lenguaje hablado evaluados y ejemplos de calificaciones.....	40
4.3.3 Elaboración y presentación de lecciones según el enfoque comunicativo a partir de datos brutos	40
4.3.4 Manejo de grupos en la enseñanza de idiomas según el enfoque comunicativo	41
4.3.5 Adaptación del plan y del contenido de las clases a necesidades específicas.....	41
4.3.6 Observación de instructores experimentados trabajando en tandem	41
4.3.7 Ejercicios prácticos generales para formación de instructores y habilitación/certificación.....	41
4.4 Conocimientos lingüísticos específicos	42
4.4.1 Análisis de las funciones del lenguaje en la aviación.....	42
4.4.2 Identificación de los objetivos lingüísticos y los criterios de competencia en inglés para la aviación	43

	<i>Página</i>
4.4.3	43
4.4.4	43
4.4.5	43
4.5 Aprendizaje mixto y seguimiento de los estudiantes	44
4.5.1	44
4.5.2	45
4.5.3	45
4.5.4	46
4.5.5	46
Cuestionario	47
CONCLUSIONES	49
APÉNDICES	
Apéndice A.	51
Apéndice B.	56
Apéndice C.	57
Apéndice D.	60
Apéndice E.	61
Apéndice F.	63

INTRODUCCIÓN

ANTECEDENTES

Si bien existen entidades internacionalmente reconocidas para la acreditación de escuelas que enseñan inglés como lengua extranjera (véase el Apéndice A, Sección A1) y la certificación de la competencia de los profesores de inglés como lengua extranjera (véase el Apéndice A, Sección A2), no hay ningún sistema de acreditación ni certificación para las escuelas y los profesores que organizan e imparten la enseñanza del inglés para la aviación. En materia de inglés para la aviación la enseñanza, al igual que las pruebas, es una actividad no reglamentada.

Sin embargo, la enseñanza de un idioma para la aviación tiene objetivos, contenido, criterios respecto a la competencia, condiciones de uso e intereses profesionales y personales específicos que la distinguen de la enseñanza de idiomas en cualquier otro campo de actividad humana:

- El idioma está destinado a asegurar la comunicación sin ambigüedades entre piloto y controlador.
- En el idioma empleado se usa un conjunto muy específico de vocabulario, expresiones y funciones.
- El criterio definitivo por el que se evalúa la competencia es la eficacia operacional, antes que el desempeño irreprochable del hablante desde el punto de vista lingüístico.
- La comunicación es predominantemente oral y la mayoría de las veces sin que haya contacto visual.
- La cuestión de la comunicación puede repercutir no sólo en la seguridad del público viajero y las carreras individuales, sino que puede tener repercusiones económicas considerables para todas las personas involucradas en la industria de la aviación, directamente por los costos de la enseñanza y las pruebas de evaluación lingüística e indirectamente por su efecto en el personal.

Ante la falta de un sistema de acreditación, validación o habilitación para las escuelas y los profesores que organizan e imparten la enseñanza del inglés para la aviación, se han elaborado estas *Directrices para los programas de enseñanza del inglés para la aviación* a fin de ayudar a la comunidad de la aviación a seleccionar y contratar proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación y a establecer las reglas prácticas apropiadas para ellos.

Los requisitos de competencia lingüística (LRP) de la OACI se aplican para lograr y mantener la competencia en todos los idiomas usados en las comunicaciones radiotelefónicas. Sin embargo, dado que el inglés es el idioma más comúnmente usado por la comunidad aeronáutica mundial, y el que es obligatorio proveer, el foco de atención de la comunidad actualmente se concentra en mejorar los niveles del inglés hablado.

La introducción de los requisitos de competencia lingüística de la OACI, en 2003, y las subsiguientes medidas para ayudar a aplicarlos han alterado considerablemente el ambiente en que se enseña el inglés para la aviación. De ser una actividad opcional e irregular, periférica, de la formación profesional, totalmente condicionada a los fondos disponibles, la enseñanza del inglés para la aviación está en vías de llegar a ser una materia impulsada por objetivos específicos: lograr y mantener la competencia lingüística definida como nivel operacional 4 de la OACI.

Esta transición tiene repercusiones considerables. Mientras la enseñanza del idioma estaba totalmente supeditada a los límites presupuestarios, poco se sabía del tiempo considerable que necesita un estudiante para progresar de un modo significativo en un idioma (véase 1.3.10, Duración de la enseñanza), ni se prestaba mucha atención a los diferentes ritmos en que los estudiantes adquieren efectivamente el idioma. La cantidad de tiempo dedicado a la enseñanza para alcanzar una verdadera competencia operacional llegó a tener repercusiones importantes en los costos de la enseñanza, tanto en los costos directos como en los indirectos.

La realidad financiera exige que sea absolutamente necesario seleccionar soluciones apropiadas, eficientes y eficaces para la enseñanza. Este proceso de selección requiere más conciencia de los administradores respecto a muchos problemas y variables de la enseñanza de idiomas, entre los que se incluyen:

- la duración realista de los períodos de enseñanza,
- las diferencias entre los estudiantes,
- la naturaleza comunicativa del idioma que se debe utilizar,
- el valor del contenido de la enseñanza,
- la importancia operacional de las funciones de comunicación que deben adquirirse,
- la eficacia de la combinación de estudio autónomo y actividades en clase,
- la necesidad de cursos de recuperación y periódicos para obtener resultados, y
- las características de los instructores de idioma competentes.

En esta circular, se tratan estos y otros problemas a fin de fomentar una mejor comprensión de este tipo específico de enseñanza. Esta mejor comprensión favorecerá la selección de soluciones más apropiadas, eficientes y eficaces, tanto por quienes toman decisiones como por los proveedores de servicios de enseñanza.

OBJETIVO

El objetivo de esta circular no es recomendar o acreditar a ningún proveedor de servicios, institución de enseñanza o escuela. Estas directrices tampoco pretenden reemplazar la formación de quien ha de enseñar el inglés para la aviación. Sin embargo, en esta circular se procura establecer un conjunto de principios de las mejores prácticas y directrices para poder evaluar cualquier tipo de enseñanza del inglés para la aviación.

En la circular se tratan cuatro aspectos:

1. Concepción y organización de la enseñanza del inglés para la aviación (Capítulo 1)
2. Enseñanza del inglés para la aviación (Capítulo 2)
3. Perfiles y competencias de los instructores de inglés para la aviación (Capítulo 3)
4. Formación de instructores de inglés para la aviación (Capítulo 4)

Estas directrices se basan en los conocimientos y la experiencia de los administradores y los miembros de la International Civil Aviation English Association (ICAEA) (www.icaea.pansa.pl) como parte integral de su dedicación al fortalecimiento de las normas de enseñanza del inglés para la aviación a fin de mejorar en todo el mundo el nivel de las comunicaciones aeronáuticas. Al hacerlo, sólo hay una preocupación: la seguridad operacional.

El personal de las administraciones nacionales, los responsables de la enseñanza, los administradores, los diseñadores y proveedores de cursos de idiomas y los instructores y orientadores que participan directamente en la enseñanza o en su supervisión se beneficiarán de esta circular porque les ayudará a asegurar una enseñanza eficiente y eficaz.

CÓMO USAR ESTA CIRCULAR

El Índice sirve como resumen y lista de verificación de los puntos clave que deben tenerse presentes cuando se evalúa la enseñanza del inglés para la aviación.

No es necesario leer esta circular siguiendo el orden del principio al fin; pueden consultarse determinados párrafos cuando es necesario. Además, en diferentes capítulos se encuentran observaciones similares; por ejemplo, en el Capítulo 1 desde el punto de vista de la concepción de la enseñanza y en el Capítulo 4 desde el punto de vista de la formación de los instructores. Si bien estos puntos pueden referirse a contenidos similares, cada sección del documento puede ser independiente.

El lector decidirá cómo usará la circular en un momento dado. La lectura puede variar desde usar el Índice como una lista de verificación de las tareas que deben completarse hasta comprender los temas por medio de los numerosos recursos indicados en las referencias cruzadas.

Un cuestionario al final de cada uno de los cuatro capítulos permite que el lector verifique su comprensión del contenido y repase rápidamente el contenido esencial.

Hay también un capítulo corto, Conclusiones, en el que se resumen los principios de la enseñanza de los programas de inglés para la aviación desde el punto de vista de la concepción, la enseñanza propiamente dicha, los instructores y la formación de instructores.

El documento contiene seis apéndices:

El Apéndice A está dividido en siete secciones y presenta recursos para profundizar la lectura y la investigación. Estos recursos se mencionan en el texto de la circular.

Los Apéndices B a E contienen modelos de formularios para algunos aspectos que deben abordarse; tanto las organizaciones que seleccionan o contratan servicios de enseñanza de idiomas como los proveedores que desean presentar la información pueden adaptar estos formularios.

El Apéndice F presenta información acerca de la International Civil Aviation English Association.

Nota.— En esta circular, el término “instructor” se ha usado en general para designar a una persona que tiene la función de impartir enseñanza. “Instructor” se entiende como un término genérico que abarca los términos más específicos que siguen:

- “profesor” con énfasis en el aprendizaje del idioma solamente;
- “instructor técnico” con connotaciones más limitadas; y
- “orientador” referente a una persona con una función auxiliar.

Estos tres términos también se usan cuando es necesario.

Capítulo 1

CONCEPCIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA ENSEÑANZA DEL INGLÉS PARA LA AVIACIÓN

1.1 DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LA ENSEÑANZA

La concepción y organización de un programa eficaz de enseñanza del inglés para la aviación debe estar impulsada por las exigencias y el marco establecido por las disposiciones de la OACI en materia de competencia lingüística, que definirán los objetivos del programa de enseñanza. Estos objetivos se describen en las cuatro secciones que siguen.

1.1.1 Uso del lenguaje operacional pertinente relacionado con el trabajo

Los requisitos de competencia lingüística de la OACI (Anexo 1, Apéndice 1, Sección 2, “Descriptoros integrales”, y el Doc 9835, párrafos 2.4 y 4.4.6) tratan la cuestión del lenguaje empleado en las comunicaciones radiotelefónicas.

Entre los límites muy precisos de la fraseología normalizada, por ejemplo,

- Abandonando nivel 2-6-0 para nivel 2-5-0
- Autorizado aproximación visual pista 1-3 izquierda
- Confirme si listo para salir de inmediato

y la amplitud de los temas de conversación en la aviación, por ejemplo,

- ¿De qué modo los transportistas de bajo costo afectaron a la industria de la aviación?
- Los precios elevados del combustible están ejerciendo mucha presión en las líneas aéreas.
- Los alerones se usan para el control de virajes y de la inclinación lateral.

en el contexto operacional está el campo del “lenguaje claro”, por ejemplo,

- Tres pasajeros resultaron heridos y tenemos que desviarnos a Ankara.
- Parece que hay restos de metal cerca del umbral de la pista 09 izquierda.
- Hemos pedido una ambulancia para que espere cerca de la puerta.

Este es el lenguaje necesario para enfrentar eficazmente todas las situaciones poco comunes, anormales o de emergencia que encuentran los controladores y pilotos y en las cuales la fraseología normalizada no es suficiente [véase Day (2004-1) y Fox (2007) en el Apéndice A, Sección A4].

Si bien los requisitos de competencia lingüística de la OACI se refieren a la “capacidad de hablar y comprender el idioma utilizado en la comunicaciones radiotelefónicas”, en el Apéndice 1 del Anexo 1, Sección 2, se especifica que “las personas competentes deberán: a) comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (teléfono/radioteléfono) y en situaciones de contacto directo”.

Para un análisis sobre la distinción entre fraseología normalizada y lenguaje claro, véase 3.8.3.

1.1.2 Desarrollo de las habilidades lingüísticas para comunicarse

Además de abordar el lenguaje relacionado con el trabajo pero no expresado en fórmulas, la enseñanza del inglés para la aviación debe adoptar un enfoque fundamentalmente comunicativo para el aprendizaje del idioma poniendo énfasis en la habilidad para hablar y escuchar y en las habilidades interactivas. Aunque la gramática, la sintaxis, el vocabulario y la lectura fundamentan las comunicaciones orales, el objetivo primordial de la enseñanza del inglés para la aviación es la comunicación oral.

1.1.3 Aplicación de la escala de calificación y los descriptores integrales a las seis habilidades

Toda enseñanza válida del inglés para la aviación debe contener actividades para lograr las seis habilidades lingüísticas especificadas en la escala de calificación y los descriptores integrales de la OACI: pronunciación, estructura, vocabulario, fluidez, comprensión e interacciones.

1.1.4 Consecución del nivel operacional 4 de la OACI en las seis habilidades

La enseñanza debe asegurar que los estudiantes logran ser competentes en, por lo menos, el nivel operacional 4 de la OACI en las seis habilidades (véase 1.1.3). Una de las características específicas de las pruebas de competencia lingüística de la OACI es que el promedio de la suma de las calificaciones no es admisible como nota: la nota final es la que corresponde a la habilidad lingüística que obtuvo la nota más baja. Esto es fundamental, porque los descriptores del nivel operacional 4 se elaboraron como el nivel de competencia lingüística *mínimo* más seguro necesario para las comunicaciones radiotelefónicas.

1.2 INFORMACIÓN SOBRE EL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE ENSEÑANZA

En la Sección 1.1 figuran las directrices respecto a cuáles deberían ser los objetivos de un programa de enseñanza, y en esta se describe la información que un proveedor de servicios de enseñanza debería presentar a las personas responsables de seleccionar a los proveedores de dichos servicios para sus organizaciones.

1.2.1 Equipo de concepción y organización de la enseñanza

No elegir el buen proveedor puede tener consecuencias graves en términos de costo, tiempo empleado y logro de los objetivos del aprendizaje. En definitiva, en la enseñanza se trata de gente. La evaluación de la calidad del sistema de enseñanza comienza cuando se conocen la identidad, la competencia y la dedicación de la gente que está detrás de la creación de esta enseñanza.

El formulario del Apéndice B (Formulario de información sobre la organización y el protocolo de infraestructura del proveedor de servicios de enseñanza) contiene ejemplos de algunas de las preguntas que una organización podría hacer cuando trate de seleccionar y contratar un proveedor de servicios de enseñanza del inglés para la aviación.

Se debería obtener información clara acerca de los siguientes aspectos de la organización:

- vínculos comerciales e institucionales y acreditaciones;
- antecedentes en materia de inglés para la aviación;
- declaración de la misión, en términos de dedicación, filosofía, valores, etc.;
- capacidad geográfica y cuantitativa para impartir enseñanza;
- identidad, perfil y cambios en el personal clave;
- especialistas en la materia (SME) empleados.

Cabe señalar la importancia de obtener sistemáticamente la opinión y la aprobación de verdaderos especialistas en la materia (SME) — por ejemplo, pilotos de línea aérea y controladores de tránsito aéreo — respecto al material didáctico.

1.2.2 Competencia y experiencia

El proveedor de servicios de enseñanza debería poder dar información detallada acerca de la identidad, las competencias, los perfiles y la experiencia de su personal de enseñanza del inglés para la aviación. En el Capítulo 3 se ofrece más información acerca de estas variables.

Los proveedores de servicios de enseñanza a menudo publican afirmaciones en cuanto a que tienen el respaldo de varias autoridades; los clientes en potencia deberían pedir pruebas de ese respaldo en la forma de referencias oficiales escritas.

1.2.3 Definición del plan de estudio

A fin de decidir si un proveedor en particular ofrece una programática de cursos apropiada en términos de nivel, duración, tipo de enseñanza (en clase/mediante computadoras) y tipo de estudiante (profesional o principiante) deberían hacerse algunas preguntas básicas. En las Secciones 1.3 y 1.4 y en el Capítulo 2 se explorarán en más detalle las características y el contenido de un buen plan de estudio del inglés para la aviación.

El formulario de información sobre el plan de estudio que figura en el Apéndice C podrá ser útil para hacer esta evaluación. Las preguntas acerca de la descripción del programa, la enseñanza mediante computadora o basada en la web (CBT/WBT) y la materia en que se concentra el contenido son particularmente críticas. Esas preguntas ayudarán a formarse una imagen del tipo de enseñanza deseado.

1.2.4 Definición del proceso de elaboración del plan de estudio

A fin de alcanzar los objetivos establecidos por los requisitos de competencia lingüística de la OACI, los cursos de inglés para la aviación deberían ser detallados y completos. Esto significa que la programática de cursos debería elaborarse con una metodología clara y mediante procedimientos muy modernos.

La organización de la enseñanza de un idioma profesional sigue un proceso sistemático con etapas bien definidas, tales como:

- Definición de los objetivos de la enseñanza
- Definición de la población estudiante
- Etapas y arquitectura del aprendizaje mixto
- Creación de documentos para el proyecto
- Análisis del contenido lingüístico y de la especialidad
- Aprobación de los documentos del proyecto y del contenido por el coordinador
- Investigación y recolección de datos
- Identificación de los medios que se utilizarán
- Creación de escenarios y ejercicios
- Examen del coordinador
- Examen de los especialistas en la materia
- Examen de la garantía de calidad (QA)
- Evaluación inter pares

El proveedor de servicios de enseñanza debería presentar pruebas que demuestren claramente que estas etapas se han cumplido.

En el Apéndice D (Enseñanza y elaboración del plan de estudio) se formulan algunas preguntas que cabe hacerse acerca del proceso de elaboración y de las competencias del equipo encargado de llevarlo a cabo. Algunas de estas cuestiones se tratan con más detalle en la Sección 1.3.

1.3 FUNDAMENTOS DE LOS ENFOQUES DE LA ENSEÑANZA

Cuando se trata de capacitar a pilotos y a controladores de tránsito aéreo para que alcancen y mantengan el nivel operacional 4, hay diferentes enfoques eficaces. Las directrices que siguen describen los problemas que deberían considerarse cuando se determina cuál es la mejor solución para la enseñanza en una organización dada. En la concepción y organización de sus programas, los proveedores de servicios de enseñanza deberían estar preparados para explicar sus opciones sobre estos problemas.

1.3.1 Contenido y orden del plan de estudio

El Doc 9835 recomienda el uso del aprendizaje basado en el contenido cuando se trata del inglés para la aviación, por razones de eficiencia en el aprendizaje, pertinencia de la especialidad, motivación y eficacia con relación al costo.

Generalmente se acepta que cuanto más cerca está el contenido de un curso de las situaciones reales, las actividades, las funciones y los temas tratados en la vida profesional de los estudiantes, más eficaz y motivadora será la programación de cursos [véase Mathews (2007) en el Apéndice A, Sección A4].

Cualquiera sea el contenido elegido o el tema usado como vehículo para las actividades de aprendizaje del idioma, debe ser fundado y pertinente para las situaciones profesionales; y ambas cualidades deben ser demostrables.

Además, el orden en que la materia se presenta debe seguir una progresión lógica, no sólo con respecto al nivel de lenguaje sino también con respecto al conocimiento de la información básica **antes** de que se introduzca información más completa.

1.3.2 Pilotos y controladores

Los pilotos y los controladores de tránsito aéreo son dos caras de la misma moneda del intercambio radiotelefónico. Sin embargo, sus preocupaciones, las áreas de conocimiento especializado y la diversidad de situaciones a las que están directamente expuestos son diferentes. Como resultado, quizá sea preferible usar una programación de cursos diferente para cada grupo.

Por ejemplo, puede ser apropiado enseñar inglés para la aviación a los pilotos explorando una amplia gama de situaciones operacionales, grabaciones de comunicaciones e interlocutores porque los pilotos también tendrán que interactuar con otros miembros de la tripulación y describir condiciones en vuelo con muchos detalles. Por otro lado, cuando se trata de formar controladores, podría desarrollarse más el lenguaje usado en la gestión del espacio y la interacción con los servicios de emergencia.

1.3.3 Estudiantes profesionales y principiantes

Más importante que la distinción entre pilotos y controladores como estudiantes de idioma es la distinción entre profesionales en actividad y principiantes o en período de práctica ATC.

En el caso de principiantes, habrá una gran cantidad de materia técnica u operacional que no puede darse por sabida, mientras que la resolución de una emergencia en vuelo o el funcionamiento defectuoso de una ayuda para la navegación son temas pertinentes y que motivan a los profesionales experimentados. Del mismo modo, las cuatro fuerzas de vuelo y la función de los alerones, que pueden motivar a los estudiantes principiantes, difícilmente resultarán un tema interesante para los pilotos profesionales [véase Albritton (2007) en el Apéndice A, Sección A4].

1.3.4 Uso sistemático del enfoque comunicativo

Los requisitos de competencia lingüística (LPR) de la OACI se refieren a la comunicación oral. Según los descriptores integrales del Anexo 1, Apéndice 1,

“Las personas competentes deberán:

- a) **comunicarse** eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (teléfono/radioteléfono) y en situaciones de contacto directo;
- b) **comunicarse** con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo;
- c) utilizar **estrategias de comunicación** apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y solucionar malentendidos (por ejemplo, para verificar, confirmar o aclarar información) en un contexto general o relacionado con el trabajo”.

