



O uso de critérios autóctones no desenvolvimento de escalas de proficiência



VI Seminário do GEIA
BEATRIZ FARIA ARAGÃO

OBJETIVO

Apresentar os critérios que são utilizados pelos controladores de tráfego aéreo para avaliarem um determinado desempenho comunicativo em radiotelefonia.

ROTEIRO

- **Proficiência**
- **Exames de desempenho**
- **Critérios autóctones**

Proficiência

Proficiente em quê? Para quê?

Proficiente em Inglês Aeronáutico (fraseologia e inglês comum)

Análise de necessidades - uso da língua (TLU)

Language tasks of air traffic controllers (ICAO, 2010, pp. B-9–B-12) :

Manage air traffic sequences

Control aircraft or vehicle ground movement

Route or plan flights

Perform situation monitoring

Resolve aircraft conflict situations

Assess weather impact

Respond to emergencies and conduct emergency procedures

Manage sector or position resources

(Doc 9835, 2010)

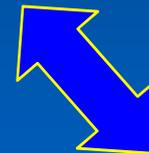
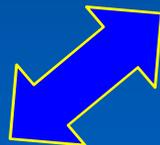
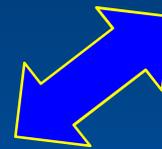
**Comportamentos
desempenhos
comunicativos**

**Tarefas e
itens**

TLU

**Resultados
Generalizáveis
representativos**

**Grades de
correção**



Exames de desempenho

**Desempenho na vida real (cenário,
interagentes, critérios)**

Hipótese forte e fraca

Especialistas da área e linguistas

Critérios Autóctones

Diversas áreas (saúde, turismo, educação)

Perspectiva interna

03 grupos focais

18 participantes

2 etapas

Perfil dos participantes

Participante 1	16 anos exp	TWR	NP 06
Participante 2	13	ACC	02
Participante 3	06	ACC	05
Participante 4	06	ACC	05
Participante 5	07	ACC	05
Participante 6	10	ACC	03
Participante 7	24	APP	06
Participante 8	01	ACC	04
Participante 9	07	ACC	05

Perfil dos participantes

Participante 10	6 anos exp	ACC	NP 04
Participante 11	05	ACC	06
Participante 12	27	APP/ACC	06
Participante 13	10	ACC	03
Participante 14	17	ACC	03
Participante 15	15	TWR	04
Participante 16	05	ACC	03
Participante 17	37	TWR	04
Participante 18	28	ACC	ND

“ O que determina se eu tive um bom desempenho ou não é se teve alguma ocorrência operacional. A partir do momento que eu passei por uma ocorrência eu começo a questionar o motivo, se for um motivo lingüístico tanto em português ou em inglês, eu penso o que eu poderia ter feito para melhorar?”

(experiente, proficiência elevada)

“Eu estudo tanto , sei tanto, mas na hora, acontece o inesperado, que você não tem o sangue frio de parar, pensar, lembrar (uma palavra, expressão) não está com sangue frio para lembrar, nem tem tempo disponível para isso.”

(experiente, proficiência elevada)

“Muito importante é a capacidade de compreender e ser compreendido, pois sem compreensão não há interação.”

(muito experiente, proficiência baixa)

“As experiências anteriores são essenciais para o seu crescimento tanto na comunicação quanto outros aspectos voltados para o tráfego aéreo.”
(baixa proficiência, experiente)

“Se é muito novinho, tem um nível de inglês bom, mas falta a experiência, atrapalha.”
(baixa proficiência, muito experiente)

*“Sim isso aconteceu comigo aqui.
Eu tenho inglês, mas não tinha experiência.
O cara que tinha inglês 3 sabia, mas eu tinha nível 4 e não adiantou.
Mas o cara que era nível 3 mas que tinha experiência sabia porque ele já tinha aquela vivência.
O que adianta ter um nível 4 se eu não tenho experiência?
Tem que ter as duas coisas.”*
(proficiente e experiência média)

“O controlador precisa deixar claro através do tom de voz que tem experiência”
(proficiente, pouca experiência)

Critérios Autóctones

Áudio 1

<https://youtu.be/qBprvkRin8g>

Áudio 2

https://youtu.be/eO_y5gkL4oU

Áudio 3

<https://youtu.be/H3-1RM5t0Ys>

Áudio 4

<https://youtu.be/-sQuHnrJu1I>

“se o falante, principalmente o nativo, não acomodar a linguagem ao perceber que a comunicação não foi estabelecida de maneira adequada, ele não apenas interfere com o piloto com quem está se comunicando, mas também pode prejudicar todos os demais que estão envolvidos no cenário. Compreender a cena situação como um todo, é de extrema importância para a segurança.”

