

**WYTYCZNE NR 3
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 6 lipca 2010 r.

**w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO
dotyczących poziomu znajomości języka**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się, co następuje:

§ 1. 1. W celu realizacji przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn.

zm.²⁾) zaleca się stosowanie wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9835 „Podręcznik wdrożenia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka”.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do wytycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160 oraz z 2009 r. Nr 97, poz. 808 i Nr 113, poz. 942.

*Załącznik do Wytocznych nr 3
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 6 lipca 2010 r.*

Doc. 9835
AN/453



PODRĘCZNIK WDROŻENIA WYMAGAŃ ICAO DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

Zatwierdzone przez Sekretarza Generalnego
i opublikowane z jego upoważnienia

Wydanie pierwsze – 2004

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

POPRAWKI

Wydanie poprawek jest ogłaszane regularnie w *ICAO Journal* i w comiesięcznym Supplement to the Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training AIDS, z którymi powinni zapoznawać się posiadacze tej publikacji. Poniższa tabela została sporządzona w celu rejestrowania takich poprawek.

Rejestr poprawek i errata

Poprawki				Errata			
Nr	Data stosowania	Data zgłoszenia	Zgłoszone przez	Nr	Data stosowania	Data zgłoszenia	Zgłoszone przez

ZAWARTOŚĆ

	Strona
PRZEDMOWA	6
PODSUMOWANIE	7
Rozdział 1. WPROWADZENIE	12
1.1 Historia zaostżenia wymagań dla znajomości języka	12
1.2 Przegląd postanowień przed przyjęciem zmian zawierających wymagania dotyczące znajomości języka	14
1.3 Wezwanie do bliskiej współpracy międzynarodowej	15
Rozdział 2. NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA ICAO (SARPs) DOTYCZĄCE WYMAGAŃ CO DO POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA ANGIELSKIEGO	16
2.1 Wprowadzenie	16
2.2 Załącznik 10 SARPs, związany z wymaganiami dotyczącymi poziomu znajomości języka	17
2.3 Frazeologia ICAO	18
2.4 Stosowanie języka potocznego	18
2.5 Język, który ma być używany	18
2.6 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka, podane w Załączniku 1, Załącznik A	20
2.7 Łączność radiotelefoniczna	21
2.8 Skala ocen ICAO	23
2.9 Załączniki 6 i 11	24
Rozdział 3. ŚWIADOMOŚĆ LINGWISTYCZNA	26
3.1 Ogólne	26
3.2 Osoby mówiące w języku ojczystym i obcym	27
3.3 Frazeologia ICAO	28
3.4 Konieczność równoległego, poprawnego stosowania języka potocznego	29
3.5 Slang, żargon i idiomy	30
3.6 Funkcja i odbiór	30
3.7 Wymowa, dialekt i akcent	31
3.8 Komunikacja międzykulturowa	32
3.9 Podsumowanie	33
Rozdział 4. SZKOLENIE JĘZYKOWE I ŁĄCZNOŚĆ RADIOTELEFONICZNA	34
4.1 Wprowadzenie	34
4.2 Nauka języka	35

	Strona
4.3 Kwalifikacja osoby przygotowującej program i wykładowcy	36
4.4 Zawartość: ogólne i specyfika szkolenia w lotniczym języku angielskim	41
4.5 Podstawowe zasady nauki języka	44
4.6 Rola komputerowych programów nauczania	45
4.7 Standardy programowe: duża różnorodność w jakości programów	46
4.8 Dodatkowe czynniki	46
4.9 Podsumowanie najlepszych praktyk stosowanych w nauczaniu języka lotniczego	46
Rozdział 5. SPEŁNIENIE ICAO-WSKICH WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA	47
5.1 Wprowadzenie	47
5.2 Spełnienie standardów 1.2.9.1 i 1.2.9.2 Załącznika 1	48
5.3 Demonstrowanie znajomości języka na poziomie eksperckim	48
5.4 Demonstrowania znajomości języka na poziomie 4 i 5	48
Rozdział 6. EGZAMINOWANIE ZNAJOMOŚCI JĘZYKA LOTNICZEGO	50
6.1 Wprowadzenie	50
6.2 Omówienie sprawdzianu	51
6.3 Wysokie ryzyko	51
6.4 Rozwiązanie: etyka i kodeks dobrych praktyk	52
6.5 Dobre praktyki w sprawdzaniu znajomości języka w lotnictwie	52
6.6 Podmiot świadczący usługi w zakresie przeprowadzania sprawdzianów	54
6.7 Sprawdzanie umiejętności mówienia i skala oceny znajomości języka wg ICAO	55
6.8 Ogólny i szczególny cel sprawdzania poziomu znajomości języka	59
6.9 Sprawdzanie znajomości języka przy pomocy komputera	61
6.10 Podsumowanie	61
Rozdział 7. INFORMACYJNE FUNKCJE JĘZYKA LOTNICZEGO I LOTNICZEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ	62
7.1 Wprowadzenie	62
7.2 Język jako czynnik wypadków i zdarzeń lotniczych	62
7.3 Informacyjna funkcja języka lotniczego	65
7.4 Nauka języka dla szczególnych potrzeb	66
7.5 Funkcje języka lotniczego, zdarzenia, domeny i zadania	66
7.6 Funkcje informacyjne w łączności radiotelefonicznej	67
Rozdział 8. DODATKOWA POMOC W NAUCZANIU I NAUCE	70
8.1 Do nauczyciela	70
8.2 Do osoby przygotowującej materiał – specyficzne materiały lotnicze	72
8.3 Do pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego: strategia dla skutecznego nauczania się języka angielskiego	73

ZAŁĄCZNIKI

		Strona
Załącznik A.	ICAO SARPs	A-1
Część I.	Wyciągi z załączników ICAO 1, 6, 10 i 11	A-1
Część II.	Skala oceny znajomości języka wg ICAO	A-7
Część III.	Wyjaśnienie skali ocen	A-10
Załącznik B.	JĘZYK LOTNICZY	B-1
Część I.	Informacyjne funkcje języka, zdarzenia, domeny i zadania związane z lotnictwem	B-1
Część II.	Zdarzenia i dziedziny	B-5
Część III.	Priorytetowe dziedziny słownikowe	B-10
Część IV.	Zadania językowe dla kontrolerów ruchu lotniczego	B-11
Część V.	250 podstawowych zbitek składających się z czterech słów w języku angielskim	B-18
Załącznik C.	ANALIZA PRZYPADKÓW ZWIĄZANYCH ZE SPRAWDZANIEM POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA LOTNICZEGO	C-1
1.	Rozmowa sprawdzająca umiejętność mówienia [oral proficiency interview (OPI)]	C-1
2.	PELA — Znajomość języka angielskiego przez kontrolerów ruchu lotniczego	C-1
Załącznik D.	STANDARDY DLA SZKOLENIA I SPRAWDZANIA ZNAJOMOŚCI JĘZYKA	D-1
1.	Standardy programu szkolenia	D-1
2.	Standardy sprawdzające znajomość języka – międzynarodowe zrzeczenie sprawdzające znajomość języka (ILTA) kodeks etyki	D-1
3.	Standardy sprawdzania poziomu znajomości języka – japońskie zrzeczenie sprawdzania poziomu znajomości języka (JLTA) Kodeks Dobrych Praktyk	D-8
Załącznik E.	DODATKOWE ODNIESIENIA	E-1
Część I.	Odniesienia	E-1
Część II.	Co nie jest standardem w prawdziwej łączności radiotelefonicznej?	E-5

PRZEDMOWA

Eksperci ds. bezpieczeństwa nieustannie poszukują sposobów poprawienia bezpieczeństwa celem dalszego zmniejszenia i tak niskiego przyrostu wypadków. Wraz ze zmniejszaniem się awarii będących przyczyną wypadków lotniczych coraz więcej uwagi w ostatnich latach poświęca się czynnikowi ludzkiemu, który ma wpływ na ich powstawanie. Powróciło zainteresowanie łącznością.

W 1998, Zgromadzenie ICAO, analizując kilka wypadków i zdarzeń, których przyczyną pośrednią lub bezpośrednią był poziom znajomości języka przez pilota i kontrolera ruchu lotniczego, sformułowała Rezolucję Zgromadzenia A32-16, która zobowiązała Radę ICAO do wskazania Komisji Żeglugi Powietrznej konieczność rozważenia, w trybie pilnym, zagadnień związanych z poziomem znajomości języka angielskiego i ukończenie zaostżania postanowień Załącznika 1 — Licencjonowanie Personelu i Załącznika 10 — Łączność Lotnicza, zobowiązując państwa członkowskie do dopilnowania aby, tam gdzie wymagana jest znajomość języka angielskiego przez kontrolerów ruchu lotniczego i załogę latającą uczestniczącą w operacjach lotniczych w przestrzeni powietrznej, znajomość ta była na tyle biegła, aby umożliwiała prowadzenie korespondencji i rozumienie komunikacji radiowej w języku angielskim.

Tak więc Komisja Żeglugi Powietrznej, celem wsparcia Sekretariatu, we współpracy z grupą studyjną PRICESG i na podstawie analizy istniejących postanowień dotyczących wszystkich aspektów łączności głosowej powietrze-ziemia i ziemia-ziemia opracowała nowe wymagania dotyczące poziomów znajomości języka w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. W marcu 2003, Rada przyjęła zmiany do Załącznika 1, Załącznika 6 — Operacje statku powietrznego, Załącznika 10, Załącznika 11 — Służby Ruchu Lotniczego oraz procedury dla Służb Nawigacji Powietrznej — Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM, Dok 4444) w odniesieniu do poziomów znajomości języka w międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Celem wsparcia wysiłków państw chcących spełnić podwyższone wymagania dotyczące poziomu znajomości języka uznano jako konieczne opracowanie i opublikowanie wytycznych, zawierających informacje o zakresie zagadnień związanych ze szkoleniem i sprawdzaniem poziomu znajomości języka. Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka zostały opracowane dla oceny poziomu znajomości wszystkich języków stosowanych w łączności radiowej, nie tylko języka angielskiego, to jednak znaczna część niniejszego podręcznika koncentruje się na zagadnieniach związanych ze szkoleniem z języka angielskiego, gdyż jest to obszar, w którym większość państw i operatorów statków powietrznych potrzebuje szczególnej pomocy. Zasady można jednak przenieść do programów szkolenia z innych języków.

Nie jest celem niniejszego podręcznika przedstawienie nauczycielom języka lub osobom opracowującym programy szkolenia pełnej wiedzy o nauczaniu języka, ani też, mając na uwadze wymaganą objętość szkolenia i egzaminowania, przygotowanie wykazu zadań znacznie wykraczających poza zakres niniejszego dokumentu, jedynie przedstawienie tylko wytycznych. Odbiorcy niniejszego podręcznika to szkoleniowcy krajowych władz lotniczych, przemysł lotniczy i organizacje szkolenia. Materiał zawarty w niniejszym podręczniku został skompletowany z wielu źródeł i został tak przedstawiony, aby był zrozumiały dla osób nie zajmujących się językoznawstwem stosowanym ani nauczaniem języka. Niniejszy materiał powinien zainteresować specjalistów lotniczych, którzy nadzorują wdrożenie prawidłowych szkoleń językowych i programów egzaminacyjnych.

PODSUMOWANIE

Rozdział 1. Wprowadzenie

1. Niedostateczny poziom znajomości języka odegrał znaczenie w wypadkach i zdarzeniach i spowodował konieczność przeanalizowania wymagań językowych nałożonych przez ICAO. Rezolucja Zgromadzenia A32-16, zobowiązała Radę ICAO do wskazanie Komisji Żeglugi Powietrznej konieczności rozważenia w trybie pilnym tego zagadnienia i zakończenie opracowywania postanowień związanych ze stosowaniem języka angielskiego w łączności radiotelefonicznej.
2. Dla utrzymania bezpieczeństwa w łączności radiotelefonicznej wymaga się zarówno znajomości frazeologii ICAO jak i języka potocznego.
3. ICAO przyjęło ostrzejsze wymagania co do poziomu znajomości języka angielskiego w łączności radiotelefonicznej.
4. Wszystkie państwa i organizacje mają swoją rolę do odegrania w usprawnieniu łączności.

Rozdział 2. Normy i zalecane metody postępowania ICAO (SARPs) dotyczące poziomu znajomości języka angielskiego

1. Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka angielskiego:
 - a) zaostrenie postanowień związanych ze stosowaniem języka w łączności radiotelefonicznej, zarówno języka stosowanego w stacji lotniczej na ziemi jak i w przestrzeni powietrznej, a tam gdzie jest wymagany, dla języka angielskiego, z poziomu zalecanego do poziomu standardowego;
 - b) określenia wymagań dla minimalnego poziomu znajomości języka dla załóg lotniczych i kontrolerów ruchu lotniczego;
 - c) wprowadzić skalę oceny znajomości języka wg ICAO zarówno dla osób, dla których jest to język ojczysty jak i dla tych, dla których jest to drugi język;
 - d) wyraźnie określić wymagania dla języka potocznego i frazeologii;
 - e) zalecić harmonogram egzaminowania poziomu znajomości języka; i
 - f) zapewnić monitorowanie przez usługodawcę lub linię lotniczą spełnienia tych wymagań przez personel.
2. Załącznik 10 SARPs jednoznacznie określa, że frazeologia ICAO będzie stosowana tam, gdzie jest to możliwe.
3. Załącznik 1 SARPs opisuje w jaki sposób należy stosować język w łączności radiotelefonicznej.
4. Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka podane w Załączniku 1 mają takie samo zastosowanie do osób, dla których jest to język ojczysty jak i dla tych, dla których jest to drugi język.

5. Wymaga się, aby do 2008 r. zarówno piloci jak i kontrolerzy ruchu lotniczego zademonstrowali znajomość frazeologii ICAO jak i języka potocznego na poziomie 4 (operacyjnym).
6. Uzyskanie odnośnego standardu Załącznika 1 zakłada ponowne sprawdzenie poziomu znajomości języka u pilotów i kontrolerów ruchu, których poziom znajomości jest poniżej poziomu 6 (biegłego).
7. Załącznik 6 i 11 zakłada monitorowanie przez usługodawcę lub linię lotniczą poziomu znajomości języka przez pracowników.

Rozdział 3. Świadomość lingwistyczna

1. Podane wymagania dotyczące poziomu znajomości języka w takim samym stopniu obowiązują osoby, dla których jest to język ojczysty jak i te, dla których jest to drugi język.
2. Ciężar usprawnienia łączności radiotelefonicznej powinien być poniesiony zarówno przez osoby, dla których jest to język ojczysty jak i te, dla których jest to drugi język.
 - a) Państwa powinny dopilnować, aby stosowana przez nie frazeologia była jak najbardziej zbliżona do standardowej frazeologii ICAO.
 - b) Piloci i kontrolerzy powinni być świadomi zagrożeń wynikających z różnokulturowej komunikacji.
 - c) Osoby, dla których jest to język ojczysty i inne mówiące biegle po angielsku powinny powstrzymać się od stosowania idiomów, kolokwializmów i innego żargonu w łączności radiotelefonicznej i powinny kontrolować swoją prędkość mówienia.
 - d) Osoby, dla których jest to język ojczysty muszą dopilnować, aby ich akcent angielski był zrozumiały dla międzynarodowego środowiska lotniczego.
 - e) Język potoczny powinien być dokładny, jednoznaczny i bezpośredni.
 - f) Organizacje, linie lotnicze i ośrodki szkolenia, w których używany jest język angielski mogą podjąć się zaproponowania niekosztownego szkolenia językowego dla partnerów code share i innych linii lotniczych.

Rozdział 4. Szkolenie z języka i łączności radiotelefonicznej

1. Ważnym pierwszym krokiem dla przygotowania skutecznego i niekosztownego programu szkolenia językowego jest wybór odpowiednich i dobrze wyszkolonych nauczycieli.
 - a) Nauka języka jest znacznie bardziej złożona niż nam się zdaje stosując własny język w codziennym życiu.
 - b) Nauczanie języka jest zawodem, który wymaga specjalistycznego szkolenia i różni się od innych form nauczania ze względu na jego unikalny charakter: złożoność umiejętności, wiedzy i świadomości kulturowej, łączącej elementy fizyczne z procesami psychicznymi i komunikacji.
 - c) W niniejszym rozdziale znajduje się schemat obrazujący odpowiednie kwalifikacje jakie posiadać musi specjalista szkolenia i egzaminowania.
2. Specjaliści od przedmiotów lotniczych (SME) powinny współpracować z nauczycielami języka dla opracowania odpowiednich i skutecznych programów.

- a) SME opracowuje dokładną i prawidłową treść szkolenia, a nauczyciel języka sprawdza czy treść szkolenia uwzględnia również naukę języka.
 - b) Prowadzenie zajęć językowych w klasie lub przygotowywanie odpowiednich materiałów do nauki powinno być nadzorowane przez ekspertów specjalizujących się w nauczaniu języka i osoby przygotowujące takie materiały.
3. Załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego muszą nauczyć się frazeologii, ale szkolenie z zakresu języka angielskiego nie powinno ograniczać się tylko do frazeologii.
 4. Poziom znajomości języka jest wyjątkowym połączeniem wiedzy, umiejętności i kompetencji i wymaga znacznie więcej niż wyuczenia się słów na pamięć.
 5. Wiele czynników ma wpływ na proces uczenia się języka. Trudno jest przewidzieć ile dana osoba potrzebuje czasu dla osiągnięcia poziomu 4 ICAO – operacyjnego; uważa się, że jest to pomiędzy 100 a 200 godzin w kontakcie z językiem, aby móc stwierdzić poprawę jego znajomości. Liczbę godzin można zredukować przez udział w klasach specjalistycznych, które wyłącznie koncentrują się na mówieniu i słuchaniu.
 6. W nauce języka nie ma żadnych skrótów. Zawsze potrzebny jest czas, motywacja i wysiłek.
 7. Najlepszą gwarancją przygotowania skutecznych programów to stosowanie standardów określonych przez kilka organizacji zawodowo zajmujących się nauczaniem języka.

Rozdział 5. Spełnienie wymagań ICAO co do poziomu biegłości

1. Do 5 marca 2008, państwa mogą stosować dotychczasowe procedury dla oceny poziomu znajomości języka przez załogi lotnicze i kontrolerów.
2. Stosunkowa łatwość oceny biegłości na poziomie eksperckim pozwala na stosowanie elastyczności podczas oceny.
3. Władze licencjonujące powinny żądać oceny specjalistycznej (lub sprawdzianu) od tych, którzy nie są w stanie zademonstrować poziomu eksperckiego.
4. Sprawdzanie poziomu znajomości obejmującego tylko frazeologię jest nieodpowiednie.
5. Wymaga się zademonstrowanie faktycznych umiejętności w mówieniu i słuchaniu.

Rozdział 6. Sprawdzanie poziomu znajomości języka lotniczego

1. Sprawdzanie poziomu znajomości języka jest szalenie delikatną czynnością, gdyż jest to obarczone wysokim ryzykiem. Ocena ma wpływ na dalszą karierę oraz wiąże się z bezpieczeństwem.
 - a) Sprawdzanie poziomu znajomości języka jest wysoko wyspecjalizowaną działalnością zawodową.
 - b) Sprawdzanie poziomu znajomości języka jako dziedziny, jest nieuregulowane.
 - c) Ogólny brak znajomości wymagań zawodowych przy sprawdzaniu poziomu znajomości języka, połączony z wysokim ryzykiem takiej działalności, może stanowić poważne zagrożenie w przypadku nieprawidłowego przygotowania egzaminów.

2. Egzamininy przygotowane przez osoby, które nie posiadają specjalistycznej wiedzy i doświadczenia zawodowych egzaminatorów mogą służyć dla określenia poziomu szkolenia dla danej osoby lub oceny jego postępów, ale konieczność zachowania wiarygodności i ważności takich egzaminów w kontekście lotniczym jest bardzo wysoka.
 - a) Mając na uwadze kariery, a nawet życie, władze lotnicze powinny zgłosić się do zawodowych egzaminatorów, aby zapewnić, że wszystkie stosowane lub opracowane egzamininy są zgodne z wymaganiami ICAO w zakresie poziomów znajomości języka i gwarantują wiarygodność i ważność wyników.
 - b) Kodeks etyczny i przykładowy kodeks dobrych praktyk zawierający wytyczne dla przygotowywania egzaminów znajduje się w Załączniku D do niniejszego podręcznika.
 - c) Wszyscy uczestnicy i udziałowcy — egzaminatorzy, przygotowujący egzamininy i ich użytkownicy — zaangażowani w sprawdzanie znajomości języka lotniczego mają obowiązek zapewnić, że wybrane, dostarczone lub przygotowane egzamininy dla sprawdzenia poziomu znajomości języka w przemyśle lotniczym są ważne, wiarygodne, skuteczne i odpowiednie.
 - d) Osoby opracowujące egzamininy, administratorzy, a w szczególności usługodawcy, są odpowiedzialni wobec udziałowców: zdających egzamininy pilotów i kontrolerów; linii lotniczych i organizacji świadczących usługi w zakresie żeglugi powietrznej, kontraktujących egzamininy i pasażerów polegających na indywidualnych umiejętnościach językowych pilotów linii lotniczych i kontrolerów ruchu lotniczego..
3. Potrzebne są raczej usługi egzaminacyjne niż "egzaminin".
4. Bezpośrednie, komunikatywne egzamininy sprawdzające poziom znajomości języka w zakresie mówienia i słuchania to odpowiednie narzędzia oceny przez przemysł lotniczy, które pozwolą organizacjom stwierdzić, czy załoga i kontrolerzy ruchu lotniczego są w stanie spełnić ICAO-wskie standardy w tym zakresie.
 - a) ICAO-wskie wymagania co do poziomu znajomości języka wskazują na stosowanie kontekstu lotniczego podczas egzaminu.
 - b) Egzaminowanie tylko frazeologii jest nieodpowiednie.
 - c) Pośrednie egzamininy ze znajomości gramatyki, czytania lub pisania są nieodpowiednie.
 - d) Egzamininy sprawdzające poziom znajomości języka w innych obszarach (naukowy lub handlowy) są nieodpowiednie.

Rozdział 7. Język lotniczy i rola mówionego języka w radiotelefonii lotniczej

1. Język jako czynnik w zdarzeniach i wypadkach lotniczych występuje w trzech wyraźnych rolach:
 - a) stosowanie frazeologii;
 - b) biegłość w języku potocznym;
 - c) stosowanie więcej niż jednego języka.
2. Poniżej przedstawiona informacja i materiał zawarty w Załączniku B umożliwi opracowanie zakresu lotniczych programów językowych:
 - a) rola mówionego języka lotniczego;

- b) inwentaryzacja zdarzeń i dziedzin;
- c) priorytetowe dziedziny słownikowe;
- d) lotnicze zadania językowe.

Rozdział 8. Dodatkowa pomoc w szkoleniu i nauce

Rozdział 8 zawiera trzy krótkie artykuły skierowane kolejno do nauczycieli języka lotniczego, osób przygotowujących materiały oraz pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego.

Rozdział 1

WPROWADZENIE

Główne założenia:

- Niedostateczny poziom znajomości języka odegrał poważną rolę w wypadkach i zdarzeniach.
- W bezpiecznej łączności radiotelefonicznej konieczna jest znajomość zarówno frazeologii ICAO jak i języka potocznego.
- ICAO przyjęło zaostrzone wymagania dla znajomości języka w łączności radiotelefonicznej.
- Wszystkie państwa i organizacje mają swoją rolę do odegrania w usprawnianiu komunikacji.

1.1 HISTORIA ZAOSTRZENIA WYMAGAŃ DLA ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

1.1.1 W trzech wypadkach (jedno zderzenie na ziemi, jeden wypadek wyssania paliwa i jedno kontrolowane zderzenie z ziemią) zginęło ponad 800 osób. Wszystkie te, wydawałoby się różne wypadki miały jedną wspólną cechę, w każdym, osoby badające wypadki lotnicze stwierdziły, że niedostateczna znajomość języka po stronie załogi lotniczej lub kontrolera odegrała znaczącą rolę w łańcuchu zdarzeń prowadzących do wypadku. Poza tymi bardzo poważnymi wypadkami wiele zdarzeń i niebezpiecznych zbliżeń zgłaszanych co roku jest wynikiem problemów językowych, co zainicjowało analizę procedur łącznościowych i standardów na świecie.

1.1.2 Głosy zaniepokojenia znaczeniem języka w tych i innych zdarzeniach i wypadkach lotniczych pojawiają się z różnych stron. Dane pozyskane z bazy danych systemu meldowania o zdarzeniach i wypadkach ICAO (ADREP), raportów National Transportation and Safety Board w Stanach Zjednoczonych i systemów meldowania o zdarzeniach i wypadkach w Wielkiej Brytanii stwierdzają, że udział języka w zdarzeniach i wypadkach jest znaczący. Wiele innych tragicznych wypadków i zdarzeń bez ofiar pojawia się w ADREP ICAO z oznaczeniem "bariery językowej" jako ich przyczyna. Dodatkowo, systemy meldowania o zdarzeniach i wypadkach w Wielkiej Brytanii zarejestrowały w okresie krótszym niż 6 lat, 134 problemy związane z językiem.

1.1.3 Zaniepokojenie zdecydowanie wzrosło po kolizji w powietrzu w 1996, w której zginęło 312 pasażerów i członków załogi, a niedostateczna znajomość języka angielskiego odegrała poważną rolę.

Rezolucja Zgromadzenia A32-16

1.1.4 Zaniepokojenie rolą języka w wypadkach lotniczych doprowadziło do podjęcia w 1988 r. Rezolucji Zgromadzenia A32-16, która zobowiązała Radę ICAO do wskazania Komisji Żeglugi Powietrznej konieczność rozważenia, w trybie pilnym, zagadnień związanych z poziomem znajomości języka angielskiego i ukończenie prac nad zaostrzeniem postanowień ICAO dotyczących wymagań językowych, zobowiązując państwa członkowskie do dopilnowania, aby, tam gdzie wymagana jest znajomość języka angielskiego przez kontrolerów

ruchu lotniczego i załogę latającą uczestniczącą w operacjach lotniczych w przestrzeni powietrznej, znajomość ta była na tyle biegła, aby umożliwiła prowadzenie korespondencji i rozumienie komunikacji radiowej w języku angielskim.

Przygotowanie postanowień dotyczących znajomości języka

1.1.5 W 2000 r. po raz pierwszy spotkała się Grupa Studyjna ds. wymagań znajomości języka (PRICESG). PRICESG został powołany, aby wesprzeć ICAO w dalszym rozwoju już rozpoczętego przez Komisję Żeglugi Powietrznej programu dotyczącego kompetencji językowych, który, wśród innych elementów, uwzględniał następujące aspekty:

- a) wykonanie dokładnej analizy obowiązujących postanowień dotyczących wszystkich aspektów łączności głosowej ziemia-powietrze i ziemia-ziemia w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, celem zidentyfikowania braków i/lub niedociągnięć;
- b) opracować postanowienia ICAO, zawierające znormalizowane wymagania i procedury dotyczące egzaminowania z języka angielskiego; i
- c) opracować minimalne wymagania dla poziomów umiejętności w stosowaniu potocznego języka angielskiego.

1.1.6 Grupa studyjna składała się z ekspertów operacyjnych i lingwistycznych mających doświadczenie w lotnictwie (pilotów, kontrolerów ruchu lotniczego i przedstawicieli cywilnych władz lotniczych) lub w szkoleniu w lotniczym języku angielskim i lingwistyce stosowanej, reprezentujących państwa członkowskie i międzynarodowe organizacje pokrywające większość głównych obszarów językowych. Grupa PRICESG spotykała się w latach 2000 i 2001, przedstawiając na koniec 2001 r. komplet zaleceń.

1.1.7 Zmiany do Załącznika 10 — Łączność Lotnicza, Tom II — Procedury Łączności, włącznie z posiadającymi status PANS oraz procedury dla Służb Nawigacji Powietrznej — Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM, Dok. 4444), dotyczące harmonizacji słownictwa w radiotelefonii i usprawnień w stosowaniu standardowej frazeologii, jako część wyznaczonego zadania, zaczęły obowiązywać 1 listopada 2001 r. Na 33 Sesji Zgromadzenia ICAO (Montreal, wrzesień/październik 2001) odnotowano, że postanowienia związane ze znajomością języka są przygotowywane i uznano, że nie należy założeń ograniczać tylko do języka angielskiego. Aby ukończyć wyznaczone zadanie, Sekretariat zaproponował wprowadzenia zmian do następujących Załączników i dokumentów:

- a) Załącznik 1 — Licencjonowanie Personel;
- b) Załącznik 6 — Operacje statków powietrznych;
- c) Załącznik 10 — Łączność Lotnicza, Tom II — Procedury Łączności, włącznie z posiadającymi status PANS;
- d) Załącznik 11 — Służby Ruchu Lotniczego; i
- e) procedury dla Służb Nawigacji Powietrznej — Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM, Dok. 4444).

1.1.8 Proponowane zmiany do Załączników 1, 6, 10 i 11 oraz do PANS-ATM zostały przyjęte przez Radę ICAO w marcu 2003 r.

1.2 PRZEGLĄD POSTANOWIEŃ PRZED PRZYJĘCIEM ZMIAN ZAWIERAJĄCYCH WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

1.2.1 Wcześniej, dwie zalecane metody podane w Załączniku 10 i norma podana w Załączniku 1 zawierały postanowienie dotyczące stosowania języka. W Załączniku 10, zalecano, aby udostępnić stosowanie języka angielskiego zawsze, gdy stacja na statku powietrznym nie była w stanie porozumieć się w języku stosowanym przez stacje na ziemi. Do Załącznika 10 dołączono również dodatek omawiający szczególne zagadnienia językowe.

1.2.2 W Załączniku 1, zakładano, że kontrolerzy ruchu lotniczego posiadają znajomość "języka lub języków określonych przez państwo do stosowania w łączności powietrza-ziemia i umiejętność mówienia w tym języku lub językach bez obcego akcentu lub naleciałości mogących negatywnie wpłynąć na łączność radiową".

1.2.3 Dodatkowo przy braku podobnych wymagań dla załóg lotniczych, Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) dotyczące znajomości języka nie zawierały czytelnie zdefiniowanych, wymaganych poziomów znajomości, co powodowało utrudnienie w ich wdrożeniu i ocenie.

1.2.4 Pierwsi specjaliści od łączności radiowej, którzy przygotowali postanowienia Załącznika 10 mieli nadzieję, że wymagania dotyczące łączności pilotów i kontrolerów zostaną dopracowane, gdy stworzony zostanie „język radiotelefoniczny” oparty na uproszczonym języku angielskim. Niektóre z omawianych zagadnień zostały wprowadzone przez opracowanie frazeologii; większość z pozostałych została wprowadzona przez zmiany lub stała się nieaktualna w związku z rozwojem lingwistycznego rozumienia. W wyniku badań lingwistycznych już dzisiaj wiadomo, że nie ma bardziej odpowiedniej „formy mowy” w komunikacji między ludźmi niż własny język. Sztuczne języki — a jest ich wiele — w dziesięć lat po ich wprowadzeniu mają niewielki wpływ na jakąkolwiek dziedzinę. Komputerowo wspomagane rozpoznawanie głosu i technologie tłumaczeniowe pozostają niepewne, szczególnie w kontekście zapotrzebowania na wiarygodność w lotnictwie. Ponieważ wszystkie pozostałe opcje są niedostateczne, własny język pozostaje najbardziej wiarygodną i skuteczną metodą porozumiewania się człowieka.