El objetivo primordial de todo programa de enseñanza del inglés para la aviación debe ser aumentar y fortalecer estas capacidades y estrategias de comunicación. Los proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación deben poder demostrar de manera concluyente que sus programas usan métodos comunicativos que sostienen a los estudiantes de modo muy eficaz para que alcancen y mantengan el nivel exigido de competencia comunicativa.

Son ejemplos de un enfoque comunicativo sistemático para la enseñanza de idiomas:

- ejercicios de comprensión auditiva interactivos que provocan respuestas orales de los estudiantes;
- intercambio de información en clase y actividades de desempeño de papeles en pares;
- práctica de vocabulario y gramática (estructuras) por medio del uso verbal en vez de ejercicios de lectura y escritura;
- utilización de gráficos (pantallas, tableros de instrumentos y cartas) y datos numéricos (tablas y presentaciones) para obtener una comunicación oral que refleje los ambientes de trabajo de los pilotos y controladores y el manejo de situaciones;
- actividades de solución de problemas en grupo a fin de desarrollar las habilidades interactivas y la fluidez de la comunicación.

Gran parte del aprendizaje del idioma se basa en la memorización de documentos escritos, listas de vocabulario y reglas de gramática. Si bien este puede ser un paso inicial en el proceso de aprendizaje, no prepara de un modo eficaz y eficiente para el trato oral y la interacción que se producen en el puesto de pilotaje y en el centro ATC.

1.3.5 Aplicación efectiva de las seis habilidades requeridas y consecución del nivel operacional 4 de la OACI

Desde la etapa de concepción, quienes administran la organización de la enseñanza del inglés para la aviación deben establecer una lista de verificación para asegurarse de que cada una de las seis habilidades de la escala de calificación de la OACI recibe atención adecuada y apropiada. Esa lista detallada demostrará la verdadera distribución de las actividades para desarrollar las seis habilidades de un modo metódico y progresivo durante los cursos.

La programática de cursos también debe estar diseñada de manera que haga avanzar a los estudiantes progresivamente hacia el nivel operacional 4 y asegure que lo alcanzan con un buen margen de seguridad. El tiempo, la rutina, la falta de enseñanza periódica y de un uso extendido hacen que lo que se aprende se pierda rápidamente. Los proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación tienen la responsabilidad de garantizar que los estudiantes completan el aprendizaje con un buen margen de seguridad que tiene en cuenta este proceso de erosión.

1.3.6 Pertinencia profesional y motivación de los estudiantes

Según el Doc 9835, la enseñanza del idioma basada en el contenido es apropiada para los profesionales de la aviación porque el idioma es la vía para aprender un contenido interesante y pertinente; el aprendizaje del idioma no se percibe como accesorio para la instrucción en otros campos de la aviación, sino como parte integral de la instrucción en aviación.

Es bien sabido en qué medida la motivación conduce a un aprendizaje eficiente. Si vemos la aplicación futura de lo que aprendemos, lo aprenderemos más rápidamente. Del mismo modo, si el contenido y la función de lo aprendido son pertinentes para situaciones operacionales de la vida real, estarán a nuestro alcance más fácil y más naturalmente y se aplicarán cuando se necesiten [véase Mitsutomi (2004) y Shawcross (2004-1) en el Apéndice A, Sección A4].

La pertinencia profesional es una combinación de dos factores: contenido y función. El contenido puede incluir temas tales como aproximación, demoras, malas condiciones meteorológicas, pasajeros enfermos, falla hidráulica e incursiones en la pista. No menos pertinentes para los profesionales de la aviación son las funciones específicas del lenguaje necesarias para enfrentar estas situaciones, tales como describir, pedir, aclarar y confirmar algo (véase 4.4.1).

Si bien las comunicaciones entre el piloto y el controlador son principalmente radiotelefónicas orales (véase 1.1.1), la tripulación de vuelo también tiene que manejar situaciones de contacto directo, tales como:

- manejar una situación de emergencia con otros miembros de la tripulación de cabina y la de vuelo;
- calmar a pasajeros insubordinados o estresados;
- enfrentar a secuestradores, terroristas, etc.; y
- tratar con equipos de lucha contra incendio y servicios de emergencia.

Algunas partes de la enseñanza del inglés para la aviación deberían abordar las habilidades lingüísticas y de comunicación necesarias en tales situaciones.

La enseñanza más eficaz del inglés para la aviación usará sistemáticamente la combinación de contenido y función en un contexto comunicativo. También estará diseñada de modo que esté “centrada en el estudiante”, es decir, tendrá en consideración los hábitos de aprendizaje, los antecedentes y los objetivos que persigue el estudiante.

Cuando los proveedores de servicios de enseñanza incorporan los temas, las situaciones operacionales y las funciones comunicativas que constituyen la materia de las comunicaciones radiotelefónicas entre el piloto y el controlador en la programática del curso preparan a los estudiantes para usar el inglés de un modo más eficaz en el entorno de trabajo real.

El Doc 9835 contiene una lista, que no es exhaustiva, de muchos temas, situaciones y funciones comunicativas que deberían tratarse en los planes de estudio del inglés para la aviación a fin de que sean válidos y eficaces. Estas funciones se tratan también en 3.8.2, 4.2.1 a 4.2.9 y 4.4.1.

1.3.7 Uso de tecnología

Actualmente, el aprendizaje de idiomas, especialmente cuando se trata de un gran número de personas, depende cada vez más del uso de tecnología [véase Shawcross (2004-2) en el Apéndice A, Sección A4].

El tiempo limitado de que dispone el personal de operaciones, las diversas necesidades y formas de aprender de los estudiantes y el énfasis en la comprensión auditiva y la pronunciación en la escala de calificación de la OACI son sólo tres de los argumentos en favor de un uso intensivo de tecnología de computadoras en un plan de estudio del inglés para la aviación. El material de enseñanza mediante computadora (CBT) o basada en la web (WBT) puede constituir una fuente abundante de actividades pedagógicas, flexibles y eficaces con relación al costo, para alcanzar determinados objetivos.

La CBT y la WBT son particularmente eficaces para desarrollar habilidades lingüísticas tales como comprensión auditiva, enriquecimiento del vocabulario, pronunciación y aplicación de la gramática. Estas tecnologías pueden reducir considerablemente el tiempo de presencia en clase y permite a los instructores usar mejor ese tiempo. Sin embargo, la experiencia en clase con un instructor de inglés para la aviación cualificado es indispensable para mejorar la expresión oral, la fluidez y las habilidades interactivas.

En el Simposio sobre evaluación y adelanto tecnológico en el aprendizaje de idiomas, realizado en el National Foreign Language Resource Center de la Universidad de Hawai en Manoa, en 1998, se elaboró una lista de criterios de evaluación de sistemas para aprender idiomas por computadora. Esta lista proporciona a quienes diseñan y elaboran programática CBT/WBT para cursos de idiomas un conjunto de directrices precisas y útiles [véase Universidad de Hawai (1998) en el Apéndice A, Sección A6].

1.3.8 Calidad y cantidad adecuadas de medios audio y visuales

Actualmente hay una gran cantidad de material audio y vídeo relacionado con la aviación. Esto hace que la creación de una programática de inglés para la aviación estimulante sea una tarea mucho más fácil que en los decenios de 1970 o 1980 (véase el Apéndice A, Sección A5).

El material audio y vídeo, tan valioso para mejorar la comprensión auditiva y el vocabulario, debería proporcionar contenido y situaciones que, de alguna manera, se aplican al entorno profesional de los estudiantes.

Es fácil subestimar la cantidad de horas de práctica, con material auténtico, que son necesarias para avanzar considerablemente hacia la competencia lingüística. La cantidad de horas de práctica auditiva prevista en un plan de estudio debe ser adecuada para el adelanto que se espera de un estudiante que sigue el curso y, de preferencia, debe ofrecer material adicional para cursos de recuperación (véase 2.5.5).

1.3.9 Aprendizaje mixto

El aprendizaje mixto se refiere a una combinación de aprendizaje mediante computadora y en clase con miras a optimizar la eficiencia y eficacia de un programa de enseñanza. Típicamente, la tecnología se usa en apoyo del aprendizaje y para preparar el aprendizaje dirigido por un instructor (véase 1.3.7). Esto significa que se usa tanto CBT como WBT juntamente con sesiones en clase dirigidas por un instructor cualificado a fin de practicar las habilidades de comunicación oral e interacción, que son fundamentales en los requisitos lingüísticos de la OACI.

La CBT o la WBT individual pueden preparar para actividades en clase eliminando una gran parte de los largos y repetitivos procesos para escuchar y asimilar información que requieren tiempo de clase, con lo que al entrar en la clase el estudiante ya tiene los elementos para comunicar y los instructores pueden usar mejor su tiempo.

La CBT y la WBT también son eficaces para el trabajo individual de recuperación, a fin de corregir las fallas observadas durante las sesiones en clase. Los creadores y proveedores de programas de enseñanza deberían poder demostrar los fundamentos de sus opciones de aprendizaje mixto: exactamente en qué forma la CBT y la WBT interactúan con el aprendizaje en clase [véase Sharma & Barrett (2007) en el Apéndice A, Sección A6].

1.3.10 Duración de la enseñanza

En general, las condiciones en que los pilotos y controladores de tránsito aéreo recibían alguna enseñanza específica del inglés para la aviación eran muy diferentes. Mientras los estudiantes para controladores de tránsito aéreo a menudo seguían un plan de estudio bien definido en un establecimiento de enseñanza nacional, con un examen que establecía un cierto nivel de competencia lingüística, la formación lingüística para los pilotos tendía a ser menos institucionalizada debido a que los pilotos comerciales provenían de escuelas militares o de las fuerzas armadas o habían adquirido la formación con fondos propios.

Para los pilotos y controladores en actividad, la duración de la formación lingüística proporcionada por sus organizaciones – si se proporcionaba alguna – tendía a estar definida puramente en términos presupuestarios; en el mejor de los casos, se asignaban ciertas partidas para la enseñanza de idiomas y esta generalmente se impartía sin una preocupación bien definida en cuanto a alcanzar o mantener un nivel de competencia dado.

La introducción de los requisitos de competencia lingüística de la OACI, en 2003, y la adopción de la Resolución A36-11 — Conocimiento del idioma inglés utilizado para las comunicaciones radiotelefónicas, en 2007, han reconfigurado completamente las circunstancias en que se concibe e imparte la enseñanza del inglés para la aviación; ahora, la enseñanza está impulsada por el objetivo de alcanzar un nivel específico de competencia lingüística definido por la escala de calificación de la OACI. En teoría, la enseñanza ya no está definida por un presupuesto sino por objetivos específicos que, a su vez, afectan al presupuesto.

En realidad, la industria actualmente pasa por un período de transición gradual, de un concepto de enseñanza según el presupuesto a una enseñanza por objetivos. Con esto, aumenta la conciencia en cuanto al tiempo necesario para que un estudiante haga un progreso significativo en un idioma y las diferencias considerables respecto al ritmo en que diferentes personas aprenden un idioma. En la investigación académica actual hay consenso en cuanto a que se necesitan aproximadamente 200 horas para que un estudiante haga un progreso significativo, por ejemplo, pasar de un nivel 3 a un nivel operacional 4. Además, para muchos individuos, puede ser necesario mucho más tiempo – posiblemente tanto como 400 horas – para hacer el mismo progreso.

Las repercusiones prácticas de estos factores en términos de inversión financiera directa y el costo de personal que se retira del servicio constituyen retos importantes para una industria que ya siente otras presiones: por ejemplo, costo del combustible, competencia, problemas ambientales y seguridad de la aviación.

En este contexto de cambio, las líneas aéreas y los proveedores de servicios de navegación aérea buscan para la enseñanza de idiomas soluciones que equilibren la eficacia (lograr el nivel operacional 4 de la OACI) con la economía de los costos. Los proveedores de servicios de enseñanza tienen la responsabilidad de demostrar claramente la forma en que sus programas pueden lograr este equilibrio.

1.3.11 Eficacia de la enseñanza con relación al costo

Aprender un idioma es un asunto que dura y cuesta mucho porque intervienen muchos aspectos diferentes del comportamiento humano: memorización, personalidad, edad, cultura, percepción sensorial, experiencia vivida, motivación e interacción social. El costo de formar profesionales de la aviación comprende no solo el costo de adquirir o elaborar material didáctico y pagar sueldos a los instructores, sino también algo muy importante: el atraso que causa sacar de sus puestos a profesionales muy bien remunerados y reemplazarlos por un sistema complejo de equipos de servicio o trabajo por turnos.

Los materiales CBT o WBT pueden ser caros, pero pueden significar economías con el tiempo, menos tiempo de clase y más flexibilidad en los horarios. Para cada organización, la ecuación será ligeramente diferente. Lo que es eficaz con relación al costo en una organización puede no serlo en otra: una solución única no sirve para todos.

En definitiva, cualesquiera sean los costos, la solución que no ofrece los resultados necesarios para cumplir los criterios del nivel operacional 4 no será eficaz con relación al costo. Esto podría deberse a que el contenido y las funciones no son pertinentes para la población de estudiantes, o porque se exageran los beneficios posibles de la CBT o la WBT, o porque el proveedor no adopta un enfoque estrictamente comunicativo para la enseñanza o por cualesquiera otras razones.

1.4 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El seguimiento y la evaluación son elementos críticos de los programas de enseñanza del inglés para la aviación, y los proveedores de servicios de enseñanza deberían indicar la forma en que ellos integran estos elementos en los diferentes niveles de los programas que ofrecen. En cuanto a los administradores que tienen a su cargo la selección y supervisión de los proveedores de servicios de enseñanza, para ellos es esencial tener una comprensión clara del tipo de información que pueden esperar de las actividades de seguimiento y evaluación.

1.4.1 Seguimiento del progreso de los estudiantes

Los instructores deben saber cuáles son las necesidades de sus estudiantes y atenderlas oportunamente siguiendo las actividades y el progreso de los estudiantes. Las instituciones también necesitan seguir el progreso de los estudiantes para cumplir sus obligaciones administrativas y económicas y asegurarse de que su personal alcanza y mantiene el nivel operacional 4.

Un plan de estudio del inglés para la aviación debe incluir un examen de nivel y exámenes de control periódico y finales a fin de evaluar el progreso de los estudiantes lo más objetivamente posible (véase 4.5.5). Además, se debería reunir información sobre las actividades, las tareas y los ejercicios realizados, así como sobre el tiempo empleado y las observaciones de los instructores.

Esta información puede obtenerse y guardarse en la forma escrita tradicional; sin embargo, los registros computadorizados y un sistema de seguimiento constituyen una solución más eficiente cuando se trata de un gran número de estudiantes y los instructores trabajan en equipo. Los sistemas de gestión del aprendizaje (LMS) se usan cada vez más. Un LMS permite centralizar toda la información acerca del proceso de enseñanza en conjunto (por ejemplo, la duración de los cursos, la situación de las salas de clase, las variables de los exámenes, las tareas asignadas a los instructores, la ocupación de las salas de clase, los temas y los cursos enseñados) así como los datos sobre cada estudiante (por ejemplo, el tiempo empleado en CBT/WBT, los ejercicios completados, las notas de los exámenes, la asistencia a las clases y los informes de los instructores).

Además, los grandes proveedores de servicios de enseñanza pueden usar un sistema de gestión de contenidos educativos (LCMS) que les permite manejar todos sus recursos para la enseñanza y evaluación de un modo flexible y por módulos para adaptar los cursos a necesidades particulares.

Los sistemas LMS y LCMS deben tener el apoyo adecuado de una infraestructura local de tecnología de la información (IT). Los proveedores y sus clientes deben saber qué cantidad y qué tipo de datos se necesitan para hacer un seguimiento fiable de los estudiantes a la hora de decidir qué sistema han de adoptar. Los datos deberían ser pertinentes desde la perspectiva de la enseñanza: deberían dar a los instructores y administradores la información que necesitan para ser más sensibles a las necesidades de los estudiantes y dar a cada uno de ellos una enseñanza mejor.

Finalmente, un LMS es una herramienta de gestión, no una herramienta didáctica. Si está correctamente diseñado y se usa correctamente, tiene un gran potencial para llevar a cabo la gestión de la enseñanza y un seguimiento preciso de los estudiantes. El LMS no afecta a la calidad, al contenido ni a la eficacia de la enseñanza propiamente dicha. El plan de estudio debería ser juzgado según criterios que no incluyen cuestiones relacionadas con el LMS.

1.4.2 Eficacia de la enseñanza y seguimiento de la información obtenida

Además de observar el rendimiento individual de los estudiantes en el marco del plan de estudio, los proveedores de servicios de enseñanza deberían tener también los medios para evaluar la eficacia y eficiencia de sus propios procesos de enseñanza en términos de los objetivos alcanzados y el tiempo empleado. Esta evaluación incluye la supervisión del desempeño de los instructores y cómo lo perciben los estudiantes, y la comunicación entre estudiante, instructor y administrador, así como la fiabilidad del soporte lógico y físico que se usa.

Debería establecerse un sistema apropiado para observar estas variables y proporcionar información inmediata y precisa sobre todas ellas. Tal sistema garantiza la calidad continua del proceso de enseñanza en conjunto. Este proceso debe estar diseñado para responder a situaciones específicas y evolucionar a fin de mantener su calidad.

CUESTIONARIO

Los cuatro cuestionarios de esta circular, uno al final de cada capítulo, están concebidos como una forma rápida y fácil de repasar cada uno de los capítulos y asegurarse de que se han retenido los puntos clave. Buscar la información que falta en cada afirmación permitirá cerciorarse de que se ha comprendido lo principal del contenido del capítulo.

Hay dos formas de contestar a estos cuestionarios:

- a) tratar de responder de memoria y luego verificar las respuestas usando la circular; o bien
- b) buscar en la circular la información que falta.

La información se puede encontrar en la sección o el párrafo que figura entre paréntesis.

Introducción y Capítulo 1 (Concepción y organización de la enseñanza del inglés para la aviación) en 20 preguntas

1. El criterio definitivo por el que se evalúa la competencia es la eficacia _____, antes que el desempeño irreprochable desde el punto lingüístico. (Introducción – Antecedentes)
2. El Índice sirve como _____ de los puntos clave. (Introducción – Cómo usar esta circular)
3. “Hemos pedido una ambulancia para que espere cerca de la puerta” es un ejemplo de lenguaje _____. (1.1.1)
4. El enfoque básico para la enseñanza de idiomas en la aviación debe ser _____. (1.1.2)
5. Todo el material didáctico para la enseñanza del inglés para la aviación debe ser aprobado por un _____ cualificado. (1.2.1)
6. Los programas de enseñanza del inglés para la aviación requieren _____ de elaboración muy modernos. (1.2.4)
7. El contenido de la programática de cursos debe ser _____ para las situaciones profesionales. (1.3.1)
8. Es importante distinguir entre profesionales y estudiantes _____. (1.3.3)
9. El objetivo principal de todo programa de enseñanza del inglés para la aviación es aumentar las _____ y estrategias de comunicación. (1.3.4)
10. Los programas de enseñanza deben tener un buen _____ alrededor del nivel operacional 4. (1.3.5)
11. La pertinencia profesional es una combinación de contenido y función en un _____ comunicativo. (1.3.6)
12. La tecnología _____ para el aprendizaje, pero es sólo una herramienta en el proceso de aprendizaje. (1.3.7)
13. El material audio y vídeo debe _____ al entorno profesional de los estudiantes, de alguna manera. (1.3.8)
14. La CBT y la WBT _____ para actividades en clase. (1.3.9)

15. Una _____ no sirve para todos. (1.3.11)
 16. La solución que no ofrece los resultados necesarios es la menos _____. (1.3.11)
 17. El seguimiento asegura que los estudiantes alcanzan y _____ el nivel operacional 4. (1.4.1)
 18. _____ es una herramienta de gestión, no una herramienta didáctica. (1.4.1)
 19. Los proveedores de servicios de enseñanza deberían poder evaluar la _____ y eficiencia de sus propios procesos de enseñanza. (1.4.2)
 20. El proceso de enseñanza debe poder _____ y _____ a fin de mantener su calidad. (1.4.2)
- _____

Capítulo 2

ENSEÑANZA DEL INGLÉS PARA LA AVIACIÓN

Cada capítulo de esta circular es independiente. Por lo tanto, el lector encontrará en este segundo capítulo información y observaciones que ya vio en el Capítulo 1 (Concepción y organización de la enseñanza del inglés para la aviación), pues muchos de los criterios que son importantes para evaluar la concepción y elaboración del plan de estudio también se aplican a la tarea de impartir la enseñanza. La enseñanza consiste en aplicar los principios establecidos en la fase de concepción; por consiguiente, todo el proceso debe ser coherente.