*“Dentro do tráfego aéreo, você fala 3 palavras (fraseologia) para resumir uma ação que você demoraria 18 palavras para falar (no inglês geral).
E o seu ouvido é treinado para esperar aquilo.”*

“Porque assim, a radiotelefonia tem que ser direta, rápida, então provavelmente ele vai tentar usar uma palavra mais direta para te fazer associar, tanto o piloto quanto o controlador, para evitar conversar porque existem situações que pedem isso.”

“Se você está num nível que você está muito confortável com o inglês, você corre o risco de quando você for falar alguma coisa para qualquer tráfego que seja, você se alongar e ele não entender.”

“Conhecer o papel de cada um , o que cada um deve fazer e em que momento, sem que haja interrupção do serviço, mas que esse seja essencial sem interferir na dinâmica do voo, nem na dinâmica das comunicações, ou seja, o piloto tem suas preocupações e prioridades técnicas e o controlador também precisa fazer a separação, comunicação.”

“Numa situação de emergência o controlador tem que ter aquela consciência de que além do problema do idioma, da comunicação, o cara tá lidando com uma situação atípica, com um problema desconfortável. Então você não pode falar numa velocidade que você fala corriqueiramente, então você tem que dar o tempo da pessoa raciocinar e lidar com a emergência.”

“Foi tentar ajudar, falou claro (controlador) mas falaram muito rápido. Daí o cara tem que repetir de novo. Então seria mais consciencioso falar mais devagar.”

“... podiam ter mantido um discurso mais simples, para falar com o estrangeiro que no caso, eram os brasileiros. Porque eles estavam mantendo aglutinação e em termos de velocidade de fala só o jeito que o... o (controlador) da torre que falou um pouco mais devagar... ...eles já estão numa situação de stress e ainda vou manter o ritmo de fala normal?”

“Eu realmente acho que faltou a negociação para melhorar.”

“Eu entendo o que você disse mas por outro lado a passividade foi daqui também. A tripulação poderia tá se incomodando com essa pressão, você pode falar mais devagar que eu não to te entendendo?

Talvez ajudasse um pouco”

“...mas algumas informações do controlador poderiam melhorar... visual nos mínimos? Piloto até sabe mas ... visual com 1500 pés por 10 km de visibilidade...porque de repente a tripulação cansada ou emocionalmente tocada ouve visual e pode ter uma conciliação com céu claro. E visual nos mínimos significa você tem uma base de camada a 1500 pés da altura do campo e uma visibilidade de 5 km, então não é tão saudável assim para uma aproximação direta .”

Correspondência de Padrão (Fetterman, 1989);

Principais características e competências utilizadas pelos controladores proficientes;

7 categorias:

5 não linguísticas

2 linguísticas

1) O interlocutor (controlador) evita ocorrências operacionais

2) O interlocutor (controlador) possui controle emocional

3) O interlocutor (controlador) compreende e é compreendido na fonia

4) O interlocutor (controlador) utiliza o inglês internacional

5) O interlocutor (controlador) passa confiança ao piloto e a equipe

6) O interlocutor (controlador) trabalha com a expectativa, ou seja, antecipação do que deverá ocorrer

7) O interlocutor (controlador) gerencia a comunicação através do conhecimento teórico e a habilidade prática

1) O interlocutor (controlador) evita ocorrências operacionais

- **Experiências prévias**
- **Consciência dos papéis e das prioridades distintas de pilotos e controladores (gerenciamento de uma situação de emergência)**
- **Utilizar a fraseologia padrão**
- **Aplicar os procedimentos de controle de tráfego aéreo**
- **Objetividade, assertividade, não hesitação**
- **Readback e hearback**
- **Expressar claramente o que precisa (em termos operacionais e linguísticos)**

2) O interlocutor (controlador) possui controle emocional

- Tempo de reação e resposta

- Perfil psicológico (falar com várias aeronaves e coordenar todas as informações em conjunto)