1.2.5 Pomimo opracowanych, znormalizowanych frazeologii ICAO, obejmujących wiele sytuacji (zasadniczo zdarzenia typowe, ale również niektóre przewidywalne sytuacje awaryjne lub zdarzenia nietypowe), żaden zestaw frazeologii nie może w pełni opisać występujących sytuacji i odpowiedzi. Statki powietrzne są pilotowane i zarządzane przez człowieka, a zachowanie człowieka jest nieskończenie różne; nadal będzie występować konieczność komunikowania się w nieskończonej różności sytuacji lub niuansów. Piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego muszą wykazać dostateczny poziom znajomości języka, aby móc korzystać ze wszystkich potencjalnych wymagań dotyczących komunikacji, począwszy od sytuacji rutynowych do nieopisanych w ograniczonej frazeologii, jak również sytuacji nietypowych oraz całkowicie awaryjnych. Język ludzki częściowo charakteryzuje się umiejętnością tworzenia nowego znaczenia i stosowania słów w nowych kontekstach, a kreatywność i złożoność języka wchłania złożoność i nieprzewidywalną naturę ludzkiego oddziaływania, nawet w stosunkowo ograniczonym kontekście komunikacji lotniczej. Nie ma po prostu żadnej bardziej odpowiedniej formy mowy dla reakcji człowieka. W pewnym momencie próby ograniczenia zakresu języka zawsze zawiodą, gdy potrzeba przekazania nowej i nietypowej sytuacji wykroczy poza możliwości sztucznie ograniczonego języka.

Podsumowanie

1.2.6 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka nie mogą całkowicie eliminować wszystkich źródeł błędnych przekazów w łączności radiotelefonicznej. Raczej, ich celem jest zapewnienie, na ile jest to możliwe, aby wszystkie osoby mówiące posiadały dostateczny poziom znajomości języka stosowanego w negocjacjach znaczeniowych aby rozwiązać sytuacje nietypowe. Prawdopodobnie nigdy nie wyeliminuje się błędnych przekazów; dostosowanie się jednak do wymagań ICAO dotyczących znajomości języka umożliwi rozmówcy szybsze rozpoznanie błędów oraz dalszą pracę nad rozwiązaniem nieporozumień.

1.3 WEZWANIE DO BLISKIEJ WSPÓŁPRACY MIĘDZYNARODOWEJ

1.3.1 Usprawnianie łączności nie może być odbierane jako obowiązek tylko państw i personelu, w których język angielski nie jest językiem obowiązkowym. Wszystkie państwa członkowskie ICAO, linie lotnicze, usługodawcy i organizacje szkolenia mają swój udział i obowiązek poniesienia uczciwej części obciążeń z tego wynikających. Jest szereg sposobów w jaki państwa, w których język angielski jest językiem obowiązkowym, organizacje i personel może pomóc. Pierwszym i najprostszym sposobem to podniesienie własnych standardów w zakresie łączności przez państwa członkowskie i bliskie zsynchronizowanie stosowanej przez siebie frazeologii z wymaganą przez ICAO (patrz rozdział 3).

1.3.2 Linie lotnicze mogą pomóc swoim partnerom code-share i innym w opracowywaniu wysokiej jakości programów szkoleniowych z lotniczego języka angielskiego poprzez oddelegowanie swoich wykwalifikowanych szkoleniowców językowych lub, za niską odpłatnością, udostępnienie miejsc swoim partnerom w swoich ośrodkach szkolenia. Np. w latach 1995-1997 kilka północnoamerykańskich i europejskich linii lotniczych zaoferowało intensywne szkolenie z lotniczego języka angielskiego dla kontrolerów jednego z państw członkowskich. Ponadto, poważną część materiału szkoleniowego w zakresie języka można przygotować modyfikując istniejące produkty szkolenia lotniczego. Organizacje mogą zainwestować w wysokiej jakości produkty nauczania lotniczego języka angielskiego poprzez wspieranie wysiłków lingwistów w opracowywaniu odpowiednich, wysokiej jakości materiałów szkoleniowych w języku angielskim o tematyce związanej z lotnictwem (patrz rozdział 4). Tak przygotowane produkty mogą być udostępniane studentom po kosztach własnych lub z minimalnym zyskiem. Inne, przydatne metody opisane są w rozdziale 3. Krótko mówiąc, państwa, w których język angielski jest językiem ojczystym, i te biegle nim się posługujące oraz organizacje, które z natury rzeczy mają przewagę w odniesieniu do zastrzonych postanowień w stosowaniu języka angielskiego mogą zainicjować ruch w celu stworzenia bezpieczniejszego środowiska komunikowania się, udzielając pomocy państwom, dla których język angielski nie jest językiem ojczystym, oraz promować konieczność podniesienia poziomu biegłości językowej. Środowisko lotnicze wspólnie zaangażowane w usprawnianie łączności będzie bezpiecznej latać.

Rozdział 2

NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA ICAO (SARPs) DOTYCZĄCE WYMAGAŃ CO DO POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

Główne założenia:

- ICAO SARPs dotyczące poziomu znajomości języka zostały opracowane przy udziale grupy studyjnej PRICE, w której składzie znaleźli się eksperci od lotniczego i aeronautycznego języka angielskiego ze wszystkich geograficznych regionów świata.
- Załącznik 10 SARPs jednoznacznie stwierdza, że wszędzie, gdzie jest to możliwe, stosowane będą frazeologie ICAO.
- Załącznik 1 SARPs definiuje wymagania co do poziomu znajomości.
- Wymagania co do poziomu znajomości języka podane w Załączniku 1 mają takie samo zastosowanie do tych, dla których jest to język ojczysty oraz do tych, dla których to język obcy.
- Piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego do 2008 r. muszą zademonstrować znajomość frazeologii i języka potocznego na poziomie 4 – operacyjnym.
- Standard w Załączniku 1 stwierdza, że piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego muszą poddać się kolejnemu egzaminowi, jeżeli zademonstrowany poziom znajomości jest niższy niż poziom 6 – ekspercki.
- Załączniki 6 i 11 wymagają, aby usługodawca lub linie lotnicze kontrolowały poziom znajomości języka.

2.1 WPROWADZENIE

2.1.1 Celem niniejszego rozdziału jest wyjaśnienie i omówienie Norm i Zalecanych Metod Postępowania (SARPs), związanych ze stosowaniem języka w lotniczej łączności radiotelefonicznej oraz wyjaśnienie zasad będących podstawą wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka. Informacja zawarta w tym rozdziale ma służyć cywilnym władzom lotniczym, liniom lotniczym i służbom ruchu lotniczego. Informacje odnoszące się do wymagań dotyczących poziomu znajomości języka — Opisy Wymagań i Skala Ocen — będą przydatne zarządzającym szkoleniami, nauczycielom i oceniającym.

2.1.2 SARPs związane ze stosowaniem języka w lotniczej łączności radiotelefonicznej przyjęte przez Radę ICAO w marcu 2003 r. można znaleźć w Załączniku 1 — Licencjonowanie Personelu; Załączniku 6 — Operacje statków powietrznych, Część I i Część III; Załączniku 10 — Łączność Lotnicza, Tom II — Procedury Łączności, włącznie z posiadającymi status PANS; i Załączniku 11 — Służby Ruchu Lotniczego (patrz Załącznik A).

Załącznik 1	1.2.9.1 – 1.2.9.7 Załącznik (wymagania dotyczące poziomu znajomości języka) Załącznik (Skala Ocen)
Załącznik 6, Część I	3.1.6
Załącznik 10, Tom II	5.2.1.6.2.1.1 5.2.1.2.1 i 5.2.1.2.2 5.2.1.5.2 – 5.2.1.5.5
Załącznik 11	2.27.1 i 2.27.2

2.1.3 Pozostałe informacje i materiał pomocniczy związany z językiem można znaleźć w Procedurach dla Służb Ruchu Lotniczego — zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM, Dok. 4444), Rozdział 12, i Podręczniku Radiotelefonii (Dok. 9432) w słowie wstępnym i rozdziale 1, 1.2. Podsumowując, wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka:

- **zaostrzają** wymagania dla zapewnienia stosowania języka angielskiego przez służby nawigacji lotniczej w lotach międzynarodowych przez podniesienie wymogu z poziomu Zalecane do Standardu (Załącznik 10);
- **ustanawiają** minimalnie wymagany poziom umiejętności posługiwania się językiem przez załogi latające i kontrolerów ruchu lotniczego (Załącznik 1);
- **wprowadzają** skalę ocen ICAO z umiejętności posługiwania się językiem dla osób, dla których język angielski jest językiem ojczystym i tych dla których jest językiem obcym (Załącznik 1);
- **wyjaśniają** konieczność stosowania zarówno frazeologii jak i języka potocznego (Załączniki 1 i 10);
- **standaryzują** stosowanie frazeologii ICAO (Załącznik 10);
- **zalecają** harmonogram egzaminów dla zademonstrowania poziomu znajomości języka (Załącznik 1);
- **zapewniają** nadzór usługodawców i operatorów nad spełnieniem tego wymagania przez personel (Załączniki 6 i 11).

2.1.4 SARPs związane ze stosowaniem języka mogą być podzielone na trzy typy: Załącznik 10 SARPs jednoznacznie określa, które języki mogą być stosowane w łączności radiotelefonicznej; Załącznik 1 SARPs definiuje wymagania co do poziomu znajomości jako warunek wstępny dla uzyskania licencji; i Załączniki 6 i 11 definiują odpowiedzialność usługodawcy i linii lotniczej.

2.1.5 Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka i skala zostały opracowane dla oceny umiejętności mówienia i słuchania, głównie w kontekście łączności lotniczej. Opracowane specjalnie dla lotniczej łączności radiotelefonicznej mogą znaleźć szersze zastosowanie w lotnictwie. Wymagania zostały opracowane do oceny poziomu znajomości również innych języków, nie tylko angielskiego.

2.2 ZAŁĄCZNIK 10 SARPs, ZWIĄZANY Z WYMAGANIAMI DOTYCZĄCYMI POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

SARPs zawarte w Załączniku 10, Tom II (odtworzone w Załączniku A), stanowią podstawę dla wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, zakładając, że język angielski będzie dostępny w międzynarodowej łączności radiotelefonicznej. Główne zmiany wprowadzone zmianą do Załącznika 10 to:

- a) założenie, że stosowana będzie frazeologia ICAO;
- b) jednoznaczne wyjaśnienie, że wymagana będzie znajomość zarówno frazeologii jak i języka potocznego; i
- c) zaostrenie postanowień o dostępności języka angielskiego.

2.3 FRAZEOLOGIA ICAO

Pierwszym najważniejszym elementem SARPów w Załączniku 10 dotyczącym języka to większy nacisk na znaczenie stosowania frazeologii ICAO. Poprzez jednoznaczne wyjaśnienie w standardzie ICAO, że wymagane jest stosowanie frazeologii ICAO, podkreślono konieczność stosowania frazeologii ICAO przez państwa i osoby indywidualne. Stosowanie innej frazeologii w różnych obszarach geograficznych zwiększa ryzyko nieporozumienia. To szczególne niebezpieczeństwo jest zgrabnie ilustrowane, gdy stosowane są różne, aczkolwiek podobne frazeologie w niektórych regionach. Każde odstępstwo od standardowej frazeologii ICAO stanowi przeszkodę w najlepszej z możliwych komunikacji.

2.4 STOSOWANIE JĘZYKA POTOCZNEGO

Drugie zdanie w Załączniku 10, Tom II, 5.1.1.1, określa jako standard ICAO, co już wcześniej wynikało z kilku SARPów ICAO a było wyraźnie wyjaśnione w materiałach pomocniczych ICAO, konieczność biegłego posługiwania się językiem potocznym jako podstawowego elementu w łączności radiotelefonicznej. Podczas, gdy standard w 5.1.1.1 wyszczególnia dodatkowo konieczność biegłego posługiwania się obok frazeologii językiem potocznym, w żadnym wypadku nie wolno tego rozumieć, że język potoczny może zastąpić frazeologię ICAO. W pierwszej kolejności należy zawsze stosować frazeologię ICAO. Standard w 5.1.1.1 jest stanowczy co do wymogu stosowania frazeologii ICAO we wszystkich sytuacjach, dla których jest to podane. Nie ma jednak możliwości opracowania frazeologii dla wszystkich możliwych sytuacji. Gdy występuje konieczność zastosowania języka potocznego należy go stosować w tej samej, jasnej, precyzyjnej i jednoznacznej formie jak frazeologię. Na przykład w sytuacjach awaryjnych lub nietypowych, dla wyjaśnienia lub omówienia polecenia lub gdy powstanie konieczność przedyskutowania informacji lub polecenia. Podczas, gdy standard w 5.1.1.1 identyfikuje i formalizuje konieczność stosowania języka potocznego, w żadnym wypadku nie należy tego interpretować jako licencję na „pogaduszki” lub zgodę na ignorowanie formalnych i nieformalnych protokołów rządzących stosowaniem frazeologii. Pełne wyjaśnienie współzależności pomiędzy frazeologiami a językiem potocznym i wyjaśnienie nałożonej roli na frazeologię ICAO zostało omówione w rozdziale 7.

2.5 JĘZYK, KTÓRY MA BYĆ UŻYWANY

2.5.1 Załącznik 10 zakłada, że łączność radiotelefoniczna będzie prowadzona albo w języku stacji na ziemi lub po angielsku, i że umożliwiona będzie łączność w języku angielskim, jeżeli piloci nie będą posługiwali się językiem stacji na ziemi. Podwyższanie znaczenia postanowień rządzących stosowaniem języka w łączności radiotelefonicznej z zalecania do standardu podkreśla znaczenie współzależności pomiędzy łącznością a bezpieczeństwem. W Załączniku 10, w uwadze 1 do 5.2.1.2.1, jest jednoznacznie powiedziane, że język stosowany przez stacje na ziemi może być inny od języka obowiązującego w państwie, i że państwo może uznać, że dla konkretnego regionu wymagany jest również powszechnie stosowany język regionalny. Standardy w 5.2.1.2 w rzeczywistości oznaczają, że lokalne, narodowe i regionalne języki mogą być stosowane w łączności radiotelefonicznej, ale język angielski zawsze będzie dostępny we wszystkich stacjach obsługujących trasy i lotniska w międzynarodowych operacjach lotniczych. Jako przykład język hiszpański używany jest jako język narodowy w państwach od Meksyku poprzez całą Środkową Amerykę i w znakomitej części Ameryki Południowej.

W tych państwach język hiszpański lub angielski musi być dostępny dla lotów międzynarodowych. Można używać hiszpańskiego lub angielskiego, ale angielski musi być dostępny. Międzynarodowi piloci wykonujący loty w tych regionach mogą używać hiszpańskiego lub angielskiego. (Wymagania dotyczące poziomu znajomości któregoś z języków używanych podane są w Załączniku 1.) Już od dłuższego czasu to język angielski faktycznie odgrywa rolę powszechnie stosowanego języka w lotnictwie międzynarodowym. Dzisiaj obowiązujące postanowienie tylko to formalizują.

Postanowienia ICAO w żadnym przypadku nie ograniczają stosowania języka narodowego, regionalnego lub lokalnego, ale uznają praktyczny wymóg dostępności języka angielskiego dla pilotów, którzy nie mówią w języku narodowym danego państwa (patrz również rozdział 7).

Aneks 1: SARPs odnoszące się do wymagań dotyczących poziomu znajomości języka

2.5.2 Postanowienia rządzące stosowaniem języka(ów) w łączności radiotelefonicznej dotychczas składały się ze standardu Załącznika 1, który wymagał, aby kontrolerzy (ale nie załoga latająca) demonstrowali posiadanie znajomości „języka lub języków wyznaczonych do stosowania w łączności powietrze-ziemia i umiejętność mówienia tym językiem lub językami bez akcentu lub naleciałości negatywnie wpływających na przekaz radiowy”. Aczkolwiek założenie było jednoznaczne, dodatkowe wytyczne dotyczące co to znaczy „umiejętność” mówienia można znaleźć w SARPs i materiale pomocniczym.

2.5.3 Zaostrzone wymagania dotyczące poziomu znajomości języka przyjęte w 2003 r. mają wpływ na każdy język stosowany w międzynarodowej łączności radiotelefonicznej i wyjaśniają, który poziom biegłości jest odpowiedni. Jeżeli można stosować więcej niż jeden język w łączności radiotelefonicznej to takie same wymagania co do poziomu znajomości języka dotyczą wszystkich. Standardy wprowadzają również wymagania egzaminacyjne, które obowiązują w takim samym stopniu załogę latającą jak i kontrolerów ruchu lotniczego, oraz, w różnym stopniu, operatorów stacji lotniczych, nawigatorów i inżynierów lotu. Wymagania Załącznika 1, wyszczególnione w 1.2.9 wymagają dokładnego poznania. Tabela 2-1 podaje daty obowiązywania tych postanowień.

Paragrafy 1.2.9.1, 1.2.9.2 i 1.2.9.3

2.5.4 Punkty 1.2.9.1, 1.2.9.2 i 1.2.9.3 SARPs, aczkolwiek wymagają od załogi latającej i kontrolerów ruchu lotniczego posiadania umiejętności mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej, nie podają wymaganego poziomu umiejętności jak to zostało ujęte w Skali Ocen. Oba standardy z 1.2.9.1 i 1.2.9.2 odzwierciedlają wcześniejsze postanowienia Załącznika 1 dotyczące poziomu znajomości języka, rozszerzając te postanowienia na większość załóg latających i niektórych nawigatorów, żądając od nich zademonstrowania umiejętności mówienia i rozumienia któregoś z języków stosowanych w łączności radiotelefonicznej. Podobna Zalecana Praktyka podana w 1.2.9.3 zawiera zalecenie, aby inżynierowie pokładowi oraz piloci szybowców i balonów wolnych posiadali umiejętność posługiwania się językiem. W tych trzech postanowieniach nie wyszczególniono wymaganego poziomu znajomości. Wytyczne dotyczące odpowiednich metod oceny i metodologii można znaleźć w rozdziałach 5 i 6 niniejszego podręcznika.

Paragrafy 1.2.9.4 i 1.2.9.5: Poziom 4

2.5.5 Paragrafy 1.2.9.4 i 1.2.9.5 wprowadzają szczegółowe wymagania co do poziomu znajomości języka. Wymagania można znaleźć w komplecie opisów wymagań podanych w Załącznikach do Załącznika 1 i w opisie Skali Oceny Poziomu Operacyjnego (4) znajdującego się w Załączniku do Załącznik 1. Komentarz i dodatkowe wymagania dotyczące poziomu można znaleźć w opisach wymagań i Skali Ocen omówionych w kolejnych sekcjach niniejszego rozdziału.

2.5.6 Paragrafy 1.2.9.4 i 1.2.9.5 odnoszą się do poziomu biegłości, jak opisano w Skali Ocen dla poziomu 4. Sposób w jaki państwa sprawdzą znajomość języka wśród personelu może w jakimś stopniu się różnić, ale musi być powiązany z biegłością w języku, a nie wiedzą o języku i, dodatkowo musi być bezpośrednio powiązany ze Skalą Ocen ICAO. Jednoznaczne wymagania egzaminacyjne opisane są w rozdziale 6.

2.5.7 Aczkolwiek największy ciężar w szkoleniu i egzaminowaniu spadnie na regiony, gdzie język angielski stosowany jest jako drugi język, to wymagania dotyczące poziomu znajomości języka mają zastosowanie do każdego języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej, ale oczywiście nie do każdego stosowanego w operacjach krajowych.

Paragrafy 1.2.9.6 i 1.2.9.7: Wymagani dotyczące ponownego egzaminowania

2.5.8 Standard podany w 1.2.9.6 i w Zalecanych Praktykach w punkcie 1.2.9.7 wspiera wymagania SARPs w 1.2.9.4 i 1.2.9.5. Standard podany w 1.2.9.6 zakłada, że personel, który zademonstruje poziom znajomości języka poniżej poziomu 6 – eksperckiego w Skali Ocen ICAO, musi być okresowo ponownie egzaminowany. Zalecane Praktyki podane w 1.2.9.7 przedstawiają harmonogram kolejnych egzaminów, a uwaga 1 wyjaśnia, że nie wymaga się ponownego egzaminowania nikogo, osoby mówiącej po angielsku, lub która się go nauczyła, a która zademonstruje 6 poziom – ekspercki.

2.5.9 Podobnie jak w przypadku badań innych ludzkich cech, udowodniono, iż jest trudno wyłączyć i zbadać wszystkie czynniki mające wpływ na stosowanie języka: jego pozyskiwanie, rozwój lub zapominanie. Pomimo, iż wiele już wiadomo o języku, nadal pozostaje wiele pytań bez odpowiedzi. Jednym z takich pytań jest zapominanie języka. Z doświadczenia i praktycznej obserwacji wiadomo, że zdarza się zapomnieć język. Powszechnie znana jest degradacja umiejętności posługiwania się językiem przez osoby, które przez dłuższy czas nie używają drugiego lub obcego języka. To czego nie znamy to prędkość tej degradacji i w którym momencie następuje utrata jego znajomości. Podczas, gdy powszechnie obserwuje się zapominanie znajomości drugiego lub obcego języka, ludzie zazwyczaj nie zapominają całkowicie pierwszych nauczonych języków (z wyłączeniem przypadków upośledzenia lub zranienia).

2.5.10 Minimalne wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka opisane w poziomie 4 – operacyjnym nie wymagają jego znajomości na poziomie osoby, dla której jest to język ojczysty lub, która taki poziom reprezentuje. Ponieważ poziom 4 – operacyjny jest znacząco niższy od poziomu 6 – eksperckiego można założyć, iż wystąpi zapominanie języka u osób z 4 poziomem jego znajomości. Z tego więc powodu wprowadzono do Aneksu 1 standard o ponownym egzaminowaniu i Zaleconą Praktykę zawierającą harmonogram przeprowadzania sprawdzających egzaminów.

Minimalne wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka opisane w poziomie 4 – operacyjnym nie wymagają jego znajomości na poziomie osoby, dla której jest to język ojczysty lub, która taki poziom reprezentuje.

2.6 WYMAGANIA ICAO DOTYCZĄCE POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA PODANE W ZAŁĄCZNIKU 1, ZAŁĄCZNIK A

2.6.1 Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka mają zastosowanie tylko do umiejętności mówienia i słuchania, a nie dotyczą umiejętności pisanie ani czytania. Odnotowano fakt, że piloci i kontrolerzy potrzebują posiadać umiejętność czytania i pisanie w jakimś zakresie, ale na tym etapie umiejętność mówienia i słuchania uznano za obszary krytyczne i nad nimi się skupiono.

2.6.2 Wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka składają się z opisu wymagań (Załącznik do Załącznika 1) i Skali Ocen ICAO dla poziomu 4 – operacyjnego (Załącznik do Załącznika 1). Oba przedstawione są w Załączniku A do niniejszego podręcznika. Pięć opisów wymagań zawiera wszystkie elementy dla mówiących biegle i przedstawia pewne konteksty komunikowania się. Skala Ocen opisuje wyjątkowe cechy stosowania języka. („Wymagania” odnoszą się do osoby mówiącej, natomiast podane w Skali Ocen wymagania sprawdzają stosowanie elementów języka przez jednostkę.) W pewnym sensie skalę ocen znajomości języka można traktować jako pomoc w dobrym osądzie, pierwszy ważny krok dla stosowania na świecie bardziej jednolitych standardów językowych wobec pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego.

Opisy wymagań i wymagania podane w Skali Ocen są opracowane w taki sposób, aby stanowiły punkt odniesienia dla nauczycieli i oceniających dla stosowania jednolitej oceny znajomości języka przez pilotów i kontrolerów.

2.7 ŁĄCZNOŚĆ RADIOTELEFONICZNA

Opisy wymagań

2.7.1 Osoby mówiące biegle będą skutecznie komunikować się przy użyciu tylko głosu (telefon/radiotelefon) i słuchaniu typowych zwrotów występujących w rozmowach „twarz w twarz”. Komunikowanie się bez stosowania typowych zwrotów uważane jest za trudniejsze i stanowi większe wyzwanie wymagające wyższego poziomu znajomości języka niż w przypadku kontaktów bezpośrednich. Ponadto inne cechy łączności radiotelefonicznej powodują, że jest to unikalny rodzaj zdarzenia w komunikacji, np.:

- jakość dźwięku może być słaba i rozpraszana hałasami;
- kontroler ruchu lotniczego lub pilot może być obciążony znaczną ilością połączeń i równolegle musi pilnować aby była efektywna i zwięzła;
- poza zadaniami łącznościowymi, piloci muszą wykonywać wszystkie inne zadania związane z zarządzaniem operacjami swoich statków powietrznych.

2.7.2 Osoby mówiące biegle będą komunikować się w sposób dokładny i jednoznaczny w tematach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. Kontekst jest bardzo ważnym elementem w komunikowaniu się, a poziom znajomości języka jednostki może być różny w różnych kontekstach. Założeniem opisu wymagań jest ograniczenie domeny komunikacji do zagadnień związanych z pracą; tzn. oczekuje się, że kontrolerzy ruchu lotniczego i personel lotniczy będą w stanie porozumiewać się w zagadnieniach wspólnych z zakresu wiedzy z ich obszaru pracy. Jednocześnie znajomość języka nie powinna ograniczać się do zapamiętywania frazeologii, ale powinna obejmować stosunkowo szeroki obszar domen komunikacyjnych związanych z pracą. Rozdział 7 wprowadza szereg tematów i domen związanych z pracą, potrzebnych w komunikacji pomiędzy pilotem i kontrolerem ruchu lotniczego. Lista nie jest kompletna i wyczerpująca, a jedynie stanowi pomoc dla opracowania programów i w związku z tym ocena znajomości łączności radiotelefonicznej nie powinna ograniczać się wyłącznie do tych zagadnień.

2.7.3 Osoby mówiące biegle będą używać odpowiednich strategii komunikacyjnych dla przekazywania wiadomości, wykrywania i rozwiązywania nieporozumień (np. sprawdzić, potwierdzić lub wyjaśnić informację), powstałych w sytuacjach ogólnych lub związanych z pracą. Umiejętności strategiczne zostały wyodrębnione przez szereg lingwistów jako ważna część oceny kompetencji i poziomu znajomości języka.

Ważną umiejętnością strategiczną dla kontrolerów ruchu lotniczego i pilotów jest umiejętność wykrywania i rozwiązywania potencjalnych nieporozumień, np. strategia sprawdzenia prawidłowego rozumienia, np. poproszenie o ponowne odczytanie wiadomości. Równie ważną umiejętnością jest przekształcenie lub parafrazowanie wiadomości, jeżeli jest oczywiste, że wiadomość nie została zrozumiała. Czasem zwrot frazeologiczny "powtórz" należy rozumieć raczej jako prośbę wyjaśnienia niż powtórzenia. Kontrolerzy ruchu lotniczego i załogi latające muszą zrozumieć, że cisza nie zawsze wskazuje na zrozumienie. Dla kontrolerów ruchu lotniczego i pilotów, dla których jest to język ojczysty, świadomość strategiczna powinna uwzględniać ocenę zagrożenia będącego skutkiem komunikacji międzykulturowej i wrażliwości na strategie potwierdzające zrozumienie.

2.7.4 Osoby mówiące biegle, skutecznie i stosunkowo łatwo dadzą sobie radę z wyzwaniem lingwistycznym, które znaję a powstaną w wyniku komplikacji lub w skutek nieprzewidzianej sytuacji, która wystąpi w kontekście związanym z pracą lub zadaniem związanym z komunikacją. Dużym wyzwaniem w łączności jest sytuacja niespodziewana, a dla której trzeba użyć drugiego języka.

Eksperti ds. czynnika ludzkiego podkreślili zagrożenie wynikające z faktu, że nasze "oczekiwania" przeszkadzają w interpretacji rzeczywistości. Czasami komplikacja lub nieoczekiwane zdarzenie może doprowadzić do zerwania łączności. Bardzo ważne jest, aby kontrolerzy ruchu lotniczego i załogi latające posiadały dostateczny poziom znajomości języka i umiejętności strategiczne dla poprowadzenia dialogu spowodowane nieoczekiwanym zdarzeniem. Normalne jest, że kontrolerzy ruchu lotniczego i załogi latające trzymają się ściśle zdefiniowanych procedur i przepisów, ale gdy muszą stawić czoło nowej sytuacji muszą zademonstrować umiejętność łatwego dostosowania swoich odpowiedzi.

2.7.5 Osoby mówiące biegle będą używać dialektu lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego. Zagadnienie dialektu lub akcentu jest bardzo złożone, ale korzystając z rozsądku i dobrego osądu można sobie z nim w praktyce poradzić. Pierwszą, typową reakcją na opis wymagania jest pytanie, które dialekty lub akcenty będą uznawane za zrozumiałe. Najlepszą odpowiedzią jest przyjrzenie się, w jaki sposób rozwiązano ten problem wśród populacji używającej język ojczysty kontrolera ruchu lotniczego. W Wielkiej Brytanii np. występuje duża różnorodność regionalnych dialektów i odmian. Starający się o pracę kontrolera i stażysta są nieformalnie sprawdzani pod kątem stosowania odpowiedniego dialektu dla międzynarodowego środowiska lotniczego. Stwierdzenie co stanowi mocny dialekt regionalny lub wyraźny akcent pozostawia się dużemu doświadczeniu i dobremu osądowi nauczyciela lub oceniającego. Jeżeli osoba posiada mocny dialekt regionalny lub wyraźny akcent, zrozumiały tylko przez tych, którzy go znają to jest proszona o stosowanie dialektu szeroko akceptowanego lub kierowana jest na dodatkowe zajęcia z dykcji lub wymowy. Wiadomo, że ludzie modyfikują wymowę z różnych powodów, często nieświadomie, celem zdobycia uznania danej grupy, w której znakiem szczególnym jest wymowa stosowana w sposób szczególny, lub na skutek wpływu nowych, regionalnych sposobów wymowy na już poznana, a szczególnie w przypadku używania drugiego języka w odpowiedzi na brak zrozumienia. Inny przykład nieformalnej lecz możliwej „polityki” dotyczącej akcentu lub dialektu można zaobserwować w dużych angielskojęzycznych międzynarodowych stacjach telewizyjnych lub agencjach radiowych nadających wiadomości. Dziennikarze w międzynarodowych kanałach informacyjnych wykazują szeroki wachlarz akcentów i dialektów typowych zarówno dla pierwszego jak i drugiego języka, ale są zawsze zrozumiali przez swoją widownię. Agencje takie jak British Broadcasting Corporation (BBC) lub Cable News Network (CNN) nie stosują formalnej polityki akceptowania dialektów lub akcentów stosowanych przez swoich dziennikarzy, w każdym razie taka polityka nie jest upubliczniana, ale na pewno stosowana jest akceptacja nieformalna.