Sin embargo, este capítulo está redactado desde un punto de vista ligeramente diferente, el de impartir la enseñanza en vez de el de concebir el plan. El instructor es la persona clave en el sistema de enseñanza y las directrices proporcionadas en este capítulo están relacionadas con su función crítica. Las consideraciones relativas al perfil del instructor de inglés para la aviación se estudiarán más adelante en el Capítulo 3 y la formación de instructores de inglés para la aviación se verá en el Capítulo 4.

Las observaciones en este capítulo se aplican a la enseñanza impartida por:

- a) el personal docente de los proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación; y
- b) el personal docente de la institución cliente, que ha recibido formación y apoyo del proveedor de servicios de enseñanza para enseñar con el material didáctico de éste o que ha preparado su propio material didáctico.

Estas directrices sobre la enseñanza del inglés para la aviación se aplican también a la hora de impartir la enseñanza del inglés para fines específicos (ESP) en otros campos, tales como banca, exploración petrolera o industria turística. Los requisitos establecidos en términos de perfiles de los instructores, aplicación del plan de estudio y seguimiento de los estudiantes son particularmente rigurosos porque la industria de la aviación depende de la naturaleza específica, la aplicación oportuna y el nivel de la competencia lingüística de sus profesionales, y porque están en juego la seguridad operacional, la inversión económica y las carreras personales.

2.1 FACTORES QUE REPERCUTEN EN EL PROCESO DE ENSEÑANZA

Enseñar con éxito un programa de inglés para la aviación depende de una combinación de material didáctico de calidad, estudiantes motivados e instructores dedicados y cualificados. En los párrafos que siguen se describen los factores que repercuten directamente en la eficacia del proceso de enseñanza.

2.1.1 Integración del aprendizaje en clase y a distancia

Se debería proporcionar un plan general de lección detallado indicando el contenido del curso, los aspectos del idioma, las funciones comunicativas y las situaciones operacionales que se tratan en la lección. La interacción entre el estudio autónomo individual (CBT/WBT, laboratorio de idiomas, sesión de estudio, etc.) y las sesiones en clase dirigidas por el instructor debería ser evidente.

2.1.2 Medios para fortalecer la motivación del estudiante

En 1.3.6 se señaló que el contenido relacionado con las operaciones, situaciones y funciones comunicativas eran factores clave que podían fortalecer la motivación y la dedicación de los estudiantes. Este tema se elabora más a fondo en la Sección 3.4.

Además, los proveedores deberían estar concientes de la necesidad de modificar el ritmo, estilo y contenido de su modo de enseñar para responder a las necesidades y a los antecedentes, niveles, objetivos específicos y estilos de aprendizaje de los diferentes grupos. El instructor de cada sesión de inglés para la aviación debería ser particularmente sensible a las necesidades de cada grupo. Esto se aplica especialmente a los pilotos y controladores que están acostumbrados a una instrucción profesional y a pruebas personalizadas; ellos responderán positivamente a un enfoque similar en los cursos de idiomas.

2.1.3 Técnicas de enseñanza comunicativa

Los profesionales de la aviación deben ser evaluados en seis campos diferentes de habilidad lingüística, que incluyen pronunciación, vocabulario, comprensión auditiva y estructura gramatical (es decir, las habilidades “fundamentales”). Sin embargo, el nivel operacional 4 se centra principalmente en la competencia comunicativa: fluidez e interacciones, que incorporan el uso de las cuatro habilidades fundamentales.

Puede ser igualmente aceptable que las cuatro habilidades fundamentales se enseñen de un modo tradicional o integradas en las tareas orales esencialmente interactivas. Sin embargo, la meta última del proceso de enseñanza del inglés para la aviación debería estar definitivamente concentrada en las actividades comunicativas que desarrollan la fluidez y favorecen la participación individual y la interacción en el grupo.

Los proveedores de servicios de enseñanza deberían explorar las formas de poner en práctica el máximo de actividades libres, que no dependan de textos ni requieran mucho tiempo de preparación. El éxito de una clase puede medirse por el porcentaje de tiempo que los estudiantes emplean hablando con un propósito. Las actividades en pares, equipos o grupos de estudiantes aumentarán la participación activa de cada estudiante.

Los pilotos y controladores responden oralmente mucho más a la información auditiva (radiotelefonía) y gráfica (instrumentos, pantallas) y a estímulos que a la información textual. Si la enseñanza del inglés para la aviación refleja estos hábitos de trabajo, proporcionará una preparación más adecuada para las condiciones de trabajo reales.

2.1.4 Aplicación del contenido, las actividades y el nivel de enseñanza a los objetivos operacionales

En 1.3.6 se examinaron las repercusiones del contenido de aviación pertinente como materia del plan de estudio, a fin de fortalecer la motivación de los estudiantes [véase Mathews (2007) en el Apéndice A, Sección A4]. En definitiva, ¿podrán los estudiantes aplicar en su vida profesional lo que aprenden y practican? La pertinencia en el contexto operacional en el cual los estudiantes trabajan debería guiar la evaluación del contenido, las actividades y los objetivos de la enseñanza.

El proveedor de servicios de enseñanza debería demostrar que los elementos que siguen son apropiados para los estudiantes en la clase y que podrán usarlos inmediatamente:

- el contenido o la materia tratada (por ejemplo, turbulencia en aire claro, separación entre niveles, aproximaciones frustradas, ILS, verificaciones de seguridad de la aviación y disposición general de los aeródromos);
- las actividades realizadas en clase (por ejemplo, exposición verbal para la tripulación de vuelo, informe de controlador, colación de un mensaje, descripción de emergencias a bordo, solicitud y autorización de cambios de plan de vuelo e intercambio de información); y
- el nivel de dificultad de los ejercicios.

2.1.5 Material didáctico adaptable a las necesidades individuales y locales específicas

Cuando se trata de enseñanza, no es igual para todos: los individuos y los grupos son diferentes. Es preferible que el material didáctico esté diseñado de forma que se pueda presentar de varias maneras. Un diseño modular, planes de lección alternativos y aplicaciones alternativas de la misma programática para el curso dan a los instructores más flexibilidad a fin de responder a necesidades específicas. Del mismo modo, los ejercicios en la computadora también pueden usarse en actividades en clase dirigidas por el instructor.

2.1.6 Actividades didácticas

Las actividades didácticas de los programas de enseñanza del inglés para la aviación deberían estar totalmente documentadas. Los proveedores de servicios de enseñanza deberían dar pruebas documentadas a sus clientes y a los expertos operacionales de que:

- se usan métodos comunicativos orales y que se consagra tanto tiempo y atención a las diversas actividades orales y auditivas como es posible;
- su material didáctico fomenta un elevado grado de interactividad entre los estudiantes mediante:
 - la interacción entre todos los miembros de la clase,
 - el tiempo dedicado a la expresión oral y la interacción de todos los estudiantes es el máximo posible,
 - las actividades en clase no requieren extensos períodos de estudio y preparación antes de realizarlas, y
 - los estímulos auditivos y visuales (grabaciones y gráficos) – antes que textuales – se emplean tanto como es posible;
- las funciones del lenguaje que se practican son efectivamente las que se necesitan en situaciones operacionales;
- los temas y las situaciones de que trata el material didáctico son comunes en las situaciones que enfrentarán los profesionales de la aviación que reciben la enseñanza;
- la manera en que se evalúa a los estudiantes en los exámenes de control periódico y el examen final es pertinente desde el punto de vista operacional y lingüístico.

2.2 INSTRUCTORES

El programa de enseñanza del inglés para la aviación mejor diseñado no puede ser impartido eficazmente a menos que los instructores aporten al proceso un conjunto mínimo de pericia y experiencia. Quienes están encargados de seleccionar a los proveedores de servicios de enseñanza para su organización deberían prestar atención particular a este recurso clave en el proceso de enseñanza.

2.2.1 Demostración de competencia, formación, experiencia docente y trato pertinente

La Tabla 4-1 del Doc 9835 provee directrices sobre los niveles de competencia de los instructores de inglés para la aviación, que son “excelente”, “muy bueno” y “mínimo”. Entre los principales elementos cabe mencionar la formación, el conocimiento de las comunicaciones aeronáuticas y la experiencia docente. También se hace referencia a otros atributos importantes para la enseñanza: sensibilidad y conocimiento de los problemas interculturales, dedicación al desarrollo profesional continuo, respeto por el estudiante y habilidad para interesar y motivar a los estudiantes. Sin embargo, al igual que sus estudiantes, los instructores son en primer lugar personas. Si bien hay requisitos básicos en términos de competencia, experiencia y conocimientos, los puntos fuertes en un aspecto pueden compensar los débiles en otros. Al evaluar a los instructores, debería tenerse en cuenta el perfil general, que incluye componentes tales como actitud, interés, curiosidad, originalidad, sensibilidad intercultural y habilidad para usar y transmitir la experiencia.

Los instructores que contrata el proveedor de servicios de enseñanza aportan a su trabajo competencias formales, personalidad y experiencia, pero este es sólo el principio de la historia. El proveedor de servicios de enseñanza debe tener, mantener y poder demostrar un buen programa de formación previa y adaptación para los instructores, material didáctico específico y un marco para la formación permanente de los instructores. Un instructor nunca termina de aprender; cuando se trata de enseñar inglés para los fines específicos de la comunidad de la aviación se necesitan tres años de experiencia, como mínimo, para que un instructor conozca suficientemente la materia y se sienta cómodo. El proveedor de servicios de enseñanza debe apoyar activamente al instructor en este proceso.

Aun para un profesor de inglés plenamente cualificado con experiencia de enseñanza en inglés para fines específicos (ESP), serán necesarios varios años de contacto cercano con el mundo de la aviación y una mente curiosa para estar en condiciones de dialogar adecuadamente con pilotos profesionales y controladores de tránsito aéreo.

El proveedor de servicios de enseñanza del inglés para la aviación o el departamento de instrucción de la institución deberían establecer y mantener un programa para facilitar y dar apoyo a este tipo de instrucción en el puesto de trabajo que consiste en un contacto frecuente con expertos/instructores en operaciones, ver material didáctico para la aviación, participar en viajes de estudio, tener tiempo para estudiar e investigar, etc.

Los instructores aprenderán tanto de sus estudiantes como cualquier otra persona durante los intercambios con sus estudiantes.

Finalmente, aún con los mejores materiales del mundo, los proveedores de servicios de enseñanza nunca prestarán un buen servicio si su personal docente no es respetado, convenientemente apoyado y adecuadamente remunerado. Para llegar a ser un instructor de inglés para la aviación plenamente activo se necesita mucho estudio, experiencia y dedicación.

2.2.2 Cualidades de profesor/orientador/instructor técnico para usar material didáctico

Las cualidades que se necesitan en los instructores de inglés para la aviación y de los orientadores e instructores técnicos que participan en la enseñanza del inglés para la aviación se encontrarán en esta circular. La lista que sigue incluye algunas de las cualidades, formales y menos formales, que el personal docente debería tener:

- Diploma/maestría en enseñanza de inglés como lengua extranjera o segunda (TEFL/TESL) o en enseñanza de inglés para hablantes de otros idiomas (TESOL)
- Experiencia en inglés para fines específicos (ESP)
- Estar familiarizado con entornos operacionales y de comunicaciones aeronáuticas
- Conocimiento a fondo del Doc 9835 y de los Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluado (CD)
- Experiencia en enseñanza comunicativa
- Conciencia intercultural
- Adaptabilidad

- Curiosidad
- Dedicación para aprender durante toda la vida
- Habilidad para mejorar y manejar el aprendizaje
- Habilidad para motivar y dar apoyo a los estudiantes
- Conciencia de los aspectos del idioma que pueden ser críticos para la seguridad operacional
- Habilidad para evaluar el lenguaje desde la perspectiva de la eficacia operacional antes que de la expresión lingüística correcta
- Deseo de apoyar, coordinar, facilitar y fortalecer la comunicación entre estudiantes antes que “enseñar” únicamente (es decir, transmitir conocimientos)
- Conciencia de la distinción entre fraseología normalizada y lenguaje claro en radiotelefonía
- Habilidad para trabajar con especialistas (SME) en operaciones y empeño en aprender
- Conciencia de las limitaciones personales respecto a la competencia operacional como lingüista o respecto a la competencia lingüística como profesional de operaciones.

2.2.3 Previsión para enseñar en tándem cuando sea necesario

Debería reconocerse que puede ser necesario que los instructores trabajen en tándem, sea dos instructores de idiomas o bien un instructor de idiomas y el instructor técnico o experto operacional, porque:

- es parte del proceso de formación previa y adaptación de uno de los instructores;
- el grado de familiarización con la aviación del instructor requiere la presencia de un experto operacional;
- el dominio insuficiente de un instructor técnico respecto a las técnicas de enseñanza de idiomas requiere la presencia de un profesor de inglés como lengua extranjera cualificado; o
- la clase es demasiado numerosa (16 estudiantes o más) para que un solo instructor la pueda atender eficientemente.

2.3 LOGÍSTICA

Aprender es un proceso global cuya eficiencia depende mucho de las condiciones en las que se realiza. Estas condiciones, que se extienden más allá de la clase o del laboratorio de idiomas, incluyen el calendario y la organización de la enseñanza y qué tecnología de la información se necesita para dar apoyo a los programas de enseñanza, incluidos los que usan enfoques de aprendizaje mixto. Los administradores encargados de seleccionar proveedores de servicios de enseñanza deberían recibir información completa sobre estas cuestiones.

2.3.1 Elementos de un entorno apropiado y de apoyo para el aprendizaje

Los proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación deberían ser imaginativos y buscar formas de sustentar la experiencia de aprendizaje y extenderla más allá de la clase. También deberían proporcionar a sus clientes descripciones detalladas de la logística que pueden proporcionar y de la que necesitan para ejecutar con éxito su programa de enseñanza. Esto podría incluir:

- asegurar salas de clase limpias, atractivas, calmas, y fácil de usar que reflejen el empeño de la institución en cumplir los requisitos de la OACI;
- hacer que los estudiantes participen en su propio proceso de aprendizaje, haciéndoles responsables de las actividades de guardar e intercambiar información, lo que favorece la continuidad del aprendizaje;

- crear un entorno de mucha información con recursos adicionales, tales como revistas, acceso a sitios web y vídeos y alentar a los estudiantes para que aprovechen este entorno (véase el Apéndice A, Sección A5);
- hacer del inglés para la aviación un proyecto de la empresa;
- establecer líneas de comunicación para ayuda directa con los orientadores o instructores a fin de proporcionar apoyo a los estudiantes en las actividades de aprendizaje a distancia (CBT/WBT);
- mantener un servicio de ayuda técnica para responder a preguntas sobre problemas técnicos relacionados con la CBT/WBT;
- comunicar eficazmente con la institución, dando información clara y explicaciones sobre el proyecto de cumplir los requisitos de la OACI, el porcentaje de exámenes con éxito y el funcionamiento del proceso de enseñanza;
- aconsejar a los estudiantes sobre cómo aprender más eficazmente [véase Ellis & Sinclair (1989) en el Apéndice A, Sección A1];
- alentar a los estudiantes a aprender más inglés en un contexto ajeno a la aviación usando revistas, DVD, Internet, viajes, etc.;
- responder a los pedidos de información de los estudiantes, demostrando la dedicación personal para que ellos progresen.

Esta lista podría extenderse indefinidamente. Este tipo de iniciativas (de bajo costo) influye mucho en el estado de ánimo en que los estudiantes aprenden y puede tener una repercusión muy positiva en los resultados.

2.3.2 Definición de la duración y frecuencia apropiada de las clases

El calendario de lecciones debería estar organizado de forma que respete las limitaciones de tiempo de la institución y los patrones de aprendizaje de los estudiantes. Debería existir un equilibrio entre estos dos requisitos.

Si bien el aprendizaje a distancia CBT/WBT es muy flexible, las sesiones en clase dirigidas por un instructor están sujetas a más restricciones. Deberían tenerse en cuenta aspectos como los que siguen:

- Dada la necesidad de un tiempo para tomar el ritmo de la clase, toda sesión que dure menos de 1½ a 2 horas no es realista para poner en práctica actividades de desempeño de papeles, trabajo en pares de estudiantes y una serie de ejercicios comunicativos complementarios.
- En general, una serie de sesiones relativamente frecuentes durante un período de tiempo más largo, acompañando el progreso de cada estudiante, probablemente tendrá un efecto más duradero que un curso intensivo al que no sigue una aplicación intensiva del idioma o atención individual.
- Para la enseñanza del inglés básico en los niveles operacionales 1 y 2 de la OACI, los cursos intensivos para internos en un establecimiento de enseñanza pueden ser más eficaces.
- La duración de la atención es relativamente corta (20 minutos como óptimo); por lo tanto, para cualquier curso, aunque sea largo, es preferible que consista en una serie de actividades cortas de diferente tipo (escuchar, pronunciar, intercambiar información, participar en juegos, etc.), diferentes focos de atención (individual, trabajo en pareja, trabajo en equipo) y diferentes ritmos (menos exigente y más lento, más exigente y rápido) a fin de mantener la atención, el interés y los niveles de energía de los estudiantes durante todo el curso.
- Los cursos intensivos de todo el día ofrecen mejores condiciones para la continuidad, las actividades repetidas para consolidar los conocimientos y mejorar la calidad de la atención individual y la relación entre el estudiante y el instructor.
- Todas las actividades en clase serán más eficaces si los estudiantes han estudiado individualmente antes de la clase; estas actividades pueden continuar después de la clase.

Con respecto al estudio autónomo CBT/WBT, las sesiones largas (es decir, más de 2 horas) probablemente no sean las más eficientes. Idealmente, el uso del idioma debería llegar a ser un hábito cotidiano.

2.3.3 Demostración de la infraestructura técnica necesaria para la enseñanza

Según la tecnología para la enseñanza que use el proveedor de servicios de enseñanza del inglés para la aviación (laboratorio de idiomas tradicional, computadoras independientes, red de área local, programática basada en CD-ROM, instrucción basada en la web, sistema de gestión del aprendizaje, etc.), debería demostrarse la eficiencia de esta tecnología y también su compatibilidad con la infraestructura técnica local y nacional de los usuarios antes de seleccionar un sistema de instrucción particular. Lo que puede ser una solución excelente en un lugar puede no funcionar bien en otro.

2.4 MATERIAL DIDÁCTICO

Los proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación deberían presentar un conjunto completo de su materia didáctica a quienes toman las decisiones. Dicho conjunto incluye los materiales para los instructores y para los estudiantes, la documentación para seguimiento y evaluación, y la documentación de apoyo para el aprendizaje a distancia.

2.4.1 Manuales para el instructor con notas, ejemplos y claves de respuestas

Lograr estar suficientemente familiarizado con materiales didácticos nuevos para poder presentarlos fácilmente es un proceso relativamente largo, aun para un instructor experimentado. A fin de poder alcanzar ese objetivo, se necesitan manuales o comentarios para el instructor claramente presentados. Estos materiales deberían contener ejemplos de cómo debe hacerse cada tipo de ejercicio y claves de respuestas si estas no son evidentes para los instructores.

Estos manuales no reemplazan la experiencia práctica de los instructores con esos materiales, que es imprescindible.

2.4.2 Manuales y materiales para los estudiantes de uso fácil y con planes de clase detallados

Del mismo modo, los estudiantes deberían recibir material didáctico completo e instrucciones simples sobre cómo usar y encontrar lo que buscan en ese material. También pueden ser útiles la información técnica o administrativa y un cuadro general que permita a los estudiantes situarse en el curso.

Una clase dirigida en que los estudiantes pueden hacer preguntas a un instructor o un orientador es un requisito previo para una buena aplicación didáctica.

2.4.3 Clases dirigidas para presentar el material utilizado en clase y en el aprendizaje a distancia

Dado que algunos estudiantes no estarán familiarizados con estos tipos de material didáctico, es imprescindible organizar clases a fin de:

- describir los objetivos generales de la enseñanza y el marco de los Requisitos de la OACI;
- presentar diferentes partes del programa – si se trata de aprendizaje mixto – y demostrar la forma en que deberán usarlas;
- informar a los estudiantes sobre las estrategias que harán más provechoso el aprendizaje;
- identificar a las personas para contactar: instructores, orientadores, instructores técnicos y personal administrativo;
- explicar las condiciones técnicas o administrativas que deberían conocer los estudiantes;
- explicar la dedicación de la institución respecto al programa; y
- responder a preguntas.