3) O interlocutor (controlador) compreende e é compreendido na fonia

- Ser capaz de manter a comunicação (competência estratégica)**
- Não se alongar**
- Atentar e evitar o uso de palavras ou expressões que possam causar confusão**
- Utilizar frases curtas e padronizadas**
- Falar pausadamente**
- Repetir as informações mais importantes (ao transmitir e repassar informações)**
- Checar**
- Retomar o ponto não compreendido, deixando claro o que não foi entendido**

4) O interlocutor (controlador) utiliza o inglês internacional

- Falar com clareza (ênfasis em palavras-chave de maneira pausada ao perceber dificuldade de entendimento e não aglutinar palavras)**
- Ser capaz de compreender apesar de erros linguísticos do interlocutor (piloto ou controlador)**
- Manter a fala simples em termos de construções e estruturas sintáticas**
- Expressar claramente que está com dificuldade de compreensão a fim de negociar sentido (utilizar estratégias interacionais)**
- Code switch (envolve não somente a alternância de línguas mas também a alternância entre a fraseologia e o inglês comum)**
- Ser capaz de acomodar a linguagem e lidar com variedades linguísticas (em termos de pronúncia e construções)**

5) O interlocutor(controlador) passa confiança ao piloto e a equipe

- Tom de voz que mostra confiança e assertividade***
- Confiança e segurança ao falar (saber o que falar e como falar)***

6) O interlocutor (controlador) trabalha com a expectativa, ou seja, antecipação do que deverá ocorrer

- Consciência situacional**
- Conhecimento técnico (operacional)**
- Conhecimento da área**
- Conhecimento de tráfego aéreo**

7) O interlocutor (controlador) gerencia a comunicação através do conhecimento teórico e a habilidade prática

- Experiência**
- Habilidade prática**
- Perceber e ser sensível à complexidade de fatores envolvidos numa determinada situação**

Considerações

Conhecimentos linguísticos e não linguísticos fazem parte dos critérios que os controladores utilizam na vida real para julgar seus desempenhos

Exames para Fins específicos- Hipótese forte

Dicotomia: em que medida a falta de prática e de conhecimentos prévios podem impedir um bom desempenho comunicativo ou, em que medida uma maior prática e conhecimentos prévios podem compensar deficiências linguísticas

Construto mais amplo – é necessário definir o construto e estabelecer os critérios (níveis de desempenho) antes de se definir o tipo ou o modelo de escala

Escalas distintas para pilotos e controladores

Modelo de competência comunicativa para controladores de tráfego aéreo

ALDERSON, J. C. Air safety, language assessment policy, and policy implementation: the case of aviation English. *Annual Review of Applied Linguistics* (2009).

BACHMAN, L. F., & PALMER, A. S. (2010) *Language assessment in practice*. Oxford: Oxford University Press.

DOUGLAS, D. *Assessing languages for specific puposes*. Cambridge: University press, 2000.

DOUGLAS, D. (2001). *Language for Specific Purposes assessment criteria: Where do they come from?* *Language Testing*, 18(2), 171–185.

DOUGLAS, D., & MYERS, R. (2000). *Assessing the communication skills of veterinary students: Whose criteria?* In A. J. Kunnan (Ed.), *Fairness and validation in language assessment: Selected papers from the 19th Language Testing Research C*

FETTERMAN, David M.(1989) Ethnography: step by step. Applied social research methods series; v.17.

ICAO. Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements. 1 ed. Montreal, Canada: International civil Aviation Organization, 2004.

KIM, H. (2012). Exploring the construct of aviation communication: A critique of the ICAO language proficiency policy (Unpublished doctoral thesis). University of Melbourne, Australia.

KIM, H., & ELDER, C. (2009). Understanding aviation English as a lingua franca: Perceptions of Korean aviation personnel. Australian Review of Applied Linguistics, 32(3), 23.1–23.17

KNOCH, U. (2009) Collaborating with ESP Stakeholders in Rating Scale Validation: The Case of the ICAO Rating Scale. Spaan Fellow Working Papers

MCNAMARA, T. Language Testing. Oxford University Press, 2000.

MCNAMARA, T. Measuring second language performance. Harlow, Essex, UK: Adisson Wesley Longman Ltd., 1996.

SCARAMUCCI, M. V. R. Proficiência em LE: considerações terminológicas e conceituais. Trabalhos em Lingüística Aplicada 36, Campinas, p. 11-22, Jul./Dez.2000.

Contato



www.icea.gov.br

<https://geia.icea.gov.br/geia/inicial.php>

beatrizbfa@icea.gov.br