Przyczyny zerwania łączności pomiędzy osobami, dla których angielski jest drugim językiem

2.7.6 W książce *The Phonology of English as an International Language*, brytyjska lingwistka Jennifer Jenkins podjęła się trudnego zadania dokonania analizy przyczyn zerwania komunikacji pomiędzy osobami,

dla których angielski jest drugim językiem. Ponieważ wnioski są za obszerne, aby je tutaj umieścić, podkreślenie tylko niektórych wyników badań może być przydatne w kontekście potrzeb komunikacyjnych pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego. Należy zrozumieć, że tradycyjne modele wymowy "ojczystej" stosowane w wielu tradycyjnych formach nauczania angielskiego nie mogą być dzisiaj uznawane za obowiązujące, gdyż nie można traktować języka angielskiego jako "należącego" do któregośkolwiek głównego, tradycyjnego, angielskojęzycznego państwa. Angielski jest pierwszym językiem lub jest szeroko stosowany jako język narodowy w około sześćdziesięciu państwach i jest bardzo ważnym drugim językiem w wielu innych. Tak naprawdę wiele osób stosuje język angielski jako swój drugi lub obcy język i jest ich więcej niż tych, dla których jest to język ojczysty. Większość sytuacji, w których jest stosowany to rozmowa pomiędzy dwoma lub więcej osobami, dla których jest to drugi lub obcy język. W związku z faktem, że angielski odgrywa międzynarodową rolę, tradycyjny sposób nauczania jego sposobu wymowy przez osoby, dla których jest to język ojczysty nie ma obecnie sensu. Większość użytkowników języka angielskiego nie będzie rozmawiać z osobą, dla której jest to język ojczysty, i niewielu dorosłych uczących się języka uzyskuje tzw. „wymowę ojczystą”. Bardzo ważną częścią badań jest wykazanie, że wymowa podobna do "ojczystej" jest nie tylko mało prawdopodobna, ale i niekonieczna.

2.7.7 W większości przypadków ogólny stosunek do dialektu lub akcentu jest kwestią stronniczości; niektóre akcenty są faworyzowane, a inne odbierane negatywnie. Taka stronniczość jest jednak nienaturalna i nie poparta przez wiedzę lingwistyczną; nie ma żadnego języka, dialektu czy akcentu, który jest bezdyskusyjnie lepszy lub gorszy od jakiegokolwiek innego, ale powszechna opinia o akcencie jest trudna do zlikwidowania.

2.7.8 Po drugie stwierdzono, że używając wyuczonego języka angielskiego, rozmówcom często brakuje wspólnej wiedzy historycznej. Oznacza to, że wymowa staje się jeszcze ważniejsza gdy dwie osoby, dla których język angielski nie jest ojczystym porozumiewają się ze sobą. Podczas, gdy wymowa „ojczysta” jest mało prawdopodobna i nie wymagana, to jednak wzajemnie zrozumiała wymowa jest mile widziana, a w środowisku łączności lotniczej wręcz konieczna.

2.7.9 Jeżeli osoba, dla której używany język jest jej ojczystym nie jest uznawana jako wzór i sędzia poprawności dialektu lub akcentu, to należy się zapytać, kto ma prawo ocenić czytelność wymowy? Jeżeli uważa się za takie środowisko lotnicze, a wstęp do niego ma kandydat, który zademonstruje dowolną liczbę posiadanych kompetencji zdefiniowanych jako ważne dla środowiska, to używanie języka jest po prostu kolejną kompetencją. W oparciu o swoje szerokie doświadczenie oraz znormalizowane wytyczne dotyczące kwalifikacji nauczyciela, oceniający i pilota i kontrolera ruchu lotniczego stosują rozsądek przy podejmowaniu decyzji co do gotowości kandydata do wkroczenia w środowisko. Podobną metodologię można zastosować do używania języka. Zagadnienie „dialektu lub akcentu, który nie jest zrozumiały przez środowisko lotnicze” jest bardzo złożone. Można ten problem rozwiązać w środowisku lotniczym w podobny sposób jak traktuje się umiejętności osoby, dla której jest to język ojczysty, i w jaki sposób nauczyciele oceniają inne kompetencje i umiejętności: w oparciu o zdrowy rozsądek i dobry osąd przy zastosowaniu wytycznych zawartych w Skali Ocen ICAO. Dodatkowo zaleca się zdrową porcję tolerancji dla różnorodnych akcentów i dialektów! (Patrz rozdział 6 dla bardziej złożonego podejścia w ocenie umiejętności językowych i roli „kontrolowanego zdrowego rozsądku”).

2.8 SKALA OCEN ICAO

2.8.1 Skala Ocen ICAO znajdująca się w Załączniku do Załącznika 1 wyznacza sześć poziomów znajomości języka od wstępnego (Poziom 1) do eksperckiego (Poziom 6) poprzez ocenę sześciu obszarów lingwistycznych: wymowa, struktura, słownictwo, biegłość, zrozumienie, konwersacja. Uznano, że liczba poziomów jest wystarczająca aby wykazać odpowiedni postęp w jego używaniu nie przekraczając liczby poziomów, które można wyraźnie rozdzielić. Nie jest to skala o „równych odstępach”; czas konieczny dla uzyskania postępu będzie różny pomiędzy poziomami, np. przejście z poziomu wstępnego 2 do komunikatywnego poziomu 3 może zabrać więcej czasu niż przejście z poziomu operacyjnego 4 do rozszerzonego poziomu 5.

2.8.2 Zasadniczo występują dwa typy skal ocen umiejętności językowych: te, które stosują podejście „umie” i te, które opisują szczególne cechy stosowania języka. Skala Ocen ICAO stosuje to drugie podejście i jest podobna do każdej formy zawodowego nauczania lub specjalistycznego egzaminowania (patrz rozdział 4, Nauczanie języka i łączności radiotelefonicznej, dla opisów odpowiednich kwalifikacji). Niezależnie od tego, w pozostałych sekcjach niniejszego podręcznika można znaleźć wykaz funkcji językowych i zadań z komunikowania się, wspólnych dla łączności pomiędzy pilotem a kontrolerem.

2.8.3 Należy podkreślić, że Skala Ocen nie odnosi się do umiejętności mówienia jak w języku ojczystym lub na podobnym poziomie, ale jest decyzją filozoficzną, że wymowa ojczysta nie powinna być uprzywilejowana. Wszyscy uczestniczący w łączności radiotelefonicznej muszą spełnić wymagania ICAO dotyczące znajomości języka i nie zakłada się, że osoby, dla których jest to język ojczysty te wymagania spełniają. Dodatkowym powodem unikania stosowania pojęcia „język ojczysty” lub odnoszenie się do „mówiącego w języku ojczystym” to stwierdzony problem w dokładnym zdefiniowaniu kim jest osoba mówiąca w języku ojczystym, zagadnienie dobrze omówione w pracy Jenkin. Pojęcie „mówiący w języku ojczystym” jest zasadniczo przydatne tylko wówczas, gdy mówimy o osobie posługującej się tylko jednym językiem. Jednak używanie tylko jednego języka nie jest na świecie normą. Dwujęzyczność lub znajomość większej liczby języków jest powszechna u wielu, jeżeli nie u większości narodów i kultur. W kontekście znajomości wielu języków może być trudne jednoznaczne określenie co jest, a co nie jest językiem ojczystym, gdyż ewidentnie może ich być więcej.

2.8.4 Oceniający mogą przyjąć, że opisy dotyczące jednego poziomu uwzględniają wszystkie umiejętności lub cechy opisane w poprzednim poziomie. Oznacza to, że każdy kto uzyskał konkretny poziom demonstruje umiejętności wyższe niż wymagane przez każdy niższy poziom. Niespełnienie wymagań w jednej kategorii danego poziomu wskazuje na przyznanie umiejętności na niższym poziomie, tzn. poziom oceny umiejętności danej osoby jest ustalany w oparciu o najniższą przyznaną ocenę w którejkolwiek kategorii co jest bardzo ważne, gdyż wymagania dotyczące poziomu 4 – operacyjnego są opracowane jako najbezpieczniejsze minimalne umiejętności niezbędne w lotniczej łączności radiotelefonicznej. Niższa ocena dowolnego elementu wskazuje na brak odpowiednich umiejętności, np. piloci, którzy uzyskali poziom 4 – operacyjny we wszystkich obszarach z wyjątkiem wymowy mogą być niezrozumiali dla kontrolerów ruchu lotniczego, z którymi muszą się komunikować.

Dla przyznania uprawnienia na poziomie 4 każdy musi zademonstrować posiadanie umiejętności we wszystkich kategoriach poziomu.

2.9 ZAŁĄCZNIKI 6 i 11

Standardy podane w Załączniku 6, Część I i II, i w Załączniku 11 zakładają, że operatorzy statków powietrznych i służby ruchu lotniczego dopilnują, aby ich personel spełnił wymagania dotyczące poziomu znajomości języka podane w Załączniku 1.

Tabela 2-1.
Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka — Załącznik 1 — Obowiązujące daty

Niniejsze postanowienia weszły w życie 27 listopada 2003 i sukcesywnie zaczynają obowiązywać. Ich sukcesywne wdrażanie jest wynikiem decyzji Rady, aby część standardu dotycząca wymagań egzaminacyjnych obowiązywała przez pięć lat od daty obowiązywania i stosowania Artykułu 42 Międzynarodowej Konwencji Lotnictwa Cywilnego, która uznaje prawa nabyte dla już wydanych licencji.

Kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczych

Od 27 listopada 2003 Wnioskujący o wydanie lub posiadacz licencji kontrolera ruchu lotniczego lub operatora stacji lotniczej musi zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej. Władza licencjonująca każdego państwa członkowskiego ICAO określi sposób, w jaki ta umiejętność będzie zademonstrowana.

Od 5 marca 2008 Demonstracja umiejętności mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej zostanie wykonana zgodnie z opisami wymagań (Załącznik do Załącznika 1) i skalą ocen (Dodatek do Załącznika 1). Ci, którzy wykażą się poziomem znajomości poniżej poziomu eksperckiego – 6 (poziom 6) muszą ponownie poddać się ocenie w odstępach czasu, zgodnych dla ich indywidualnego poziomu znajomości języka. ICAO zaleca, aby dla poziomu rozszerzonego (poziom 5) kolejna ocena została przeprowadzona po 6 latach a po 3 latach dla poziomu operacyjnego (poziom 4).

Piloci samolotów i śmigłowców

od 5 marca 2004 Wnioskujący o wydanie lub posiadacz licencji pilota samolotu lub pilota śmigłowca musi zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej. Władza licencjonująca każdego państwa członkowskiego ICAO określi sposób, w jaki ta umiejętność będzie zademonstrowana.

od 5 marca 2008 Posiadacze licencji pilota samolotu lub pilota śmigłowca wydanej przed 5 marca 2004 muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

od 5 marca 2008 Demonstracja umiejętności mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej zostanie wykonana zgodnie z opisami wymagań (Załącznik do Załącznika 1) i skalą ocen (Dodatek do Załącznika 1). Ci, którzy wykażą się poziomem znajomości poniżej poziomu eksperckiego – 6 (poziom 6) muszą ponownie poddać się ocenie w odstępach czasu, zgodnych dla ich indywidualnego poziomu znajomości języka. ICAO zaleca, aby dla poziomu rozszerzonego (poziom 5) kolejna ocena została przeprowadzona po 6 latach a po 3 latach dla poziomu operacyjnego (poziom 4).

Nawigatorzy lotniczy: Nawigatorzy lotniczy, którzy muszą stosować pokładowy radiotelefon muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

Piloci szybowca, balonu wolnego i inżynierowie pokładowi: Nie ma żadnego standardu dotyczącego umiejętności językowych mającego zastosowanie do tych kategorii personelu. Jednakże, Załącznika 1, Rozdział 1, 1.2.9.3, zawiera zalecenie: *"Inżynierowie pokładowi oraz piloci szybowców i balonów wolnych powinni posiadać umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej."*

ROZDZIAŁ 3

ŚWIADOMOŚĆ LINGWISTYCZNA

Główne założenia:

- Główną zasadą dobrej techniki radiotelefonicznej jest stosowanie znormalizowanej frazeologii ICAO.
- Ciężar usprawniania łączności radiotelefonicznej powinien być równo podzielony pomiędzy osoby, dla których stosowany język jest ojczystym, oraz tych, dla których nie jest.
- Wyczulona świadomość zagrożeń wynikających z różnic międzykulturowych i lingwistycznych jest podstawą dla bezpiecznego prowadzenia łączności radiowej.
- Piloci i kontrolerzy muszą:
 - unikać żargonu, slangu, i wyrażeń idiomatycznych,
 - wypowiadać się wyraźnie, ściśle i bezpośrednio, oraz
 - wolno i wyraźnie.
- Osoby mówiące płynnie po angielsku i dla których jest to język ojczysty mogą zapoznać się z wyzwaniem, którym muszą stawić czoła osoby, dla których nie jest to język ojczysty i przyjąć strategię ułatwiającą wzajemne międzykulturowe i lingwistyczne rozumienie.

3.1 OGÓLNE

3.1.1 Niniejszy rozdział wyodrębnia niektóre podstawowe cechy stosowania języka i komunikowania się, podkreślając niektóre sytuacje powodujące nieporozumienia, oraz przedstawia techniki dla usprawnienia komunikowania się w języku angielskim między osobami z różnych kultur mówiącymi innymi językami oraz analizę dobrych technik radiowych. Wyczulona świadomość zagrożeń występujących w komunikacji głosowej, szczególnie w komunikacji międzykulturowej umożliwi pilotom i kontrolerom ruchu lotniczego, dla których język angielskim jest językiem ojczystym, pełniejsze zrozumienie wyzwań, którym muszą stawić czoła osoby, dla których jest to drugi język.

3.1.2 Większość ludzi z łatwością i zazwyczaj z dobrym powodzeniem stosuje język bez posiadania znaczącej wiedzy o jego charakterze. Język zazwyczaj jest nieświadomie używany do wykonywania codziennych zadań, więc nikt się nie zastanawia nad jego złożonością. David McMillan, w swojej pracy magisterskiej „Miscommunications in Air Traffic Control”, podkreśla, że łatwość z jaką posługujemy się językiem (językami), aby komunikować się w codziennych czynnościach i brak zazwyczaj poważnych konsekwencji za nieprawidłowości w komunikacji maskują delikatność ludzkiego języka jako narzędzie zrozumiałej komunikacji. Używanie języka wydaje się proste, a tak naprawdę wymaga bardzo skomplikowanej współpracy

między złożonymi procesami, a nasze, zazwyczaj pozytywne, codzienne doświadczenia z językiem zaprzeczają jego złożoności. Przerwanie komunikacji może nastąpić z każdego powodu, np.:

- dwa słowa mogą brzmieć tak samo;
- mogą występować bardzo poważne rozbieżności w wymowie powodujące nieporozumienia, nawet wśród osób, dla których jest to język ojczysty;
- informacja mówiącego może być za ogólna i jej cel nie zostanie odebrany; lub
- mówiący może nie najlepiej znać język, a więc nie będzie mógł się skutecznie porozumieć.

W codziennym życiu zdarzają się nieporozumienia, ale rzadko skutkują czymś innym jak drobną niewygodą, zakłopotaniem lub stratą czasu. Jednak w łączności w kontroli ruchu lotniczego ryzyko jest znacznie większe, a błędy w porozumieniu się mogą stanowić potencjał dla znacznie poważniejszych konsekwencji. W następstwie wypadku z 1977 r., gdzie stwierdzono, że brak porozumienia był jedną z jego przyczyn, ICAO opublikowało zmiany do frazeologii i procedur w oparciu o wiedzę zdobytą z analizy procesu porozumiewania się przed samym wypadkiem. Jednak mimo wszystko, dziesięciolecia później, błędy w porozumiewaniu mają miejsce skutkując wieloma incydentami i poważnym wypadkami.

3.1.3 Pomimo, że naturalny język człowieka niesie brzemień potencjalnego błędu, nie ma żadnego innego media dla komunikowania się, który lepiej nadawałby się do tego celu. Pomimo, że aplikacje do przekazywania danych ciągle są usprawniane i niektórzy specjaliści mają nadzieję, że zmniejszy to potrzebę na wspólny język, to są powody, dla których aplikacje do przekazywania danych nie zlikwidują konieczności biegłego posługiwania się przez pilotów i kontrolerów językiem. Przede wszystkim dlatego, że nie są jeszcze dostatecznie rozwinięte do powszechnego stosowania. Po drugie wymagają biegłej umiejętności czytania, a technologie tłumaczeniowe nadal są niepewne w świetle ostrych wymagań wiarygodności. I na koniec, załogi i kontrolerzy będą zawsze musieli się biegle posługiwać językiem na wypadek awarii sprzętu komputerowego. Alternatywnym narzędziem zastępującym konieczność posiadania biegłej znajomości języka, który nie spełnia wymagań bezpieczeństwa na pokładzie lub w sali kontroli ruchu to tłumacze, dodatkowe ogniwo pomiędzy dwoma głównymi graczami – kontrolerem i pilotem – co dodatkowo skomplikuje porozumiewanie się. W sytuacjach typowych korzystanie z tłumacza może wystarczyć, ale w sytuacjach nietypowych lub awaryjnych, każda procedura, która spowalnia porozumiewanie się staje się niewygodna, a czasami nawet niebezpieczna. A więc, jako najlepszy mechanizm porozumiewania się pilota i kontrolera pozostaje język, a ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu jego znajomości mają na celu ten mechanizm porozumiewania się jak najbardziej usprawnić.

3.2 OSOBY MÓWIĄCE W JĘZYKU OJCZYSTYM I OBCYM

3.2.1 ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu jego znajomości mają takie samo zastosowanie do osób mówiących w języku ojczystym jak i obcym. Ponieważ angielski jest powszechnie używanym językiem w międzynarodowej łączności lotniczej, wiele osób mówiących w tym języku, jako obcym musi się go uczyć, aby poprawić swój poziom znajomości. Jednak, nie należy całym ciężarem usprawniania wzajemnej komunikacji obarczać osoby mówiące w obcym języku. Osoby, dla których język angielski jest językiem ojczystym również odgrywają bardzo poważną rolę w światowych wysiłkach prowadzących do zwiększenia bezpieczeństwa w porozumiewaniu się i dlatego większość informacji znajdujących się w tym rozdziale jest skierowana na współpracę pomiędzy osobami mówiącymi w języku angielskim jako ojczystym i jako drugim. Poprawianie bezpieczeństwa radiotelefonicznego nie jest drobnym zagadnieniem, wymaga wspólnego wysiłku i szerokiej współpracy, a piloci i kontrolerzy skorzystają z szerszej wiedzy o tym jak funkcjonuje język, z głównym naciskiem na strategię, które ułatwiają przejrzystość i rozumienie. Dodatkowo, osoby, dla których jest to język ojczysty mają etyczny obowiązek rozszerzenia swojej świadomości lingwistycznej i dołożenia staranności w przekazywaniu wiadomości.

3.2.2 Gdy opracowywano pierwotne podstawy łączności radiotelefonicznej, położono nacisk na współpracę międzynarodową w zakresie rozwiązywania problemów w łączności głosowej. Aczkolwiek założenia opisane w pierwszych dokumentów zostały wchłonięta przez postęp w rozumieniu lingwistycznym, to bliska współpraca międzynarodowa nadal pozostaje aktualna. Ciężar ten można w różny sposób rozłożyć:

- a) Państwa członkowskie mogą dopilnować, aby stosowana przez nie frazeologia była jak najbliższa znormalizowanej frazeologii ICAO.
- b) Osoby biegle mówiące w języku angielskim i dla których jest to język ojczysty mogą zapoznać się z niebezpieczeństwami i nauczyć się strategii usprawniających międzykulturowe porozumiewanie się.
- c) Osoby biegle mówiące w języku angielskim i dla których jest to język ojczysty mogą powstrzymać się od stosowania idiomów, kolokwializmów i innego żargonu w łączności radiotelefonicznej oraz mogą modulować prędkość swojego przekazu.
- d) Osoby, dla których angielski jest językiem ojczystym mają taki sam obowiązek jak osoby, dla których jest to drugi język pilnowania, aby ich odmiana angielskiego była zrozumiała dla międzynarodowej społeczności lotniczej.
- e) Organizacje, w których mówi się po angielsku mogą zainwestować w przygotowanie wysokiej jakości materiałów do nauczania języka angielskiego.
- f) Niektóre organizacje, linie lotnicze lub ośrodki szkolenia, w których mówi się po angielsku, mogą zastanowić się nad zorganizowaniem i zaproponowaniem partnerom code-share lub innym liniom lotniczym możliwości nauczania angielskiego po kosztach minimalnych.

3.2.3 Zaskakującym aspektem błędów w komunikowaniu się jest fakt, że jest to jeden z niewielu obszarów, które można od razu poprawić, bez stosowania wysokiej technologii. Nieporozumienia mogą i występują nie tylko pomiędzy obcokrajowcami ale również pomiędzy osobami mówiącymi tym samym językiem. Nieporozumienia pomiędzy osobami mówiącymi tym samym językiem mogą wystąpić wskutek błędu lingwistycznego lub niezrozumiałej cechy (dwuznaczność, homofonia itp.) albo na skutek ludzkiego niedbalstwa (zła dykcja, kiepska praca mikrofonu, za dużo danych w pojedynczej transmisji lub niecierpliwość), zagadnienia, które omówimy w tym rozdziale. Nieporozumienia z wyżej wymienionych powodów, jak również z innych przyczyn typowych w użyciu angielskiego przez obcokrajowców, mogą wystąpić pomiędzy obcokrajowcami lub pomiędzy obcokrajowcem a osobą dla której angielski jest językiem ojczystym.

3.3 FRAZEOLOGIA ICAO

3.3.1 Dla celów niniejszej dyskusji, wystarczy podkreślić, że wprowadzenie ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości angielskiego, w których stosowanie języka angielskiego jako wspólnego języka w międzynarodowej łączności radiotelefonicznej stanowi standard ICAO, daje możliwość wzmocnienia obowiązkowego przestrzegania frazeologii ICAO. Jest wystarczająco dużo anegdot, stanowiących dowód trudności powstałych wskutek zastosowanie niestandardowej frazeologii, szczególnie przez osoby korzystające z angielskiego jako drugiego języka lub języka dodatkowego.

3.3.2 Kluczowe znaczenie ma stosowanie zarówno przez osoby, dla których angielski jest językiem ojczystym jak i przez te, dla których jest językiem obcym, standardowej frazeologii ICAO, która z dużym wysiłkiem była rozwijana przez ostatnie pięćdziesiąt lat. Stosowanie standardowej frazeologii ICAO stanowi teraz standard ICAO (Załącznik 10, Tom II, 5.1.1.1): „Standardowa frazeologia ICAO będzie stosowana we wszystkich sytuacjach, dla których zostało to wyszczególnione. Tylko wówczas, gdy standardowa frazeologia nie ma zastosowania dla zamierzonej transmisji, można użyć języka potocznego”.

3.3.3 Każde państwo członkowskie musi podjąć wysiłek, aby stosowana przez to państwo frazeologia była zgodna ze standardami ICAO. Dzisiaj widać wyraźne różnice pomiędzy znaczną liczbą państw. Zastanówmy się przez chwilę w jaki sposób stosowanie niezgodnej z ICAO frazeologii stwarza niebezpieczną przeszkodę dla bezpieczeństwa międzynarodowych operacji. Poniższy przykład został przedstawiony przez wyższego pracownika linii lotniczej do oceny przez komisję.

Należy rozważyć sytuację, podchodzenia samolotu do lądowania z widocznością i wg instrumentów na dużym międzynarodowym lotnisku w dowolnym miejscu na świecie. Z dowolnego powodu kapitan decyduje się na odejście na drugi krąg będąc jeszcze w chmurach. Zgodnie z przepisami kontrola ruchu lotniczego powinna zostać poinformowana, jak tylko jest to możliwe, że samolot wykonuje odejście na drugi krąg. Krytyczna transmisja radiowa do wieży może być sformułowana w różny sposób, w zależności od linii lotniczej lub państwa rejestracji samolotu, lub z każdego innego powodu: pilot może zgłosić "odejście na krąg", "nieudane podejście", "przerwane podejście", lub "zaniechanie podejścia". Jeżeli stosowane są pojęcia niestandardowe lub żargon, zdarzenie, które niestety występuje częściej niż powinno, to kontroler i inni piloci znajdujący się w sąsiedztwie usłyszą "we're on the go", lub inny regionalny żargon. W tym przypadku, w sytuacji, gdy działania podejmowane przez załogę w kokpicie są czytelne i załoga wykonuje manewr jako zespół, ich zamiary mogą być źle odebrane przez innych używających tę samą częstotliwość radiową, włącznie z innymi samolotami w bezpośrednim sąsiedztwie oraz przez kontrolera odpowiedzialnego za zapewnienie separacji.

3.3.4 Nie ma możliwości uzyskania idealnej komunikacji, ale można ją zdecydowanie poprawić stosując taką samą frazeologię, wszędzie gdzie jest to możliwe. Aby uzyskać wymagany poziom bezpieczeństwa operacji należy podkreślić konieczność stosowania standardowej frazeologii ICAO w transmisjach głosowych. Oznacza to zmianę przyzwyczajzeń kontrolerów i pilotów do używania frazeologii nie ICAO-wskiej lub jej luźnego stosowania. Kontrolerzy i piloci, których to dotyczy, muszą zobaczyć ile wysiłku ich nie angielskojęzyczni partnerzy muszą włożyć aby osiągnąć znajomość języka angielskiego na poziomie operacyjnym – 4, aby zrozumieć znaczenie przestrzegania ICAO-wskiej frazeologii angielskiej i dokładnego utrzymywania eksperckich technik w łączności radiotelefonicznej.

3.4 KONIECZNOŚĆ RÓWNOLEGŁEGO, POPRAWNEGO STOSOWANIA JĘZYKA POTOCZNEGO

3.4.1 Pomimo, że dokładne stosowanie frazeologii ICAO jest jednym z narzędzi dla poprawienia bezpieczeństwa w komunikowaniu się, żaden komplet frazeologii, jak szeroki by nie był, nie jest w stanie ująć całego obszaru potrzeb człowieka w komunikowaniu się, nawet w stosunkowo ograniczonym środowisku komunikacji kontroli ruchu lotniczego. We wszystkich sytuacjach naglących, awaryjnych lub innych nietypowych lub nienormalnych, w których frazeologia jest niewystarczająca, kontrolerzy i piloci będą stosować język potoczny. Przykład typowej, nie naglącej sytuacji, która może wymagać zastosowania języka potocznego podany jest we fragmencie rzeczywistego zapisu z rozmowy pomiędzy dwoma statkami powietrznymi schodzącymi na lotnisko: "Kot jest pierwszy? My czy Air Europe?" Nie ma odpowiedniej frazeologii ICAO dla uzyskania informacji w takiej sytuacji. Frazeologia ICAO-wska powinna być przede wszystkim stosowana, ale zawsze wystąpią sytuacje, niektóre typowe, dla których brak jest frazeologii.

3.4.2 ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka podane w Załączniku 1 wyszczególniają cechy języka do stosowania zarówno we frazeologii jak i języku potocznym. Mają służyć jako wytyczne w stosowaniu języka potocznego.

3.5 SLANG, ŻARGON I IDIOMY

3.5.1 Język przekazuje więcej niż samą treść wiadomości; stosowany język również przekazuje, zazwyczaj podświadomie, tożsamość, status i pozycję grupy, emocje i stosunek. Język służy również dla nawiązania kontaktów lub dla podkreślenia znudzenia lub zmęczenia/zdenerwowania. Slang, żargon, i idiomy są podobne, gdyż składają się ze słów lub fraz, stosowanych w szczególnych przypadkach i mających inne znaczenie niż logiczne lub oczywiste. Slang i żargon mają więcej konotacji pejoratywnych, żargon związany jest z zawodowym stosowaniem języków i uważany za mniej pejoratywny; idiomy mogą być niezwiązane z konotacjami socjalnymi.

Żargon

3.5.2 Standardowa frazeologia ICAO jest czasami uważana za rodzaj żargonu, specjalistyczny kod typowy dla kontrolerów ruchu lotniczego i załóg; ale jako sformalizowany kod frazeologia ICAO-wska nie spełnia tej samej funkcji co nieformalny żargon. Frazeologia spełnia szczególną funkcję techniczną zapewniającą skuteczną i bezpieczną komunikację. Nieformalny żargon lub podobne formy wypowiedzi utrudniające rozumienie są unikane ze względu na potencjalne konsekwencje powstania nieporozumień w środowisku RTF.

Idiomy

3.5.3 Podobnie do żargonu, ale zazwyczaj bez żadnej konotacji pejoratywnej, idiomy rozumiane są tylko jako całe zwroty, których znaczenie pozbawione jest jakiegokolwiek logicznego pochodzenia. Przykładem jest "to take off (zdzjąć/wystartować)". Nie ma tu żadnego logicznego związku pomiędzy "startem" samolotu, a osobą "zdejmującą" kapelusz lub płaszcz. Podobnie, nie ma nic logicznego w stosowaniu zwrotu "can you make the runway? (uda ci się do pasa)". Nie ma nic złego w stosowaniu takiego zwrotu w odpowiednim kontekście, ale mówiący muszą mieć świadomość o możliwości wystąpienia trudności w rozumieniu idiomu przez osoby, dla których jest to drugi język, szczególnie, że idiomy stanowią dużą część naszej codziennej komunikacji. Unikanie idiomów powoduje, że nasza mowa jest wyraźna i łatwa do zrozumienia.

3.5.4 Przejrzystość, precyzyjność i poprawność, to cele w łączności stosowanej w kontroli ruchu lotniczego. Celem frazeologii jest zredukowanie ewentualnych wątpliwości i usprawnienie skuteczności. We wszystkich sytuacjach, do których frazeologia nie ma zastosowania, przy stosowaniu języka potocznego należy przyjąć takie same założenia jak dla frazeologii. Unikanie idiomów, tam gdzie tylko jest to możliwe, i świadomość, że mogą powodować trudności w rozumieniu przyczynia się do stosowania bardziej zrozumiałego języka potocznego. Świadomość różnic pomiędzy żargonem i idiomami oraz wiedza o ich przydatności w codziennym porozumiewaniu się, z możliwością utrudnienia tej komunikacji, ułatwi pilotom i kontrolerom porozumiewanie się ponad barierami kulturowymi i lingwistycznymi.

3.6 FUNKCJA I ODBIÓR

3.6.1 *Bądź dokładny, precyzyjny i bezpośredni.* Zrozumienie funkcji języka i jego odbiór wyjaśni znaczenie stosowania języka, który jest dokładny, precyzyjny i bezpośredni, gdy występuje bariera językowa. Funkcja komunikatywna odnosi się do intencji mówiącego, wyrażona jest czasownikiem. Mówiący może przekazać zamierzoną funkcję stosując różne formy językowe. Na przykład, funkcja języka "żądająca podjęcia działania" może być wyrażona w każdej z poniższych form:

- a) Przenieś mi teczkę.
- b) Czy możesz przynieść mi teczkę?

- c) Czy możesz mi to podać?
- d) Podaj tutaj.
- e) Gdzie jest teczka?
- f) Co z tą teczką?