2.4.4 Hojas de seguimiento y evaluación de los estudiantes

Los legajos con el seguimiento y la evaluación del progreso de los estudiantes pueden ser de diferentes formas en diferentes lugares. Sin embargo, es importante que estén metódicamente organizados y actualizados, que se mantengan confidenciales, con copia y seguros, y que sean útiles. Estos legajos deberían contener la información necesaria para dar al personal docente y a los administradores de recursos humanos una imagen actualizada de la situación de cada individuo y del progreso colectivo, de manera que las medidas correctivas puedan adoptarse rápidamente. Como resultado, estos formularios deberían estar diseñados colectivamente, por el personal docente y el personal administrativo, a fin de asegurar que se recoge la información necesaria para reforzar el proceso de enseñanza.

2.5 SEGUIMIENTO, PRUEBAS Y RECUPERACIÓN

Las organizaciones que invierten en un programa de enseñanza del inglés para la aviación quieren estar seguras de que con el proveedor de servicios de enseñanza que han contratado lograrán su objetivo y que el personal de la organización alcanzará y mantendrá por lo menos el nivel operacional 4 de la OACI. El seguimiento, las pruebas y la enseñanza para la recuperación, una parte crítica de todo programa de enseñanza, deberían estar documentados y a disposición de los clientes de los proveedores de servicios de enseñanza.

2.5.1 Exámenes de nivel, para medir el progreso y finales

Los proveedores de servicios de enseñanza del inglés para la aviación deberían disponer de pruebas para determinar el nivel de los posibles estudiantes en el programa de enseñanza, analizar sus necesidades y asignarlos a grupos compatibles. Estas pruebas solo deberían referirse a la materia con la que se espera que un grupo esté familiarizado. Por lo tanto, los estudiantes profesionales y principiantes probablemente necesiten pruebas diferentes.

Para obtener un pronóstico eficaz, los exámenes de nivel deberían estar relacionados con las habilidades que son más pertinentes para la escala de calificación de la OACI y deberían tener una clara concentración oral.

A fin de seguir el progreso de los estudiantes, analizar las necesidades individuales y responder a las mismas, los instructores necesitan medir periódicamente el progreso de los estudiantes, a fin de estar seguros de que éstos han asimilado correctamente el plan de estudio. Del mismo modo, los exámenes finales al terminar cada fase importante de la enseñanza son elementos indispensables para evaluar la preparación de los estudiantes para el examen de competencia o de otorgamiento de licencia (véase 4.5.5).

Debería dárseles a los estudiantes certificados de que han completado el programa. Estos documentos certifican el nivel de competencia o la etapa de instrucción a que se ha llegado, pero nunca reemplazan una licencia.

2.5.2 Separación entre exámenes relacionados con la enseñanza y exámenes de licencia

Es necesario hacer una clara distinción entre las pruebas relacionadas con la enseñanza del inglés para la aviación y las actividades para el otorgamiento de licencias. A menudo será necesario contratar a diferentes proveedores para los servicios de enseñanza y para las pruebas. Los instructores nunca deberían participar en el proceso de examen para el otorgamiento de licencias a sus propios estudiantes; esto podría menoscabar la validez e imparcialidad del proceso examinador cuando los intereses en juego son particularmente importantes en términos económicos, de seguridad operacional y de las carreras.

2.5.3 Medios apropiados para el seguimiento de los estudiantes y el análisis de las necesidades (manual o por computadora)

Aparte de sus usos administrativos, un sistema de seguimiento de los estudiantes permite a los instructores y a los administradores pedagógicos tener una imagen al día de todos los estudiantes e identificar las necesidades particulares, los ajustes o las clases de recuperación que se puedan necesitar. Un objetivo especialmente importante es la continuidad entre los diferentes miembros de un equipo docente numeroso que se ocupa de los mismos estudiantes.

Un sistema eficiente de seguimiento de los estudiantes no significa necesariamente un programa muy complicado; para los grupos pequeños, lápiz y papel puede ser más que suficiente. Sin embargo, un sistema computadorizado bien definido y bien manejado podría ser indispensable cuando se trata de grupos numerosos de estudiantes, quizá situados en diferentes localidades.

Cualquiera sea el medio utilizado, los legajos de los estudiantes deben estar guardados en un lugar seguro.

2.5.4 Sistema de gestión del aprendizaje

Un sistema de gestión del aprendizaje (LMS) es una herramienta de soporte lógico diseñada para administrar el aprendizaje de los estudiantes. Un LMS puede ofrecer una amplia gama de diferentes funciones, tales como:

- inscripción, identificación y reconocimiento de los estudiantes en diferentes formas de aprendizaje a distancia y evaluación;
- soporte lógico apropiado en línea (LAN, intranet o basado en Internet) para los estudiantes;
- seguimiento y registro de horas de estudio, ejercicios completados, resultados de pruebas y análisis de resultados para cada estudiante y para grupos de estudiantes;
- selección, calibración, etapas y fecha de los exámenes; e
- instructores y recursos didácticos disponibles.

Esto facilita la gestión de la enseñanza en gran escala, en diferentes lugares y para diferentes tipos de estudiantes. La mayoría de los LMS están basados en la web para facilitar el acceso “a cualquier hora, en cualquier lugar y a cualquier ritmo” al contenido pedagógico y a la administración. Un LMS puede estar alojado en los servidores del proveedor de servicios de enseñanza o en uno de los servidores de la institución cliente.

2.5.5 Medios y materiales para la recuperación

Aun dentro de un grupo bastante homogéneo, dos estudiantes no aprenden exactamente a la misma velocidad o con el mismo grado de asimilación. Además, el estudiante A puede necesitar trabajar más tiempo sobre pronunciación, mientras que el estudiante B puede tener dificultades con la comprensión auditiva. Las pruebas para medir el progreso en varios puntos de un curso revelarán que algunos estudiantes aún no han asimilado partes del material pedagógico tan bien como otros; ellos necesitarán trabajar más para poder seguir al del resto del grupo. Esto es la recuperación.

Una de las principales ventajas del “aprendizaje mixto”, en que las actividades en clase tradicionales se combinan con el aprendizaje fuera de la clase y a distancia, es que permite las diferencias individuales, la forma, las necesidades y el ritmo de aprendizaje de cada uno sin arriesgar el progreso del grupo en conjunto.

Un plan de estudio del inglés para la aviación debería proveer la enseñanza para la recuperación. Esta podría tomar la forma de ejercicios adicionales que quizá no se hayan usado en las principales actividades del curso o ejercicios tomados de la base de datos común, lo que permite que el “mismo” ejercicio se haga varias veces sin presentar preguntas idénticas.

2.6 GARANTÍA DE CALIDAD

Así como cada sistema de enseñanza debería tener un proceso para el seguimiento de los estudiantes, cada proceso debería estar definido de modo que se mantenga la calidad de la enseñanza, que la infraestructura de enseñanza funcione correctamente, que los instructores enseñen efectivamente los programas y reciban el apoyo que necesitan y que los estudiantes estén satisfechos con las condiciones en que se les enseña. Estos parámetros deberían ser vigilados con precisión, pero significativamente (es decir, no sólo estadísticas), y los resultados deberían enviarse a tiempo al servicio de formación y capacitación.

2.6.1 Supervisión e información proporcionada por los instructores

Tanto los instructores como los estudiantes necesitan un medio para comunicar toda inquietud o deficiencia observada en el sistema de enseñanza. Esto puede requerir medios tales como un instructor experimentado de reserva para los instructores menos experimentados, mejoras en el ambiente en que se imparte la enseñanza (aire acondicionado, equipo de sonido, insonorización de la sala de clase, etc.), medios de comunicación adicionales o material de investigación, cambios en el horario, cantidad de estudiantes por clase, apoyo con tecnología para computadoras, pertinencia del material didáctico, homogeneidad del grupo, refrescos y comunicación acerca de la enseñanza.

2.6.2 Medios para evaluar el logro de los objetivos profesionales

La institución cliente necesitará un medio para asegurarse de que los miembros de su personal que reciben la enseñanza alcanzan los objetivos, no sólo en cuanto a notas obtenidas en las pruebas para medir el progreso realizado, también para asegurarse de que las habilidades adquiridas dan al personal una competencia operacional aplicable a las necesidades profesionales reales.

Como primer paso para lograr este objetivo, el plan de estudio debería estar diseñado de modo que refleje, o simule lo más posible, las funciones comunicativas operacionales que los pilotos y controladores usan en sus puestos de trabajo.

Además, debería haber una supervisión constante por parte del personal de operaciones de la institución cliente para asegurarse de que los estudiantes llegan al final de la etapa de formación no sólo en condiciones de pasar el examen de licencia, sino que también han adquirido efectivamente el tipo de competencia práctica que necesitan para manejar situaciones que no son comunes, que son anormales o de emergencia. Debería establecerse un canal que permita al personal de operaciones transmitir información al servicio de formación y capacitación con miras a hacer mejoras o las modificaciones necesarias en la enseñanza.

La creación y el mantenimiento de un canal de intercambio de información completo, con información de los estudiantes, los instructores y el personal de operaciones para el servicio de formación y capacitación, son factores vitales para asegurar el mantenimiento de la calidad y buenos resultados.

CUESTIONARIO**Capítulo 2 (Enseñanza del inglés para la aviación) en 20 preguntas**

Complete las oraciones que siguen con la o las palabras más apropiadas. Para ello, se indican los párrafos del Capítulo 2 que contienen la información necesaria.

1. El inglés para la aviación es un ejemplo de inglés para fines _____ en que hay mucho en juego. (2, Introducción)
2. El _____ debería demostrar la interacción entre el estudio autónomo y las sesiones en clase. (2.1.1)
3. La forma en que se enseña el curso debería fortalecer _____ de los estudiantes. (2.1.2)
4. Quizá sea necesario _____ el ritmo, estilo y contenido del modo de enseñar. (2.1.2)
5. La última fase de la enseñanza del inglés para la aviación debería estar concentrada en las actividades _____. (2.1.3)
6. Una forma de evaluar el éxito de una clase es medir el tiempo que los estudiantes emplean _____. (2.1.3)
7. El contenido, las actividades y el nivel deben ser _____ para los estudiantes. (2.1.4)
8. El material didáctico debe fomentar _____ entre todos los miembros de la clase. (2.1.6)
9. _____, interés, curiosidad, originalidad, habilidad para usar y transmitir la experiencia, etc., son la prueba de un buen profesor. (2.2.1)
10. Los proveedores de servicios de enseñanza nunca prestarán un buen servicio si su personal docente no es respetado, convenientemente _____ y adecuadamente _____. (2.2.1)
11. Los instructores deberían tener conciencia de la distinción entre _____ y lenguaje claro en radiotelefonía. (2.2.2)
12. El entorno en que trabajan los estudiantes debería ser _____, _____ para el aprendizaje. (2.3.1)
13. Se debería aconsejar a los estudiantes sobre cómo _____ más eficazmente. (2.3.1)
14. El tipo de tecnología para la enseñanza escogido debería ser _____ con la infraestructura técnica disponible para el usuario. (2.3.3)
15. La enseñanza del inglés para la aviación debería incluir exámenes _____, _____ y _____. (2.5.1)
16. Es necesario un seguimiento eficiente de los estudiantes de modo que los administradores pedagógicos y los profesores puedan hacer _____ e iniciar _____, si es necesario. (2.5.3)
17. Las diferencias en cuanto a necesidades y ritmo de aprendizaje pueden atenderse más fácilmente mediante un programa de aprendizaje _____. (2.5.5)

18. Se debería supervisar la enseñanza de modo que se mantenga _____ de la enseñanza, que _____ de enseñanza funcione correctamente, que _____ reciban el apoyo que necesitan y que los estudiantes estén satisfechos con _____ en que se les enseña. (2.6)
19. El éxito de la enseñanza debería medirse no sólo en términos de las notas obtenidas en las pruebas sino también en el logro de la _____, que el personal de operaciones de la institución puede evaluar. (2.6.2)
20. Los estudiantes, los instructores, el personal operacional y los administradores deberían formar un _____ de información. (2.6.2)
- _____

Capítulo 3

PERFILES Y COMPETENCIA DE LOS INSTRUCTORES DE INGLÉS PARA LA AVIACIÓN

Antes que usar el término “cualificaciones” cuando se habla de instructores de inglés para la aviación, hemos preferido usar la frase más inclusiva de “perfiles y competencias”. Las cualificaciones son una parte del cuadro general, pero posiblemente sólo la punta del iceberg. Muchas características menos visibles contribuyen a formar el perfil de la persona que ayudará a los estudiantes a alcanzar la competencia lingüística requerida por la OACI.

3.1 COMPETENCIAS BÁSICAS PARA LA ENSEÑANZA DE INGLÉS COMO LENGUA EXTRANJERA (TEFL)

El Doc 9835 proporciona información acerca de los niveles “excelente”, “muy bueno” y “mínimo” de las competencias requeridas de los instructores y creadores de material didáctico así como la diferencia entre las diversas competencias para la enseñanza de inglés como lengua extranjera (TEFL).

Además, la lista de verificación del perfil de un instructor presentada en 2.2.2 se verá con más detalles en este capítulo.

En el caso de los instructores con antecedentes técnicos u operacionales que enseñan el inglés para la aviación, sus conocimientos profesionales no eliminan el requisito de, por lo menos, competencias básicas para TEFL (por ejemplo, certificado TEFL/TESL). Este es un requisito fundamental para que sean profesores de idioma autónomos y eficaces (véase el Apéndice A, Sección A2).

3.2 EXPERIENCIA EN ENSEÑANZA DE INGLÉS PARA FINES ESPECÍFICOS (ESP)

Enseñar inglés para la aviación es un ejemplo de enseñar inglés para fines específicos (ESP). Los objetivos y las técnicas empleadas en ESP – sea en los campos de la industria hotelera, publicidad, transporte, productos farmacéuticos o reuniones de negocios – son considerablemente diferentes de los de enseñar inglés corriente como lengua extranjera o lengua segunda (TEFL/TESL). La transición es menor de ESP a inglés para la aviación que de TEFL/TESL (o TESOL) a inglés para la aviación. Por lo tanto, es preferible que los nuevos instructores de inglés para la aviación tengan experiencia en la enseñanza de inglés para fines específicos.

3.3 COMBINACIÓN DE HABILIDAD LINGÜÍSTICA Y CONOCIMIENTOS OPERACIONALES

Enseñar es una actividad en que la personalidad individual, la actitud, el ingenio, la conciencia intercultural y la sensibilidad general hacia los demás son particularmente importantes. El perfil de un buen instructor nunca puede definirse por las competencias únicamente. Del mismo modo, no hay un enfoque “correcto” único para enseñar. Los profesores llegarán a enseñar inglés para la aviación con su combinación única de habilidades y experiencia que se

transformarán en puntos fuertes y débiles. En vez de concentrarse únicamente en una lista de requisitos, quizá sea más pertinente explorar estrategias para reforzar los puntos fuertes y mitigar los puntos débiles.

El instructor de inglés para la aviación debe aportar a la clase una combinación de competencias específicas para enseñar el idioma y la comprensión del entorno operacional real de la comunidad de la aviación. El equilibrio entre estas dos áreas variará naturalmente de una persona a otra, dependiendo de los antecedentes de cada una; los instructores pueden tener antecedentes fundamentalmente lingüísticos o técnicos. Sin embargo, necesitarán afirmarse sistemáticamente en la materia con la que están menos familiarizados. Al principio, esto puede requerir trabajar en tándem con un especialista de la otra materia por un período más largo. El proveedor o la institución de enseñanza debe darles apoyo en este proceso para alcanzar la competencia general y comprender que este puede ser un proceso largo.

En el caso de personas con antecedentes operacionales (controlador, piloto, etc.) que enseñan inglés para la aviación, tendrán la gran ventaja de estar considerablemente familiarizadas con las realidades cotidianas de la aviación y de las comunicaciones radiotelefónicas. Sin embargo, es importante recordar que necesitarán instrucción y competencia formales para la enseñanza de inglés como lengua extranjera (por ejemplo, certificado TEFL/TESL) antes de trabajar en tándem con un instructor cualificado de inglés para la aviación; después ambos serán plenamente eficaces en la sala de clase.

3.4 EXPOSICIÓN A UN ENTORNO DE AVIACIÓN OPERACIONAL

Si bien estudiar con libros, artículos y documentos pertinentes y ver videos de aviación son formas muy eficaces para familiarizarse con temas de aviación (véase el Apéndice A, Sección A5), los instructores de inglés para la aviación deberían estar expuestos a situaciones operacionales reales, de una forma u otra, y estar en contacto con personal de operaciones a fin de conocer no sólo la infraestructura técnica de la aviación, sino también el punto de vista desde el cual los profesionales ven las comunicaciones radiotelefónicas. En el capítulo sobre formación de instructores de inglés para la aviación, en 4.1.1 a 4.1.3, figuran sugerencias sobre cómo lograr esto.

3.5 CONOCIMIENTO A FONDO DEL DOC 9835

El Doc 9835 es el producto de la investigación, las reflexiones, los conocimientos y el trabajo de los miembros del Grupo de estudio sobre requisitos de conocimiento básico del inglés (PRICESG) de la OACI. También contiene, en formato accesible, las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relativos a la competencia lingüística. En las revisiones ulteriores, se continuará incorporando un volumen cada vez mayor de conocimientos y resultados de la investigación. Este documento define con cierto detalle el marco dentro del cual estos requisitos deben aplicarse. Como tal, es un material de lectura indispensable que provee directrices para todos aquellos que participan en la enseñanza y la evaluación del inglés para la aviación.

3.6 CONOCIMIENTO DE LOS EJEMPLOS DE LENGUAJE HABLADO EVALUADOS

A fines de 2005, el Grupo de trabajo sobre lingüística del PRICESG se reunió en Montreal con miras a trabajar sobre ejemplos del lenguaje hablado provenientes de todo el mundo y llegó a un acuerdo sobre la calibración de la evaluación de los ejemplos de lenguaje hablado, creando un formulario justificativo para la evaluación de este lenguaje de acuerdo con la escala de calificación de la OACI y ejemplos de lenguaje hablado evaluados para la industria. Estos ejemplos se incorporaron en el CD Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística – Ejemplos de lenguaje hablado evaluados, que se publicó en 2007 (Núm. de pedido. AUD001, ISBN 92-9194-853-5).

Si bien esta ayuda audio se diseñó como apoyo para los evaluadores que participan en las pruebas de competencia lingüística, también contiene un análisis de evaluación lingüística y ejemplos específicos de evaluaciones que son útiles para todos los instructores de inglés para la aviación. Esta ayuda audio establece el marco en el que los instructores imparten enseñanza y los objetivos que persiguen sus estudiantes.

Además, por medio de los formularios justificativos, proporciona ejemplos precisos de los criterios para evaluar a los hablantes en el marco de los requisitos de competencia lingüística de la OACI y, por consiguiente, de los aspectos del lenguaje en que debe concentrarse particularmente la enseñanza del inglés para la aviación.

3.7 ACTITUDES RELACIONADAS CON LA ENSEÑANZA

Enseñar inglés para las operaciones de la aviación es bastante diferente de enseñar inglés para otros fines. En definitiva, lo que está en juego es mucho más importante y las situaciones para las cuales se prepara a los estudiantes son mucho más específicas y exigentes. Como resultado, es natural que se espere de los instructores un grado más elevado de dedicación y, sin duda, se esperará una tasa más elevada de éxito del proceso de enseñanza.

3.7.1 Habilidad para favorecer la expresión oral de los estudiantes

El objetivo final de la enseñanza del inglés para la aviación es el uso efectivo del idioma para comunicar en las situaciones operacionales pertinentes. Los instructores deben poner atención particular en apoyar a los estudiantes para que lo logren durante las sesiones en clase.

Este apoyo puede consistir en usar actividades y funciones del lenguaje, contenido de situaciones e indicaciones orales para organizar la clase y hacer que esta tenga un fuerte contenido oral. También significa alentar a los estudiantes, estimularlos y fortalecer sistemáticamente la confianza en sí mismos a fin de que mejoren su expresión oral y la interacción con otros estudiantes.

3.7.2 Habilidad para motivar y apoyar a los estudiantes

Claramente, la forma y el contenido del material didáctico usado deberían tener validez aparente – es decir, parecer importantes y con valor intrínseco para los estudiantes (véase 1.3.6). Además, los instructores deberían buscar constantemente oportunidades para ampliar toda pregunta, tema, interés o situación que surja o se descubra durante la clase. Ellos deberían demostrar la razón de estas actividades y su relación con situaciones o funciones profesionales reales, vinculando las actividades didácticas con las situaciones de la vida real.

Seguir un plan de clase paso a paso quizá no sea siempre el mejor enfoque. Los instructores deben tener confianza en sí mismos y los conocimientos necesarios para improvisar y dedicar más tiempo a ciertas cuestiones, funciones o habilidades que requieren más atención o sobre las cuales los estudiantes demuestran un interés particular.