3.6.2 Odbiór odnosi się do różnego stosowanie języka w różnych kontekstach. Na przykład, mówiący skorzysta z jednego szczególnego odbioru podczas oficjalnej prezentacji, a z innego w rozmowie z przyjaciółmi lub rodziną. Odbiór charakteryzuje stosowane słownictwo i różnice w strukturze lub gramatyce. Różne formy wykorzystane w przykładach powyżej są regulowane po części odbiorem w coraz mniej formalnej kolejności. Funkcja, forma i odbiór są ważnymi pojęciami, z którymi kontrolerzy ruchu lotniczego i piloci muszą się zapoznać, gdyż przyczyną szeregu wypadków i zdarzeń było zastosowanie przez kontrolerów lub pilotów mniej bezpośredniej formy w przekazywaniu wątpliwości, co z kolei w wyniku niezastosowania bezpośredniej formy zostało nieprawidłowo odebrane lub zignorowane. Sytuacje takie są dobrze omówione w podręcznikach o zarządzaniu załogą. Przykładem jest pytanie drugiego pilota "How about those flaps (a co z tymi klapami)?" wyrażające zaniepokojenie, że klapy nie są dostatecznie daleko wysunięte dla wykonania startu. Znacznie lepiej byłoby swoje zaniepokojenie wyrazić jednoznacznie: "We should extend the flaps further (należy bardziej wysunąć klapy)" lub "Are the flaps extended correctly (czy klapy są prawidłowo wysunięte)?"

3.6.3 Wypowiedzi powinny jednoznacznie określać funkcję komunikowania się, szczególnie przy próbie wyjaśnienia lub złagodzenia wątpliwości mówiącego. Przykładem z codziennego życia jest prośba "Please turn on the lights (proszę włączyć światła)" zamiast zastosowania zwrotu nie bezosobowo, "How about some light? (a co ze światłami)". W łączności z kontrolą ruchu lotniczego kontrolerzy i piloci mogą zapewnić większą czytelność stosując jednoznaczne zwroty. Określ wyraźnie przedmiot wątpliwości. Mów bezpośrednio, a nie bezosobowo.

3.7 WYMOWA, DIALEKT I AKCENT

3.7.1 Czytelna wymowa — podczas porozumiewania się osób we własnym ojczystym języku, mówiący, aby ułatwić rozumienie, mogą stosować konteksty i powszechną praktyką stosowaną przez nauczycieli języka jest zachęcanie studentów do stosowanie takich kontekstów jako pomoc w rozumieniu. Badania jednak wykazały, że w przypadku języka angielskiego jako języka drugiego, osoby posługujące się nim, aby ułatwić zrozumienie głównego nacisku kładą raczej na akcent niż kontekst. W związku z tym usprawnienie łączności radiotelefonicznej ma podwójny cel: rola wymowy w ICAO-wskiej Skali Ocen dotyczącej biegłości znajomości języka musi być najważniejsza, a wszyscy mówiący muszą poznać wymowę akceptowaną przez szerokie międzynarodowe środowisko lotnicze. Podczas, gdy nie zawsze jest łatwo kontrolować akcent, mówiący mogą kontrolować rozumienie przez dopasowanie prędkości wypowiedzi, ograniczanie liczby informacji w każdej wypowiedzi oraz stosowanie wyraźnych przerw pomiędzy słowami i frazami. Mówiący muszą również unikać zbitek dźwięków.

3.7.2 Dialekt i akcent to zagadnienia złożone. Duża część szkolenia językowego była skupiona na "naturalnych" mówcach jako wzór dla wymowy. Niedawno społeczność językowa doszła do wniosku, że błędem jest stworzenie monolitu mówiącego w języku ojczystym, jest bardzo duża różnorodność akcentów i dialektów. Ma to głównie zastosowanie do języka angielskiego, gdyż jest on stosowany na całym świecie. Ponieważ angielski staje się coraz powszechniejszym światowym językiem to poczucie przynależności do niego przez anglojęzyczne państwa zanikła. Angielski, w znacznie większym stopniu niż pozostałe języki, należy do świata. Zainteresowanych angielskim jako językiem międzynarodowym odsyłam do wykazu książek i artykułów, które w większych szczegółach omawiają jego rolę (patrz Załącznik E).

3.7.3 Przykładem znaczenia i praktycznego udziału lingwistyki w szkoleniu i sprawdzaniu znajomości lotniczego angielskiego to rozważania o micie tzw. „standardowych” dialektów. Wraz z rozwojem skuteczniejszych programów szkoleniowych i egzaminacyjnych z zakresu lotniczego języka angielskiego, prowadzonych przez wykwalifikowanych zawodowych nauczycieli, zagadnienia związane z dialektem uwydatniają znaczenie włącze-

nia wykwalifikowanych zawodowych nauczycieli w proces oceny. ICAO-wskie wymagania dotyczące znajomości języka wymagają, aby mówiący „stosował dialekt lub akcent zrozumiały dla środowiska lotniczego”. Można to zrozumieć jako sygnał dla wszystkich posługujących się językiem, tych dla których jest to język ojczysty i/lub drugi język, że muszą dołożyć starań, aby ich akcent był zrozumiały na całym świecie. Wykazano, że stosowanie wymowy osoby, dla której jest to język ojczysty jest mylące (który wariant należy zastosować?), ale również z góry zakłada jego niezaliczenie, gdyż dorośli studenci zazwyczaj nie są w stanie nauczyć się wymowy „ojczystej” lub podobnej. Lepszym celem dla uczących się jest dojście do poziomu wzajemnego zrozumienia. Kwestia, które akcenty są zrozumiałe przez międzynarodowe środowisko lotnicze, trudne do zdefiniowania jednoznacznie, wskazuje na legalną rolę „oceny” języka. Środowisko lotnicze, w oparciu o wiedzę i doświadczenie, stosować będzie najlepszy osąd co do odpowiedniego akcentu i dialektu. Takie nieformalne, ale poparte wiedzą osady dotyczące akcentu i dialektu są już dzisiaj stosowane w wielu obszarach, włącznie ze szkoleniem lotniczym.

3.7.4 Jednym z przykładów skutecznej ale nieoficjalnej polityki w sprawie akcentu i dialektu można zaobserwować w brytyjskim przemyśle informacyjnym. Kilka lat temu, duża sieć wiadomości telewizyjnych zatrudniła osoby mówiące w tzw. „prestizowych” dialektach angielskich. Ostatnio jednak bardzo często słychać znacznie więcej różnych brytyjskich akcentów oraz pojawiają się wśród dziennikarzy, osoby, dla których angielski nie jest językiem ojczystym.

Aczkolwiek nie wydaje się, aby agencje sformalizowały wymagania co do sprawdzania poziomu znajomości języka ani też nie posiadają żadnej formalnej polityki co do akceptowalnego akcentu, ale na pewno jakaś nieformalna polityka w tym zakresie funkcjonuje, aby monitorować stosowanie przez dziennikarzy dialektu lub akcentu łatwo zrozumiałego przez większość słuchaczy. Organizacje szkolące angielsko mówiących kontrolerów działają na podobnej zasadzie, nauczyciele w sposób nieformalny w bezpośrednim kontakcie ze studentem mogą zwrócić mu uwagę, że używa bardzo mocnego dialektu regionalnego, wymagającego dodatkowego szkolenia lub, w niektórych przypadkach, zajęć z wymowy. W takich przypadkach, dla określenia odpowiedniego akcentu, stosuje się zdrowy rozsądek. Nie ma żadnej „światowej organizacji” definiującej dopuszczalny akcent. Nie jest możliwe wskazanie takiego jednego akcentu dla żadnego języka, gdyż różnorodność w jego stosowaniu jest nie do uniknięcia, a dla lingwistów język jest za bardzo złożonym fenomenem, aby dokładnie sprecyzować cechy, które powodują, że język jest powszechnie rozumiany. Niektórzy lingwiści prowadzą badania nad rozumieniem języka, ale złożoność języka powoduje, że takie badania mają dzisiaj niewielką wartość praktyczną. Zamiast tego, uczestnicy międzykulturowej komunikacji bardziej skorzystają, poznając wyzwania stawiane takiej komunikacji, ucząc się otwartości dla akceptowania innych akcentów i dialektów oraz technik rozpoznawania i negocjowania w przypadku przerwania komunikacji.

3.8 KOMUNIKACJA MIĘDZYKULTUROWA

3.8.1 W łączności radiotelefonicznej występuje szereg elementów, które stanowią wyzwanie dla osób mówiących w języku angielskim jako obcym. Po pierwsze wiele osób uważa, że porozumiewanie się w obcym języku jest stresujące. Mówienie w obcym języku z osobą biegle nim się posługującym lub, dla której jest to język ojczysty jest doświadczeniem onieśmielającym.

Po drugie łączność radiotelefoniczna pozbawiona jest możliwości korzystania z podpowiedzi wizualnych, co zdecydowanie utrudnia porozumiewanie się, gdyż w kontakcie bezpośrednim wiele informacji przekazywanych jest bez użycia słów, a przy wykorzystaniu języka ciała i wyrazu twarzy. I na koniec, niektóre badania wykazują, że stres negatywnie wpływa na umiejętności językowe. Pilotowanie i zarządzanie samolotem to czynności w pewnym stopniu szalenie stresujące. Tak więc pilotowanie lub zarządzanie samolotem i równoległe porozumiewanie się przez radiotelefon bez wizualnych podpowiedzi uaktywnia w procesie komunikowania się szereg czynników wywołujących stres.

3.8.2 W takim kontekście, jeżeli mówiący w języku ojczystym są świadomi wyzwania, jakim muszą stawić czoła osoby, dla których jest to język obcy, to powinni dołożyć starań, aby wymawiać słowa poprawnie. Na przykład osoby mówiące biegle lub, dla których jest to język ojczysty mogą skoncentrować się na utrzymaniu spokojnej i neutralnej intonacji, co niewątpliwie jest bardzo trudne w ruchliwych obszarach kontroli ruchu lotniczego, ale jest znakomitą strategią dla uspokojenia onieśmiałego partnera, dla którego jest to język obcy. Mogą dołożyć starań, aby w komunikacjach wyrażać się bezpośrednio oraz oduczyć się stosowania żargonu, slangu lub idiomów. Mogą poprosić o powtórzenie i potwierdzenie zrozumienia przekazanej wiadomości oraz uważnie przysłuchiwać się powtórzeniom, jednocześnie starając się unikać sytuacji "oczekiwania", zagadnienie dobrze omówione w literaturze dotyczącej czynnika ludzkiego. Dodatkowo, wolniejszy sposób mówienia wydaje się bardziej zrozumiały, tak więc, dokładanie starań w utrzymaniu umiarkowanego tempa mowy wydaje się rozsądnym podejściem dla usprawnienia komunikacji.

3.9 PODSUMOWANIE

Wdrożenie ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka nie może całkowicie wyeliminować wszystkich błędów komunikacyjnych w łączności radiotelefonicznej. Należy raczej dążyć, na ile to możliwe, aby wszyscy posiadali odpowiedni poziom znajomości języka co umożliwia pełne zrozumienie. Błędy w komunikacji prawdopodobnie nigdy nie znikną, ale rygorystyczne stosowanie frazeologii ICAO-wskiej, spełnienie ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, świadomość o potencjalnych trudnościach językowych oraz zrozumienie problemów, z którymi muszą sobie poradzić osoby, dla których jest to język obcy i umożliwi pilotom i kontrolerom łatwiejsze wykrywanie błędów w komunikacji oraz ich rozwiązywanie.

Rozdział 4

SZKOLENIE JĘZYKOWE I ŁĄCZNOŚĆ RADIOTELEFONICZNA

Główne założenia:

- Nauka języka jest znacznie bardziej złożona niż powszechna umiejętność stosowania języka ojczystego w życiu codziennym.
- Ważnym krokiem dla opracowania skutecznych i niedrogich programów nauczania jest wybór odpowiednio i prawidłowo wyszkolonych nauczycieli.
- Aby opracować dobre i skuteczne programy wykładowcy przedmiotów lotniczych powinni współpracować z nauczycielami języka.
- Łączność lotnicza obejmuje więcej niż tylko frazeologię.
- Wiele czynników wpływa na proces nauki języka. Bardzo trudno jest określić ile czasu dana osoba potrzebuje, aby uzyskać znajomość na poziomie operacyjnym – 4.
- Nie ma żadnych skrótów w nauce języka. Czas, motywacja, i dojrzałość są zawsze wymagane. Dobrze przygotowane programy z użyciem odpowiednich materiałów i skutecznych metod mogą zapewnić prawidłowy postęp.
- Przestrzeganie standardów ustanowionych przez różne zawodowe zrzeszenia nauczania języka gwarantuje skuteczność programów.

4.1 WPROWADZENIE

Wprowadzenie zastrzonych postanowień ICAO dotyczących poziomu znajomości języka przez załogi i kontrolerów ruchu lotniczego umacnia konieczność zapewnienia przez przemysł lotniczy opracowania i ciągłego rozwijania skutecznych programów szkolenia. Organizacje mogą same opracować lub poprawić swoje własne programy szkolenia, lub mogą taką usługę zakontraktować w zawodowej organizacji nauki języka. Założeniem niniejszego rozdziału jest wsparcie osób odpowiedzialnych za opracowanie i wdrożenie programów nauczania języka dla załóg i kontrolerów ruchu lotniczego. W niniejszym rozdziale zostaną omówione kwalifikacje nauczyciela i postęp studenta. Ponadto, omówione zostaną inne zagadnienia ułatwiające państwu, ośrodkom szkolenia, kierownikom szkoleń i instruktorom wybór lub przygotowanie odpowiedniego programu szkolenia, sylabusu i materiałów.

4.2 NAUKA JĘZYKA

4.2.1 Ludzie mają różne opinie na temat nauki języka, gdyż każdy człowiek, z wyjątkiem poważnie upośledzonych, mówi przynajmniej jednym językiem. Nauka języka jest jednak znacznie bardziej złożona niż powszechna umiejętność stosowania języka ojczystego w życiu codziennym. Badania naukowe wykazują, że duża część “wiedzy powszechnej” o nauce języka jest niedokładna. Przykładem jest powszechnie znana teoria, że dzieci znacznie łatwiej uczą się języków obcych niż dorośli. Wyniki badań naukowców nie w pełni potwierdzają tę teorię; badania wykazują, że w tych samych warunkach młodociani mają lekką przewagę nad dorosłymi i dziećmi (np. długość programu i czas spędzony na zajęciach związanych z nauką języka), ale dorośli mają takie strategie nauczania, które umożliwiają im szybszy postęp w nauce niż dzieciom, z wyjątkiem wymowy — wczesna nauka daje wyjątkowe efekty. Co prawda nie należy twierdzić, że wiek w ogóle nie ma wpływu na naukę języka, ale czynniki inne niż wiek – osobowość, dostęp do języka, motywacja — na pewno mają duży wpływ.

4.2.2 Jest to tylko jeden z przykładów mądrości stosowanych przy nauczaniu języka, którego skutki są nieprawidłowo postrzegane. Innym przykładem jest teoria, że “każdy kto mówi w języku może go uczyć”. Stosowanie takiej teorii w nauce języka czasami kończy się szukaniem “złotego środka” przez słuchaczy co powoduje, że stają się łatwym celem dla promotorów “nowych metod szybkiej i łatwej nauki języka”.

Nauczanie języka jest zawodem, który wymaga specjalistycznego szkolenia.

4.2.3 Przeciwnością takiego stwierdzenia jest rzeczywistość: nauczanie języka jest zawodem, który wymaga specjalistycznego szkolenia. Nauczanie języka różni się od innych form nauczania, ze względu na jego unikalny charakter: złożone umiejętności, wiedza i świadomość kulturowa, elementy fizyczne łączące się z procesami psychicznymi i komunikacyjnymi. Nie znaleziono żadnego substytutu dla wysiłku i czasu poświęconego próbie nauczania się nowych języków. Tak naprawdę, tendencja do stosowania konwencjonalnej wiedzy do nauki języka powoduje, że nieodpowiednio przygotowanym osobom powierza się zadanie przygotowania, wdrożenia lub wyboru programów szkolenia. W konsekwencji nieodpowiednie zajęcia klasowe powodują frustrację wśród studentów i ich nieprawidłowe przygotowanie. Nauczyciele języka to wykładowcy, którzy są wyszkoleni do przekazywania zasad funkcjonowania języka, organizowania i prowadzenia interesujących lekcji oraz dokładnego oceniania biegłości. W oparciu o posiadaną wiedzę o tym jak ludzie uczą się obcych języków, przygotowują zajęcia klasowe w taki sposób, aby zachęcić studentów do zapoznawania się z językiem.

4.2.4 W przeciwieństwie do tradycyjnych metod nauczania, które koncentrują się na uzupełnianiu pustych miejsc w ćwiczeniach gramatycznych, współczesne badania lingwistyczne i języka ukierunkowane są na zajęcia komunikatywne rozszerzające umiejętności porozumiewania się. Nie ignorując znaczenia wiedzy gramatycznej, zajęcia w klasie koncentrują się na umożliwieniu studentom czynnego udziału w zajęciach, celem poznania wszystkich elementów składających się na prawidłowe stosowanie języka. Czynności takie mogą uwzględniać odgrywanie różnych ról, odgadywanie brakujących elementów lub czynności tematyczne tak ukierunkowane, aby wciągnąć studentów do dyskusji w języku.

Nauka gramatyki odbywa się przy stosowaniu kontekstów. Jednym ze skutków wprowadzenia do programów nauczania języka wyników badań nad lingwistyką, to poza dyskusyjnym jej usprawnieniem, to fakt, że nauka w klasie stała się bardziej interesująca, żywsza i bardziej angażująca.

4.3 KWALIFIKACJA OSOBY PRZYGOTOWUJĄCEJ PROGRAM I WYKŁADOWCY

4.3.1 Stwierdzenie, że “każdy kto zna angielski może go uczyć” jest błędne. Badania o sposobie nauki języka przez człowieka obejmują pełen zakres ważnych zagadnień w przygotowywaniu skutecznych programów nauczania. Odpowiednio wyszkolona osoba znająca teorie i wyniki badań dotyczących nauczania osób dorosłych, nowinki pedagogiczne, metody egzaminowania i zasady lingwistyki będzie najlepszym wsparciem w opracowywaniu programów szkolenia zgodnych z aktualnymi badaniami. Tak więc, najważniejszym elementem przy opracowywaniu skutecznych programów szkolenia językowego to wskazanie odpowiednio przygotowanej osoby, która da sobie radę z problemami międzykulturowymi, która ciągle rozwija się zawodowo, poważa studentów i posiada zdolność ich motywowania i angażowania do nauki.

Najlepiej wykwalifikowani szefowie programów językowych lub wykładowcy będą posiadać doświadczenie akademickie w nauczaniu języka; fachową wiedzę z łączności lotniczej i doświadczenie w komunikatywnym nauczaniu języka, niezależnie od osobistych cech ważnych w nauczaniu jak: delikatność i świadomość zagadnień międzykulturowych, chęć ciągłego rozwijania się zawodowo, poważanie studenta i zdolność motywowania i angażowania ich do naukę.

Kwalifikacje wykładowcy

4.3.1.1 Nauka języka. Wykładowcy języka lub osoby przygotowujące program szkolenia muszą zapoznać się z wynikami najnowszych badań dotyczących nauki języka oraz aktualną teorią uczenia się języka. Zrozumienie, w jaki sposób osoby dorosłe uczą się drugiego języka, jakie czynniki mają wpływ na tę naukę i rola instruktora w nauce to przykłady wiedzy jaką wykładowcy muszą posiadać.

4.3.1.2 Językoznawstwo. Wykładowcy języka muszą rozumieć podstawowe zasady języka i mieć świadomość poznawczą w jaki sposób język funkcjonuje. Wiedza lingwistyczna, włącznie z historycznymi wpływami na dany język pozwala wykładowcy odpowiedzieć na pytania studenta dotyczące gramatyki i systemów leksykalnych i fonologicznych. Poznanie teorii socjolingwistycznej pozwoli zrozumieć rolę dialektu i zagadnień dotyczących tożsamości języka.

4.3.1.3 Pedagogika. Wykładowcy języka muszą zapoznać się z różnymi metodami i technikami nauczania języka, zasadami opracowywania programu oraz wyobrażenie o typach studentów i ich motywacji. Wykładowcy i osoby przygotowujące programy muszą umieć połączyć teorię z nauką języka oraz opracować program (założenia kursu, zajęcia). W związku z brakiem materiałów do nauczania języka lotniczego, wykładowcy angielskiego powinny również umieć przygotować swoje własne materiały.

4.3.1.4 Poza formalnym szkoleniem w obszarach wyżej wymienionych, należy również pamiętać, że nauczanie jest umiejętnością samą w sobie. Skuteczni nauczyciele wiedzą jak zainteresować swoich studentów: przygotowywanie zajęć skierowanych do studenta, monitorowanie swojej skuteczności, rozwijanie umiejętności zawodowych i poszerzanie wiedzy oraz znajomości i umiejętności stosowania różnych pomocy naukowych.

4.3.1.5 Znajomość języka. Naturalne jest, że wykładowcy języka będą chcieli sami uzyskać odpowiedni poziom znajomości, aby skutecznie uczyć, a poziom taki można określić w stosunku do poziomu studentów, których uczą, ale nie ma żadnego powodu aby zakładać, że osoby dla których jest to język ojczysty będą lepszymi nauczycielami języka. Wykładowcy języka, dla których nie jest to język ojczysty, mogą wykorzystać swoje doświadczenie w uczeniu się drugiego języka.

Aczkolwiek ICAO-wska Skala Ocen może mieć zastosowanie w innych przypadkach została ona jednak opracowana z myślą o potrzebie umiejętności porozumiewania się pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego; nie obejmuje umiejętności czytania lub pisania ani znajomości gramatyki, umiejętności i wiedzy ważnej dla nauczyciela. Inny system oceniania lub inna skala ocen opracowana szczególnie pod kątem nauczycieli byłaby korzystniejsza dla prawidłowej oceny poziomu znajomości języka przez nauczyciela.

Programy przygotowujące nauczyciela

4.3.2 Organizacja może zapewnić, że nauczyciele języka posiadają doświadczenie w wyżej opisanych obszarach poprzez wybór specjalistów, którzy zazwyczaj posiadają dyplom nauczyciela języka, kilkuletnie doświadczenie w uczeniu dorosłych i znają zagadnienia lotnicze. Dostępnych jest wiele programów przygotowujących nauczycieli takich jak nauczanie angielskiego jako drugiego języka (TESL), nauczanie angielskiego jako języka obcego (TEFL), lub nauczanie angielskiego osób mówiących innymi językami (TESOL). Podobne programy mogą być znane pod nazwą programów edukacyjnych z obcego języka, studia i nauka drugiego języka (SLA), zaawansowane programy lingwistyczne, lub inne techniki nauczania języka (np. "Japoński jako drugi język"). W niektórych częściach świata wykwalifikowani nauczyciele języka uzyskują dyplomy uniwersyteckie w specjalności nauczanie i szkolenie w obcym języku, gdzie wymaga się poznania dwóch obcych języków. Programy przygotowujące do nauczania angielskiego oferowane są na poziomie certyfikatu, dyplomu, magistra lub doktoratu.

Krótkie kursy kończące się certyfikatem lub dyplomem są oferowane przez różne prywatne i państwowe instytucje. Dłuższe kursy oferowane są przez uczelnie i kończą się licencjatem lub stopniem magistra w specjalności pedagogicznej, zaawansowanej lingwistyce lub innym zbliżonym temacie. Programy, które wydają się, ale nie są blisko związane z pedagogiką to literatura angielska lub inne programy dotyczące literatury językowej.

4.3.3 Skuteczny program szkolenia języka angielskiego wymaga od wykładowcy posiadania zarówno wykształcenie w jednym z wyżej wymienionych obszarów jak i praktycznego doświadczenie na odpowiednim poziomie w nauczaniu ESL, co umożliwia zrównoważenie posiadanych umiejętności: Praktyczne progresywne doświadczenie może zastąpić wyższy stopień wykształcenia, szczególnie gdy taka osoba sama podjęła naukę z aktualnych zasad uczenia i nauczania. Ponadto mniej doświadczony lub gorzej przygotowany wykładowca może być nadzorowany przez doświadczonego instruktora (patrz Tabela 4-1).

Różnice w programach kończących się certyfikatem, licencjatem lub dyplomem

4.3.4 Różnice w programach kończących się certyfikatem, licencjatem lub dyplomem to stopień przygotowania pedagogicznego jaki oferują. Kursy krótsze, zazwyczaj kończące się certyfikatem oferują od 100 do 150 godzin szkolenia. Studia magisterskie lub zaawansowane będą trwać o rok lub dwa dłużej od programów licencjackich. Przykładem może być certyfikat TESOL oferowany przez jeden z brytyjskich instytutów, a przedstawiony jako kurs zawodowy praktyczny stanowiący pierwszy krok w nauce nauczania języka angielskiego studentów dorosłych. Studia licencjackie lub magisterskie oferowane przez ten sam instytut przedstawione są jako studia umożliwiające podjęcie pracy zawodowej w obszarze szkolenia nauczycieli, zarządzania, przygotowywania kursów, egzaminowania, CALL (nauka języka przy pomocy komputera) i badań naukowych nad językiem. Brytyjskie Zrzeszenie TESOL Kwalifikujące Instytucje zaleca przydzielanie pracy i obowiązków nauczycielskich zgodnie z przygotowaniem i doświadczeniem danej osoby. Krótko mówiąc, posiadacze certyfikatu TESOL są przygotowani do nauczania pod nadzorem lepiej wykwalifikowanego instruktora; w zależności od posiadanego doświadczenia mogą, ale nie muszą być odpowiednio przygotowani do opracowywania materiałów i programów.

Osoba posiadająca doświadczenie i licencjat TESOL lub tytuł magistra TESOL musi być w stanie zaangażować się w opracowywanie materiałów i programów, prowadzić nadzór nad innymi instruktorami i zarządzać programem.

Specjalizacja w zagadnieniach lotniczych

4.3.5 Nauczyciele ESL najlepiej potrafią uczyć lotniczego języka angielskiego, jeżeli zapoznają się z zagadnieniami lotniczymi. Mogą to zrobić w różny sposób: zdobywając doświadczenie w lotnictwie, doświadczenie w nauczaniu lotniczego języka angielskiego, lub uczęszczając na krótki kurs umożliwiający im zapoznanie się ze słownictwem lotniczym (np. kurs w organizacji szkolenia naziemnego). Mając wprowadzenie do zagadnień lotniczych, nauczyciele posiadający doświadczenie w nauczaniu angielskiego dla konkretnych potrzeb powinni umieć wybrać, zmodyfikować i rozszerzyć zawartość kursu dla potrzeb studentów. Optymalne rozwiązania z zakresu szkolenia w lotniczym języku angielskim, przy stałym udziale specjalistów tematycznych (SME), są na bieżąco opracowywane przez zaangażowane i wykwalifikowane osoby gotowe uczestniczyć w długim procesie przygotowywania angielskojęzycznych materiałów lotniczych. Podobnie jak w innych dziedzinach, w ciągu jednej nocy nie można zapoznać się z technicznym słownictwem lotniczym tak więc organizacje będą gotowe inwestować w zdolnych i sprawnych nauczycieli, którzy gotowi będą zaangażować się długofalowo w projekty związane z opracowywaniem materiałów do nauczania.

4.3.6 Innym bardzo dobrym rozwiązaniem w nauczaniu lotniczego języka angielskiego jest stworzenie duetów: wykwalifikowanego nauczyciela języka angielskiego i eksperta z przedmiotu lotniczego. Rolą SME podczas nauki języka jest wybór i sprawdzenie dokładności treści lotniczej; rolą wyszkolonego specjalisty nauczania języka jest zorganizowanie nauczania języka w kontekście lotniczym przygotowanym lub monitorowanym przez SME. Taka współpraca okazała się najskuteczniejszym sposobem nauczania technicznego języka angielskiego.

Sam ekspert od przedmiotu jest nie wystarczający

4.3.7 Okazało się, że nie należy spodziewać się, że lotniczy ekspert techniczny sam zapewni optymalne środowisko do nauki języka. Podczas, gdy osoby z doświadczeniem lotniczym lub w kontroli ruchu lotniczego są bardzo cenionymi (i potrzebnymi) ekspertami tematycznymi ułatwiającymi naukę języka, to zadanie nauczania lub przygotowywania odpowiednich programów do nauki powinno być powierzone specjalistom od nauczania języka i przygotowywania programów. Rolą ekspertów lotniczych w obszarze nauczania lotniczego języka angielskiego jest wskazanie nauczycielowi języka odpowiednich treści i sprawdzenie dokładności zastosowanego języka technicznego w materiałach. Eksperti ds. lotniczych posiadający doświadczenie instruktorskie będą najlepszymi "partnerami", gdyż ich udział będzie miał tylko pozytywne skutki.

Techniczni eksperci ds. lotniczych mogą wspomóc i ułatwić naukę lotniczego języka angielskiego. Samo jednak szkolenie językowe powinno być prowadzone przez wykwalifikowanych nauczycieli języka.

4.3.8 Wybór prawidłowo i odpowiednio przygotowanych osób potrafiących opracować i/lub poinstruować jak przygotować program szkolenia z języka jest pierwszym, ważnym krokiem przy definiowaniu skutecznych i niedrogich programów. Próby oszczędzania przy wyborze nauczyciela lub osoby przygotowującej program w dalszej perspektywie będą znacznie więcej kosztować niż dokonanie wyboru odpowiednio wykwalifikowanych osób. Dodatkowe informacje o standardach programowych patrz Sekcja 4.7 i Załącznik D.

Tabela 4-1. Kwalifikacje w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego: zakres kwalifikacji

	<i>Najlepsze</i>	<i>Bardzo dobre</i>	<i>Minimum</i>
1) Nauczyciel lotniczego języka angielskiego, administrator, osoba przygotowująca materiały			
Naukowe kwalifikacje ESL ¹	Magister w specjalności nauczania języka: • Nauczanie języka angielskiego jako drugiego (TESL, TESOL), lub • Językoznawstwo stosowane, lub • Nauka obcego języka lub podobny obszar	• Licencjat z nauczania języka obcego, lub • Dyplom ukończenia z TESL itp., lub • Studia wyższe + szerokie doświadczenie w nauczaniu ESL z widocznymi dowodami zaangażowania w dany obszar ²	• Certyfikat z TESL, lub • Studia wyższe (szkolenie wstępne przeprowadzone pod nadzorem doświadczonego nauczyciela)
Doświadczenie w nauczaniu ESL	3-letni program lotniczego języka angielskiego	• Program lotniczego języka angielskiego • Angielski dla konkretnych celów nauczania • Nauczanie ESL na akredytowanym uniwersytecie lub w szkole języków	• Doświadczenie w nauczaniu języka, lub • Brak wcześniejszego doświadczenia akceptowanego przy nauczaniu pod ścisłym nadzorem doświadczonego nauczyciela
Łączność lotnicza	Doświadczenie jako pilot lub kontroler	Znajomość radiotelefonii (w trakcie szkolenia z angielskiego języka lotniczego lub doświadczenie) ³	Umiejętność współpracy z SME
Przygotowywanie materiałów ESL	Przygotowanie materiałów z lotniczego języka angielskiego z podejściem komunikatywnym lub interaktywnym	-	Przygotowanie materiałów z lotniczego języka angielskiego z podejściem komunikatywnym lub interaktywnym ESL
Doświadczenie administracyjne ESL	Zarządzanie programem lotniczego języka angielskiego	Zarządzanie programem ESL	Zaangażowanie w lotnictwo lub program ESL
2) Przygotowaniu egzaminu z języka⁴			
Naukowe ⁵	Doktorat w lingwistyce stosowanej ze specjalizacją w egzaminowaniu języka	Magister lingwistyki stosowanej + doświadczenie w przygotowywaniu i prowadzeniu badań na temat egzaminowania z drugiego/ obcego języka	Magister lingwistyki stosowanej lub TESOL + umiejętność współpracy z ekspertami ds. lotnictwa
Lotnictwo	-	Znajomość radiotelefonii	Umiejętność współpracy z SME
3) Ekspert przedmiotu			
Łączność lotnicza	Zawodowe, międzynarodowe doświadczenie w łączności, (zawodowy pilot lub kontroler) ⁶	Doświadczony pilot zawodowy lub pilot turystyczny z doświadczeniem międzynarodowym	Licencjonowany pilot ze świadomością międzynarodową
4) Inni członkowie zespołu ds. lotniczego języka angielskiego			
Szkolenie przy pomocy komputera i projektowanie instruktażowe ⁷	Zawodowiec z kwalifikacjami akademickimi	Szeroko udowodnione doświadczenie specjalistyczne	Doświadczenie specjalistyczne

1. W Ameryce Północnej, Zachodniej Europie, Australii i Nowej Zelandii zazwyczaj wymaga się, aby angielsko mówiący nauczyciel posiadał tytuł magistra w specjalności nauczanie angielskiego jako drugiego języka (TESL) lub w innej zbliżonej specjalności jak językoznawstwo stosowane. W innych częściach świata (np. Rosja, Wschodnia Europa i w znacznej części Azji), aby zostać nauczycielem języka trzeba posiadać licencjat z nauczania w obcym języku. Zaletą nauczycieli, którzy skończyli takie studia to szalenie wysoki poziom biegłości w przynajmniej jednym, a często dwóch językach.

Inne studia w obszarze językowym (takie jak literatura angielska, literatura porównawcza, tłumaczenia, językoznawstwo porównawcze lub "czyste językoznawstwo") nie koncentrują się na nauczaniu języka lub jego uczeniu, w związku z tym nie są to odpowiednie kwalifikacje dla nauczycieli języków. Niektóre kierunki ESL prowadzone są przez wydziały ds. nauczania na innych wydziałach takich jak Nauka, Technologia Naukowa, Studia Międzynarodowe i Studia Międzykulturowe, które nie są bezpośrednio związane z nauczaniem języka.

Dodatkowe kwalifikacje uwzględniają doświadczenie międzykulturowe, międzynarodowe doświadczenie zawodowe, wielojęzykowość, doświadczenie w nauce drugiego języka i oczywiście chęć uczenia.

2. Język angielski jako drugi język jest stosunkowo nowym kierunkiem na studiach wprowadzonym w latach 70-tych. Wielu doskonałych nauczycieli podjęło naukę w tym kierunku przed wprowadzeniem dzisiaj obowiązujących programów, ale kontynuowali swój rozwój zawodowy korzystając z innych możliwości, np. stając się członkiem zawodowych zrzeszeń, publikując wyniki badań lub wystąpień.
3. Znajomość łączności radiotelefonicznej jest podstawą do nauczania lotniczego języka angielskiego. Nauczyciele ESL mogą w różny sposób zapoznać się z łącznością radiotelefoniczną: uczestnicząc w lekcjach pilotażu lub jako obserwatorzy podczas takich szkoleń; odbywając staż u nauczyciela lotniczego języka angielskiego; poprzez kontakty z zawodowymi pilotami i kontrolerami; czytając i realizując własne programy nauczania; korzystając z symulatorów i programów komputerowych. Jeżeli instruktorzy ESL nie znają specyfiki lotniczego języka angielskiego muszą bardzo blisko współpracować z ekspertami w tej dziedzinie.
4. Od egzaminatorów i oceniających wymaga się oczywiście posiadania innych kwalifikacji niż żądane od przewodniczących i członków zespołów przygotowujących. Wszyscy egzaminatorzy i oceniający muszą przejść szkolenie, aby zapoznać się z formułą egzaminów i systemem oceniania. Patrz rozdział 4 – szczegółowe informacje dotyczące kwalifikacji oceniających.
5. Im większa stawka podczas egzaminu tym ważniejszy wkład wysoko wykwalifikowanych i doświadczonych specjalistów opracowujących egzaminy.
6. Doświadczenie międzynarodowe jest ważne, gdyż międzynarodowa łączność radiotelefoniczna jest często inna niż łączność stosowana lokalnie. A najważniejsza jest znajomość frazeologii ICAO.
7. Przy przygotowywaniu materiałów do nauczania lotniczego języka angielskiego, w oparciu o teksty lub pliki komputerowe, bardzo ważnym członkiem zespołu jest wykwalifikowany i doświadczony nauczyciel ESL lub osoba przygotowująca takie materiały. Doświadczenie w technologii projektowania instruktażu jest ważnym elementem w zespole przygotowującym materiały, ale nie zastąpi wiedzy o nauczaniu języka, w czym specjalistą jest nauczyciel ESL.

4.4 ZAWARTOŚĆ: OGÓLNE I SPECYFIKA SZKOLENIA W LOTNICZYM JĘZYKU ANGIELSKIM

4.4.1 Drugim elementem, nad którym należy się zastanowić przy opracowywaniu lub wyborze programów językowych to treść i metodologia. Po dokładnym wyborze pracowników nauczania języka i zarządzania programem należy podjąć decyzję czego i w jaki sposób uczyć. Organizacje, które chcą oferować programy szkolenia językowego dla pracowników będą mogły opracować i realizować swoje własne programy lub zakontraktować taką realizację na zewnątrz, lub realizować jedną i drugą formę. Niezależnie od decyzji, zawartość programów szkolenia, curriculum i metodologia są bardzo ważne.

4.4.2 Angielski dla celów szczególnych (ESP) to podejście do nauczania języka, gdzie program koncentruje się na przedmiotach, zagadnieniach i tematach, które interesują słuchaczy. Szkolenie ESP jest oparte na zagadnieniach, które słuchacze wykonują po angielsku i skoncentrowane jest na tych cechach języka, które są konieczne do wykonania konkretnego zadania. Bardzo wąsko zorientowane podejście ESP do nauczania angielskiego ma na celu ułatwienie słuchaczowi uzyskanie częściowych kompetencji w posługiwaniu się językiem w typowym środowisku pracy, takim jak (w szerokim ujęciu) nauka, technologia lub medycyna lub (w węższym ujęciu) bankowość, inżynieria mechaniczna lub lotnictwo. Angielski dla celów lotniczych i zajęcia koncentrują się na poznawaniu języka potrzebnego do sprawnego funkcjonowania w różnych sytuacjach lotniczych.

Rola frazeologii — Informacja ostrzegawcza

4.4.3 Jaka jest relacja między angielskim lotniczym i frazeologią a angielskim potocznym? Należy rozważyć angielski lotniczy, łączność radiotelefoniczną w języku angielskim i frazeologię jako podkategorie stanowiące większą część pod nazwą „język angielski”.

- Lotniczy angielski. Angielski lotniczy można zdefiniować jako pełną, ale specjalistyczną podkategorię angielskiego szeroko związaną z lotnictwem, z uwzględnieniem języka potocznego stosowanego w łączności radiotelefonicznej, gdy frazeologia jest niewystarczająca. Lotniczy angielski nie jest ograniczony do wyłącznego stosowania przez kontrolerów i pilotów, ale może być używany w innych obszarach lotnictwa, np.: przez pilotów podczas odpraw, ogłoszeń, w komunikacji na pokładzie lub przez mechaników obsługi, personel pokładowy, operatorów stacji lotniczych lub kierownictwo w przemyśle lotniczym.
- Angielski w radiołączności (RTFE). Pod kategorią lotniczego angielskiego jest angielski w radiołączności stosowany w łączności radiowej. Uwzględnia on frazeologię ICAO oraz stosowanie czasami języka prostego. Załącznik B zawiera wykaz czynności wykonywanych przez pilota i kontrolera i omawia angielski w łączności radiowej. „Prosty język” zazwyczaj odnosi się do angielskiego w łączności radiowej, ale może również wymagać zastosowania języka potocznego”.
- Frazeologia ICAO. Typowe słowa i frazy zatwierdzone przez ICAO do stosowania w łączności radiotelefonicznej opracowywane latami reprezentują bardzo wąską, specjalistyczną i ścisłą podkategorię języka.

4.4.4 Rozszerzoną dyskusję na temat lotniczego języka angielskiego można znaleźć w rozdziale 7, należy tu podkreślić, że załogi i kontrolerzy ruchu lotniczego muszą koniecznie nauczyć się frazeologii, ale szkolenie z zakresu lotniczego języka angielskiego nie powinno być ograniczone wyłącznie do frazeologii. Biegła znajomość języka jest skomplikowaną współzależnością pomiędzy wiedzą, umiejętnościami i kompetencjami, która wymaga znacznie więcej niż tylko zapamiętanie elementów słownictwa.

Uczenie się na pamięć tylko frazeologii ICAO to nie jest biegle posługiwanie się językiem i jest niebezpieczną praktyką. Szkolenie dla załóg i kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie lotniczego języka angielskiego nie tylko powinno uwzględniać praktykę w stosowaniu frazeologii, ale również szerzej zająć się angielskim w powiązaniach lotniczych.

Uczenie się na pamięć tylko frazeologii ICAO to nie jest biegle posługiwanie się językiem a szkolenie w zakresie lotniczego języka angielskiego nie powinno być ograniczone tylko do frazeologii.

Rola “ogólnego” angielskiego

4.4.5 Jeżeli będziemy pamiętać, że znajomość specjalistycznego lotniczego języka angielskiego jest oparta na biegłej znajomości angielskiego ogólnego i, że osoby z biegłą znajomością ogólnego języka angielskiego (osoby, dla których jest to jęz. ojczysty lub bardzo dobrze nim się posługujący) wkraczające w środowisko lotnicze bardzo łatwo uczą się specjalistycznego języka i frazeologii potrzebnych dla skutecznego i bezpiecznego prowadzenia łączności radiowej, to można uznać, że ogólne programy i kursy nauczania angielskiego są odpowiednim wstępem do nauki angielskiego języka lotniczego na niższym poziomie. Chodzi o to, że ogólne programy nauczania angielskiego i związane z tym czynności mogą odegrać bardzo ważną rolę będąc jednocześnie odpowiednią formą nauki dla załóg i kontrolerów ruchu lotniczego. Jest to szalenie ważne, gdyż na rynku dostępne są gotowe i niedrogo programy do nauczania języka angielskiego, jest dostępność wykładowców, duża ilość tekstów i pomocy multimedialnych

Uzasadnienie dla lotniczego angielskiego — Bezpieczeństwo i skuteczność

4.4.6 Jak już wykazano, nauczanie i nauka “ogólnego” języka angielskiego odgrywa swoją rolę. Jednak występuje uzasadniona konieczność szkolenia i nauczania lotniczego języka angielskiego na wszystkich poziomach, powiązana z zagadnieniami dotyczącymi bezpieczeństwa i motywacją studenta. W każdej podejmowanej inicjatywie, włącznie z postanowieniami i wymogiem biegłej znajomości języka w lotnictwie cywilnym, motywującym czynnikiem jest bezpieczeństwo lotnicze, a więc programy szkolenia językowego muszą uwzględniać element spełniający wymagania w obszarze lotniczej operacyjnej łączności radiowej. Organizacja przy współudziale specjalistów od lotniczego języka angielskiego, osób z doświadczeniem w lingwistyce stosowanej oraz przez uczciwe poznanie lub zdobycie doświadczenia z zakresu wymagań odnoszących się do łączności lotniczej, najskuteczniej spełni założone oczekiwania w dążeniu do uzyskania biegłości językowej koniecznej dla utrzymania bezpieczeństwa.

Analiza przypadku

4.4.7 Przykładem wpływu lingwistyki na rozumienie łączności lotniczej i szkolenie jest wiadomość wypowiedziana przez pierwszego oficera jednego ze statków powietrznych, uczestniczących w tragicznej kolizji. Użycie przez niego zwrotu „jesteśmy przy starcie” (we are now AT take-off) zostało zrozumiane przez kontrolera lotniska, że statek powietrzny oczekuje w punkcie startu do kołowania. Następujące po tym zdarzenia wykazały, że pierwszy oficer chciał powiedzieć, że statek powietrzny już rozpoczął kołowanie do startu. Analiza lingwistyczna wypadku zwyczajowo podaje powód niezrozumienia wiadomości jako zakłócenia lingwistyczne, spowodowane nałożeniem się języka ojczystego, co pozwoliło na użycie przyimka (równoważnik angielskiego “at”) z formą bezokolicznikową dla wyrażenia wykonywanej czynności w chwili mówienia. Taka forma nie występuje w języku angielskim. Dane przedstawione w tym przypadku na pewno stanowią dowód na to, że w danej chwili lepsza znajomość podstawowej składni angielskiego przez pierwszego oficera zaalarmowałaby kontrolera o zbliżającym się wypadku. Jednakże przy dokładniejszej analizie powstaje szereg wątpliwości co do faktycznej winy. Język angielski nie zezwala na sformułowanie wyrażenia AT + CZASOWNIK dla opisanego przez mówiącego aktualnie wykonywanej czynności (ale przeanalizuj wyrażenia “at play”, “at work”, “at lunch”).

Przeniesienie więc takiej formy do czynności "take-off" (start) nie jest całkowicie pozbawione sensu. Kapitan nie wiedział, że takie wyrażenia znajdują się na granicy dwóch znaczeń (AKTUALNA CZYNNOŚĆ vs. AKTUALNA POZYCJA), co ma krytyczne znaczenie dla specyfiki ruchu statków powietrznych na ziemi. I kolejny problem – przy braku znajomości specyfiki obszaru nauczania, nauczyciel ogólnego języka angielskiego nie zauważył konieczności zwrócenia uwagi na dwuznaczność wyrażenia „przy starcie” (powstaje wątpliwość). Nauczyciele angielskiego koncentrują się na poprawianiu struktur gramatycznych (struktura zdania, znaczenie czasu itp.).

4.4.8 Poza szczególnymi przypadkami, anegdoty przekazywane przez kontrolerów, którzy uczestniczyli w incydentach związanych z problemami w porozumieniu się zwróciły uwagę na znacznie ogólniejszy problem, tj. wyniki ogólnego nauczania języka od poziomu komunikatywnego wzwyż. Wydaje się, że koncentrowanie się w czasie nauczania na niektórych ważniejszych elementach gramatyki lub słownictwie powoduje, że uczący się języka niepotrzebnie angażują się w naukę pewnych elementów ograniczając w ten sposób umiejętność korzystania z niego w sytuacjach operacyjnych w sposób przejrzysty i biegły. Tak więc wydaje się, że zdobycie uznanego poziomu z "ogólnego" angielskiego nie spełni wymagań dotyczących bezpiecznego komunikowania się, gdyż znajomość języka będzie niedostateczna w stosunku do wymagań lub za wysoka pod względem lingwistycznych potrzeb języka operacyjnego, co może stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpiecznej łączności.

4.4.9 I tak, dla poparcia omówionego przypadku lub udowodnionych anegdot niektórzy badacze języka twierdzą, że istnieją ogólne kompetencje językowe, biegłość w języku zawsze występuje w kontekście, a kompetencje w szczególnych kontekstach.

Drugie uzasadnienie dla lotniczego angielskiego — Motywacja studenta

4.4.10 Sposób nauczania angielskiego języka lotniczego koncentrujący się na zagadnieniach związanych z pracą będzie dla studenta interesujący i zwiększy jego motywację. Dla osób pracujących, ale bardzo zajętych, którzy już osiągnęli podstawową znajomość języka angielskiego, zajęcia i lekcje koncentrujące się na zakresie języka potrzebnego do pracy będą skuteczniejsze. Należy jednak pamiętać, że lotniczy język angielski nie jest magicznym nabojem; jego nauka niekoniecznie będzie szybszą metodą osiągnięcia odpowiedniej znajomości jęz. angielskiego. Ale na pewno bardziej zachęci studenta i będzie utrzymywać motywację do nauki.

Nauczanie języka w oparciu o treść

4.4.11 Nauczanie języka w oparciu o treść może być dobrym rozwiązaniem dla organizacji, które chciałyby zoptymalizować koszty szkolenia łącząc inne szkolenia ze szkoleniem językowym. Są podstawy pedagogiczne potwierdzające, że włączenie konkretnych zagadnień w treści nauczania języka, lub wykorzystywanie nauki języka dla poznawania treści usprawniają jego naukę i motywują studenta. Nauczanie języka w oparciu o treść jest odpowiednie dla osób zatrudnionych w lotnictwie, gdyż jest bodźcem do poznawania zrozumiałych i prawidłowych kontekstów; nauka języka nie zastępuje innego szkolenia lotniczego, tylko jest z nim powiązana.

Wdrożenie programów nauczania języka w oparciu o treść

4.4.12 Programy nauczania języka dla załóg i kontrolerów ruchu lotniczego w oparciu o treść można wdrożyć we współpracy z certyfikowanymi specjalistami ESL i ds. lotniczych. Klasy takie mogą być prowadzone wspólnie ze specjalistami ESL, którzy będą czuwać nad stroną lingwistyczną treści lotniczej.

Odpowiednie zajęcia klasowe dla programu nauczania języka w kontekście lotniczym znane są instruktorom zarządzania w załodze: czynności związane z zadaniem, rozwiązywanie problemów, ćwiczenia dla scementowania załogi, odgrywanie ról i symulacje.

4.5 PODSTAWOWE ZASADY NAUKI JĘZYKA

4.5.1 Przeprowadzono bardzo szerokie badania dotyczące poznawania lingwistyki i języka z udziałem wielu organizacji zajmujących się nauczaniem, i wykorzystaniem programów wyższych uczelni, seminariów, książek i dokumentacji zawodowej poświęconej poznawaniu lingwistyki i języka, szczególnie jeżeli chodzi o nauczanie języka angielskiego jako drugiego języka. Patrz Załącznik E z wykazem dostępnych materiałów źródłowych. Niniejsza sekcja poświęcona jest bardzo podstawowym zasadom nauki języka i jej celem jest ułatwienie administratorom programów językowych określenie oczekiwań i opracowanie wytycznych. Poza przedstawioną tutaj podstawową informacją, specjalista językowy z szerokim doświadczeniem może wykorzystać wyniki badań do indywidualnych wymagań organizacji.

Oczekiwany postęp studenta: ESP to nie nauka na skróty

4.5.2 Wybór odpowiedniej treści kursu jest ważny dla osób pracujących w lotnictwie; ESP lub nauczanie języka w oparciu o treść jest najlepszym i najskuteczniejszym podejściem. Należy jednak bardzo wyraźnie podkreślić, że takie kursy nie stanowią skrótu dla zdobycia kompetencji językowych. Poza akademią, nauczyciele języka często spotykają się z nierealistycznymi oczekiwaniami ze strony klientów i sponsorów, którzy oczekują szybkiego szkolenia językowego, "magicznego sposobu" nauki języka. Nauka języka może oczywiście być bardziej lub mniej skuteczna, ale nie ma żadnych magicznych sztuczek ani technik szybkiego nauczania, ani programów, które zastąpią poważne i świadome zaangażowanie czasu i wysiłku. Aby zrozumieć dlaczego obietnice cudownego sposobu nauki języka są nieprawdziwe, to należy pamiętać, że nawet w przypadku zapamiętania wielu słówek w krótkim czasie (znudzenie jest jednym z elementów hamujących taki proces), to umiejętność wypowiedzi w języku jest tylko częścią umiejętności mówienia. Tygodnie poświęcone na zapamiętywanie słów lub całych wyrażen nie przygotowują słuchacza do zrozumienia wszystkiego co słyszy.

Oczekiwany postęp studenta

4.5.3 Firmy płacące za programy i przełożeni muszą mieć świadomość co to znaczy normalny postęp w nauce języka. Należy jednak podkreślić, że wszelkie wytyczne dotyczące postępów w nauce mogą być wyłącznie ogólne, gdyż na postęp studenta wpływ ma wiele czynników, włącznie z teorią lingwistyki, informacją kulturalną i umiejętnościami w porozumiewaniu się. Niektóre z czynników mających wpływ na tempo nauki obejmują jak niżej:

- **Środowisko.** Jednym z podstawowych czynników mających wpływ na postępy w nauce to środowisko. A bardziej dokładnie, badania wskazują, że nauka języka w "zanurzeniu" lub z ukierunkowaniem (Target-Language (TL)) jest bardziej skuteczna niż nauka w odosobnieniu. Tak więc nauka w kraju angielskojęzycznym jest najskuteczniejsza.
- **Czas.** Czas poświęcony nauce języka ma oczywisty wpływ na poziom jego znajomości. Im więcej czasu studenci poświęcają na naukę języka tym szybciej zdobywają umiejętności.

- *Osobowość.* Nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie wpływu osobowości na naukę języka, to dowody jednak sugerują, że pewne cechy osobowe ułatwiają naukę języka mogą przyczynić się do lepszego wyniku, np. brak tremy, brak obawy, że powie się coś głupiego i gotowość do podjęcia takiego ryzyka.
- *Sposób nauki.* Naukowcy stwierdzili, że studenci mają różne style nauki i uzyskują lepsze postępy, gdy stosowana metoda odpowiada ich stylowi. Można to uzyskać przez oferowanie różnych opcji nauki, np. łatwo dostępne programy komputerowe, zajęcia w klasach, odgrywanie ról i symulacje.
- *Oczytanie w pierwszym języku i wykształcenie.* Stopień czytania słuchaczy w pierwszym języku będzie miał wpływ na styl nauki i stopień przydatności lub nie przydatności materiałów klasowych.
- *Motywacja.* Słuchacze posiadający wewnętrzną motywację będą uczyć się skuteczniej niż słuchacze uczący się wyłącznie z przyczyn zewnętrznych.

4.5.4 Inne czynniki to posiadana biegłość, stosunek do kultury poznawanego języka, zwyczaje studiowania i w pewnym stopniu izolacja kulturowa.

Ile potrzeba na to czasu?

4.5.5 Studenci i administratorzy często chcą wiedzieć ile czasu potrzeba na przejście z punktu A do B. Rozważając różne czynniki mające wpływ na naukę języka bardzo trudno jest dokładnie przewidzieć ile czasu dana osoba potrzebuje aby go opanować. Jednakże, w oparciu o przeprowadzone badania i doświadczenie można określić generalne zasady. Jedna z nieformalnych zasad nauczania języka dla celów akademickich mówi, że potrzeba od 100 do 200 godzin zajęć aby móc określić jakikolwiek postęp w umiejętnościach. Jedna z profesjonalnych organizacji, która nadzoruje ośrodki nauczania języków stwierdza, że studenci, którzy rozpoczną naukę na najniższym poziomie będą potrzebować całego roku kalendarzowego, aby uzyskać dostateczną biegłość w języku niezbędną do studiowania. (NAFSA Principles, from the Association of International Educators). Pełen rok kalendarzowy intensywnej nauki to około 1 000 do 1 400 godzin nauki.

4.5.6 Dodatkowe badanie przeprowadzone przez Instytut Językowy Ministerstwa Obrony USA, organizację mającą wieloletnie doświadczenie w nauczaniu pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego, wskazują na ok. 16 tygodni intensywnej nauki opartej wyłącznie na umiejętności słuchania i mówienia lub ok. 500 godzin nauki dla studenta, aby zrobić postęp i przeszedł z poziomu 1 do 2 wg skali Ministerstwa Obrony.

4.5.7 Na podstawie powyższego można stwierdzić, że program zorientowany na mówienie i słuchanie języka lotniczego najprawdopodobniej przyniesie lepsze wyniki niż podejście ogólne.

4.6 ROLA KOMPUTEROWYCH PROGRAMÓW NAUCZANIA

Rola komputerów w nauczaniu języka, podobnie jak ich rola w innych domenach nauczania i szkolenia jest stosunkowo nowa z tendencją wzrastającą. Należy jednak pamiętać, że język jest głównie związany z komunikowaniem się. Komputer jest dodatkowym narzędziem wspomagającym szkolenie, a nie nowym sposobem nauczania. Znaczenie takiej roli wspomagającej jest oczywiste ze względu na fakt, że komputery potrafią naśladować umiejętność człowieka do reagowania i komunikowania się oraz umożliwiają studentowi samodzielne ćwiczenia w mówieniu.

Komputery mogą ułatwić bezpośrednią konwersację pomiędzy nauczycielem a studentem, ale nie potrafią jeszcze naśladować konwersacji wymagającej równoczesnej umiejętności mówienia i słuchania, szczególnie w kontekście łączności lotniczej.

4.7 STANDARDY PROGRAMOWE: DUŻA RÓŻNORODNOŚĆ W JAKOŚCI PROGRAMÓW

Niezależnie od tego czy organizacja opracuje własny, wewnętrzny program nauki języka angielskiego, czy zamówi go na zewnątrz, to pierwsza i dalsza ocena programu będzie ważnym elementem kontroli jego jakości. Rozdział 6 omawia komplet zawodowych standardów zapewniających jakość. Wybierając zewnętrzną organizację do prowadzenia szkolenia językowego należy pamiętać, że nauczanie języka angielskiego jest nieuregulowanym obszarem, dla którego dopiero niedawno podjęto próby akredytacji programów nauczania w Europie, Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. Nie ma jednej licencjonowanej organizacji nadzorującej szkolenie lub certyfikację nauczyciela języka, natomiast jest duża różnorodność w jakości programów i nauczycieli. Jako podstawę dla zapewnienia odpowiedniej jakości programu należy stosować w programach nauczania języka angielskiego standardy ustanowione w tym celu przez specjalistyczne zrzeszenia, omówione w niniejszym rozdziale. (Załącznik D zawiera dodatkowe informacje na temat standardów programowych.)

4.8 DODATKOWE CZYNNIKI

4.8.1 Niektóre dodatkowe czynniki mające wpływ na jakość programów dotyczą środowiska pracy instruktora, a szczególnie jego obowiązków. Ze względu na fakt, że nauczanie lotniczego języka angielskiego jest szalenie techniczne i specjalistyczne nauczyciel języka angielskiego, dla którego jest to drugi język, musi przejść stosunkowo długi staż w jego nauczaniu, aby zapoznać się z technicznymi wymaganiami łączności radiotelefonicznej. Jest stosunkowo niewielu nauczycieli angielskiego, którzy są gotowi spełnić wymagania techniczne potrzebne dla szkolenia pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego. Jeżeli organizacja ma dostęp do takich instruktorów, nie należy nie doceniać ich znaczenia dla organizacji, będą trudni do zastąpienia.

4.8.2 Obciążenie nauczyciela może wahać się od zwyczajowych 12 do 15 godzin zajęć tygodniowo, jeżeli zajmuje się dodatkowymi sprawami administracyjnymi, badaniami, programem i ma jeszcze inne obowiązki, poprzez 20 godzin zajęć tygodniowo dla nauczycieli, którzy nie mają żadnych innych obowiązków poza przygotowaniem zajęć i prowadzeniem konsultacji dla studentów, aż do 25 godzin zajęć tygodniowo w przypadku pracy na przygotowanych programach i materiałach klasowych, nie uczestnicząc w ich przygotowaniu i bez żadnych obowiązków administracyjnych.

4.8.3 Nauczyciele, którzy mają czas na rozwój zawodowy, badania naukowe i udział w seminariach i konferencjach są na bieżąco z wynikami badań i posiadają chęć do prowadzenia zajęć.

4.9 PODSUMOWANIE NAJLEPSZYCH PRAKTYK STOSOWANYCH W NAUCZANIU JĘZYKA LOTNICZEGO

Zmiany w sposobach nauczania języka i różna jakość programów w nieuregulowanym obszarze ma wiele zmiennych. Klienci lub studenci danego środowiska nauczania języka dla celów naukowych lub ogólnych mogą sobie pozwolić na różną jakość nauki, gdyż są zazwyczaj mniej obciążeni i dopiero na początku kariery zawodowej. Ale już osoby pracujące zawodowo w przemyśle lotniczym, których dotyczą ICAO-wskie wymagania o poziomie znajomości języka, są w środku swojej kariery i pod presją czasu; muszą jak najszybciej uzyskać znajomość języka na poziomie 4 – operacyjnym. W związku z tym przemysł lotniczy nagradza najbardziej skuteczny i dostępny system szkolenia językowego.

Rozdział 5

SPEŁNIENIE ICAO-WSKICH WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

Główne założenia:

- Do 5 marca 2008, państwa mogą stosować aktualnie obowiązujące procedury dla oceny poziomu znajomości języka angielskiego przez załogi i kontrolerów.
- Stosunkowa łatwość w ocenie biegłości na poziomie eksperckim zezwala na elastyczność w sposobie prowadzenia takiej oceny.
- Władze licencjonujące powinny żądać od osób, które nie demonstrują eksperckiej biegłości w języku poddania się specjalistycznej ocenie (lub egzaminowi).
- Egzaminowanie tylko znajomości frazeologii jest niewystarczające.
- Wymaga się zademonstrowania aktualnych umiejętności w mówieniu i słuchaniu.

5.1 WPROWADZENIE

5.1.1 Celem niniejszego rozdziału jest omówienie wytycznych co do różnych sposobów spełnienia ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka przez państwowe władze lotnicze, linie lotnicze, dostawców usług żeglugi powietrznej (ANSPs) i organizacje szkolenia. Omawia trzy główne zagadnienia:

- a) spełnienie standardów 1.2.9.1 i 1.2.9.2 Załącznika 1 (ogólne wymagania co do znajomości języka, do których skala ocen nie ma zastosowania);
- b) demonstrowanie znajomości języka na poziomie eksperckim, i
- c) demonstrowanie znajomości języka na poziomie 4 i 5.

5.1.2 Pomimo, że dopiero od 5 marca 2008 wymagane będzie prowadzenie egzaminów określających poziom znajomości języka zgodnie z ICAO-wską skalą ocen, jest wiele powodów, aby rozpocząć prowadzenia takich egzaminów już wcześniej.:

- a) Zatrudnianie. Większość dostawców usług żeglugi powietrznej i linii lotniczych najprawdopodobniej jako warunek wstępny będzie żądać od nowo zatrudnianych spełnienia wymagania dotyczącego poziomu znajomości języka;
- b) Etapy. Opracowanie programów koniecznych, aby aktualnie zatrudnionych pracowników nauczyć do wymaganego poziomu znajomości języka będzie wymagać dokładnej oceny ich aktualnego poziomu znajomości języka; i
- c) Ostateczny termin. Przygotować do 5 marca 2008.