Si bien no puede esperarse que los instructores sean expertos en aviación, deberían demostrar su buena disposición, por ejemplo, para buscar información y dar a los estudiantes las respuestas durante la clase siguiente. Un intercambio de información entre instructores y estudiantes sobre conocimientos lingüísticos y operacionales sería mutuamente beneficioso y crearía un lazo entre ellos. El interés del instructor estimulará a los estudiantes a adoptar una actitud similar.

3.7.3 Habilidad para ver más allá de la precisión gramatical y la pronunciación de un hablante nativo a fin de lograr una comunicación eficaz

Una de las principales razones por las que los profesores de ESP en materias ajenas a la aviación están mejor preparados para llegar a ser instructores de inglés para la aviación es que han desarrollado una mentalidad según la cual la gramática correcta de los libros y la pronunciación de un nativo no son los criterios principales de la competencia lingüística.

Los instructores de inglés para la aviación deben poder distinguir entre los errores estructurales (gramaticales) que interfieren con el significado y pueden causar malentendidos y los que no lo son. Del mismo modo, aún en el nivel 6 de experto, no se espera que los hablantes tengan una pronunciación de tipo nativo. La meta de los requisitos de competencia lingüística de la OACI es un lenguaje fácil y claramente comprensible por la comunidad de la aviación [véase el Anexo 1, Apéndice 1, Descriptores integrales e)].

En efecto, muchos anglófonos nativos que usan la jerga y las expresiones locales y que hablan a gran velocidad con un acento regional muy marcado y mal articulado quizá no cumplan con los requisitos de la OACI.

Hay una razón para interpretar la frase “inglés básico” no sólo en el sentido obvio de “corriente”, “usual” y “frecuente”, sino también en el sentido de “que comparte toda la comunidad de la aviación”: un terreno común en que todo el mundo puede encontrarse, comprender y ser comprendido.

3.7.4 Deseo de apoyar, observar, coordinar y aprender

Otra característica que distingue a los instructores de inglés para la aviación de la mayoría de los profesores de idioma es la medida en que su papel en clase a menudo será el de un coordinador, orientador, monitor, observador, estimulador y tutor más que el de un maestro en el sentido tradicional de alguien que imparte conocimientos. Naturalmente, necesitarán saber cuándo intervenir y desempeñar un papel más afirmativo.

Dado que la enseñanza consiste cada vez más en soluciones de aprendizaje mixto, en que gran parte de la información y de la práctica inicial se abordan por medio de diferentes formas de estudio autónomo o aprendizaje a distancia CBT/WBT, las clases dirigidas por el instructor se concentrarán principalmente en actividades de comunicación oral. En este contexto, lo que más importa es dar a los estudiantes la mayor cantidad posible de oportunidades para practicar sus habilidades lingüísticas en situaciones que son similares a las que enfrentarán en una situación operacional real. El instructor está allí principalmente para apoyar y facilitar la comunicación — no para interrumpir y corregir. Una vez que ha observado de cerca la interacción, el instructor está en condiciones de informar y hacer comentarios útiles al final de la actividad.

Salvo en el caso de una clase de principiantes, con estudiantes inexpertos, el instructor de inglés para la aviación trabajará con profesionales muy experimentados, cuyo tiempo es muy valioso y que tienen mucha más experiencia en comunicaciones radiotelefónicas que el instructor, a menos que este sea un controlador de tránsito aéreo o un piloto cualificado. Por lo tanto, esta es una oportunidad extraordinaria para que el instructor aprenda observando.

3.8 ACTITUDES ESPECÍFICAS PARA LA ENSEÑANZA DEL INGLÉS PARA LA AVIACIÓN

Hay características que determinan el perfil de un instructor de inglés para la aviación que van más allá de las competencias formales. Estas características pueden observarse en las actitudes que los instructores proyectan durante sus actividades docentes. Las actitudes genéricas para la enseñanza de idiomas se han examinado en 3.7.4. Sin embargo, hay actitudes específicas para la enseñanza del inglés para la aviación en el contexto de los requisitos de competencia lingüística de la OACI que los instructores deberían demostrar constantemente.

3.8.1 Dedicación para un enfoque comunicativo en la enseñanza de idiomas

La “enseñanza comunicativa de idiomas” o “enfoque comunicativo en la enseñanza de idiomas” es un criterio clave por el cual debería evaluarse la enseñanza del inglés para la aviación. “¿Fortalece, directa o indirectamente, este curso o actividad la habilidad de los estudiantes para mantener comunicaciones radiotelefónicas con otros profesionales de la aviación?” es la pregunta que debería tenerse presente constantemente, puesto que el objetivo de los requisitos de competencia lingüística de la OACI es la comunicación oral clara y sin ambigüedades entre piloto y controlador con miras a promover la seguridad operacional.

Por lo tanto, en una clase típica los estudiantes deberían estar constantemente activos (hablando y escuchando) e interactivos (manteniendo diálogos con otros estudiantes y con el instructor) a fin de desarrollar estas competencias esenciales.

3.8.2 Conciencia de las funciones y los objetivos operacionales específicos

Los instructores de inglés para la aviación deberían recibir antes de su empleo un período inicial de familiarización con el entorno operacional de la aviación (por ejemplo, gestión del espacio aéreo, movimientos en la superficie de los aeropuertos, intercambios en el puesto de pilotaje, situaciones ordinarias y anormales e intercambio de información) y profundizar este interés durante sus carreras docentes.

Este conocimiento cada vez mayor del contexto es lo que les dará la conciencia esencial de la importancia y de las posibles repercusiones de todos estos intercambios, que a quien no conoce el contexto le parece una jerga de rutina [véase Mell (2004-1 y 2004-2) en el Apéndice A, Sección A4].

Los instructores deberían procurar comprender que la tripulación de vuelo y los controladores tienen conciencia de la situación a través de sus oídos. ¿Cuáles serán los efectos de condiciones de engelamiento, estela turbulenta, una solicitud de nivel más elevado, un umbral de pista desplazado, espera prolongada, un pasajero que falta, dos distintivos de llamada similares, reglaje del altímetro en hectopascales o en pulgadas de mercurio, un miembro de la tripulación de cabina enfermo, procedimientos de atenuación del ruido o comienzo de lluvia durante el rodaje?

Además, gran parte de la enseñanza debería concentrarse en adquirir competencia en las funciones operacionales de radiotelefonía esenciales: dar órdenes; solicitar o proponer algo; aconsejar; comprometerse a hacer algo; compartir información sobre el pasado, el presente y el futuro; expresar necesidad, posibilidad de hacer y capacidad; etc. (véase Doc 9835).

En las situaciones ordinarias, la información para las funciones mencionadas antes puede ser en gran parte transmitida correctamente usando fraseología normalizada. Sin embargo, en las situaciones que no son de rutina, sino inusitadas o anormales, será necesario usar lenguaje claro para aclarar, explicar en otros términos o dar información adicional, por ejemplo, para describir la falla de un sistema, el estado de salud de un pasajero o un obstáculo en la pista.

Los instructores nunca podrán llegar a ser expertos en todas estas áreas, ni deberían esperararlo. Sin embargo, sin un cierto grado de familiarización y el deseo de aprender, no percibirán la importancia – y la dimensión crítica para la seguridad operacional – de muchas de las situaciones que sus estudiantes deben manejar y para las cuales deben proporcionarles las herramientas de comunicación necesarias.

3.8.3 Conciencia de la distinción entre fraseología normalizada y lenguaje claro

“Se utilizará la fraseología normalizada de la OACI en todas las situaciones para las que se haya especificado. Sólo cuando la fraseología normalizada no sea útil para una transmisión prevista, se utilizará un lenguaje claro.” (Anexo 10, Volumen II, 5.1.1.1)

En las comunicaciones radiotelefónicas se usan tanto la fraseología normalizada como el lenguaje claro. Además, generalmente se incluyen en una sola transmisión.

En el contexto de los actuales requisitos de competencia lingüística de la OACI, la enseñanza del inglés para la aviación no debería concentrarse esencialmente en la fraseología normalizada. Por ejemplo:

- “Descend to Flight Level 2-8-0” o “Resume own navigation” son ejemplos de fraseología normalizada.
- “¿Va a ponerme otra vez en ruta?” o “Hay aceite en la calle de rodaje” son expresiones de lenguaje claro.

La fraseología normalizada de la OACI es un conjunto de fórmulas para mensajes claros, concisos, internacionalmente reconocidos, para usar en la mayoría de las situaciones ordinarias y en las emergencias que se presentan más comúnmente. Esta fraseología ha sido cuidadosamente diseñada por expertos en aviación para transmitir un mensaje operacional único. Esto contrasta completamente con el lenguaje corriente o lenguaje claro, que transmite significados que varían según la cultura, el contexto y las expectativas. Estadísticamente, la fraseología constituye la mayor parte de las transmisiones en las comunicaciones radiotelefónicas. Por consiguiente, la fraseología normalizada se considera como una herramienta operacional que, si se usa mal, puede repercutir negativamente en la seguridad de los procedimientos operacionales.

La fraseología normalizada, sin embargo, no puede prever todas las situaciones que no son de rutina, que son anormales o, algunas veces, de emergencia, ni es suficiente para transmitir información adicional acerca de situaciones tales como las razones de la demora, el estado de un pasajero enfermo, las condiciones meteorológicas, la naturaleza de una falla o un obstáculo en la pista de rodaje. Todas estas son circunstancias en las que frecuentemente se necesita lenguaje claro. La atención del Grupo de estudio sobre requisitos de conocimiento básico del inglés (PRICESG) se centraba en este uso del lenguaje claro.

Dada la especificidad operacional para las comunicaciones radiotelefónicas, la fraseología se enseña como una disciplina distinta en el campo operacional por instructores ATC, o por instructores de inglés para ATC muy especializados y operacionalmente cualificados. Como parte de esta instrucción operacional, los estudiantes aprenden técnicas de transmisión y pronunciación descritas en los PANS-ATM (Doc 4444) y en el Manual de radiotelefonía (Doc 9432). Los instructores de inglés para la aviación cualificados que enseñan con material didáctico de inglés para la aviación de calidad pueden contribuir a la competencia de sus estudiantes en fraseología normalizada trabajando con ellos sobre pronunciación y fluidez sin violar las restricciones establecidas en los Doc 9432 y Doc 4444.

3.8.4 Conciencia de los aspectos del lenguaje que pueden ser críticos en situaciones anormales

“Estamos en despegue.” (KL 4805, Tenerife 1977)

“Se nos está acabando el combustible.” (Avianca 052, Nueva York 1990)

Estos son dos ejemplos de lenguaje claro. Aparentemente, son afirmaciones simples, pero en ambos casos llevaron a malentendidos o no transmitieron la naturaleza exacta de la situación y llegaron a ser factores que contribuyeron a que ocurrieran dos accidentes mortales.

La función de la comunicación en la seguridad operacional, particularmente entre controladores de tránsito aéreo y pilotos, es crítica. La investigación realizada por la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA) reveló cuán crítica es: “los investigadores de la NASA analizaron las causas de los accidentes e incidentes de aviones de reacción para el transporte ocurridos entre 1968 y 1976 y llegaron a la conclusión de que era más probable que el error del piloto reflejara fallas en la comunicación y la coordinación de los equipos que deficiencias en la competencia técnica. Los problemas de factores humanos relacionados con la comunicación interpersonal incidieron en aproximadamente del 70% al 80% de todos los accidentes durante los últimos 20 años. Proporcionalmente, más del 70% de los primeros 28 000 informes enviados al sistema de notificación sobre seguridad aeronáutica de la NASA (que permite a los pilotos notificar confidencialmente incidentes de aviación) estaban relacionados con problemas de comunicación” (véase Sexton y Helmreich en el Apéndice A, Sección A7).

Para enseñar adecuadamente inglés para la aviación, los instructores deben estar concientes de la posibilidad de que el lenguaje genere malentendidos en situaciones críticas para la seguridad operacional, y de mucha tensión, cuando la comunicación puramente oral es el único medio para transmitir información.

En 3.3, vimos que los instructores no deben fiarse de un punto de vista puramente lingüístico para evaluar las habilidades de comunicación. Además, necesitan desarrollar la conciencia de que formas de lenguaje aparentemente simples y correctas pueden encerrar ambigüedades que podrían tener consecuencias fatales.

Cuando los instructores supervisan la expresión oral de los estudiantes, deberían tener constantemente presente esta preocupación. Además, deben estar atentos a los retos específicos que presenta la comunicación intercultural. Los anglófonos nativos y no nativos o los no nativos que hablan inglés y tienen diferentes antecedentes culturales quizá no oigan e interpreten de la misma manera lo que escuchan. El instructor debería vigilar siempre estas situaciones posibles y, si se presentan, discutir las y aclararlas con los estudiantes (véase el Apéndice A, Sección A7).

Los ejemplos de Tenerife y de Nueva York, mencionados al principio de esta sección, ilustran para el instructor de inglés para la aviación:

- en el primer caso, la posibilidad de ambigüedad crítica en lo que se dice en lenguaje corriente; y
- en el segundo, el riesgo que supone no saber expresar la información en otros términos o hacerla más explícita.

Sin embargo, siempre hay dos posibilidades en una comunicación. Estos dos casos ilustran también una gestión inadecuada de las comunicaciones – que se hacen difíciles por circunstancias externas. Si el controlador hubiera tenido, en el primer caso, más conciencia del aspecto lingüístico y más confianza en sí mismo y, en el segundo caso, más sensibilidad a la situación y conciencia intercultural, una pregunta apropiada podría haber conducido a una aclaración inmediata con resultados muy diferentes. Por lo tanto, en las interacciones con sus estudiantes, el instructor de inglés para la aviación debería tener siempre presente las eventualidades de este tipo cuando esté desarrollando en ellos la competencia necesaria.

3.8.5 Intereses en juego en las pruebas y la enseñanza

Es fundamental asegurarse de que los instructores estén completamente concientes de la importancia de lo que está en juego en la enseñanza y las pruebas de competencia lingüística y el efecto que esto puede tener en el comportamiento y el estado mental de sus estudiantes durante el proceso de enseñanza [véase Shawcross (2007 y 2008) en el Apéndice A, Sección A4].

3.9 TÉCNICAS PARA DIRIGIR CLASES

La dedicación de los instructores para usar las mejores prácticas en su enseñanza se mencionó antes a la luz de lo que está en juego en los resultados de la misma. Las tres técnicas para dirigir clases descritas en 3.9.1, 3.9.2 y 3.9.3 no son las únicas que los instructores necesitan para una enseñanza eficaz del inglés para la aviación. Sin embargo, se las ha señalado por sus repercusiones particulares en la calidad de la enseñanza del inglés para la aviación.

3.9.1 Habilidad para organizar y coordinar actividades en grupo o por pares de estudiantes

A fin de lograr actividades de comunicación estimulantes en clase y variar el ritmo de la clase para mantener a los estudiantes atentos y motivados, es necesario “dirigir” actividades, no sólo teniendo en cuenta el contenido y el fin, sino también para modular el ritmo y la configuración del aprendizaje.

Por consiguiente, gran parte de la labor de los instructores consiste en organizar a sus estudiantes en diferentes grupos (pares, grupos de 3 ó 4, equipos más grandes) según sea mejor para las diferentes actividades, teniendo en cuenta los niveles de lenguaje y la personalidad de cada uno y modificando la naturaleza de la participación y el aspecto en que esta se concentra.

3.9.2 Habilidad para actuar como orientador

La enseñanza comunicativa eficaz requiere que algunas veces el instructor “pase a segundo plano”, supervisando y apoyando a los estudiantes y alentándoles para que tomen la delantera y asuman plenamente sus papeles de comunicación. En efecto, el grado de éxito de una clase a menudo sólo se juzga por la suavidad con que el instructor la controla.

3.9.3 Sensibilidad para las necesidades individuales y de grupo específicas

Esta posición de orientador en las actividades en clase y como tutor durante las sesiones de estudio autónomo CBT/WBT supervisadas (si este es el caso) ofrece al instructor un punto de vista privilegiado para observar a los estudiantes y sus puntos fuertes y débiles. Esto le permite intervenir como tutor individual para dar consejos y apoyo específico, así como para establecer una relación más cercana con los estudiantes.

Las actividades en grupo semiautónomas y CBT/WBT eliminan la carga tradicional de la enseñanza para grupos y permite al instructor establecer una relación de mejor calidad con cada estudiante y conocer mejor sus estilos de aprendizaje y sus necesidades. Esto mejora el intercambio de información y la supervisión, que son tan importantes para un sistema de enseñanza reactivo, y permite la enseñanza de recuperación a tiempo, si es necesaria.

CUESTIONARIO**Capítulo 3 (Perfiles y competencias de los instructores de inglés para la aviación) en 20 preguntas**

Complete las oraciones que siguen con la o las palabras más apropiadas. Para ello, se indican los párrafos del Capítulo 3 que contienen la información necesaria.

1. Los instructores de inglés para la aviación deberían ser evaluados en su _____ general, no sólo por sus cualificaciones académicas. (3, Introducción)
2. Los instructores con antecedentes técnicos u operacionales debería tener, por lo menos, un _____ TEFL/TESL antes de enseñar inglés para la aviación. (3.1)
3. La enseñanza de inglés para fines _____ es una buena preparación para la enseñanza del inglés para la aviación. (3.2)
4. Alcanzar verdadera competencia como instructor para la aviación puede ser un proceso _____. (3.3)
5. Los instructores deberían comprender la forma en que los profesionales ven las comunicaciones _____. (3.4)
6. Pueden verse ejemplos de cómo se evalúa a los hablantes en los ejemplos de LPR de la OACI _____. (3.6)
7. Los instructores deben apoyar a los estudiantes para que logren el uso efectivo del idioma _____. (3.7.1)
8. Los instructores deberían demostrar la relación entre las actividades didácticas y las situaciones operacionales _____. (3.7.2)
9. Los instructores deben poder distinguir entre los errores que _____ con el significado y los que no. (3.7.3)
10. El instructor de inglés para la aviación a menudo será c_____, o _____ y m_____ en vez de enseñar en el sentido tradicional. (3.7.4)
11. Los estudiantes deberían tener la mayor cantidad posible _____ para practicar sus habilidades lingüísticas. (3.7.4)
12. Los estudiantes deberían estar _____ e _____ en clase. (3.8.1)
13. Los instructores deben usar sus oídos para desarrollar _____. (3.8.2)
14. Solicitar, confirmar, compartir información, expresar intenciones, etc. son ejemplos de las _____ operacionales de la radiotelefonía. (3.8.2)
15. Los instructores deben estar concientes de la dimensión _____ de las comunicaciones en la _____. (3.8.2)
16. La fraseología normalizada se considera como una _____ operacional, con repercusiones directas en _____. (3.8.3)

17. Los instructores deben estar concientes de que el lenguaje puede generar _____. (3.8.4)
 18. En el inglés para la aviación, lo _____ es mucho más importante que en otros campos de la enseñanza del inglés. (3.8.5)
 19. En la clase, un instructor debería _____ las actividades de los estudiantes. (3.9.1)
 20. El uso de la CBT/WBT ofrece a los instructores la oportunidad de actuar como tutores y establecer relaciones _____ con los estudiantes. (3.9.3)
-

Capítulo 4

FORMACIÓN DE INSTRUCTORES DE INGLÉS PARA LA AVIACIÓN

La formación de instructores de inglés para la aviación comprende varios componentes diferentes, algunos de los cuales consisten en educación e instrucción formal y otros en la experiencia directa y exposición a las operaciones aeronáuticas. Comparada con otras materias para las cuales se enseña un idioma, y debido a la complejidad y amplia gama de campos que entran en las operaciones aeronáuticas, la formación de instructores de inglés para la aviación requiere un proceso de aprendizaje continuo de parte del instructor, del proveedor de servicios de enseñanza y de la institución cliente. Ningún plan de estudio puramente teórico proporcionará al instructor el tipo de experiencia directa que se necesita para enseñar el inglés para la aviación mediante el enfoque comunicativo.

Los problemas y temas mencionados en capítulos anteriores aquí se tratarán en el contexto de un plan de estudio para la formación de instructores.

4.1 EXPOSICIÓN A UN ENTORNO DE AVIACIÓN

Dadas las actuales restricciones relacionadas con la seguridad operacional después del 11 de septiembre de 2001, el acceso físico a la cabina de pilotaje y a los centros de control para observar y grabar el desarrollo de las tareas se ha tornado extremadamente difícil. Esta sección sugiere varias formas en que los instructores pueden adquirir experiencia directa.

A fin de poder comprender la pertinencia y las repercusiones de las comunicaciones radiotelefónicas y proporcionar a los estudiantes una interfaz verosímil, es indispensable estar suficientemente familiarizado con los entornos operacionales en que trabajan los pilotos y controladores.

4.1.1 Entorno de la tripulación de vuelo

Nada reemplaza la experiencia prolongada en el asiento replegable de la cabina de pilotaje observando y escuchando las interacciones durante el vuelo para apreciar su relación con la navegación y el ambiente en que se desarrolla el vuelo.