5.2 SPEŁNIENIE STANDARDÓW 1.2.9.1 i 1.2.9.2 ZAŁĄCZNIKA 1

5.2.1 Przed wprowadzeniem wymagań ICAO-wskich, większość państw miała opracowane procedury sprawdzające znajomość języka angielskiego przez załogi przed wypuszczeniem ich w przestrzeń powietrzną, gdzie obowiązuje język angielski. I podobnie, państwa miały opracowane procedury sprawdzające znajomość języka angielskiego przez kontrolerów ruchu lotniczego. Wszystkie sposoby i procedury zapewniające spełnienie standardów 1.2.9.1 i 1.2.9.2 Załącznika 1, inne niż skala oceny znajomości języka wg ICAO i odnośnych wymagań muszą być do 5 marca 2008 zastąpione standardami 1.2.9.1 i 1.2.9.2 Załącznika 1 zgodnie z datą wejścia ich w życie. Do tego czasu, państwa mogą stosować istniejące procedury pamiętając, że ocenie podlega umiejętność mówienia i słuchania we frazeologii i języku potocznym.

5.2.2 Zgodnie z Zasadami Postępowania w Załączniku 1, 1.2.9.3 istniejące procedury będą nadal obowiązywać pilotów szybowców i balonów wolnych oraz mechaników. Dodatkowe informacje o prawidłowych metodach oceny poziomu znajomości języka i metodologii można znaleźć w rozdziale 6.

5.3 DEMONSTROWANIE ZNAJOMOŚCI JĘZYKA NA POZIOMIE EKSPERCKIM

5.3.1 Stosunkowo łatwo jest określić poziom znajomości języka na obu biegunach skali ocen. Rozpoznanie poziomu eksperckiego, mowy ojczystej lub biegłości na poziomie języka ojczystego nie jest trudne i dlatego też ocena na poziomie 6 nie musi być przeprowadzana przez egzaminatora języka. Osoby, dla których jest to język ojczysty powinny być zaliczane do osób posługujących się językiem na poziomie eksperckim pod warunkiem, że stosowany dialekt lub akcent jest zrozumiały dla środowiska lotniczego. Do osób mówiących biegle (poziom ekspercki) zalicza się osoby posługujące się wieloma językami, które traktują język jako jeden ze swoich ojczystych języków, i osoby dla których jest to język obcy, którzy doszli do takiego poziomu poprzez naukę lub zawodowe doświadczenie w środowisku tego języka lub w wyniku innego intensywnego z nim kontaktu. Uznanie biegłości na poziomie eksperckim można dokonać w oparciu o udokumentowanie zdobytego doświadczenia lub podczas szkolenia. Osoba odpowiedzialna za dokumentowanie eksperckiego poziomu znajomości języka nie musi być specjalistą, ale musi znać odnośne standardy i wiedzieć kiedy należy wnioskującego skierować na egzamin językowy.

5.3.2 Aczkolwiek stosunkowa łatwość w określeniu poziomu eksperckiego dopuszcza pewien stopień elastyczności, to demonstracja posiadanej biegłości jest elementem formalnego procesu, który prowadzi do wydania licencji pilotowi lub kontrolerowi ruchu lotniczego. W związku z tym jest bardzo ważne, aby każde państwo opracowało odpowiednie procedury i dopilnowało, aby wszystkie oceny były prawidłowo udokumentowane, obojętnie czy to w oparciu o egzamin, udokumentowane doświadczenia językowe czy zaobserwowanie doskonałej biegłości podczas szkolenia.

5.4 DEMONSTROWANIE ZNAJOMOŚCI JĘZYKA NA POZIOMIE 4 i 5

5.4.1 Poza dwoma biegunami znajomości na poziomie "eksperckim" i "wstępnym" rozróżnienie pomiędzy pozostałymi poziomami staje się trudniejsze i dlatego, zgodnie z Załącznikiem 1, 1.2.9.6, wymaga się przeprowadzenia oceny w sposób profesjonalny zarówno przy pierwszym jak i kolejnym podejściu. Władze licencjonujące powinny żądać od osób, które nie demonstrują eksperckiej biegłości w języku poddania się specjalistycznej ocenie (lub egzaminowi). Do takich osób należeć będą osoby, dla których jest to język ojczysty, ale posługujące się dialektem lub akcentem nie zrozumiałym dla środowiska lotniczego; osoby mające problem w mówieniu; lub osoby, dla których jest to język obcy i posługujące się nim poniżej poziomu eksperckiego.

5.4.2 Przydatnym będzie zrozumienie przyczyn, dla których wprowadzono ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka do szkolenia i egzaminowania z języka angielskiego. Bez jednoznacznego określenia wymaganego przez ICAO standardu dotyczącego poziomu znajomości języka przemysł miał trudności w inwestowaniu w szkolenie z języka angielskiego. Tak więc, ICAO SARPs zawierające wymagania dotyczące poziomu znajomości języka wykazują zapotrzebowanie na dodatkowe programy i materiały szkoleniowe wysokiej jakości kładące nacisk na specjalistyczny język lotniczy i potrzebę uruchomienia, na poziomie akademickim, wysokiej jakości usług egzaminacyjnych. Rozdział 6 omawia szczegółowo zagadnienia związane z egzaminowaniem znajomości języka lotniczego.

Rozdział 6

EGZAMINOWANIE ZNAJOMOŚCI JĘZYKA LOTNICZEGO

Główne założenia:

- ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka wskazują na stosowanie kontekstu lotniczego podczas egzaminów.
- Egzaminowanie tylko znajomości frazeologii jest niewystarczające.
- Wymaga się zademonstrowania aktualnych umiejętności w mówieniu i słuchaniu.
- Pośrednie sprawdzanie wiedzy gramatycznej, czytania lub pisanie jest nieprawidłowe.
- Egzaminy sprawdzające poziom znajomości języka w innych domenach (naukowy lub handlowy) są nieodpowiednie.
- Egzaminy ze znajomości języka dla celów ogólnych mogą być odpowiednie dla niektórych domen, ale zawodowi piloci i kontrolerzy muszą zdać egzamin ze znajomości języka związanego z ich pracą.
- Egzaminy ze znajomości języka dla celów ogólnych lub sprawdziany językowe przygotowane dla innych celów mogą być przydatne w ocenie poziomu kandydata przed jego szkoleniem.
- Dla celów licencjonowania, egzamin musi określać poziom znajomości języka wg kryteriów ustanowionych przez ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka.
- Dzisiaj komputery są lepiej dostosowane do prowadzenia i administrowania egzaminów językowych niż do oceniania znajomości języka w kontekście lotniczym gdzie występuje zagrożenie obciążone wysokim ryzykiem.

6.1 WPROWADZENIE

6.1.1 Celem niniejszego rozdziału jest omówienie wytycznych co do wyboru lub przygotowania skutecznych egzaminów językowych przez państwowe władze lotnicze, linie lotnicze, dostawców usług żeglugi powietrznej (ANSPs) i organizacje szkolenia celem spełnienia ICAO-wskich wymagań dotyczących poziomu znajomości języka i jego sprawdzania. Jednym z głównych założeń rozdziału jest zapewnienie, że sposoby oceny znajomości języka i egzaminy przygotowane dla lotnictwa cywilnego są wiarygodne, ważne i praktyczne.

6.1.2 SARP w Załączniku 1 wymaga, aby załogi i kontrolerzy posiadali znajomość języka na poziomie operacyjnym ICAO (poziom 4). Załącznik 11 i Załącznik 6 nakłada obowiązek na dostawców usług żeglugi powietrznej i operatorów statków powietrznych dopilnowania, czy ich pracownicy spełniają ICAO-wskie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka. Egzamin służy do sprawdzenia: czy spełnione są postanowienia ICAO-wskie mówiące o tym, że załogi i kontrolerzy muszą zademonstrować posiadanie znajomości języka na wystarczającym poziomie dla bezpiecznego i skutecznego prowadzenia łączności radiotelefonicznej oraz do okresowego sprawdzania skuteczności szkolenia i nauki języka.

6.1.3 Usprawnienie łączności radiotelefonicznej wymaga trzech rzeczy: określenie przez ICAO wymagań dotyczących poziomu znajomości języka, dobrej jakości programów szkolenia z uwzględnieniem specyficznego języka lotniczego oraz prawidłowej oceny narzędzi i egzaminów. Wymagania dotyczące poziomu znajomości języka określone w Załączniku do Załącznika 1 określają minimalny poziom umiejętności, a SARPs w Załączniku 1, sekcja 1.2.9, określają wymagania egzaminacyjne. Sposób przygotowania procedur egzaminacyjnych jest omówiony w postanowieniach ICAO, gdzie zakłada się, że ocenie podlegać będzie umiejętność mówienia i słuchania, a nie np. umiejętność czytania, znajomość gramatyki lub słownictwa w niezwiązanym kontekście. Podczas, gdy ICAO-skie wymagania dotyczące poziomu znajomości języka określają wymagania egzaminacyjne, opracowanie samych egzaminów i procedur egzaminacyjnych pozostawione jest państwowym, liniom lotniczym i organizacjom szkolenia z zachowaniem odpowiedzialności za ich nadzór przez państwową władzę lotniczą. Ustne egzaminy ze znajomości języka wymagają jednak zastosowania szczególnych procedur więc niniejszy wymóg ułatwi wdrożenie lub przygotowanie egzaminów ze znajomości języka.

6.2 OMÓWIENIE SPRAWDZIANU

6.2.1 W przypadku oceny poziomu znajomości języka lotniczego błędne jest stosowanie pojęcia „egzamin”. Raczej należy tu mówić o usługach sprawdzających, które mogą zapewnić stałe tworzenie każdej liczby sprawdzianów dla przemysłu, wprowadzając nowe elementy w różne wersje dowolnej liczby sprawdzianów. Konieczność sprawdzenia poziomu znajomości języka może nastąpić w różnych momentach kariery pilota lub kontrolera ruchu lotniczego: przy wyborze do szkolenia przygotowawczego, dla celów diagnostycznych lub dla sprawdzenia postępów lub jako wymóg dla uzyskania licencji celem spełnienia wymagań Załącznika 1 ICAO. Podczas procesu szkolenia w różnych momentach potrzebne będą inne sprawdziany: np. sprawdziany językowe dla początkujących pilotów i kontrolerów stażystów będą całkowicie inne od sprawdzianów ukierunkowanych na sprawdzenie szczególnych i specyficznych umiejętności językowych zawodowego pilota lub kontrolera.

6.2.2 Sprawdziany mogą być skategoryzowane jako obarczone wysokim ryzykiem w zależności od tego w jakim stopniu mogą wpłynąć na życie kandydata lub udziałowca. Jeżeli wyniki danego sprawdzianu określają lub ograniczają pracę zawodową lub rozwój kariery, to ryzyko dla kandydata jest wysokie. Dla przykładu, sprawdzian przygotowany przez nauczyciela umożliwiający wielokrotną ocenę studenta będzie miał mniejszy wpływ na jego życie niż egzamin przekrojowy, od wyników którego będzie zależało czy kandydat ukończy naukę czy nie. W takim przypadku ten przekrojowy egzamin będzie uważany za egzamin wysokiego ryzyka, podczas gdy sprawdzian klasowy nie zostanie tak zakwalifikowany.

6.2.3 Dla przemysłu lotniczego opracowanie odpowiednich możliwości sprawdzania i oceniania znajomości języka jest szczególnie ważne z dwóch powodów: sprawdzanie znajomości języka w przemyśle lotniczym jest związane z wysokim ryzykiem, a obszar tym się zajmujący jest słabo uregulowany.

6.3 WYSOKIE RYZYKO

6.3.1 Wiele czynników ma wpływ na to, że sprawdzanie poziomu znajomości języka dla zachowania zgodności z wymaganiami licencyjnymi Załącznika 1 ICAO jest obarczone wysokim ryzykiem.

6.3.2 *Bezpieczeństwo.* Bezpieczeństwo pasażerów linii lotniczych w bardzo dużym stopniu zależy od skuteczności porozumienia się pilota i kontrolera ruchu lotniczego. Tam, gdzie łączność radiotelefoniczna odbywa się po angielsku jest oczywiste, że uczestniczący w takiej łączności muszą mówić biegle po angielsku; taki tok rozumowania jest podstawą wymogu posiadania biegłej znajomości we **wszystkich** językach używanych w łączności radiotelefonicznej. Należy zapewnić wiarygodne, skuteczne i legalne systemy dla sprawdzania czy piloci i kontrolerzy posiadają odpowiedni poziom znajomości języka angielskiego.

6.3.3 Kariera. Wynik sprawdzianu językowego będzie miał wpływ na karierę pilotów i kontrolerów. Piloci i kontrolerzy pracujący w środowisku międzynarodowym muszą zademonstrować spełnienia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka. Ci, którzy tego nie zrobią mogą mieć cofniętą licencję co może skutkować bardzo poważnymi konsekwencjami zawodowymi zarówno dla nich, dla linii lotniczej jak i dostawcy służb ruchu lotniczego.

6.3.4 Czynniki ekonomiczne. Państwa, linie lotnicze i dostawcy służb ruchu lotniczego nie lubią marnować pieniędzy na nieodpowiednie lub niesprawdzone sprawdziany. Linie lotnicze i dostawcy służb ruchu lotniczego mogliby odczuć bardzo poważne skutki ekonomiczne, jeżeli pilotom lub kontrolerom cofnięto by licencje, zezwalające na pracę w środowisku międzynarodowym z powodu niespełnienia wymagań ICAO dotyczących poziomu znajomości języka.

6.3.5 Sprawdzanie poziomu znajomości języka dla celów licencjonowania musi być najwyższej jakości i taka potrzeba pojawia się w obszarze egzaminów, który jeszcze nie jest uregulowany – nie ma niezależnej agencji akredytującej, do której należy zgłaszać produkty egzaminacyjne dla otrzymania akredytacji lub certyfikacji; ponadto nie wymaga się licencji dla egzaminatora z języka. To w połączeniu z nieświadomością o konieczności posiadania odpowiednich kwalifikacji akademickich przez egzaminatorów oraz powszechna opinia, że kto mówi po angielsku może go uczyć pozostawia cały ten obszar otwarty na inwestowanie w sprawdziany słabej jakości lub wręcz nieodpowiednie.

6.3.6 Z tych też powodów odpowiedzialność rozkłada się na wszystkich uczestników – egzaminatorów, osoby przygotowujące sprawdziany i ich użytkowników – zaangażowanych w sprawdzanie znajomości języka. Muszą oni zapewnić, że sprawdziany, które wybrali, dostarczyli lub przygotowali dla przemysłu lotniczego są ważne, wiarygodne, skuteczne i odpowiednie.

Osoby przygotowujące sprawdziany, administratorzy i ich dostawcy rozliczani będą przez udziałowców: pilotów i kontrolerów zdających sprawdziany; linie lotnicze i dostawców służb nawigacji lotniczej zamawiających wykonanie sprawdzianów oraz pasażerów polegających na indywidualnych umiejętnościach pilota linii lotniczej i kontrolerów ruchu lotniczego.

6.4 ROZWIĄZANIE: ETYKA I KODEKS DOBRYCH PRAKTYK

6.4.1 Ze względu na fakt, że sprawdzanie znajomości języka w przemyśle lotniczym skutkuje poważnymi konsekwencjami jest szalenie ważne, aby osoby przygotowujące i udostępniające przemysłowi lotniczemu sprawdziany utrzymywały ich wysoką jakość poprzez świadome przestrzeganie dobrych zasad i praktyk egzaminacyjnych. Międzynarodowe Zrzeszenie Sprawdzania Znajomości Języka (The International Language Testing Association (ILTA)) jest organizacją nie zarobkową zrzeszającą zawodowych egzaminatorów, których celem jest usprawnienie sprawdzania znajomości języka na świecie. W 2000, zrzeszenie ILTA przyjęło Kodeks Dobrych Praktyk ILTA dla egzaminatorów języka (patrz Załącznik D). Użytkownicy i osoby przygotowujące sprawdziany mogą skorzystać z Kodeksu Dobrych Praktyk ILTA zawierającego wytyczne zapewniające, że opracowywane sprawdziany i praktyki sprawdzania zachowują wysoki poziom.

6.4.2 Poza Kodeksem Dobrych Praktyk ILTA, który zawiera wytyczne dla osób przygotowujących sprawdziany i końcowych użytkowników pojawia się również zapotrzebowanie na kodeks etyczny. Okazało się, że trudno jest opracować uniwersalny kodeks praktyk, a taki kodeks musi być przygotowany z uwzględnieniem kultury narodowej lub zwyczajów w przemyśle. Przykładowy kodeks etyki dla japońskiego zrzeszenia egzaminatorów języka zawarty jest w Załączniku D.

6.5 DOBRE PRAKTYKI W SPRAWDZANIU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA W LOTNICTWIE

Przygotowanie sprawdzianu

6.5.1 Najlepsza praktyka przy przygotowywaniu sprawdzianów języków ma miejsce wówczas, gdy pod nadzorem i we współpracy ze specjalistami lingwistyki stosowanej z doświadczeniem w przygotowywaniu

sprawdzianów, w procesie uczestniczą przedstawiciele wszystkich udziałowców: piloci, kontrolerzy, administratorzy i nauczyciele języka lotniczego. Przestrzegając zasadę dobrych praktyk, wkład kwalifikowanych lingwistów jest szczególnie ważny przy opracowywaniu sprawdzianów, w następstwie których zastosowania mogą wystąpić poważne konsekwencje.

6.5.2 Wyniki prac teoretyków i badaczy języka, którzy w związku z posiadaniem doświadczeniem uczestniczą w przygotowywaniu sprawdzianów, mają również, podobnie jak w przypadku nauczania języka, wpływ na sposób sprawdzania poziomu jego znajomości; wykaz różnych możliwości sprawdzania poziomu znajomości znajduje się w Załączniku E. Sprawdziany przygotowane bez udziału ekspertów zawodowo trudniących się przygotowywaniem takich sprawdzianów, mogą służyć jedynie dla celów diagnostycznych, np. celem umiejscowienia danej osoby w programie szkoleniowym lub dla oceny jego postępów. W obszarze licencjonowania lotniczego, ze względu na poważne konsekwencje zawodowe i ryzyko zagrożenia życia, wiarygodność i ważność takich sprawdzianów jest bezdyskusyjna, tak więc władze lotnicze i administratorzy muszą korzystać z usług osób zawodowo trudniących się opracowywaniem sprawdzianów celem zapewnienia, że te stosowane lub przygotowywane na zgodność ze standardami ICAO dotyczących poziomu znajomości języka gwarantują wiarygodne i ważne wyniki.

6.5.3 Organizacje mogą zapewnić opracowanie lub wybór odpowiednich, ważnych i wiarygodnych sprawdzianów, zapewniających udział w pracach i korzystając z rekomendacji personelu posiadającego przynajmniej te bardziej rygorystyczne kwalifikacje w zakresie znajomości języka angielskiego jako języka drugiego lub lingwistyki stosowanej, jak wyszczególniono w rozdziale 4. Ponadto organizacje świadomie będą wybierać osoby przygotowujące sprawdziany, które posiadają dodatkowe doświadczenie w egzaminowaniu: solidne doświadczenie w egzaminowaniu i/lub stopień magisterski w tym obszarze. Dzisiaj nie ma żadnych wymagań dla licencjonowania osób zawodowo trudniących się przygotowywaniem sprawdzianów. Osoba zawodowo trudniąca się przygotowywaniem sprawdzianów poza posiadaniem tytułu magistra lub doktora w jednym z obszarów nauczania języka (angielski jako drugi język; nauczanie angielskiego jako drugiego języka; nauczanie obcego języka; lingwistyka stosowana lub nauka drugiego języka) muszą również posiadać niektóre albo wszystkie niżej wymienione kwalifikacje: dowody na zawodowe zaangażowanie się; udokumentowany udział w badaniach dotyczących sprawdzania znajomości języka lub doświadczenie w tym obszarze oraz wykazać się wiedzą o dotychczasowych i aktualnych badaniach, dotyczących sprawdzania poziomu znajomości języka. Inni uczestnicy procesu sprawdzania poziomu znajomości, administratorzy lub oceniający, nie muszą spełniać tych ostrych wymaganiach.

Kolejne ważne etapy przygotowywania sprawdzianu

6.5.4 Inne ważne elementy związane z przygotowywaniem sprawdzianu z udziałem wszystkich zainteresowanych to opracowanie jego specyfikacji; decyzja o sposobie przeprowadzenia i zawartości sprawdzianu; przygotowanie elementów sprawdzianu; ich śledzenie; analizowanie wyników; wprowadzanie zmian; ponowne prześledzenie całego sprawdzianu i jego elementów; weryfikacja; ustanowienie procedury oceniania; przygotowanie procesu szkolenia oceniającego i kontroli jakości; oraz ustanowienie procesu przechowywania dokumentacji.

Egzaminatorzy i oceniający

6.5.5 Są dowody na to, że osoby postronne lub osoby oceniające niemające doświadczenia (tzn. osoby, które nie mają wyższego wykształcenia lub nie posiadają kwalifikacji w nauczaniu lub egzaminowaniu) są w stanie poprawnie ocenić poziom znajomości języka w zakresie „zaliczył” lub „nie zaliczył”. Udział ekspertów operacyjnych, pilotów, kontrolerów lub nauczycieli w procesie oceny może zwiększyć integralność procesu, jak również zapewnić dokładność techniczną. Należy pamiętać, że kandydaci, którzy nie „zaliczyli” sprawdzianu skutkującego poważnymi konsekwencjami będą chcieli, i mają do tego prawo, uzyskać dokładną informację o swoim wyniku, w której części byli słabsi i na których obszarach powinni się skoncentrować, aby poprawić swoją wiedzę. Sprawdziany językowe dla celów licencyjnych będą miały poważny wpływ na zawodową karierę kandydata, osoby oceniające muszą umieć zidentyfikować niedociągnięcia i nakierować kandydata na odpowiednie

metody nauczania, które umożliwią mu podniesienie poziomu znajomości języka oraz uzyskanie lepszego wyniku ze sprawdzianu. To jest informacja jaką wykwalifikowani nauczyciele języka i egzaminatorzy mogą przekazać kandydatowi. Dobra praktyka w ocenie poziomu znajomości języka wymaga posiadania co najmniej dwóch wyszkolonych i uznanych osób oceniających, z których jedna musi być nauczycielem języka.

6.6 PODMIOT ŚWIADCZĄCY USŁUGI W ZAKRESIE PRZEPROWADZANIA SPRAWDZIANÓW

6.6.1 Aczkolwiek powszechnie mówi się o potrzebie przeprowadzenia „sprawdzianu z angielskiego”, to takie pojęcie nie obejmuje dyskusji o potrzebie ich prowadzenia; bardziej adekwatnym określeniem będzie zapotrzebowanie na „podmiot świadczący usługi w zakresie przeprowadzania sprawdzianów”. Pojedynczy sprawdzian, nawet w ramach jednej władzy lub organizacji, nie może spełnić wymagań dla oceny umiejętności językowych wielu pilotów i kontrolerów, którzy muszą spełnić wymagania dotyczące poziomu znajomości języka ICAO. Potrzebny jest wewnętrzny lub zewnętrzny podmiot świadczący takie usługi, który na bieżąco wprowadza nowe elementy do sprawdzianów i jednocześnie ma dostęp do dużej liczby osób oceniających oraz posiada odpowiednie służby administracyjne.

6.6.2 Drugim bardzo ważnym elementem, który wymaga podkreślenia, to fakt, że każdy sprawdzian będzie zawierał jakiś stopień błędu – żaden pojedynczy sprawdzian nie może zapewnić dokładnego i precyzyjnego odzwierciedlenia umiejętności językowych danej osoby.

Tak więc, zawsze gdzie jest to możliwe, najlepszą praktyką sprawdzającą będzie zastosowanie różnych działań i metod oceny indywidualnych umiejętności językowych, tzn. analiza ocen z typowego sprawdzianu razem z innymi dowodami o posiadanych umiejętnościach językowych; np. ocena nauczyciela, osiągnięcia w klasie oraz ocena na stanowisku pracy. Inne czynniki, które mogą mieć wpływ na uczciwą ocenę to udokumentowany czas nauki angielskiego lub środowisko pracy i rozmowy.

Prawidłowe sprawdzanie znajomości lotniczego angielskiego

6.6.3 W metodologii stosowanego, odpowiedniego systemu przeprowadzania sprawdzianów ze znajomości lotniczego angielskiego występują krytyczne elementy. Sprawdzian musi:

- a) być sprawdzianem z umiejętności mówienia i słuchania;
- b) być oparty na skali ocen znajomości języka wg ICAO i opisach wymagań;
- c) sprawdzać umiejętność mówienia i czytania w kontekście odpowiednim dla lotnictwa; i
- d) sprawdzać umiejętność stosowania języka w szerszym kontekście niż wyłącznie w zakresie frazeologii ICAO.

6.6.4 Być może najbardziej znaczącym wkładem do badań nad nauką języka i sprawdzaniem jego poziomu znajomości w ostatnich dziesięcioleciach jest opracowanie teoretycznego podejścia do zrozumienia czym jest biegłość w języku w oparciu, o którą można określić zakresy sprawdzania. Istnieje więcej niż jedna teoria zajmująca się charakterem języka i jego nauką, a nie ma pewności, że którakolwiek z nich jest prawidłowa, występują generalne zasady w oparciu, o które można zbudować sprawdziany językowe. Nastąpił już ogromny postęp, osoby przygotowujące sprawdziany mogą przy ich przygotowywaniu podierać się teorią języka, a nie jak dotychczas, korzystać z technik sprawdzających, opartych wyłącznie na intuicji lub tradycji nauczania i sprawdzania gramatyki łacińskiej. W ostatnich latach, w próbach opisanie czym jest język, badania nad nim skoncentrowano na elementach komunikacji w języku, a nie szczegółowych elementach gramatyki czy słowniku. Zainteresowanie w komunikatywnym podejściu do nauczania języka doprowadziło do poważnych zmian w praktykach sprawdzania jego poziomu znajomości, wprowadzając nowe metody tak zaprojektowane, aby oceniały bezpośrednio umiejętności.

6.6.5 Ostatnie badania doprowadziły do opracowania komunikatywnego podejścia do nauczania języka, podczas gdy tradycyjne metody sprawdzania pozostają metodami pośrednimi.

W tradycyjnych sprawdzianach sprawdzano indywidualne elementy gramatyki, zazwyczaj w pytaniach z odpowiedziami wielokrotnego wyboru, w serii niepowiązanych ze sobą zdań, w elementach wymagających od kandydata zidentyfikowania błędów w serii niepowiązanych ze sobą zdań, lub w ćwiczeniach wymagających wykonania pisemnego tłumaczenia. Takie sprawdziany czasami uważane są za „obiektywne”, gdyż punktacja w nich przypisana jest bezpośrednio do indywidualnego poziomu znajomości języka. Jeżeli jednak przeanalizujemy proces przygotowania takiego sprawdzianu, bardzo łatwo jest podważyć obiektywizm sprawdzianów z pytaniami i odpowiedziami wielokrotnego wyboru badając w jaki sposób te konkretne elementy i pytania zawarte w sprawdzianie zostały wybrane z nieograniczonej liczby dostępnych elementów. Kto decyduje, które 100 elementów najlepiej scharakteryzuje poziom znajomości języka i w jaki sposób taka decyzja jest podejmowana? Sprawdziany pośrednie nie sprawdzają bezpośredniej znajomości języka, ale sprawdzają pojedyncze elementy języka uważane za podstawę jego znajomości, tzn. wiedzę o języku.

6.6.6 Sprawdziany z komunikatywności lub umiejętności są przeznaczone do oceny w jaki sposób dana osoba umie faktycznie posługiwać się językiem, a ocena odnosi się raczej do stopnia umiejętności niż punktacji za prawidłowe oceny. W sprawdzianie z umiejętności zespół osób wyszkolonych w ocenianiu kandydatów przypisuje zdającego do poziomu w skali ocen znajomości języka. Im większy stopień bezpośredniej współzależności pomiędzy wynikami sprawdzianu a zakładanymi osiągnięciami, tym bardziej można uznać sprawdzian za sprawdzian z umiejętności. Np., administrator sprawdzianu zainteresowany indywidualnymi umiejętnościami w mówieniu skonstruuje sprawdzian z naciskiem na wykonanie zadań ustnych. Sprawdzian z umiejętności koncentruje się raczej na prawidłowym i skutecznym komunikowaniu się zamiast poprawności gramatycznej. Poprawność gramatyczną można oceniać tylko wówczas, gdy utrudnia komunikację, ale ocena jego znajomości gramatyki nie byłaby celem sprawdzianu.

6.6.7 Sprawdziany z umiejętności, administrowane są bezpośrednio, w kontakcie pomiędzy zdającym a egzaminującym lub pośrednio poprzez odsłuchanie nagranych pytań i zarejestrowanych odpowiedzi.

6.7 SPRAWDZANIE UMIEJĘTNOŚCI MÓWIENIA I SKALA OCENY ZNAJOMOŚCI JĘZYKA wg ICAO

6.7.1 Czy bezpośrednia ocena umiejętności językowych jest subiektywna? Kilka uwag jak stosować skalę ocen a pojęcia „obiektywność” i „subiektywność” będą jasne. W literaturze naukowej dotyczącej sprawdzania poziomu znajomości języka występuje szereg pojęć związanych z metodami jego oceny: sprawdzanie, mierzenie, ocena, szacowanie i diagnozowanie. Pojęcie znacznie rzadziej używane w dyskusjach o metodologii sprawdzania poziomu znajomości języka jest „osądzanie”. W niniejszej sekcji zastanowimy się nad rolą dobrego, doświadczonego, rozsądnego i przemyślanego osądu stosowanego w sprawdzaniu poziomu znajomości języka.

6.7.2 Sprawdzania poziomu znajomości języka ma swoje początki w nauczaniu i sprawdzaniu gramatyki łacińskiej; powszechnie stosowanych ćwiczeniach sprawdzających znajomość gramatyki i umiejętności tłumaczenia; sprawdzaniu znajomości słownictwa w ćwiczeniach „uzupełnij puste miejsca” oraz w ćwiczeniach wymagających przekształcenia czasownika. Współczesny rozwój metod sprawdzania poziomu znajomości języka jest blisko związany ze wzrostem zainteresowania w pomiarach psychometrycznych z naciskiem na dokładność pomiaru. Techniki stosowane w sprawdzianach psychometrycznych potrzebowały elementów policzalnych dla uzyskania obiektywnych pomiarów co do umiejętności językowych. W rezultacie, sprawdziany językowe opracowane w oparciu o zasady psychomotoryczne mają tendencje do koncentrowania się na wiedzy o języku niż na faktycznych umiejętnościach, znajomości języka. Zainteresowani historią sprawdzianów językowych mogą zapoznać się z pracą Bernard Spolsky - Measured Words.

6.7.3 Przykładem takich technik sprawdzania byli dyplomaci amerykańscy, którzy uzyskali bardzo dobre wyniki w tradycyjnych sprawdzianach, ale nie umieli skutecznie korzystać z języka w tym obszarze. Stosowane, obiektywne sprawdziany językowe nie potrafiły dokładnie określić umiejętności zdającego do stosowania języka w praktyce. To zainicjowało prace nad sprawdzianami, które mogłyby dokładniej zobrazować faktycznie posiadane umiejętności.

Technika ustnego sprawdzania umiejętności wraz ze skalą ocen została opracowana przez zespół zainteresowanych osób. Od tego czasu przy bezpośredniej ocenie umiejętności mówienia, zarówno gdy przebiega ona w formie bezpośredniej rozmowy czy jest nagrana, powszechnie stosuje się skalę ocen.

6.7.4 Do stosowania skali ocen muszą być spełnione pewne warunki. Po pierwsze, grupa użytkowników musi się zgodzić na komplet kryteriów, które stanowią "wejściówkę" do danej społeczności. Skala ocen musi te kryteria odzwierciedlać, a społeczność musi wyrazić zgodę na stosowanie skali ocen. Po drugie, należy powołać grupę dobrze poinformowanych i mających doświadczenie w ocenianiu osób. Doświadczenie i wykształcenie osób oceniających musi wzbudzać zaufanie zarówno w środowisku jak i wśród kandydatów, którzy chcą do niego przystąpić. Osoby oceniające muszą odzwierciedlać poziom środowiska i rozumieć kryteria oraz kontekst, w którym te kryteria występują. Muszą również uzgodnić wspólne procedury dla wdrożenia kryteriów. Doświadczone i wyszkolone osoby oceniające muszą dostosować się do dobrych praktyk podanych w kodeksie etyki i dobrych praktyk. Znormalizowane procedury i przestrzeganie kodeksu etyki i dobrych praktyk wymaga udowodnienia, że podjęto każde praktyczne i rozsądne działanie dla zapewnienia skutecznego i uczciwego sprawdzianu (wiarygodność i ważność). Po spełnieniu tych warunków można stosować skalę ocen dla dokonania rozsądnego osądu kandydata.

Bezpośrednie i pośrednie procedury sprawdzania

6.7.5 Bezpośrednie i pośrednie sprawdziany znajomości języka mają różną formę, zasadniczo różnią się w formie wykonania zadań. Pomimo ich różnych właściwości, sprawdziany znajomości języka bezpośrednie (na żywo) i rejestrowane mają ten sam cel: bezpośrednią ocenę umiejętności mówienia i słuchania kandydata. Podstawową różnicą między bezpośrednimi i pośrednimi technikami sprawdzania to sposób w jaki pobierane są próbki mowy.

Bezpośrednie procedury sprawdzania

6.7.6 W bezpośrednich procedurach sprawdzania kandydat jest obserwowany i rozmawia bezpośrednio z egzaminatorem lub innym kandydatem. Kandydaci są proszeni o wykonanie zadań językowych w oparciu o podane kwestie. Kandydat może być poproszony o udział w rozmowie z egzaminatorem lub wcielenie się w rolę z udziałem egzaminatora lub innego ocenianego kandydata. Wykonanie zadania jest obserwowane i oceniane w rzeczywistym czasie lub może zostać zarejestrowane i ocenione później.

6.7.7 Zaletą bezpośredniego sprawdzania umiejętności jest to, że zadania do wykonania mogą być bardziej naturalne lub bardziej komunikatywne, gdyż kandydaci współpracują ze sobą lub z rozmówcą. Bezpośrednie sprawdzanie umiejętności, w przeciwieństwie do pośredniego sprawdzania, pochłania więcej czasu i bardziej obciąża pracowników. Z drugiej jednak strony zaletą bezpośredniego sprawdzania jest fakt, że każdy sprawdzian stwarza niepowtarzalną relację pomiędzy egzaminatorem a kandydatem z nieograniczonym dostępem do zadań. Występuje również mniejsze prawdopodobieństwo uzyskania wyuczonych próbek mowy, które nie będą odzwierciedlać faktycznego poziomu umiejętności kandydata. Posiadając bazę danych zawierającą nawet bardzo dużą liczbę sprawdzianów bardzo szybko można przekształcić technikę sprawdzania pośredniego w kompromis.

Pośrednie procedury sprawdzania

6.7.8 W pośrednich procedurach sprawdzania próbki mowy wybierane są z wcześniej zarejestrowanych kwestii (a więc znormalizowane); jest to ewidentna zaleta, gdyż każdy kandydat otrzymuje takie same kwestie, zapewniając w ten sposób większy stopień uczciwości. Kolejną zaletą jest fakt, że sprawdzian może być przeprowadzony w laboratorium dźwiękowym lub komputerowym, a więc większa liczba kandydatów może być poddana sprawdzeniu. Tradycyjne procedury do przeprowadzania sprawdzianów pośrednich wykorzystywały zapisy magnetofonowe, natomiast dzisiaj dostęp do technologii komputerowej dla przeprowadzenia takich sprawdzianów otwiera nowe możliwości w odgrywaniu roli, symulacji lub wzajemnego oddziaływania.

Sprawdziany umiejętności

6.7.9 W obu rodzajach sprawdzianów, wybrane próbki mowy mogą być zapisane i ocenione później, aczkolwiek w procedurach bezpośrednich próbka mowy jest zazwyczaj oceniana w faktycznym czasie. Zaleca się dokonanie zapisu dźwiękowego lub filmowego sprawdzianu dla ewentualnej weryfikacji oraz przechowania. Patrz tabela 6-1 dla porównania sprawdzianów bezpośrednich i pośrednich.

6.7.10 Ważnym elementem obu metod sprawdzania jest to, że kandydaci proszeni są o używanie języka w jednej sytuacji jako dowód posiadania umiejętności wykonania zadania w innym naturalnym środowisku językowym. Bezpośrednie i pośrednie sprawdziany pobierają próbki mowy, które mogą być osądzone pod kątem umiejętności mówienia i słuchania. Niezależnie od różnych właściwości procedury, prowadzenie bezpośrednich i pośrednich sprawdzianów mają ten sam cel: bezpośrednią oceną umiejętności mówienia i słuchania danego kandydata.

Bezpośrednie, komunikatywne sprawdziany umiejętności mówienia i słuchania są odpowiednim narzędziem oceny dla przemysłu lotniczego i pozwolą organizacjom stwierdzić czy ich załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego są w stanie spełnić wymagania ICAO dotyczące poziomu znajomości języka.

6.7.11 Sprawdziany z czytania, gramatyki, sprawdziany pisemne oraz ze znajomości słówek lub wszelkie inne w formie "długopis i papier tylko" (lub ich wersje komputerowe) mogą odegrać ważną rolę w całkowitej ocenie znajomości języka danej osoby lub mogą okazać się przydatne dla umiejscowienia danej osoby, ale zgodnie z wymaganiami ICAO dotyczącymi poziomu znajomości języka nie można uznawać ich wyników jako dowód na umiejętność mówienia. (Sprawdzian ze słuchu może oczywiście mieć element "długopis i ołówek" jako pomoc do kwestii, które należy odsłuchać.)

Tabela 6-1. Porównania sprawdzianów bezpośrednich i pośrednich

<i>Ewentualne kwestie/forma</i>	<i>Bezpośrednie</i>	<i>Pośrednie</i>
Reakcja człowieka	Tak	Nie
Odpowiedź na pytania	Tak	Tak
Odgrywanie roli	Tak	Tak, w formie ograniczonej
Ocena później	Tak (ale zazwyczaj natychmiast)	Tak
Sprawdzenie wielu kandydatów w tym samym czasie	Nie	Tak
Współpraca z innymi kandydatami	Nie	Tak
Czas administrowania	Więcej czasu	Mniej czasu
Standardowe kwestie (eliminuje różnice pomiędzy egzaminatorem a kandydatem)	*	Tak
	Nieskończona różnorodność kwestii o niepowtarzalnym charakterze reakcji pomiędzy egzaminatorem a kandydatem	Nowe kwestie muszą być na bieżąco opracowywane
* Egzamin z umiejętności mówienia przeprowadzany w Stanach Zjednoczonych nie korzysta z typowych kwestii. Egzaminatorzy są jednak szkoleni w technikach mówienia, tak więc do jakiegoś stopnia uzyskano standaryzację, aczkolwiek nie w takim samym stopniu jak przy sprawdzianach pośrednich. Inne sprawdziany, takie jak IELTS, które, jako część sprawdzianu, obejmują rozmowę na żywo, mogą stosować standardowe kwestie.		

Sprawdziany, które nie oceniają bezpośrednio umiejętności mówienia i/lub słuchania, albo w formie bezpośredniej rozmowy albo w formie nagrania dźwiękowego lub wideo nie są odpowiednie dla spełnienia wymagań ICAO zawierających wytyczne dotyczące sprawdzania umiejętności językowych.

Prawidłowe i nieprawidłowe korzystanie ze sprawdzianu

6.7.12 Aby podkreślić znaczenie doboru odpowiednich sprawdzianów pomocne będzie rozważenie zastosowania złego sprawdzianu. Wszystkie dostępne na rynku sprawdziany zostały opracowane do wykorzystania w konkretnym celu. Każdy ewentualny użytkownik takiego sprawdzianu musi dowiedzieć się jaki był zakładany cel sprawdzianu, a następnie porównać założenia z wymaganiami ICAO, aby określić w jakim stopniu są podobne lub nie podobne. Wszystkie sprawdziany mają skutek "zwrotny", czyli przełożenie na szkolenie. Kandydaci i studenci chcą oczywiście zaangażować się w takie czynności, które umożliwią im zaliczenie sprawdzianu. Jeżeli sprawdzian ocenia raczej znajomość języka niż umiejętność korzystania z niego to słuchacze będą woleli uczyć się o języku niż uczestniczyć w zajęciach rozszerzających ich umiejętności.

6.7.13 Przykładem może być analiza prawidłowego (lub ewentualnie nieprawidłowego) wykorzystania jednego z szeroko dostępnych sprawdzianów z języka angielskiego przy przyjęciach na studia. TOEFL jest jednym z najbardziej znanych sprawdzianów z języka angielskiego dostępnym na rynku i przydatnym narzędziem w aspekcie naukowym, dla którego został opracowany.

Został przygotowany celem prześwietlenia międzynarodowych kandydatów, starających się o przyjęcie na uniwersytety amerykańskie i ocenia akademickie umiejętności czytania, słuchania i posiadaną znajomość gramatyki. TOEFL nie zawiera jeszcze elementu mówienia. Amerykańskie uniwersytety wymagają uzyskania przynajmniej wyniku 173 TOEFL (lub 213 TOEFL dla wersji komputerowej) lub równoważną liczbę punktów w innym podobnym znormalizowanym sprawdzianie. Niektóre szkoły lotnicze, niepewne w jaki inny sposób sprostać wymaganiom co do poziomu znajomości języka angielskiego ustanowione przez FAA, zdecydowały się na sprawdzanie posiadanych umiejętności, wymagając od swoich kandydatów na pilotów międzynarodowych przedstawienia certyfikatów TOEFL z punktacją, jako dowód na biegłą znajomość angielskiego. Pomimo, że szkoły lotnicze wymagające przedstawienia wyników TOEFL wyraźnie podejmują wysiłek, aby zapewnić odpowiedni poziom znajomości angielskiego i spełnić wymagania FAA w sposób wg nich jak najlepszy, to jest przypadek, w którym „jakikolwiek sprawdzian” NIE jest lepszy od „żadnego sprawdzianu”. TOEFL, skuteczny sprawdzian znajomości angielskiego dla celów akademickich nie jest odpowiednim narzędziem dla oceny umiejętności mówienia w języku angielskim dla wyspecjalizowanego środowiska komunikacji lotniczej. Na podstawie otrzymanego wyniku z TOEFL nie można dokonać oceny umiejętności w mówieniu. Niektórzy studenci, którzy uzyskują wynik TOEFL powyżej 173 punktów mogą mieć ograniczoną umiejętność mówienia, natomiast ci z niższym wynikiem mogą mówić całkiem nieźle. Aczkolwiek część sprawdzianu TOEFL dotycząca słuchania może mieć pewną, ograniczoną wartość, nie przeprowadzono żadnych badań udowadniających, że uzyskanie wyższego wyniku z sekcji słuchania wskazuje na umiejętność biegłego prowadzenia rozmowy, szczególnie w kontekście szkolenia lotniczego. Sprawdzian TOEFL nie był przewidziany jako metoda sprawdzania umiejętności dla kandydatów uczestniczących w programach szkolenia lotniczego. Podpieranie się wynikami TOEFL stwarza dla szkół lotniczych dwa problemy: przyjmowanie na szkolenie lotnicze studentów, którzy nie posiadają dostatecznych umiejętności w mówieniu i słuchaniu, umożliwiające bezpieczne wykonanie lotu lub sprawne szkolenie jednocześnie dyskwalifikujące innych studentów, którzy tę umiejętność posiadają, ale których wynik poniżej 173 punktów TOEFL tego nie udowadnia.

6.7.14 Ten przykład błędnego wykorzystania sprawdzianu, który jak wykazano jest wiarygodnym i ważnym narzędziem w kontekście, dla którego został opracowany, ale ma odwrotny skutek, gdy użyty w innym kontekście, pokazuje jak ważny jest wybór lub konieczności opracowania sprawdzianu pod konkretne wymagania. Znane i istniejące dobre sprawdziany, takie jak TOEFL, TOEIC i IELTS, zostały opracowane pod inne wymagania i nie mają zastosowania w kontekście lotniczym.

Korelacja z innymi, istniejącymi skalami oceny poziomu znajomości języka

6.7.15 Istnieje wiele znanych i powszechnie dostępnych sprawdzianów z języka angielskiego w związku z czym występuje duża pokusa powiązania skali ocen poziomu znajomości języka ICAO z wynikami jednego lub więcej występujących sprawdzianów tak, aby wskazany poziom ICAO "coś znaczył". Jest to inny sposób wnioskowania o przesunięcie wymagań ICAO do już znanego kontekstu. Byłoby bardzo wygodne jeżeli można by stwierdzić, że poziom 4 ICAO – operacyjny jest równoznaczny z punktacją uzyskaną w którymkolwiek z istniejących sprawdzianów. Dostępność różnych nieformalnych tabel, porównujących sprawdziany zadaje kłam stwierdzeniu, że takie zadanie jest trudne, ale organizacje prowadzące sprawdziany są raczej ostrożne w prowadzeniu takich porównań, gdyż jest to zagadnienia bardzo złożone.

6.7.16 Przede wszystkim sprawdziany często różnią się między sobą co do zakresu, który oceniają. Np. wiele popularnych i dostępnych sprawdzianów nie sprawdza umiejętności mówienia, wymóg dla każdego sprawdzianu mającego spełnić wymagania ICAO. Inne sprawdziany mogą zawierać element mówienia i/lub słuchania, ale zostały opracowane dla sprawdzenia tych umiejętności w innym obszarze, często naukowym lub biurowo-handlowym. Skala ocen znajomości języka wg ICAO została opracowana w oparciu o szczególne wymagania w komunikacji pomiędzy pilotem i kontrolą ruchu lotniczego, w związku z czym proces oceny musi obejmować wymagane przez ICAO elementy.

6.7.17 Można przyjąć, że skale "ogólnego lub innego zastosowania" mogą dostarczyć informację o punkcie startowym przed przystąpieniem do spełnienia szczególnych założeń ICAO, szczególnie w obszarze szkolenia (zamiast sprawdzianu na koniec szkolenia lub przed uzyskaniem licencji). Z tego też powodu należy odnotować, że przy opracowywaniu skali ocen ICAO dokonano odniesienia do trzech innych, stosowanych skal ocen umiejętności językowych, wszystkie stosowane od wielu lat dla oceny znajomości angielskiego przez pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego: skala zaliczenie/nie zaliczenie EUROCONTROL PELA; poziom 4 w skali École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC); i 2+/2+ w skali U.S. Inter-agency Language Roundtable (ILR).

6.8 OGÓLNY I SZCZEGÓLNY CEL SPRAWDZANIA POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

6.8.1 Mając już określone znaczenie kodu etyki i dobrych praktyk w egzaminowaniu oraz podstawy dla zidentyfikowania lub przygotowania odpowiednich sprawdzianów językowych dla pilotów i kontrolerów, administratorzy procesu (podmioty przeprowadzające sprawdzian lub je przygotowujące) muszą zastanowić się nad ich zawartością. Postanowienia dotyczące wymagań ICAO co do znajomości języka, omawiające zawartość sprawdzianu to:

- Załącznik 10, Tom II, Rozdział 5, 5.1.1.1 mówi o konieczności sprawdzenia znajomości frazeologii i języka potocznego;
- Załącznik 1, Załącznik, opis wymagań 2 b), 2 c), i 2 d) odnosi się do zagadnień związanych z pracą, kontekstem związanym z pracą i rutynowych sytuacji w pracy; i
- Załącznik 1, Załącznik, w części Słownictwo i Rozumienie, odnosi się do zagadnień związanych z pracą.

6.8.2 Założeniem wymagań ICAO co do poziomu znajomości języka jest zagwarantowanie, że załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego posiadają dostateczny poziom znajomości języka, którego używają w łączności radiowej, aby sprostać wszystkim potrzebom w łączności pomiędzy pilotem a kontrolerem, począwszy od rutynowej frazeologii, poprzez rutynową łączność nie objętą frazeologią, sytuacje nietypowe (utrata samolotu lub mało paliwa) a kończąc na sytuacjach awaryjnych. Wiadomo, że piloci i kontrolerzy mogą nauczyć się na pamięć frazeologii,

i wiadomo, że często frazeologia jest niewystarczająca, tak więc jest oczywiste, że sprawdzian z języka stosowanego w łączności lotniczej nie może być ograniczony tylko do sprawdzania znajomości frazeologii.

6.8.3 Celem przeprowadzania sprawdzianów bezpośrednich lub pośrednich jest pobranie próbki mowy dla jej oceny lub określenia jego przyszłego stosowania. Tak więc, sprawdzian znajomości języka dla przemysłu lotniczego powinien, na ile to możliwe, odzwierciedlać ewentualne wymagania dotyczące porozumiewania się w środowisku pracy. Ponadto doświadczenie pokazało, że zawodowi piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego chcą, a nawet żądają, aby sprawdzić znajomość języka w zakresie potrzebnym do pracy.

6.8.4 Sprawdzanie znajomości angielskiego dla celów ogólnych ocenia poziom posiadanej biegłości niezależnie od miejsca lub sposobu w jaki został przyswojony. Taki sprawdzian jest przeznaczony dla człowieka a jego temat jest niezależny. Sprawdzanie znajomości angielskiego w konkretnym celu ocenia umiejętność kandydata do wykonywania zadań w sposób najbardziej odzwierciedlający faktyczne warunki pracy. Jest zorientowany na zadanie i jego zakres jest ograniczony. Sprawdzanie znajomości angielskiego dla celów ogólnych zakłada, że umiejętność posługiwania się językiem nie jest w sposób poważny ograniczona kontekstem, a opinię o umiejętności jego stosowania w danym kontekście można uzyskać na podstawie zaprezentowanych umiejętności w innym kontekście (np. rozmowa lub wywiad).

6.8.5 Wydaje się słuszniejszym, aby zamiast rozróżniać sprawdziany dla "celów szczególnych" i "celów ogólnych" zrównanie ich charakteru. Zakwestionowanie pojęcia sprawdzianu dla celów ogólnych zostało oparte na fakcie, że wszystkie egzaminy językowe prowadzone są w jakimś kontekście i pojęcie posiadania ogólnych kompetencji ma niewielką wartość, gdyż kompetencje językowe istnieją tylko w odniesieniu do konkretnego kontekstu, tzn., że każde stosowanie języka odbywa się w jakimś kontekście, a kontekst ma wpływ na wyniki sprawdzianu. Zamiast wyraźnie rozdzielać dwa typy sprawdzianów językowych, należy utrzymać ich charakter, a zróżnicować zakres, który będzie oscylował od bardzo ogólnych do bardzo szczególnych. Sprawdzian dla celów szczególnych został zdefiniowany jako sprawdzian, w którym treść i metoda sprawdzania pochodzą z analizy sytuacji w których ten szczególny język jest stosowany.

6.8.6 W wyjątkowym kontekście łączności pilota z kontrolerem ruchu lotniczego, jest oczywiste, że oba rodzaje sprawdzianów z umiejętności – dla celów ogólnych i specyficzny dla kontekstu lotniczego – odgrywają swoją rolę, ale jednak z dwoma uwagami.

- a) Lotnicza łączność radiotelefoniczna oparta jest w znacznej części na standardowej frazeologii. Jednak, poza sytuacjami nieoczekiwanymi lub awaryjnymi, występuje wiele nierutynowych, ale niekoniecznie nietypowych zdarzeń nieobjętych frazeologią. Odpowiedni sprawdzian umiejętności słuchania/czytania zaprojektowany tak, aby ocenić zgodność z wymaganiami ICAO dot. poziomu znajomości języka nie ograniczy się do sprawdzenia znajomości standardowej frazeologii, ale również oceni posiadanie szerszych umiejętności porozumiewania się.
- b) Sprawdzian umiejętności słuchania/czytania opracowany dla innego kontekstu nie będzie odpowiedni dla kontekstu lotniczego.

6.8.7 Zakres sprawdzianu z umiejętności mówienia lub zakres specyfiki lotniczej będzie w znacznym stopniu zależeć od momentu podczas szkolenia lub kariery, w którym sprawdzian został przeprowadzony. Oczywiście, jeżeli biegłość w języku jest oceniana przed otrzymaniem szkolenia lotniczego, to sprawdzian dla celów szczególnych, gdzie wymagana jest znajomość lotniczej łączności radiotelefonicznej jest nieodpowiedni. Potrzeba kilku różnych sprawdzianów, np. sprawdzian językowy dla kandydatów na pilotów lub kontrolerów będzie inny niż ten wymagany od zawodowych pilotów i kontrolerów. Odpowiedni model może uwzględniać sprawdzian łączący treści bezpośrednio związane z lotnictwem wraz z treścią mniej odnoszącą się do lotnictwa. Tak przygotowany sprawdzian zagwarantuje, że treść szkolenia będzie zgodna z zamierzonym celem. Ponadto uwiarygodnia proces sprawdzania gdyż, równoległe ze specjalistami od języka, włącza w to zawodowych kontrolerów w roli egzaminatorów.

Mniej specyficzna zawartość (lub inaczej bardziej ogólna) umożliwia dostęp do większej liczby próbek mowy/interakcji studenta i pozwala na to, aby szkolenie było zorientowane na większą różnorodność kontekstów, a tym samym utrzymywało zainteresowanie i motywację. Ponadto, jeżeli założymy, że język używa się w kontekście, a kontekst ma wpływ na wyniki sprawdzianu, to wówczas kontekst jest ważny. Dlatego należy przeprowadzać sprawdziany wśród pilotów i kontrolerów z umiejętności opowiedzenia swojego ulubionego filmu lub zamówienia pizzy, jeżeli oni muszą w sposób bezpieczny komunikować zadania związane z pilotażem i sterowaniem samolotu.

6.9 SPRAWDZANIE ZNAJOMOŚCI JĘZYKA PRZY POMOCY KOMPUTERA

6.9.1 Szkolenie z pomocą komputera (CAT) lub nauka języka z pomocą komputera (CALL) stwarza nowe możliwości zarówno w obszarze szkolenia jak i egzaminowania, w ostatnim okresie nastąpił bardzo ciekawy rozwój. Na początek ważne jest jednak, aby odróżnić rolę jaką spełniają komputery w zarządzaniu sprawdzianami z języka od jego potencjalnej roli w ocenie posiadanej biegłości językowej. Wykorzystanie komputerów do przeprowadzania sprawdzianów ma daleki zasięg; sprawdziany komputerowe, w znacznie większym stopniu niż dotychczas, pozwalają na połączenie ról i symulację z łatwą, praktyczną prezentacją.

6.9.2 Używanie komputera do oceny umiejętności mówienia powoduje konieczność przeprowadzenia pewnych rozważań. Zalety stosowania komputerów do oceny umiejętności mówienia są oczywiste; zmniejszenie kosztów i czasu. Wymagania ICAO dotyczące znajomości języka angielskiego ujęte w opisach wymagań i skali ocen zostały opracowane z myślą o konkretnych wymaganiach, związanych z łącznością radiotelefoniczną. Każdy element skali ocen jest tak samo ważny, i każdy sprawdzian lub procedura sprawdzająca umiejętności musi uwzględniać każdy element opisu wymagań i skali ocen. Stosując komputerowy system oceny bardzo trudno jest np. ustalić stopień faktycznej aktywności lub ocenić jej jakość. Jest oczywistym, że komputerowa technologia rozpoznawania głosu mająca zastosowanie w wielu miejscach nie jest jeszcze dostatecznie wiarygodna w stopniu potrzebnym dla prowadzenia sprawdzianów z języka dla potrzeb lotnictwa. Przeprowadzona przez EUROCONTROL analiza przydatności komputerowej technologii rozpoznawania głosu wykazała, że technologia ta nie jest wystarczająco wiarygodna w stosunku do wymagań dotyczących bezpieczeństwa w łączności lotniczej. Jednak ocena przy zastosowaniu komputera może być przydatna na niższych poziomach sprawdzania umiejętności językowych, np. dla celów szkoleniowych.

6.9.3 Sprawdzian ustny – rozmowa jest sprawdzianem ogólnego zastosowania, używanym przez wiele agencji rządowych w Australii, Kanadzie i Stanach Zjednoczonych; a PELA, przygotowana przez EUROCONTROL, jest sprawdzianem ze znajomości specyficznego lotniczego języka angielskiego zaprojektowanego dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego. Analiza porównawcza dwóch sprawdzianów z mówienia i słuchania znajduje się w Załączniku C.

6.10 PODSUMOWANIE

Sprawdzanie posiadanej znajomości języka ma poważne znaczenie dla bezpieczeństwa lotniczego. Obszar sprawdzania posiadanej znajomości języka jest zawodem samym w sobie, z zrzeszeniami, organizacjami przestrzegającymi standardów, interesami handlowymi i organizacjami prowadzącymi zawodowe szkolenia. Jest niemożliwym umieszczenie w niniejszym podręczniku pełnej, przydatnej, ważnej i dostępnej informacji. Wykaz przydatnych źródeł znajduje się w Załączniku E. Jednak państwowe władze lotnicze, linie lotnicze, dostawcy usług nawigacji lotniczej i ośrodki szkolenia mogą dopilnować, aby przygotowywane sprawdziany z języka spełniały oczekiwania przemysłu lotniczego i wymagania ICAO dotyczące znajomości języka oraz poprzez stosowanie się do minimalnych wytycznych zawartych w niniejszym podręczniku utrzymywały odpowiedni standard i były uczciwe.

Rozdział 7

INFORMACYJNE FUNKCJE JĘZYKA LOTNICZEGO I LOTNICZEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ

Główne założenia

- Występują trzy wyraźne funkcje języka jako czynnika wypadków i zdarzeń lotniczych:
 - Stosowanie frazeologii
 - Biegłość w języku potocznym
 - Stosowanie więcej niż jednego języka
- Poniższa informacja będzie pomocna przy opracowywaniu podstaw lotniczych programów językowych:
 - Informacyjna funkcja języka lotniczego
 - Inwentaryzacja zdarzeń i domen
 - Prioryteźacja domen słownikowych
 - Zadania języka lotniczego

7.1 WPROWADZENIE

Celem niniejszego rozdziału jest wprowadzenie do języka lotniczego i określenia informacyjnej funkcji języka lotniczego, które można znaleźć w Załączniku B do niniejszego podręcznika. Ma to być przydatne szczególnie dla nauczycieli języka pracujących w obszarze lotnictwa.

7.2 JĘZYK JAKO CZYNNIK WYPADKÓW I ZDARZEŃ LOTNICZYCH

Funkcja języka a bezpieczeństwo w łączności lotniczej

7.2.1 Osoby badające wypadki lotnicze odkrywają łańcuch zdarzeń prowadzący do niefortunnego polecenia kończącego się wypadkiem, a język jest jednym z ogniw w łańcuchu zdarzeń. W niektórych przypadkach, użycie (lub błędne użycie) języka przyczyniło się w sposób bezpośredni lub pośredni do powstania wypadku. Czasami język jest łącznikiem, który pogarsza problem. Celem wymagań ICAO dot. znajomości języka jest zapewnienie, aby załogi lotnicze i kontrolerzy ruchu lotniczego posiadali dostateczną biegłość w języku

dla maksymalnego zminimalizowania nieporozumień oraz ułatwienie kontrolerom i pilotom rozpoznanie i rozwiązanie ewentualnych nieporozumień, gdy takie wystąpią. Krótko mówiąc język powinien być narzędziem umożliwiającym zidentyfikowanie oraz ułatwiające rozwiązanie potencjalnego problemu zanim przemieni się w katastrofę, a nie stanowić kolejnej przeszkody wymagającej naszej uwagi.

Założeniem wymagań ICAO dot. znajomości języka jest, aby rolą języka było likwidowanie lub unikanie problemów zamiast ich tworzenie.

7.2.2 Występują trzy wyraźne funkcje języka jako czynnik wypadków i zdarzeń lotniczych:

- a. Stosowanie frazeologii;
- b. Biegłość w języku potocznym; i
- c. Stosowanie więcej niż jednego języka w tym samym środowisku.

Nieprawidłowe użycie frazeologii

7.2.3 W niektórych sytuacjach nieprawidłowe użycie frazeologii przyczyniło się do wystąpienia zdarzenia lub wypadku. Celem stosowania frazeologii jest promowanie wypowiedzi zrozumiałych i zwięzłych; standardowa frazeologia jest opracowywana dla uniknięcia nieporozumień. Aby frazeologia miała znaczący wpływ na bezpieczeństwo wszystkie zainteresowane strony muszą stosować taką samą frazeologię ICAO. Znaczenie ścisłego przestrzegania frazeologii ICAO jest omówione szerzej w rozdziale 3.

Niedostateczna biegłość w języku potocznym

7.2.4 Podczas, gdy stwierdzono, że użycie nieprawidłowej frazeologii przyczyniło się do zaistnienia niektórych wypadków, to brak ogólnej biegłości w języku potocznym używanym w łączności radiotelefonicznej jest wymieniany jako ich przyczyna. Kontroler, który jako ostatni miał kontakt z angielsko mówiącą załogą, która zeszła z kursu i rozbiła się o góry potwierdził osobom badającym wypadek, że meldunki o położeniu samolotu były niespójne z położeniem, w której on myślał, że samolot się znajduje.

Ale sam przyznał, że posiadana znajomość języka potocznego była niewystarczająca dla wyjaśnienia wątpliwości lub poinformowania załogi, że być może zeszli z kursu.

7.2.5 Celem frazeologii jest przekazywanie wiadomości o charakterze rutynowym w sposób zrozumiały, zwięzły i jednoznaczny. Standardowa frazeologia ICAO została opracowana w taki sposób, aby obejmowała wiele sytuacji, głównie zdarzenia rutynowe, ale również przewidywalne zdarzenia awaryjne lub nietypowe; bardzo ważne jest zrozumienie, że nigdy nie zakładano, że frazeologia w pełni będzie wypełniać wszystkie potrzeby łącznościowe pomiędzy pilotem a kontrolerem. Wielu ekspertów operacyjnych i językowych potwierdziło, że żaden komplet standardowej frazeologii nie uwzględni w całości wszelkich możliwych sytuacji i reakcji.