Sin embargo, hay algunas alternativas para adquirir este tipo de experiencia directa:

- usar simuladores de vuelo;
- usar vídeos de formación para el puesto de pilotaje;
- seguir un curso básico o de habilitación de tipo en una escuela para la formación en tierra;
- solicitar a las autoridades nacionales que faciliten el acceso a entornos operacionales para fines de formación de instructores;
- establecer programas de intercambio entre universidades y líneas aéreas y centros de instrucción según los cuales las instituciones de enseñanza de idiomas ofrecen gratuitamente cierta cantidad de enseñanza a cambio de lugares en los cursos de formación profesional y en las situaciones operacionales;

- escuchar en línea registros de tráfico real (véase el Apéndice A, Sección A5);
- estudiar transcripciones de registros de la voz en la cabina de pilotaje provenientes de incidentes reales;
- contratar pilotos jubilados para que compartan su experiencia con los instructores que reciben formación;
- asegurarse de que los instructores se familiarizan con las condiciones específicas en que sus estudiantes trabajan;
- usar la dinámica natural de la enseñanza en clase para que los estudiantes informen a sus instructores acerca de la realidad operacional;
- familiarizar a los instructores con los problemas que supone trabajar con tripulaciones multiculturales (véase el Apéndice A, Sección A7);
- organizar presentaciones de pilotos para las clases de formación de instructores.

4.1.2 Entorno de los controladores

El control de tránsito aéreo ha llegado a ser un entorno sólo ligeramente menos accesible que la cabina de pilotaje en una era de preocupación por la seguridad de la aviación. Sin embargo, hay otras formas en que los instructores pueden familiarizarse con situaciones de tráfico auténticas:

- establecer intercambios con proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) a fin de facilitar el acceso a situaciones operacionales, documentos, experiencias y registros auténticos;
- usar simuladores de control de tránsito aéreo;
- usar vídeos para la formación de controladores de tránsito aéreo;
- escuchar en línea registros de situaciones reales (véase el Apéndice A, Sección A5);
- seguir cursos básicos y periódicos para controladores de tránsito aéreo;
- establecer programas de intercambio entre las universidades y los centros de ANSP según los cuales las instituciones de enseñanza de idiomas ofrecen gratuitamente cierta cantidad de enseñanza a cambio de lugares en los cursos de formación profesional y en las situaciones operacionales;
- contratar controladores jubilados para que compartan su experiencia con los instructores que reciben formación;
- usar la dinámica natural de la enseñanza en clase para que los estudiantes informen a sus instructores acerca de la realidad operacional;
- organizar presentaciones de controladores profesionales para las clases de formación de instructores.

4.1.3 Entorno de enseñanza

Los instructores de inglés para la aviación quizá no trabajen necesariamente en un entorno operacional, sino en centros de instrucción para principiantes o profesionales. En este contexto, las cuestiones de seguridad son menos exigentes y el acceso a los vuelos de instrucción y a las torres de control locales será más fácil.

Además, un recurso importante que se aplica a todos los casos es recurrir a las reservas de conocimientos y experiencia que tienen los instructores y profesionales experimentados. Cuando hay voluntad, se pueden aprovechar todas las oportunidades para ampliar los conocimientos.

4.2 PROGRAMA DE CURSOS TEÓRICOS

Las normas fundamentales de educación general y de inglés como lengua extranjera establecidas en el Doc 9835, Capítulo 4, Tabla 4-1, son requisitos previos que deberían seguirse. Los instructores de inglés para la aviación pueden recibir una formación eficaz a partir del estudio de TEFL, ESP o de la experiencia operacional.

Los instructores de inglés para la aviación en potencia que tienen antecedentes operacionales o técnicos deberían tener las competencias formales “mínimas” TEFL/TESL indicadas en la Tabla 4-1 (véase el Apéndice A, Sección A2).

Los instructores cualificados para enseñar inglés deberían adquirir un conocimiento suficiente de los lugares de trabajo en la aviación, las transmisiones radiotelefónicas y la tecnología a fin de usar eficazmente el material didáctico sobre la aviación.

En la Sección 4.2.1 se presenta una lista de los aspectos que deberían formar parte del proceso continuo de familiarización de los instructores de inglés para la aviación con la industria en la cual y para la cual trabajan. Otra fuente de temas relacionados con la aviación figura en el Doc 9835, Apéndice B.

La formación inicial no puede ser exhaustiva, dado que la variedad de conocimientos necesarios es muy grande, pero una buena enseñanza del inglés para la aviación requiere comprender la importancia de las situaciones de comunicación. Por consiguiente, la enseñanza inicial debería proporcionar un marco firme dentro del cual se puedan asimilar y utilizar nuevos conocimientos y experiencia.

La formación formal de los instructores debería prepararse y consolidarse mediante un plan estructurado de estudio autónomo usando los numerosos recursos disponibles (véase el Apéndice A, Sección A5).

4.2.1 Operaciones de vuelo, líneas aéreas y personal

Los párrafos 4.2.1 a 4.2.11 contienen una lista, que no es exhaustiva, de los aspectos operacionales que los instructores de inglés para la aviación necesitan conocer a fin de comprender la importancia de las condiciones, situaciones y transmisiones de que tratarán muchos de sus materiales didácticos. Este es un requisito previo para poder usar y evaluar eficazmente la interacción entre los estudiantes y las situaciones de la enseñanza que están relacionadas con el trabajo.

Los temas de la lista son parte del trabajo cotidiano de los pilotos y los controladores y éstos los mencionan directa o indirectamente en sus comunicaciones.

- Exposición a la radiotelefonía; distinción entre fraseología normalizada y lenguaje claro
- procedimientos operacionales normalizados (SOP)
- Procedimientos anormales y de emergencia
- Aerodinámica y vuelo
- IFR/VFR
- Planes de vuelo
- Información previa al vuelo y después del vuelo
- Fases de vuelo
- Organización de las líneas aéreas
- Personal de a bordo y de tierra de las líneas aéreas
- Composición de la tripulación de vuelo
- NOTAM, AIREP, PIREP, etc.
- Siglas

4.2.2 Espacio aéreo y tipos de control de tránsito aéreo

- Espacio aéreo controlado, espacio aéreo no controlado, espacio aéreo militar
- Control de aeródromos
- Control en tierra
- Autorizaciones
- Control de aproximación y de terminal

- Control en ruta y de área
- Centros de control y torres de control
- Radar y guía vectorial
- Niveles de vuelo
- Separación entre aeronaves, RVSM
- Circuitos de espera
- Distintivos de llamadas

4.2.3 Sistemas de a bordo y vuelo

- Construcción de aeronaves y célula
- Sistemas tradicionales: energía hidráulica, energía eléctrica, aire acondicionado, motores, etc.
- Aviónica, instrumentos, mandos de vuelo automáticos, sistemas de gestión de vuelo, puesto de pilotaje de tubos de rayos catódicos
- Mandos de vuelo y aerodinámica
- Maniobras
- Fallas de los sistemas

4.2.4 Aeropuertos y operaciones en tierra

- Disposición y trazado de aeropuertos: plataforma, terminales, calles de rodaje, pistas, etc.
- Infraestructura aeroportuaria: iluminación, servicio de lucha contra incendios, seguridad de la aviación, etc.
- Actividades relacionadas con los pasajeros: embarque, aprovisionamiento a bordo, reabastecimiento de combustible, carga, maniobra de empuje, rodaje, etc.
- Despacho
- Documentos: peso y equilibrio de la aeronave, libro de a bordo, etc.
- Tipos y acondicionamiento de la carga

4.2.5 Meteorología y riesgos ambientales

- Meteorología: viento, presión del viento, precipitación, engelamiento, etc.
- Efectos de las condiciones meteorológicas en las operaciones
- ATIS
- Turbulencia, cortante del viento, rayos
- Terreno, relieve, obstáculos
- Choque con aves, AIRPROX

4.2.6 Navegación y cartas

- Tipos de cartas
- Jeppesen
- INS, GPS, ILS
- Uso de pantallas de navegación

4.2.7 Seguridad operacional, factores humanos y gestión de recursos de tripulación (CRM)

- Factores humanos
- Gestión de recursos de tripulación (CRM)
- Diferencias socioculturales y sus repercusiones
- Efectos de la jerarquía en la tripulación
- Modelo del queso suizo de James Reason
- Sistemas de gestión de la seguridad operacional
- El idioma como la última red de seguridad

4.2.8 Incidentes en vuelo y situaciones de emergencia

- Ejemplos de emergencias en vuelo típicas: incendio, falta de alimentación de carburante, despresurización, pérdida de comunicación por radio, condiciones meteorológicas peligrosas
- Gestión de emergencias: listas de verificación, procedimientos anormales y de emergencia
- Estudio de incidentes y lectura de transcripciones de conversaciones en el puesto de pilotaje para destacar el papel del idioma y de las comunicaciones
- Seguridad de la aviación: alertas de bomba, apoderamiento ilícito, respuesta a actos de terrorismo, pasajeros insubordinados
- Efectos del estrés en las comunicaciones y la competencia lingüística

4.2.9 Lenguaje aeronáutico, fraseología y lenguaje claro

Cabe señalar que el inglés para la aviación es, de hecho, un conjunto que comprende desde expresiones específicas de fraseología normalizada hasta el uso social del inglés en un contexto de aviación, tal como hablar de un vuelo tomando un café (1.1.1).

Si bien pueden darse naturalmente ejemplos de ambos extremos del espectro, la enseñanza del inglés para la aviación se centra en el lenguaje claro, sin fórmulas, que usan las tripulaciones de vuelo y los controladores para manejar situaciones e información que, si bien están relacionadas con las operaciones de vuelo, no pueden manejarse completamente utilizando fraseología normalizada.

4.2.10 Reglamentación: OACI y administraciones de aviación civil

Los instructores deberían recibir nociones breves sobre las autoridades internacionales, regionales y nacionales de aviación: la OACI y las administraciones de aviación civil (véase el Apéndice A, Sección A3).

4.2.11 Organismos internacionales

Los instructores deberían conocer la existencia y las funciones de varias asociaciones internacionales sin fines de lucro que desempeñan un papel importante en la aviación y que a menudo son depositarias de recursos auténticos actualizados que son muy valiosos para la formación de instructores y la enseñanza del idioma (véase el Apéndice A, Sección A3):

- Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA): www.iata.org;
- Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA): www.ifalpa.org;
- Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA): www.ifatca.org;

- Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF): www.flightsafety.org;
- International Civil Aviation English Association (ICAEA): www.icaea.pansa.pl.

Para utilizar los documentos de estas organizaciones es necesario obtener previamente autorización escrita.

4.2.12 Recursos

Los instructores de inglés para la aviación deberían estar familiarizados con las numerosas fuentes de información que se encuentran en los documentos de la OACI, el CD Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística — Ejemplos de lenguaje hablado evaluados, biografías, periódicos de la industria y relacionados con la seguridad operacional, muchos sitios web de la aviación y vídeos de instrucción sobre aviación (véase el Apéndice A, Sección A5).

4.3 ACTIVIDADES PRÁCTICAS PARA LA FORMACIÓN DE INSTRUCTORES

Esta sección contiene una breve lista de algunas de las actividades prácticas en las que los instructores de inglés para la aviación pueden participar a fin de prepararse para trabajar con profesionales de la aviación. Si bien estas actividades son útiles para la enseñanza del inglés en general, las que se han seleccionado tienen particular importancia en el contexto de enseñanza del inglés para la aviación, en que los intereses personales, profesionales, económicos y de seguridad operacional son más elevados.

4.3.1 Práctica de escucha en laboratorio ATC

El tiempo que se emplea escuchando registros de situaciones de tránsito reales y en sesiones de formación de controladores de tránsito aéreo es una inversión muy buena. No se debería subestimar el tiempo necesario para familiarizarse con la radiotelefonía. Los proveedores de servicios de enseñanza deberían dar a sus instructores tiempo suficiente para adquirir conocimientos básicos en la materia.

4.3.2 Práctica usando la ayuda Ejemplos de lenguaje hablado evaluados y ejemplos de calificaciones

Si bien los instructores no deberían participar en el trabajo de los evaluadores de pruebas de competencia lingüística y no deberían enseñar a sus estudiantes sólo para pasar una prueba, este es el paso que sigue al aprendizaje y los instructores deberían conocer los criterios precisos para la evaluación de la competencia lingüística (véase el Apéndice A, Sección A3).

4.3.3 Elaboración y presentación de lecciones según el enfoque comunicativo a partir de datos brutos

Aun cuando reciban un conjunto completo de material didáctico para usarlo en la enseñanza a distancia y en clase, los instructores conocerán mejor sus propias habilidades y el potencial del material que usan si elaboran ellos mismos lecciones cortas utilizando como contenido material auténtico. Además, es muy probable que tengan que preparar sus propios ejercicios o actividades en respuesta a las necesidades específicas de sus estudiantes durante el curso.

4.3.4 Manejo de grupos en la enseñanza de idiomas según el enfoque comunicativo

Como vimos en la sección 3.9, la naturaleza comunicativa de la enseñanza del inglés para la aviación, la intensidad de las actividades en clase y la necesidad de mantener la atención y participación en grado óptimo exigen que el instructor maneje la dinámica de grupos en actividades de diferente ritmo y diferente contenido. Esta no es una habilidad que algunos enfoques académicos transmiten al instructor, ni es una habilidad que puede adquirirse inmediatamente. Como resultado, los instructores deberán practicar mucho estas técnicas – usando la información que reciban de otros instructores y de sus estudiantes – en una serie de clases experimentales [véase Mitsutomi (2004) en el Apéndice A, Sección A4].

4.3.5 Adaptación del plan y del contenido de las clases a necesidades específicas

Independientemente de cuán apropiado y extenso sea el material pedagógico de que disponen, los instructores siempre tendrán que modificar sus planes de clase y elaborar o integrar nuevos materiales a fin de responder a las necesidades específicas de un grupo particular en cuanto a ejercicios adicionales, un contenido más o menos difícil o ejemplos que están más cerca de su realidad profesional. Los instructores deberían estar concientes de esto y ponerlo en práctica en condiciones controladas antes de que la situación se presente en la clase.

4.3.6 Observación de instructores experimentados trabajando en tándem

La observación y el trabajo en tándem con instructores experimentados y respetados pueden resultar muy útiles y provechosos. Los nuevos instructores se beneficiarán considerablemente con este tipo de formación, que tendrá un efecto duradero en la calidad de su propia enseñanza. El proveedor de servicios de enseñanza debería prever cursos en los cuales los instructores trabajan en tándem hasta que los menos experimentados hayan adquirido la confianza en sí mismos que necesitan.

El mismo principio se aplica a los instructores que enseñan un idioma y a los instructores técnicos que tienen competencias complementarias; para asegurar una transferencia efectiva de competencias y conocimientos será necesario un período de trabajo conjunto relativamente largo.

A fin de facilitar la formación y la adaptación, los nuevos instructores podrán integrarse gradualmente trabajando primero en ciertos módulos del curso o con estudiantes con quienes es más fácil trabajar.

4.3.7 Ejercicios prácticos generales para formación de instructores y habilitación/certificación

Un programa de formación para instructores de inglés para la aviación no puede ser satisfactorio sin un período relativamente largo de práctica de verdadera enseñanza, repitiendo diferentes tipos de ejercicios, bajo la dirección de un instructor experimentado.

El proveedor de servicios de enseñanza debería cerciorarse de que los instructores encargados de la formación de instructores de inglés para la aviación pueden combinar y aplicar sus conocimientos específicos a situaciones prácticas en clase y a la preparación de lecciones sobre ejercicios tales como:

- preparar planes de lección cortos;
- elaborar ejercicios a partir de grabaciones;
- observar a otros instructores y dar su parecer;
- identificar materiales en fuentes de información;
- enseñar para evaluar la competencia lingüística en términos operacionales con referencia a la escala de calificación de la OACI;
- identificar los objetivos de aprendizaje del inglés para la aviación;

- establecer puntos de referencia para el aprendizaje;
- preparar y presentar lecciones según el enfoque comunicativo a partir de material bruto;
- analizar el aprendizaje;
- dirigir clases completas en condiciones controladas con simulación de comentarios de los estudiantes;
- grabar en vídeo sesiones de formación para su análisis y comentarios;
- demostrar formas en que los instructores pueden aprender de sus estudiantes e intercambiar diferentes tipos de conocimientos;
- definir las competencias y características del perfil de un buen instructor de inglés para la aviación de manera que los instructores en formación puedan trabajar para alcanzar estos objetivos;
- realizar prácticas colaborando con especialistas;
- alentar y facilitar los hábitos de aprendizaje continuo;
- proporcionar a los instructores libros de a bordo para que puedan seguir la materia y los materiales con los que deberían estar familiarizados;
- sesiones de seguimiento/entrenamiento individual para manejar el estudio autónomo.

Los instructores en período de formación deberían ser evaluados durante dicho período y antes de la habilitación/certificación usando una lista detallada de criterios de competencia. Estas listas de verificación incluirán la mayoría de los elementos mencionados en este capítulo así como las competencias en técnicas TEFL básicas. El contenido de la lista dependerá de las condiciones en que los instructores trabajan.

La habilitación puede estar condicionada al estudio o a ejercicios de recuperación.

Todos los instructores para un programa específico de enseñanza del inglés para la aviación deberían seguir el mismo tipo de proceso de formación previa y adaptación. Todo ajuste al proceso de enseñanza debería estar integrado en el proceso de formación y adaptación de los nuevos instructores y debería comunicarse a todos los instructores en actividad, incluso durante los períodos de formación periódica. Esto es necesario para mantener la calidad de la enseñanza.

4.4 CONOCIMIENTOS LINGÜÍSTICOS ESPECÍFICOS

Los instructores deberían identificar y desarrollar sus conocimientos sobre las características específicas del lenguaje empleado en las operaciones de aviación, especialmente en las comunicaciones radiotelefónicas.

4.4.1 Análisis de las funciones del lenguaje en la aviación

En el Doc 9835, Apéndice B, se identifican las principales funciones y tareas de comunicación radiotelefónica que los pilotos y los controladores deben realizar de modo competente en inglés.

Si bien la fraseología normalizada de la OACI abarca casi todas las funciones mencionadas más adelante, en la mayoría de las situaciones ordinarias siempre habrá casos en que los pilotos y controladores necesitarán ampliar o aclarar lo que transmiten y necesitarán usar lenguaje claro para hacerlo [véase Mell (2004-1 y 2004-2) en el Apéndice A, Sección A4].

El lugar que estas funciones ocupan se examinó en 3.8.2. Un ejercicio práctico para los nuevos instructores será escuchar grabaciones de tránsito real y analizar lo dicho desglosándolo en funciones esenciales, que tendrán que enseñar a sus estudiantes para que las dominen en inglés, tales como:

- dar órdenes, solicitar y proponer algo;
- aconsejar, pedir autorización, comprometerse a hacer algo;

- proporcionar información sobre el pasado, el presente y el futuro; describir intenciones;
- expresar necesidad, capacidad, factibilidad y posibilidad;
- manejar diálogos entre piloto y controlador;
- manejar secuencias de tránsito aéreo;
- acusar recibo, confirmar, corregir;
- colacionar un mensaje;
- evaluar, describir estados y procesos en curso;
- resolver conflictos;
- parafrasear para explicar algo en nuevos términos y aclarar ambigüedades.

Este ejercicio permitirá a los instructores estar más concientes de las formas de articular transmisiones radiotelefónicas y de las estructuras lingüísticas que deben usar.

4.4.2 Identificación de los objetivos lingüísticos y los criterios de competencia en inglés para la aviación

Los nuevos instructores de inglés para la aviación deberían tener tiempo para adaptarse a las características específicas de este lenguaje y evaluar a sus estudiantes según criterios comunicativos, antes que puramente lingüísticos. Como ya se ha visto en 2.3.1 y 3.7, los instructores deben:

- comprender que se trata principalmente de la lengua hablada;
- adoptar un enfoque comunicativo para la enseñanza del idioma;
- reconocer que la expresión idiomática del hablante nativo no es el modelo que se debe reproducir;
- asegurarse de que las funciones indicadas en el párrafo 4.4.1 están suficientemente tratadas;
- poner énfasis en la pronunciación;
- analizar la estructura, duración y rapidez de la fraseología;
- aceptar diferentes pronunciaciones cuando no son un obstáculo para la comprensión sin ambigüedades;
- tener constantemente presente los criterios de la escala de evaluación y los descriptores integrales.

4.4.3 Criterios aplicables a la enseñanza del inglés para la aviación basada en el contenido

Además de estar conciente de las funciones operacionales y lingüísticas especificadas en 4.4.1, los instructores deberían estar familiarizados con el contenido pertinente de la enseñanza del inglés para la aviación, que corresponde básicamente a los temas indicados en 4.2.1 a 4.2.11. Esos temas están relacionados, de una forma u otra, con una sola preocupación: la seguridad operacional [véase Mathews (2007) en el Apéndice A, Sección A4].

4.4.4 Naturaleza crítica del idioma para la seguridad de la aviación

Un instructor técnico experimentado puede ayudar a un instructor a estudiar y analizar las transcripciones de algunos incidentes y accidentes de aviación importantes. Esta es una forma excelente de ver que el idioma, y las comunicaciones en general, contribuyen positivamente a lograr la seguridad operacional [véase Day (2004-1 y 2004-2) en el Apéndice A, Sección A4].

4.4.5 Repercusiones sociales y personales de la enseñanza del inglés para la aviación

Los instructores deberían estar informados de que participan en un proceso de enseñanza que no es como los demás. En el caso de los estudiantes que no cumplen los requisitos del nivel 4 de la OACI, están en juego la carrera y hasta el empleo, y las consecuencias financieras para los estudiantes, sus empleadores y los recursos humanos, son

verdaderamente muy importantes. Durante el examen que sigue a la formación para el nivel 4 de la OACI, está en juego la obtención de una licencia para trabajar a nivel internacional.

Estos hechos probablemente generan tensión y ansiedad en los estudiantes. Los instructores, en tanto que personas que están en contacto más regular y cercano durante el proceso de enseñanza, tienen un deber particular de:

- tranquilizar y motivar a los estudiantes, pero al mismo tiempo
- darles información realista y constructiva sobre su desempeño, e
- iniciar la enseñanza de recuperación a tiempo de modo que los estudiantes puedan alcanzar sus objetivos dentro del plazo previsto.

Dada la importancia de lo que está en juego, los instructores sentirán la presión de los estudiantes o de la administración de “enseñar para el examen” en vez de enseñar para ser más competentes. Sin embargo, los instructores no deberían olvidar el viejo refrán según el cual vale más enseñar más de lo que el estudiante debe saber para el examen. Los instructores deberían hacer todo lo posible para resistir a la presión de enseñar para el examen, dado que el resultado puede ser un porcentaje alto de “aprobado” a corto plazo, pero profesionales menos competentes y no tan bien preparados a largo plazo. En definitiva, es una cuestión de seguridad operacional muy real [véase Shawcross (2007) en el Apéndice A, Sección A4].

4.5 APRENDIZAJE MIXTO Y SEGUIMIENTO DE LOS ESTUDIANTES

Para muchas organizaciones, la solución más eficaz será el aprendizaje mixto. Sin embargo, este enfoque requiere poner especial atención en la forma en que se realiza el seguimiento de los estudiantes. Los proveedores de servicios de enseñanza deberían ofrecer a sus clientes un proceso claro y transparente de seguimiento de los estudiantes.

4.5.1 Tipos de enseñanza según las diversas competencias de la escala de calificaciones de la OACI

En el caso de aprendizaje mixto, combinar los elementos de estudio autónomo (estudio tradicional, por computadora o basado en la web) y sesiones en clase dirigidas por el instructor, los instructores deberían estar informados de qué aspectos del proceso de enseñanza son los más apropiados para el estudio autónomo o a distancia y cuáles requieren sesiones de trabajo en clase.

Los seis campos de competencia lingüística de la escala de calificaciones y los descriptores integrales de la OACI, que pueden describirse como “habilidades básicas” de estructura, vocabulario, comprensión auditiva y, hasta cierto punto, pronunciación pueden practicarse y reforzarse eficazmente de forma autónoma en el laboratorio o con el aprendizaje mediante computadora. En efecto, probablemente el tiempo de los instructores y de los estudiantes se use de un modo más eficiente cuando estas competencias se adquieren principalmente fuera de la clase, de manera que los instructores dispongan de más tiempo para preparar las sesiones en clase, siempre que ambas partes del aprendizaje mixto estén efectivamente concebidas como un todo (véase 1.3.7, 1.3.8 y 1.3.9). Estas cuatro habilidades básicas son, en cierto modo, los cimientos para que se pueda llevar a cabo la comunicación.

La enseñanza CBT/WBT también puede ser muy eficaz para revisar y reforzar el contenido de las sesiones en clase, así como para la enseñanza de recuperación o periódica.

Por otro lado, la enseñanza en clase dirigida por el instructor es indispensable para desarrollar las otras habilidades requeridas por la OACI, es decir, las “habilidades de integración”: fluidez (expresión oral), interacciones y, hasta cierto punto, pronunciación.

4.5.2 Potencial y límites del aprendizaje asistido por computadora

En el aprendizaje mixto cuidadosamente diseñado, la CBT/WBT es una herramienta eficaz para desarrollar muchas habilidades lingüísticas porque permite:

- tener un calendario de aprendizaje flexible;
- estudiar al ritmo de cada uno;
- concentrarse en los aspectos que son más difíciles o interesantes;
- adaptar la instrucción de recuperación y periódica al estudiante;
- utilizar mejor el tiempo del instructor.

Sin embargo, la CBT/WBT no es mágica. El idioma es una actividad interactiva, comunicativa, y ni siquiera los programas de reconocimiento de la voz más modernos pueden reemplazar la interacción humana. Los instructores y los proveedores de servicios de enseñanza de idiomas debería estar concientes de estas limitaciones cuando dividen el programa del curso entre sesiones de aprendizaje a distancia y en clase.

Para información complementaria sobre este tema, véase Shawcross (2004-2) en el Apéndice A, Sección A4 y, desde un punto de vista más general, Sección A6.

4.5.3 Diseño del plan de estudio de aprendizaje mixto

Dado que tanto los pilotos como los controladores tienen poco tiempo disponible para asistir a sesiones en clase, el aprendizaje a distancia a menudo será un componente importante en el plan de estudio del inglés para la aviación. Los instructores tendrán que coordinar y atender sistemas de aprendizaje que comprenden tiempo en clase y aprendizaje a distancia de diversas formas (véase también 1.3.9).

Además, con un gran número de estudiantes que a menudo participan desde diferentes localidades, seguir y guiar a los estudiantes constituirá una parte importante de la función del instructor.

Se debería recordar a los instructores que el aprendizaje provechoso y sostenible requiere un ambiente que favorece el aprendizaje, en el cual participa toda la organización, y que tiene en cuenta lo más posible las condiciones y exigencias del trabajo de los estudiantes.

Los instructores deberían estar concientes de las exigencias de coordinar la enseñanza en clase con varias formas de aprendizaje a distancia (centro de recursos, trabajo en grupo, CBT, WBT, etc.) del punto de vista del contenido, compatibilidad, seguimiento, supervisión, uso de LMS, etc. El éxito de la coordinación del aprendizaje en clase y a distancia dependerá, entre otras cosas, de la capacidad para:

- identificar las habilidades que pueden ser tratadas mejor en el aprendizaje en clase y a distancia;
- reconocer las características específicas y las oportunidades que ofrecen los componentes y la dinámica del aprendizaje mixto;
- comprender los riesgos del aprendizaje únicamente en clase y únicamente en línea;
- reconocer las diversas formas y dificultades del aprendizaje individual;
- diseñar sistemas para evaluar el progreso de los estudiantes;
- estudiar técnicas para facilitar el trabajo en grupo de los estudiantes;
- identificar las formas de crear un ambiente social de apoyo que favorezca el aprendizaje, no sólo el estudio autónomo.

Es importante recordar que el acceso a la tecnología de las computadoras modernas no es igual en todo el mundo. Los sistemas de enseñanza que descansan mucho en soluciones de alta tecnología quizá no sean aplicables en algunas regiones del mundo.

4.5.4 Métodos de seguimiento de los estudiantes y sistemas de gestión del aprendizaje (LMS)

La importancia del seguimiento de los estudiantes, tanto para el servicio de formación y capacitación como para los instructores se vio en 1.4.1, 1.4.2, 2.5.3 y 2.5.4. Los instructores deben estar informados de los fines y los procedimientos para el seguimiento de los estudiantes y deben saber utilizar los sistemas de gestión del aprendizaje que pueda tener la institución.

Los profesores deberían estar concientes de que un aprendizaje provechoso y sostenible requiere un ambiente que favorece el aprendizaje, en el cual participa toda la organización, y que tiene en cuenta lo más posible las condiciones y exigencias del trabajo de los estudiantes.

4.5.5 Prueba de referencia, examen de nivel, pruebas periódicas, examen final y prueba de competencia

Es necesario establecer una clara distinción entre el objetivo, el contenido, las etapas y el nivel de fiabilidad de los diferentes tipos de pruebas. En su práctica docente, los instructores usarán mucho las pruebas periódicas y los exámenes finales. Además, deberían comprender la relación entre la forma en que se imparte la enseñanza y la prueba de referencia, el examen de nivel y las pruebas de competencia. La tabla que sigue resume estas variables.

Tipo de prueba	Objetivo de la prueba	Contenido de la prueba	Etapas oportunas	Nivel de fiabilidad e interés en juego
De referencia	Evaluar aproximadamente el nivel de competencia lingüística de un grupo a fin de definir la enseñanza necesaria. Llamado también "análisis de las necesidades de enseñanza"	Relacionado de un modo general con la actividad profesional, pero sin ser muy específico	Durante una verificación de competencia lingüística	Mediano o bajo
De nivel	Evaluar las aptitudes lingüísticas de los estudiantes y reunirlos en grupos homogéneos apropiados	Relacionado con el contenido y los aspectos lingüísticos del plan de estudio, pero sin referencia especial al contenido del curso	Inmediatamente antes de comenzar la enseñanza	Mediano
Periódica	Evaluar los conocimientos adquiridos durante el curso en ciertas etapas importantes	Directamente relacionado con el contenido del curso y las habilidades enseñadas hasta la fecha	Durante la enseñanza	Mediano
Final	Verificar que los estudiantes han asimilado el contenido y han adquirido las habilidades enseñadas y han alcanzado los objetivos	Revisión de todo el contenido y las habilidades enseñadas durante el curso	Al final de la enseñanza	Mediano a alto
De competencia	Certificar la competencia para el uso profesional del idioma	Se refiere a todos los contenidos, funciones y situaciones, pero no se refiere al contenido de ningún curso en particular	Después o independientemente de la enseñanza	Muy alto

CUESTIONARIO**Capítulo 4 (Formación de instructores de inglés para la aviación) en 20 preguntas**

Complete las oraciones que siguen con la o las palabras más apropiadas. Para ello, se indican los párrafos del Capítulo 4 que contienen la información necesaria.

1. La buena formación de instructores de inglés para la aviación requiere dedicación a un proceso de aprendizaje _____ por parte del instructor, del proveedor de servicios de enseñanza y de la institución cliente. (4, Introducción)
2. Los instructores de inglés para la aviación deben estar familiarizados con los entornos operacionales en que trabajan los pilotos y controladores a fin de comprender _____ de las comunicaciones radiotelefónicas. (4.1)
3. Los pilotos y controladores _____ pueden compartir su experiencia con los instructores que reciben formación. (4.1.1)
4. Las cualificaciones teóricas para los instructores de inglés para la aviación figuran en la Tabla _____ del Doc 9835. (4.2)
5. La formación formal de los instructores debería complementarse mediante _____ individual. (4.2)
6. "Control de aproximación y de terminal" son ejemplos de _____. (4.2.2)
7. El inglés para la aviación es un _____ de fraseología normalizada hasta el uso social del inglés. (4.2.9)
8. IFALPA es la _____. (4.2.11)
9. 4.3.1 a 4.3.7 son actividades _____. (4.3)
10. Los proveedores de servicios de enseñanza deberían dar a sus instructores _____. (4.3.1)
11. Los instructores deberían _____ lecciones para uso propio a partir de datos brutos. (4.3.3)
12. Es importante que los profesores de poca experiencia trabajen en _____ con instructores experimentados. (4.3.6)
13. Se debería usar una _____ detalladas de criterios de competencia para evaluar a los instructores en formación antes de su habilitación/certificación. (4.3.7)
14. Los instructores deben desarrollar su conciencia de _____ del lenguaje en las comunicaciones aeronáuticas mediante la _____ intensiva. (4.4.1)
15. Los profesores quizás tengan que adaptarse a no tener la _____ del hablante nativo como un modelo de lengua hablada, sino una comunicación eficaz. (4.4.2)
16. La _____ es lo que preocupa y hace que todos los temas operacionales sean pertinentes a la enseñanza del inglés para la aviación. (4.4.3)
17. Los instructores deben comprender que sus estudiantes pueden ser objeto de _____ y _____. (4.4.5)

18. Los instructores _____ deben enseñar para el examen. (4.4.5)
19. La enseñanza _____ es indispensable para desarrollar y practicar la fluidez, las interacciones y la pronunciación. (4.5.1)
20. Se debería recordar a los instructores que los resultados de la enseñanza dependen de un _____ favorable en el que cada uno desempeña un papel. (4.5.3)
-

CONCLUSIONES

Algunos de los principios más importantes que se deberían tener presentes en todo momento acerca de la concepción, la enseñanza, los instructores y la formación de instructores de inglés para la aviación se resumen seguidamente.

- En definitiva, la enseñanza y las evaluaciones del inglés para la aviación se refieren a la seguridad operacional.
- La importancia de los objetivos en juego requiere un elevado nivel de dedicación profesional y personal durante todo el proceso de enseñanza.
- La pertinencia de los objetivos y las actividades de la enseñanza deberían evaluarse siempre a la luz de las necesidades operacionales reales.
- La enseñanza del inglés para la aviación tiene características muy específicas que la distinguen de la enseñanza del inglés en general y aun del inglés para fines específicos en otros campos.
- La enseñanza debe concentrarse principalmente en la comunicación.
- La enseñanza fundada en un contenido pertinente es la forma más eficiente, motivadora y eficaz con relación al costo de la enseñanza del inglés para la aviación.
- El contenido empleado para el aprendizaje del idioma debe ser pertinente para la población que recibe la enseñanza.
- El instructor es el recurso más valioso de los proveedores de servicios de enseñanza.
- El estudiante está en el centro del proceso de aprendizaje.
- No hay atajo posible para formar adecuadamente instructores de inglés para la aviación cualificados.
- El aprendizaje es un proceso que dura toda la vida.
- La motivación y dedicación del estudiante son esenciales para el éxito de la formación; esta motivación y dedicación exigen un medio de aprendizaje eficaz y bien mantenido.
- Mantener la calidad del proceso de enseñanza requiere supervisión, información, revisión y ajustes constantes.
- Las pequeñas economías en el material didáctico y la infraestructura y en la calidad, formación y apoyo a los instructores pueden tener consecuencias muy costosas cuando el personal de operaciones tiene un nivel inadecuado de competencia para la comunicación.
- Lograr la competencia lingüística operacional en una institución es un trabajo de equipo.

Apéndice A: Recursos para la enseñanza del inglés para la aviación

Apéndices B a E

- Apéndice B: Formulario de información sobre la organización y la infraestructura del proveedor de servicios de enseñanza
- Apéndice C: Formulario de información sobre el plan de estudio
- Apéndice D: Enseñanza y elaboración del plan de estudio
- Apéndice E: Lista de verificación sobre la enseñanza

Nota.— Los cuatro formularios que figuran en los Apéndices B a E son sólo modelos; no son de ningún modo exhaustivos y pueden ser ampliados y completados en función de las necesidades específicas de la institución. Se han incluido a título de ejemplo algunas preguntas típicas. Los proveedores de servicios de enseñanza pueden usar el índice de esta circular para preparar preguntas adicionales.

Apéndice F: Acerca de la ICAEA

Apéndice A

RECURSOS PARA LA ENSEÑANZA DEL INGLÉS PARA LA AVIACIÓN

A1. Enseñanza del inglés como lengua extranjera

Organismos de certificación

- ACELS [The Advisory Council for English Language Schools (Irlanda)]: www.acels.ie
- ACTFL (American Council on the Teaching of Foreign Languages): www.actfl.org
- ARELS (Association of Recognised English Language Schools): www.arel.org.uk
- British Council: www.britishcouncil.org/learning.htm
- CEA (Commission on English Language Program Accreditation): www.cea-accredit.org
- English UK: www.englishuk.com
- IALC (International Association of Language Centres): www.ialc.org

Asociaciones

- TIRF (The International Research Foundation for English Language Education): www.tirfonline.org

Periódicos

- Asian EFL Journal
- EFL Magazine (English as a Foreign Language)
- ELT Journal (English Language Teaching)
- TESL: Electronic Journal (Teaching English as a Second Language)
- TESOL Quarterly (Teaching English to Speakers of Other Languages)

Publicaciones

- Ellis, G. y Sinclair, B. (1989). Learning to learn English. CUP*

A2. Inglés como lengua extranjera – Organismos habilitantes

- CELTA (Certificate in English Language Teaching to Adults): www.cambridgeesol.org
- DELTA (Diploma in English Language Teaching to Adults): www.cambridgeesol.org
- Muchas universidades de todo el mundo otorgan el certificado TESOL y la maestría en TESOL
- TEFL.Com: www.tefl.com
- TEFL Training: www.tefltraining.com
- TESOL Direct: www.tesol-direct.com

A3. Organizaciones y publicaciones oficiales sobre aviación

Organizaciones

- Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF): www.flightsafety.org
- Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA): www.iata.org
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): www.icao.int
Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA): www.ifalpa.org
- Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA): www.ifatca.org

Publicaciones

- OACI Doc 9835 — *Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements* [Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística], 1ª edición, 2004 (inglés únicamente)
- Conocimiento de los ejemplos de lenguaje hablado evaluados — CD Requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística, 2007 (Núm. de pedido. AUD001, ISBN 92-9194-853-5)
- OACI DOC 4444 — PANS-ATM, 15ª EDICIÓN, 2007
- OACI Doc 9432 — *Manual de radiotelefonía*, 4ª edición, 2007

A4. Enseñanza del inglés para la aviación

Asociaciones

- International Airline Language and Communication Organisation (IALCO): www.ialco.org
- International Civil Aviation English Association (ICAEA): www.icaea.pansa.pl

Publicaciones

- Albritton, A (2007). ICAO Language Proficiency in Ab-initio Flight Training. *Segundo Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Cushing, S. (1991). Social/cognitive mismatch as a source of fatal language errors: implications for standardization. *Fourth ICAEA Forum on Aviation English Standards, París*
- Cushing, S. (1995). Pilot-Air Traffic Control Communications: It's Not Only What You Say, It's How You Say It. *Flight Safety Digest*, julio de 1995
- Day, B. (2004-1). Contribuye a la seguridad operacional conocer los escollos de las comunicaciones. *Revista de la OACI*, Volumen 59, núm. 1
- Day, B. (2004-2). ICAO Standards and Recommended Practices – An Overview. *Primer Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Fox, M. (2007). Language Proficiency: Implementing the Requirements. *Segundo Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Gault, I. (2007). Aviation English. *Eighth ICAEA Forum on Aviation English Training: Choices & Solutions, Cambridge*
- Green, E. (1991). The enforcement of RTF phraseology and aspects of callsign confusion. *Fourth ICAEA Forum on Aviation English Standards, París*
- OACI (2007) Implementation Checklist. *Segundo Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Mathews, E. (2004-1). Nuevas disposiciones en materia de conocimiento del inglés reforzarán la seguridad aeronáutica. *Revista de la OACI*, Volumen 59, núm. 1
- Mathews, E. (2004-2). The role of language in aviation communications. *Primer Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*

- Mathews, E. (2004-3). ICAO Language Proficiency Requirements. *Primer Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Mathews, E. (2007). The Value of Content-based Language Training for the Aviation Industry. *Segundo Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- McGrath, M. (2007). Sharing resources for English Language Improvement in International Aviation. *Segundo Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Mell, J. (2004-1). La enseñanza de idiomas y su evaluación tienen que estar relacionadas con las funciones. *Revista de la OACI, Volumen 59, núm. 1*
- Mell, J. (2004-2). Specific purpose language teaching and aviation language competencies. *Primer Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Mitsutomi, M. y O'Brian, K. (2004). Nuevos requisitos aeronáuticos permiten resolver problemas relacionados con el idioma. *Revista de la OACI, Volumen 59, núm. 1*
- Mitsutomi, M. (2004). Some Fundamental Principles of Language Teaching and Learning. *Primer Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Mitsutomi, M. (2005). Language acquisition. *Seventh ICAEA Forum on Teaching and Learning Aviation English, Besançon*
- Shawcross, P. (2004-1). Los requisitos de competencia subrayan la importancia de la enseñanza y la evaluación *Revista de la OACI, Volumen 59, núm. 1.*
- Shawcross, P. (2004-2). Technology in language teaching. *Primer Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Shawcross, P. (2007). What do we mean by the “washback” effect of testing? *Segundo Simposio sobre el lenguaje de la aviación, OACI, Montreal*
- Shawcross, P. (2008). Social, safety and economic impacts of global language testing in aviation. *Proceedings of ALTE 3rd International Conference y www.icaea.pansa.pl*

A5. Recursos de la aviación

Periódicos

- Airbus *Fast*
- *Aviation Week & Space Technology*
- Boeing *Aero*
- *CAT (Civil Aviation Training) Magazine*
- *Flight International*
- Flight Safety Foundation *Accident Prevention*
- Flight Safety Foundation *Cabin Crew Safety*
- Flight Safety Foundation *Digests*
- *Flying Magazine*
- *Compendios de la OACI sobre factores humanos*
- *Revista de la OACI*
- IFATCA *The Controller magazine*

Publicaciones

- Beaty, D. *The Naked Pilot: The Human Factor in Aircraft Accidents*. Airlife Publishing
- Cushing, S. (1994). *Fatal Words*. University of Chicago Press
- Duke, G. (1998). *Air Traffic Control*. Ian Allan
- Godwin, P. (2004). *The Air Pilot's Manual*, volúmenes 1-7. Air Pilot Publishing
- Henley, I. (2003). *Aviation Education and Training*. Ashgate Publishing
- OACI Doc 9758 — *Directrices sobre factores humanos para los sistemas de gestión del tránsito aéreo*, 1ª edición, 2000
- Isaac, A. y Ruitenberg, B. (1999). *Air Traffic Control: Human Performance Factors*. Ashgate

- Kirwan, B., Rodgers, M. y Schafer, D. ed. (2005). Human Factors Impacts in Air Traffic Management. Ashgate
- Marriott, L. (1990). From the Flight Deck 3: BAe 146 in Europe. Ian Allan
- Nevile, M. (2004). Beyond the Black Box. Ashgate Publishing
- Stewart, S. From the Flight Deck 1: Heathrow Chicago. Ian Allan
- Wild, T. (1996). Transport Category Aircraft Systems. Jeppesen

Sitios web

- www.aero-lingo.com
- www.aviationweather.gov
- www.britflight.com
- www.faa.gov
- www.liveatc.org
- www.nts.gov/aviation
- www.pilotfriend.com
- www.skybrary.aero/index.php

A6. Recursos para el aprendizaje de idiomas por computadora

Asociaciones

- Association for Learning Technology (ALT): www.alt.ac.uk
- Centre for Information on Language Teaching and Research (CILT): www.cilt.org.uk
- European Association for Computer-Assisted Language Learning (EUROCALL): www.eurocall-languages.org
- International Association for Language Learning Technology (IALLT): www.iallt.org
- IEEE Computer Society: www.computer.org

Periódicos

- CAELL Journal (Computer-Assisted English Language Learning)
- CAL Digest (Computer-Assisted Learning)
- CALICO Journal (Computer Assisted Language Instruction Consortium)
- CALL Review (Computer Assisted Language Learning)
- ELLS Technology Work Group
- Journal of Interactive Media in Education
- Language Learning and Technology Journal

Publicaciones

- Anker, W. (2002). The Challenge and Opportunity of Technology: an interview with Mark Warschauer. *English Teaching Forum*, octubre de 2002
- Chapelle, C. (2001). Computer applications in second language acquisition: Foundations for teaching, testing and research. CUP*
- Chapelle, C. (2003). English Language Learning and Technology: Lectures on applied linguistics in the age of information technology. John Benjamins Publishing
- Crystal, D. (2001). Language and the Internet. CUP*
- Jones, C. (1986). "It's not so much the program, more what you do with it: the importance of methodology in CALL". *System* 14/2, pág. 171-178
- Kaplan, R. ed. (2002). Handbook of Applied Linguistics. OUP**

- Kern, R. ed. (2000). *Network-based Language Teaching: Concepts and Practice*. CUP*
- Markee, N. (1997). *Managing curricular innovation*. CUP*
- Scrivener, J. (2005). *Learning Teaching*. Macmillan
- Sharma, P. y Barrett, B. (2007). *Blended Learning: Using technology in and beyond the language classroom*. Macmillan
- Smith, D.G. y Baber, E. (2005). *Teaching English with Information Technology*. Modern English Publishing
- Sperling, D. (1997). *The Internet Guide for English Language Teachers*. Prentice Hall Regents
- University of Hawaii (1998) Checklist: Evaluative Criteria for Computer-Delivered Language Learning Systems. <http://nflrc.hawaii.edu/NetWorks/NW31/nw31t.pdf>
- Warschauer, M. y Kern, R. (2000). *Network-based Language Teaching*. CUP*
- Warschauer, M. (2003). *Technology and Social Inclusion: Rethinking the Digital Divide*. CUP*
- White, C. (2003). *Language Teaching in Distance Education*. CUP*
- Willis, D. (2003). *Rules, Patterns and Words*. CUP*
- Zhao, Y. (2002). *Uses and Effectiveness of Technologies in Language Education*. *ELLS Technology Work Group*

A7. Inglés como medio de comunicación internacional y factores humanos

- Barnes, R., Orlady, H. & Orlady, L. (1999). *Multi-Cultural Training in Human Factors For Transport Aircraft Certification*. Ashgate Publishing
- Crystal, D. (1997). *English as a global language*. CUP*
- Circular OACI 302 — *Compendio sobre factores humanos núm. 16 — Los factores transculturales en la seguridad aeronáutica*
- Circular OACI 241— *Compendio sobre factores humanos núm. 8 — Los factores humanos en el control de tránsito aéreo*
- OACI, Doc 9803 — *Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea aérea (LOSA)*, 1ª edición, 2002
- Jenkins, J. (2000). *The Phonology of English as an International Language*. OUP**
- Jenkins, J. (2003). *World Englishes*. Routledge
- *Journal of English as an International Language*: www.eilj.com
- Orlady, H. y Orlady, L. (1999). *Human Factors in Multi-crew Flight Operations*
- Sexton, J. B. y Helmreich, R. L. (1999). *Analyzing Cockpit Communication: The Links Between Language, Performance, Error, and Workload*

* CUP: Cambridge University Press

** OUP: Oxford University Press

Apéndice B

FORMULARIO DE INFORMACIÓN SOBRE LA ORGANIZACIÓN Y LA INFRAESTRUCTURA DEL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE ENSEÑANZA

FORMULARIO DE INFORMACIÓN SOBRE LA ORGANIZACIÓN Y LA INFRAESTRUCTURA DEL PROVEEDOR DE SERVICIOS DE ENSEÑANZA	
Fecha de presentación	
Nombre de la organización	
Inscripciones y vínculos con otras organizaciones	<div style="float: right;"> Tipo de institución <input type="checkbox"/> Pública <input type="checkbox"/> Privada </div>
Propietario(s) y/o vínculos institucionales internos	
Persona de contacto principal	
Dirección	
Dirección web	
<p>Adjuntar a este formulario la información indicada seguidamente. Incluir biografías breves o curriculum vitae con la experiencia previa pertinente de los miembros del personal clave.</p> <p>1.1 Antecedentes de la organización (concentrados en la sección de inglés para la aviación si está vinculada a una dependencia más grande)</p> <p>1.2 Declaración de misión</p> <p>1.3 Descripción de la línea jerárquica (describir todo cambio en la estructura o en la línea jerárquica ocurrido en los últimos 12 meses)</p> <p>1.4 Descripción de la capacidad de la organización para la enseñanza (indicar la experiencia pasada)</p> <p>1.5 Descripción y explicación de los vínculos externos</p> <p>1.6 Otra información respecto a la organización</p> <p>Principales miembros del personal de administración/de dirección a tiempo completo (Indicar los cambios importantes en el personal clave ocurridos en los últimos 12 meses)</p> <p>1.7 Descripción de los puestos en la sección de inglés para la aviación</p> <p>1.8 Principales miembros del personal de administración</p> <p>1.9 Principales miembros del personal de apoyo operacional aeronáutico</p>	

Apéndice C

FORMULARIO DE INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN DE ESTUDIO

FORMULARIO DE INFORMACIÓN SOBRE EL PLAN DE ESTUDIO				
Descripción del programa de inglés para la aviación — Limitar esta sección a la enseñanza del inglés para fines específicos. La enseñanza general del inglés se trata por separado.				
Número de niveles de enseñanza (que corresponden a los niveles de la escala de calificación de la OACI)				
Número de cursos por nivel				
Número de horas por curso				
Número de horas por nivel				
TOTAL DE HORAS				
Enseñanza del idioma mediante computadora				
Relación CBT/WBT con respecto a la enseñanza en clase				
Número de horas dedicadas a CBT/WBT				
Número de horas dedicadas a la enseñanza en clase				
Otra				
¿Otros tipos de enseñanza? Indicarlos brevemente.				
Contenido				
	<i>Dirigido principalmente a</i>		<i>De interés secundario para</i>	<i>No conviene</i>
El programa está dirigido o conviene a	<input type="checkbox"/>	Pilotos principiantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Pilotos profesionales	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Controladores principiantes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Controladores experimentados	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Si el programa conviene a "Otros", indicar a quién.				
Programa de inglés general				

¿Se incluyen en el plan de estudio cursos de inglés "general" (es decir, que no son específicos de la aviación)?	
Si es así, ¿para qué niveles?	
¿Qué material didáctico se utiliza?	
¿Tiene el curso de inglés general algún contenido particular?	
¿Cuántas horas corresponden a cada nivel?	
¿Cuántos cursos por nivel?	
¿Cuántas horas de inglés general en total?	

Adjuntar a este formulario los documentos indicados seguidamente. Incluir biografías breves o curriculum vitae con la experiencia previa pertinente de los principales miembros del personal.

Descripción del programa

2.1 Descripción del enfoque teórico y de los principios fundamentales del programa de estudio.

Incluir información sobre lo siguiente:

- modo en que el plan de estudio y la metodología refleja la evolución reciente de la enseñanza del idioma inglés
- modo en que el programa se concentra en el estudiante (es decir, la forma en que gira entorno al estudiante)
- modo en que el programa incorpora un enfoque comunicativo
- forma en que el programa se adapta a diferentes estilos o estrategias de estudio y aprendizaje

2.2 Descripción general del plan de estudio o plan del programa. Incluir información clara sobre los niveles, cursos, horas por nivel, nombre y contenido de los cursos, y los fundamentos de la organización del plan de estudio.

2.3 Ejemplares de los principales documentos relacionados con el programa. Incluir muestras del material didáctico utilizado en los cursos.

2.4 Declaración sobre el progreso que se espera de los estudiantes. Incluir información respecto al tiempo que se considera necesario para alcanzar el nivel operacional 4 de la OACI.

2.5 Descripción de las estrategias del programa aplicables a los estudiantes que no logran los resultados esperados.

Enseñanza mediante computadora (CBT) y/o basada en la web (WBT)

2.6 Explicación completa sobre el enfoque o la política de enseñanza mediante computadora (CBT) y/o basada en la web (WBT) y la forma en que se usan estas herramientas. Explicar la forma en que la CBT/WBT está relacionada con la enseñanza en clase.

Otra

2.7 Descripción de todo otro tipo de enseñanza.

Contenido

- 2.8 Descripción de la función de la enseñanza de la fraseología y las comunicaciones radiotelefónicas, del inglés para la aviación y del inglés general en el programa y descripción del enfoque empleado. ¿Se enseñan las funciones de comunicación aeronáutica de la OACI? Si es así, describir la forma en que se enseñan.
 - 2.9 Descripción de los grupos a los que está dirigido el programa y forma en que el contenido y los cursos son apropiados para esos grupos. Si el programa es apropiado para varios grupos, explicar en qué forma.
 - 2.10 Descripción de la forma en que el programa aborda la enseñanza de las seis habilidades de la escala de calificación de la OACI: pronunciación, estructura, vocabulario, fluidez, comprensión e interacciones.
 - 2.11 Lista de temas del contenido de los cursos para cada nivel.
-

Apéndice D

ENSEÑANZA Y ELABORACIÓN DEL PLAN DE ESTUDIO

ENSEÑANZA Y ELABORACIÓN DEL PLAN DE ESTUDIO	
Número de miembros del equipo de elaboración del plan de estudio	
Número de especialistas en la enseñanza de inglés (ELT)	
Número de especialistas en operaciones	
¿Pertencen los instructores a un proveedor de servicios de enseñanza de inglés para la aviación (AETP)?	
¿Proporciona el AETP formación de instructores?	
¿Hay un procedimiento de formación y reemplazo de instructores?	
¿Hay un proceso completo de ensayo externo?	
¿Hay un programa de "Control de calidad"?	
El proceso de elaboración, ¿está claramente documentado e ilustrado?	
¿Hay un proceso de recepción de información y revisión?	
<p>Describir el proceso de elaboración del plan de estudio. Incluir información acerca del aporte de los especialistas ELT, de los especialistas en operaciones aeronáuticas y de otros especialistas.</p> <p>Describir la forma en que se lleva a cabo la revisión y actualización del plan de estudio.</p> <p>Proporcionar detalles sobre el equipo de elaboración (encargados de la gestión y administración y de la elaboración del plan de estudio), cualificaciones académicas ELT/TESOL, experiencia en enseñanza del inglés como lengua segunda (ESL) y conocimientos de las comunicaciones aeronáuticas, en relación directa con la Tabla (4-1) de competencias en inglés para la aviación que figura en el Capítulo 4 del Doc 9835.</p> <p>Justificar el caso de miembros del personal que no reúnen los requisitos de los niveles de competencia "Excelente" o "Muy bueno" de la OACI, descritos en la Tabla 4-1 del Doc 9835, indicando otras competencias y experiencia pertinentes, actividades de perfeccionamiento profesional y las razones del nombramiento para esos puestos.</p> <p>Exponer la política respecto a los instructores de la organización y describir los procedimientos para identificar, contratar y formar a los instructores del programa.</p> <p>Dar detalles de los procedimientos para supervisar el desempeño de los instructores y/o aplicar un programa de "Garantía de calidad".</p>	

Apéndice E

LISTA DE VERIFICACIÓN SOBRE LA ENSEÑANZA

LISTA DE VERIFICACIÓN SOBRE LA ENSEÑANZA		
	Sí	No
¿Se imparte el programa en la institución?		
¿Se trata de un programa de aprendizaje mixto?		
¿Cuál es la proporción de aprendizaje a distancia con respecto a aprendizaje en clase?		
¿Incluye el material didáctico un sistema de gestión del aprendizaje?		
¿Hay un servicio de ayuda técnica para CBT/WBT?		
¿Se incluye un examen o evaluación de nivel?		
¿Hay un procedimiento para solicitar información a los estudiantes y responder a la misma?		
¿Se incluyen certificados y/o informes periódicos?		
<p>Describir con detalles las opciones ofrecidas para la enseñanza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enseñanza impartida directamente en la institución cliente • Enseñanza impartida en el país por un socio local • Inmersión en un país anglófono • Programas de aprendizaje a distancia <p>Incluir detalles acerca de la gestión y supervisión de los instructores, control de calidad, recursos de que disponen los instructores y los estudiantes y carga de trabajo del personal docente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Describir los sistemas de las pruebas incluidas en el programa: pruebas de nivel, periódicas o finales. • Describir los sistemas presentación de informes, incluido todo sistema para obtener información o comentarios de los estudiantes. 		

Información adicional

Nota.— Incluir toda información adicional que se considere pertinente.

Referencias:

1. *Guidance Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements, [Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística], OACI, Doc 9835.*

2. Integrating EFL Standards into Classroom Settings Series. Copyright 2006. Teachers of English to Speakers of Other Languages, Inc. (TESOL). Todos los derechos reservados, citado con permiso previo. (www.tesol.org)
 3. British Council Accreditation Scheme: www.britishcouncil.org/accreditation
 4. Commission on English Language Program Accreditation. Standards: www.cea-accredit.org
-

Apéndice F

ACERCA DE LA ICAEA

La International Civil Aviation English Association (ICAEA) es una asociación no comercial, apolítica, creada para:

- facilitar el intercambio internacional e interprofesional entre todas las personas y organizaciones interesadas en el uso del inglés en la aeronáutica y la aviación;
- desarrollar las competencias respecto al uso, la enseñanza y la evaluación de los conocimientos del inglés para la aviación;
- difundir esta información y competencia por medio de un sitio web, un grupo de discusión electrónico, bases de datos, conferencias, sesiones de formación, directrices y publicaciones;
- promover una mayor conciencia y normas más elevadas de competencia lingüística en la industria de la aviación con miras a mejorar la seguridad operacional; y
- buscar modos de fomentar la cooperación internacional en la comunidad aeronáutica.

¿Cuál es el origen de la ICAEA?

La ICAEA fue creada en 1991 en base a foros organizados por instructores de aviación del Centro de lingüística aplicada de la Universidad de Franche-Comté, a principios de los años 1980, a fin de reunir a especialistas para el intercambio de conocimientos, prácticas de enseñanza y aprendizaje, e información reciente sobre las cuestiones de seguridad operacional en el mundo de la aviación. De este modo, se estableció una buena red de participantes que respondía claramente a una necesidad de la comunidad de profesores de idioma en todo el mundo.

¿Cuál es la condición jurídica de la ICAEA?

La ICAEA funciona como una asociación sin fines de lucro constituida bajo la ley francesa (*asociación de la ley de 1901*), con sede en París.

¿Cómo se administra la ICAEA?

La asociación está dirigida por un consejo de administración integrado por 20 miembros. Los miembros del consejo eligen un presidente, un secretario general y un tesorero y varios vicepresidentes por un período de tres años.

¿Quiénes son nuestros miembros?

Nuestros miembros provienen de empresas de líneas aéreas, administraciones de aviación civil, organismos de reglamentación internacionales, proveedores de servicios de navegación aérea, fabricantes de aeronaves y sus proveedores, la aviación civil, militar y general, centros de control de tránsito aéreo, centros de mantenimiento de aeronaves, la ingeniería aeronáutica, centros de instrucción aeronáutica, universidades, colegios, centros de

investigación, escuelas de idiomas, proveedores de servicios de evaluación, investigación sobre factores humanos, la profesión médica, departamentos de traducción, la prensa, etc.

¿Qué hacemos?

Hasta ahora, nuestras principales actividades han consistido en:

- organizar foros y seminarios sobre temas específicos relacionados con el inglés para la aviación y, a menudo, en diferentes organismos de aviación (véase la lista más adelante);
- mantener un sitio web (www.icaea.pansa.pl) que es un repositorio de información cada vez mayor, un foro para la investigación y el desarrollo, y un medio de intercambio;
- mantener una lista de correo electrónico para promover la comunicación informal de nuestros profesionales en el ámbito internacional; y
- contribuir a las actividades de la OACI en materia de requisitos de competencia lingüística.

¿Qué ambicionamos?

- Desarrollar nuestra base de datos sobre recursos, bibliografía e investigación;
- organizar seminarios y foros en diferentes regiones del mundo;
- preparar, redactar y publicar textos de orientación y directrices para la comunidad de profesionales dedicados a la enseñanza y la aviación;
- apoyar proyectos fundados en la sinergia internacional;
- promover niveles más elevados de inglés en todos los campos de la aviación.

¿Qué actividades hemos organizado?

- Praga (República Checa), mayo de 1993, CSA Airlines: *English Requirements and Technical Training*
- Helsinki (Finlandia), junio de 1993, Finnair: *Simplified English*
- Bournemouth (Reino Unido), octubre de 1993, CAA del Reino Unido y el Anglo-Continental Educational Group: *Radiotelephony*
- Varsovia (Polonia), septiembre de 1994, Empresa estatal de aeropuertos polacos y Ente polaco de tránsito aéreo: *Lexicography and Teaching Aviation English Terminology*
- Toulouse (Francia), febrero de 1995, Airbus: *Cockpit Resource Management*
- Luxemburgo, mayo de 1996, EUROCONTROL: *Recurrent Training in English for Radiotelephony*
- Riga (Letonia), septiembre de 1996, Empresa del Estado para la utilización del espacio aéreo y organización del tránsito aéreo: *Initial Training in English for Radiotelephony*
- Varsovia (Polonia), septiembre de 2002, Empresa estatal de aeropuertos polacos y Ente polaco de tránsito aéreo: *The effects of the conclusions of ICAO's Proficiency Requirements in Common English Study Group*
- Luxemburgo, septiembre de 2003, EUROCONTROL: *Testing English for Aviation*
- Besançon (Francia), septiembre de 2005, Foro organizado por el Centro de lingüística aplicada de la Universidad de Franche-Comté: *Teaching and Learning Aviation English*

- Cambridge (Reino Unido), agosto-septiembre de 2007: *Aviation English: Training choices & solutions*
- Varsovia (Polonia), mayo de 2008, PANSAs: *Testing for ICAO compliance — Best practice in aviation proficiency assessment*

— FIN —

ISBN 978-92-9231-590-0



9 7 8 9 2 9 2 3 1 5 9 0 0