Opis znaczenia znajomości języka potocznego

7.2.6 Powszechnie stwierdzono, że podczas sytuacji awaryjnych lub nietypowych może nagle pojawić się konieczność posiadania znajomości języka potocznego, natomiast poza niewielką grupą lingwistów specjalizujących się w łączności lotniczej, krytyczna rola języka potocznego jest mniej podkreślana w sytuacjach bardziej lub mniej rutynowych. Poza stwierdzoną koniecznością posiadania znajomości języka potocznego, co zostało potwierdzone w sytuacjach nietypowych lub awaryjnych, znajomość języka potocznego jest potrzebna w wielu codziennych sytuacjach. Piloci i kontrolerzy muszą często wymieniać się informacjami lub przedyskutować różne zagadnienia. Jako przykład zastanów się nad przytoczoną rozmową:

ATC: Midland Five November Zulu Good morning Radar contact Proceeding into Kerky Vectoring 02.

Pilot: Direct Kerky 02 Midland Five November Zulu Can we keep high speed?

ATC: For the time, yes.

7.2.7 Podczas, gdy stwierdzono, że niniejszy zapis faktycznej wymiany korespondencji z ATC przedstawia nieprawidłowe użycie dostępnej frazeologii, prawdą jest również to, że nie ma żadnego przykładu we frazeologii ICAO, dla prośby pilota o zgodę [“Can we keep high speed?”]. Jako taki, jest to przykład sytuacji mogącej wystąpić, a wymagającej posiadania znajomości języka potocznego dla sprostania wymogu dla przekazania informacji o aktualnym zadaniu.

7.2.8 Oczywiście, najbardziej krytyczne zapotrzebowanie na znajomość języka potocznego występuje podczas sytuacji pilnych lub awaryjnych, gdy niedostateczna znajomość staje się po prostu przeszkodą dla bezpiecznego zakończenia lotu. Analiza rozmowy pilota z kontrolerem, podczas której lekki statek powietrzny lotnictwa ogólnego nie mógł wypuścić podwozia udowadnia, że 60 procent rozmowy wymagało “języka potocznego”. Analiza zapisu rozmowy podkreśla znaczenie znajomości języka potocznego w rozwiązywaniu problemów.

ATC: You will let me know about your intentions for the main landing gear.

Pilot: UD Wilco. We'll try to let the gear down again and if it remains up and I'm unable to release the nose gear then we'll land with all three up.

ATC: Roger. So if you wish you may come for a go around and visual check of your landing gear.

Pilot: Okay, Roger.

ATC: UD have you got the field in sight?

Pilot: UD Affirm.

ATC: Roger. You will . . . you will pass over the field and make a low pass over the runway 29 for landing gear check.

7.2.9 Taka wymiana informacji ilustruje jak ważną rolę ma znajomość języka potocznego w rozwiązywaniu nietypowej lub niespodziewanej sytuacji.

7.2.10 Z drugiej jednak strony, pomimo, że znajomość języka potocznego jest bardzo ważna, to należy tu jednak jednoznacznie podkreślić, że zgodnie z wymaganiami ICAO (Załącznik 10, Tom II, 5.1.1.1) stosowanie języka potocznego jest tylko opcją, gdy brak jest frazeologii ICAO, z wyraźnym naciskiem, że należy stosować frazeologię ICAO, jeżeli taka jest. Wraz ze zwiększoną presją na użytkowników języka angielskiego, dla których jest to język obcy, do zademonstrowania posiadania jego znajomości na dostatecznym poziomie to osoby biegle mówiące po angielsku i rozumiejące jakim wyzwaniem muszą sprostać takie osoby, mogą takie wyzwanie również podjąć przez ponowne zobowiązanie się do stosowania frazeologii ICAO i technik stosowanych w radiotelefonii oraz zrozumienie trudności występujących w między-kulturowym porozumiewaniu się, zagadnienie szerzej omówione w rozdziale 3.

Używanie dwóch języków

7.2.11 Używanie dwóch języków w tym samym środowisku może doprowadzić do utraty świadomości sytuacyjnej przez załogi lotnicze, które nie rozumieją wszystkich języków używanych w łączności radiotelefonicznej w przestrzeni powietrznej.

W wielu raportach powypadkowych zostało to wymienione jako czynnik, który przyczynił się do powstania wypadku; jednak, ustanowienie jedno-językowego środowiska dla łączności, opartego tylko na języku angielskim musi sprostać wielu wyzwaniom. Wymagałoby to od wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej posiadania dostatecznego poziomu znajomości języka angielskiego (ICAO Poziom 4 – operacyjny). Nowe wymagania ICAO dot. znajomości języka na pewno poprawią poziom jego znajomości w lotnictwie, ale wydaje się wątpliwym, aby aktualny poziom znajomości języka angielskiego wśród pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego na świecie umożliwił wdrożenie takiej polityki bez wyłączenie znacznej liczby dzisiaj czynnych pilotów. Należy również pamiętać, że występuje szereg przeszkód o charakterze krajowym, kulturowym, ekonomicznym i organizacyjnym, które uniemożliwiają taki ruch. Używanie języka jest bardzo ściśle powiązane z poczuciem przynależności narodowej i kulturowej, dlatego też polityka w tym obszarze zawsze wymaga delikatnego sterowania. Podczas gdy wdrożenie na całym świecie jedno-językowego środowiska dla łączności radiotelefonicznej jest nierealne, ani w terminie bliskim, ani dalszym, kilka państw członkowskich ICAO, w których język angielski nie jest językiem narodowym, a mogących wdrożyć bardziej restrykcyjne wymagania niż standardy ICAO, podjęło działania, które albo wymagają, albo zachęcają do stosowania wyłącznie języka angielskiego, przynajmniej w bardziej obciążonych sektorach międzynarodowych.

7.3 INFORMACYJNA FUNKCJA JĘZYKA LOTNICZEGO

7.3.1 Instruktorom i specjalistom programowym jest trudno wybrać tekst do pracy, szczególnie dla programu nauczania języka. Celem niniejszej sekcji jest przedstawienie wytycznych dla przygotowania odpowiednich treści programowych i materiałów z odniesieniem do informacyjnej funkcji języka lotniczego zidentyfikowanych przez naukowców ze szkoły École National de l'Aviation Civile we Francji (patrz Załącznik B).

7.3.2 Założeniem wielu programów szkolenia jest umożliwienie studentom nauczania się lub opanowania materiału danego przedmiotu. W programach nauczania języka założeniem jest zdobycie umiejętności lub kompetencji w posługiwaniu się językiem. Materiałem do opanowania jest sam język. W niektórych obszarach nauka języka jest podobna do programu szkolenia atletycznego, gdzie sukces zależy nie tyle na zapamiętaniu czy opanowaniu wiedzy, ale na poszerzeniu umiejętności na podstawie poznawania języka. W nauce języka, podobnie jak przy rozwoju umiejętności atletycznych, nie ma żadnego środka zastępczego dla czasu i wysiłku. Nauka języka odbywa się poprzez jego używanie. Instrukcje w klasie jedynie wskazują drogę, skupiając uwagę studenta na konkretnym aspekcie języka, wyjaśniając stosowanie i dostarczając okazji do jego stosowania.

7.3.3 Wielu różnych studentów z różnych powodów zainteresowało się tradycyjnymi programami nauczania języka; jedni chcą rozpocząć studia, które wymagają znajomości języka angielskiego, inni chcą się nauczyć lub rozszerzyć posiadaną znajomość języka angielskiego dla celów handlowych, a jeszcze inni być może chcą się go nauczyć wyłącznie dla przyjemności. W takich programach treści programowe stanowią wyłącznie mechanizm, przy użyciu którego studenci uzyskują dostęp do możliwości korzystania i ćwiczenia języka. Nauczyciele i osoby przygotowujące programy często przygotowywali zajęcia zawierające ogólne treści mając nadzieję, że zainteresują tym słuchaczy o różnych zasobach wiedzy, zainteresowaniach i motywacji.

7.3.4 Zaletą prowadzenia kursów językowych dla konkretnego celu to wspólne zainteresowania i motywacja do nauki języka. Fakt, że ludzie zazwyczaj lepiej się uczą, gdy nauka jest związana z ich pracą zawodową lub życiem osobistym może być wykorzystany przez nauczycieli i osoby przygotowujące treści programowe dla ściśle określonych kursów. Można wybrać treści związane z zainteresowaniami studentów i wymaganiami zawodowymi. Jako przykład, zastanów się nad typowym programem "angielski w bankowości". Celem studentów będzie opanowanie języka w stopniu umożliwiającym im pomyślny kontakt z klientem.

Dla umożliwienia studentom nauki, nauczyciel przedstawi szereg różnych materiałów związanych z bankowością i handlem, na którym studenci będą koncentrować się podczas zajęć; niektóre zajęcia będą związane z odgrywaniem scenek – rozmowy z klientem, inne z czytaniem lub dyskusją o treści materiałów związanych

z zagadnieniami bankowymi. Jest to ważne z dwóch powodów. Po pierwsze, nauka języka odbywa się, gdy słuchacze mogą zapoznać się z dość szerokim materiałem zawierającym element języka, którego potrzebują się nauczyć. Po drugie, bardzo ważne jest, aby słuchacze otrzymali materiały bogate i zawierające różnorodne sposoby komunikowania się; nie ma możliwości przewidzieć wszystkich reakcji mówiącego. Takie zasady mają również zastosowanie do nauczania angielskiego języka lotniczego, nawet w bardzo ograniczonym środowisku łączności radiotelefonicznej.

7.4 NAUKA JĘZYKA DLA SZCZEGÓLNYCH POTRZEB

7.4.1 Informacyjne podejście do nauczania języka obejmuje jego naukę przez zaangażowanie studenta w scenki rodzajowe, w których trzeba użyć języka. Jednym ze sposobów przygotowywania zakresu nauczania języka informacyjnego to koncentrowanie się na jego funkcjach informacyjnych. Specyficzne przedmioty zawodowe mają swój żargon, specjalistyczne słownictwo i uwzględniają szczególne elementy gramatyki. Aby pomóc organizacjom przy opracowywaniu odpowiednich programów szkoleń z języka angielskiego dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego zidentyfikowano komplet funkcji informacyjnych języka, które mają szczególne znaczenie dla łączności radiotelefonicznej.

7.4.2 Osoby przygotowujące programy szkoleń z języka angielskiego dla pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego mogą koncentrować się na zagadnieniach motywujących i interesujących wszystkich. Nawet na bardzo niskich poziomach można słuchaczy zmotywować korzystając z materiałów związanych z lotnictwem, gdyż będą one interesowały słuchaczy i będą uważane za przydatne w ich pracy.

7.5 FUNKCJE JĘZYKA LOTNICZEGO, ZDARZENIA, DOMENY I ZADANIA

7.5.1 W załączniku B znajduje się wykaz źródeł, z których mogą korzystać osoby przygotowujące programy i treści szkoleń:

- a. Informacyjne funkcje języka lotniczego — wykaz funkcji języka, stosowanych przez pilotów i kontrolerów podczas pracy;
- b. Spis zdarzeń i domen — spis zdarzeń i związanych z tym domen, które charakteryzują rutynowe i nietypowe codzienne czynności pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego;
- c. Wykaz priorytetowych domen słownikowych — wykaz domen słownikowych, mających największe zastosowanie dla potrzeb komunikowania się pilotów i kontrolerów;
- d. Wykaz zadań językowych — wykaz typowych zadań językowych wykonywanych przez kontrolerów, opracowanych w oparciu o dokładną analizę ich potrzeb komunikacyjnych przy realizacji zadań; i
- e. Wykaz powszechnie stosowanych zbitek czterech słów angielskich w łączności lotniczej.

7.5.2 Należy jednak jeszcze raz podkreślić, że nauka języka nie powinna być skoncentrowana wyłącznie na frazeologii, funkcjach lub ewentualnej wymianie pomiędzy pilotem a kontrolerem ruchu lotniczego. Piloci i kontrolerzy muszą mieć łatwość w posługiwaniu się językiem. Materiały, które można tutaj znaleźć mają pomóc w przygotowywaniu programów i treści programowych, tak aby nauka języka była bardziej odpowiednia, skuteczna i interesująca dla słuchaczy; nie mogą jednak stanowić wyłącznej zawartości programu nauczania.

7.5.3 Informacyjne funkcje języka zidentyfikowane przez ICAO i podane w załączniku B wymieniają zadania, w które często muszą zaangażować się piloci i kontrolerzy. Wykaz zdarzeń i domen wskazuje na rutynowe i nietypowe tematy, w których piloci i kontrolerzy będą musieli się komunikować. Lista zadań językowych została opracowana osobno, z innej perspektywy, jako analiza sposobów komunikowania się pilota z kontrolerem, a wykaz priorytetowych domen słownikowych jest przydatny dla wskazania odnośnego słownictwa. Razem, ten komplet informacji zawiera głębsze informacje o potrzebach dotyczących komunikacji pomiędzy pilotami i kontrolerami.

7.5.4 Podczas, gdy funkcje informacyjne języka lotniczego, zdarzenia, domeny i zadania wyszczególniają częste czynności związane z komunikowaniem się pilota i kontrolera, to wymagania dotyczące znajomości języka i związane z tym opisy oraz skala ocen określają poziom biegłości, na którym funkcje te powinny być wykonywane.

7.6 FUNKCJE INFORMACYJNE W ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ

7.6.1 Informacyjna funkcja wypowiedzi koresponduje z intencją mówiącego do wypowiedzenia wiadomości; np. zamiarem może być prośba o informację, podziękowanie lub odrzucenie zatwierdzenia. Ponieważ założenia są bezpośrednio połączone z czynnościami podejmowanymi przez mówiących jest oczywiste, że te związane z pracą pilota i kontrolera przyczynią się do stworzenia ograniczonego zakresu funkcji informacyjnych występujących z dużą częstotliwością.

Funkcje i forma języka

7.6.2 Prawidłowe zrozumienie wypowiedzi przez słuchacza oparte jest na zwrocie przekazanej strukturą gramatyczną (czas czasownika, forma pozytywna lub negatywna itp.) oraz formach intonacji stosowanych przez mówiącego, a związanych z bezpośrednim znaczeniem wypowiedzi i wspólną wiedzą uczestników rozmowy. Dodatkowo, kontekst i sytuacja wspomaga rozumienie.

7.6.3 Prawdziwe jest stwierdzenie, że w strukturach i formach oraz informacjach, które wyrażają nie występuje współzależność jeden do jednego. Pojedyncza informacja może być wyrażona przy użyciu różnych form gramatycznych, a ta sama forma gramatyczna może być użyta do wyrażenia różnych informacji.

7.6.4 Mimo tego, przy podejmowaniu nauczania struktur gramatycznych przy użyciu funkcji informacyjnych, które dominują w danej działalności, można skoncentrować się na typowych strukturach dla danego stosowania języka, w ten sposób oszczędzając czas słuchacza i umożliwiając nauczycielom dopasowania swoich programów pedagogicznych do rzeczywistych potrzeb słuchaczy.

Łączenie radiotelefonicznych funkcji informacyjnych w szersze kategorie

7.6.5 Funkcje dominujące w rozmowie między pilotem i kontrolerem przedstawione są w poniższej liście kontrolnej. Funkcje zostały połączone w cztery kategorie korespondujące z ich rolą w realizacji zadań ATC i pilotów. Kategorie to:

- a. Funkcje informacyjne, których zadaniem jest zainicjowanie działań;
- b. Funkcje informacyjne skierowane na wymianę informacji;

- c. Funkcje informacyjne, których zadaniem jest sterowanie współpracą pilot- kontroler; i
- d. Funkcje informacyjne, których zadaniem jest prowadzenia dialogu.

7.6.6 Kategoria “inicjowania działań” jest rdzeniem łączności pilot-kontroler. Rdzeń jest wspierany przez kategorię “wymiany informacji” w takim znaczeniu, że odpowiednie działania mogą być zainicjowane dopiero wówczas, gdy pilot i kontroler są w posiadaniu tej samej informacji o aktualnej sytuacji. Ostatnie dwie kategorie odgrywają drugorzędną rolę mediacyjną w stosunku do pierwszych dwóch kategorii.

7.6.7 Indywidualne funkcje w każdej szerokiej kategorii są oznaczone w liście kontrolnej, znajdującej się w załączniku B bez odniesienia do konkretnych tematów, takich jak pozwolenie na start, zmiana planu lotu lub identyfikacja radaru. Można nauczyć się i ćwiczyć wszystkie te funkcje i związane z tym formy językowe odnosząc się do ogólnych zagadnień w kontekście codziennych informacji.

Szczególne cechy funkcji informacyjnych

7.6.8 W związku z różnymi rolami pilota i kontrolera w kontekście ich działalności, niektóre funkcje są zazwyczaj wypowiedziane wyłącznie przez jednego lub drugiego. Funkcje te oznaczone są (P) lub (C) w liście kontrolnej znajdującej się w załączniku B. Inne funkcje — oznaczone (P/C) — mogą być wypowiedziane w trakcie wymiany informacji przez każdego z mówiących. Podczas szkolenia takie rozróżnienie określi czy dane funkcje należy przyswoić dla ich rozumienia, wypowiedziania lub jednego i drugiego.

7.6.9 Czynniki sytuacyjne mogą spowodować, że niektóre funkcje mogą być “zaznaczone” bardziej lub mniej, takie jak grzeczność lub natarczywość. Takie oznaczenia, które mogą być słownikowe („proszę”) lub gramatyczne („Czy mógłbyś mi dać...”) oraz struktury językowe dla podstawowych funkcji muszą być wyuczone i ćwiczzone.

7.6.10 Wiele funkcji informacyjnych podczas ich wymiany jest łączonych w pary, np. dana informacja (np. prośba o zgodę) często sąsiaduje z inną informacją (np. udzielenie zgody). Te współzależności są zaznaczone w poniższej liście kontrolnej przez umieszczenie powiązanych informacji w dwóch kolumnach.

Praktyczne wykorzystanie listy kontrolnej funkcji

7.6.11 Podstawowym celem listy kontrolnej jest umożliwienie planistom i nauczycielom kursu językowego sformułowania odpowiednich założeń pod kątem lingwistycznym dla szkolenia i sprawdzania. Lista kontrolna nie jest wyczerpująca, ale jej zakres został porównany z opublikowanymi wynikami badań komunikatów pilot-kontroler pod kątem lingwistycznym i czynnika ludzkiego.¹⁾

¹⁾ *Badania o których mowa to:*

- *Aviation Topics Speech Act Taxonomy (ATSAT) in Development of a Coding Form for Approach Control/Pilot Voice Communications (DOT/FAA/AM-95/15), O. Prinzo & T. Britton, Office of Aviation Medicine, 1995.*
- *Syllabus checklists in Recurrent English Language Training for Air Traffic Controllers, C. Godmet & J. Mell, Direction de la Navigation Aérienne, DNA8 (F), 1997.*
- *PELA: Specific Test Objectives in Proficiency Test in English Language for Air Traffic Controllers (HUM.ET1.ST05.3000-GUI-01), A. Enright, Eurocontrol, 1999.*
- *Language tasks in Air Traffic Control English Language Project (ATCELP) 1: Identifying Basic English Language Proficiency for International Air Traffic Controllers (FR-EADD-99-62), R. Ramos, R. Chatham, G. Henning, S. Thomas & H. Mogilka, HumRRO/FAA, 1999.*
Manual on the Implementation of 7-8 ICAO Language Proficiency Requirements

7.6.12 Ponadto, umiejętność wszystkich użytkowników języka do przypisania oznaczeń funkcjonalnych wypowiedzianym komunikatom ma większe znaczenie niż tylko naukowe. Rozwój tej umiejętności ma szczególne znaczenie w ułatwianiu zapobiegania i/lub rozwiązywania nieporozumień oraz powtarzaniu wcześniejszych komunikatów. Taką umiejętność można rozwinąć przez dopasowanie z wykazu kontrolnego oznaczeń funkcjonalnych do faktycznych, nagranych wypowiedzi lub odpisów łączności radiotelefonicznej. Poniższy przykład ilustruje tę ideę w praktyce; wycinek stanowi fragment autentycznej rozmowy kontrolera i pilota oraz ilustruje analizę funkcji i form gramatycznych, z którymi były powiązane w tym konkretnym kontekście.

Funkcja informacyjne

<i>Faktyczna rozmowa</i>	<i>Funkcja (i kategoria, w której można znaleźć funkcję)</i>	<i>Forma (lub struktura)</i>
Bordeaux this is GBEUD		
OK, UD. Loud and clear. UD [1] you are now ten miles from the airfield, [2] north of the airfield. [3] You'll let me know about your intentions for the main landing gear.	1. Podawanie informacji (CAT 2) 2. Podawanie wyjaśnień (CAT 3) 3. Pytanie o zamiary (CAT 2.2)	1. Czas teraźniejszy; przyimek 2. Odwrócone powtórzenie 3. Wyrażenie deklaratywne; wzrastająca intonacja
UD, Wilco. [4] We'll try to let the gear down again and [5] if it remains up and I'm unable to release the nose gear then we'll land with all three up.	4. Podaj zamiary (CAT 2.2) 5. Przewidzieć przyszłe działania/ zdarzenia (CAT 2.2)	4. Czas przyszły 5. If clause (zdanie warunkowe) Nie być w stanie + bezokolicznik
Roger. So [6] if you wish you may come for a go around and visual check of your landing gear.	6. Zdania warunkowe (CAT 1.3)	Modal + czasownik

Rozdział 8

DODATKOWA POMOC W NAUCZANIU I NAUCE

Główne założenia

- Czynniki, które usprawniają naukę języka:
 - „zanurzenie” się w docelowym języku
 - dobrze wykwalifikowani nauczyciele
 - podejście oparte na treści
 - intensywne okresy nauki

8.1 DO NAUCZYCIELA

Zapewnienie uzyskania odpowiednich postępów

8.1.1 Aczkolwiek wykaz ewentualnych czynników mających wpływ na naukę jest nieograniczony, a postęp studenta szalenie indywidualny, występują pewne cechy w procesie nauki języka, które można wskazać jako bardzo przydatne. Np. okazuje się, że czas, który student spędza w środowisku języka docelowego ma pozytywny wpływ na naukę języka i jego wymowę. Okazje do prowadzenia rozmowy w języku docelowym są jednym z głównych czynników mających wpływ na skuteczną naukę języka. Studenci potrzebują ćwiczeń w bezpośrednim i częstym używaniu języka docelowego, szczególnie z rozmówcami, którzy rozumieją i potrafią wyjaśnić jak język funkcjonuje. Możliwość dyskusji nad znaczeniem i uzyskanie wyjaśnień korygujących w odpowiednich dawkach ułatwia naukę języka. Tak więc jest duże zapotrzebowanie na materiały z treścią w języku docelowym.

8.1.2 Czynniki, które powodują, że proces jest skuteczniejszy to “zanurzenie” się w języku docelowym, dobrze wykwalifikowani nauczyciele prowadzący proces, podejście oparte na treści, i możliwości ćwiczenia i używania języka. Ponadto długie, ciągłe okresy nauki wydają się lepsze, niż mniejsze dawki szkolenia przez wydłużony czas.

Nauczanie

8.1.3 Nauczanie języka może mieć różne formy: studenci mogą podjąć tradycyjne kursy prowadzone w klasie, uczestniczyć w bezpośrednich dziennych lub wieczorowych zajęciach z nauczycielem, u siebie w kraju lub w środowisku kraju angielskojęzycznego; mogą uczestniczyć w kursach internetowych lub uczyć się samemu korzystając z kursów wideo lub komputerowych. Znajac obciążenie zawodowe większości osób pracujących

w lotnictwie i konieczność ciągłej nauki języka najlepszym rozwiązaniem będzie prawdopodobnie kombinacja różnych form kursów; słuchacze mogą poprawić swoją biegłość w języku angielskim uczestnicząc w różnych kursach, w różnych środowiskach.

Metoda

8.1.4 Występuje szereg różnych teorii dotyczących charakteru języka i sposobów jego nauczania, ale również występuje wiele odpowiadających im podejść pedagogicznych do nauczania języka i jego nauki. Badania języka i związane z tym teorie powstałe w ostatnim dziesięcioleciu spowodowały zmiany w sposobach nauczania, odejście od metody nauczania gramatyki poprzez tłumaczenia i korzystania z metod audio-językowych, które powstały bez żadnej podstawy teoretycznej. Nie jest założeniem ani rolą niniejszego podręcznika rekomendować którykolwiek ze sposobów nauczania języka, skuteczna metoda powinna uwzględniać stały nacisk na wymowę z podkreśleniem znaczenia czytelności wypowiedzi (umieć wymówić słowo na tyle czytelnie, aby móc je zrozumieć), komunikatywność (umieć stosować element mowy docelowego języka angielskiego tak, by wypowiedź była zrozumiała, a odpowiedź udzielona szybko i poprawnie), samokontrolę i samokorekcję.

8.1.5 Nauczanie powinny obejmować następujące obszary:

- a. minimalna liczba par (stosowana w grupach językowych), akcent na sylabę, sylaby i słowa nieakcentowane, grupy nauczania, intonacja, liczby, skróty i akronimy oraz alfabet fonetyczny;
- b. rezygnację z praktyki, w której słuchacze muszą zademonstrować umiejętność uczestniczenia w konwersacji o sobie i otaczającym świecie; uwzględnić opis konkretnych pojęć, takich jak wydawanie poleceń lub wskazówek; opowiadanie w czasie przeszłym, teraźniejszym i przyszłym; rozwiązywanie skomplikowanych sytuacji (np. podjęcie działań związanych z utratą bagażu, źle odnotowaną rezerwacją hotelu, niesprawnymi częściami);
- c. stwarzać mnóstwo okazji, aby słuchacze mówili "akapitami", kontrolując strukturę zdania i wymowę tak, aby była zrozumiała dla osób mówiących w tym języku, a nieprzyzwyczajonych do rozmawiania z obcokrajowcami, z uwzględnieniem ćwiczenia wymowy i próbą likwidacji rodzimego akcentu;
- d. rezygnację z praktyki nauczania rozumienia codziennego angielskiego z okazjonalną powtórką i parafrazowaniem; uwzględnić rozmowę z osobą mówiącą po angielsku, oglądanie angielskojęzycznych programów i ich referowanie; słuchanie języka angielskiego w radiu (włącznie z falami krótkimi);
- e. dać słuchaczom okazję do udzielenia bez namysłu natychmiastowej odpowiedzi na zadane ustnie pytania; ćwiczyć mówienie przy równoczesnym wykonywaniu innych zadań; usprawnić rozumienie w niesprzyjających warunkach (nadmierny hałas w tle); i
- f. formalnie i nieformalnie umożliwić słuchaczom dyskusję oraz przedstawienie uzasadnienia dla swojej opinii; uczyć jak zająć się zagadnieniem lub sytuacją nieznaną; przedstawiać wymyślone wyjaśnienia oraz rozszerzać zakres często występującego słownictwa i zdań ze złożoną strukturą

Inne elementy skutecznych programów nauczania języka

8.1.6 Obserwator skutecznego programu nauczania języka nie zobaczy słuchaczy siedzących w ławkach. Ponieważ nauka języka związana jest z komunikowaniem się, a komunikowanie się związane jest z kontaktami z innymi, najlepszą klasą będzie pomieszczenie, w którym łatwo przestawiać krzesła, stoły i ławki.

Ławki na stałe umocowane utrudniają nauczycielom stworzenie środowiska, w którym łatwo się kontaktować i komunikować. Praca w małych grupach, w kole i współpraca na stojąco to ważne elementy żywej nauki języka.

8.1.7 W zależności od rozmiaru programu może okazać się, że trzeba zatrudnić dyrektora, urzędnika rejestrującego przyjęcia i przechowującego dokumentację, dyrektora programowego, naukowego, do spraw egzaminacyjnych oraz osobę przygotowującą programy i materiały. Doradztwo i douczanie jest bardzo ważnym elementem przy projektowaniu programu tak więc nauczyciele lub administratorzy muszą uwzględnić czas na naukę i zajęcia własne słuchacza w ciągu dnia. Programy intensywne wzbogacają naukę przez uwzględnienie dodatkowych poza lekcyjnych zajęć, związanych z programem.

8.2 DO OSOBY PRZYGOTOWUJĄCEJ MATERIAŁ – SPECYFICZNE MATERIAŁY LOTNICZE

Jednym ze szczególnych wyzwań dla nauczycieli lotniczego angielskiego jest stosunkowo niewielka dostępność komercyjnych, wysokiej jakości materiałów do nauczania lotniczego języka angielskiego. Do czasu, gdy dostępne będą lepszej jakości materiały, nauczyciele muszą przygotowywać własne. W między czasie mogą:

- a. wykorzystywać oryginalne teksty do nauki ogólnego języka, takie jak podstawowe materiały instruktażowe dla mechaników lub pilotów, zmieniając je na własne teksty, jeżeli wystąpi taka konieczność;
- b. zamówić prenumeratę magazynów lotniczych i adaptować opublikowane w nich artykuły dla własnych potrzeb nauczania języka;
- c. zdobyć katalog od dostawcy dobrego zestawu lotniczego. Katalogi takie zawierają setki tytułów związanych z przedmiotami lotniczymi, począwszy od aerodynamiki aż do historii lotnictwa. Wiele z nich jest opracowanych jako materiały informacyjne dla osób niezwiązanych zawodowo z lotnictwem, i jako takie stanowią znakomity materiał przygotowawczy dla nauczycieli wkraczających w obszar lotniczego angielskiego. Mogą również być edytowane i dopasowane do potrzeb klasowych;
- d. poszukać najnowszych programów szkoleniowych zarejestrowanych na wideo dotyczących wszystkich aspektów lotnictwa. począwszy od szkolenie w kabinie dla licencji PPL aż do pełnych lotów przez Atlantyk w kabinie pilotów samolotu pasażerskiego. Takie materiały mogą stworzyć znakomitą pomoc szkoleniową, albo być wykorzystane jako materiał uzupełniający. Wiele tytułów jest teraz przegrywanym na DVD i uzupełnianym o dodatkowe materiały, takie jak wykresy i fragmenty instrukcji statku powietrznego;
- e. poszukać innych źródeł, np.:

Reklamowe broszury producenta: Są to eleganckie broszury przeznaczone dla potencjalnych klientów chcących kupić statek powietrzny. Są one profesjonalnie przygotowane i zawierają bardzo przydatne, autentyczne opisy statku powietrznego, jego osiągnięć i właściwości, ale mniej dokładne niż zawarte w instrukcji użytkownika.

Publikacja krajowej władzy lotniczej: Wiele publikacji, takich jak Samolot z FAA, są skierowane do absolutnych laików w obszarze lotnictwa cywilnego i jako takie mogą być bardzo przydatne dla słuchaczy języka.

8.3 DO PILOTÓW I KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO: STRATEGIA DLA SKUTECZNEGO NAUCZENIA SIĘ JĘZYKA ANGIELSKIEGO

8.3.1 Do 2008 r. piloci i kontrolerzy ruchu lotniczego muszą zademonstrować posiadanie znajomości języka na poziomie 4 – operacyjnym ICAO. Jak można optymalizować proces nauczania języka angielskiego? Nie ma cudów ani magicznych i szybkich metod – każdy program, który się tak reklamuje powinien budzić Twoje podejrzania – są strategie, które można wykorzystać, aby zmaksymalizować skuteczność nauki angielskiego. Nauka języka jest procesem złożonym i jest jeszcze wiele rzeczy, których nie rozumiemy. Występują jednak pewne zasady co do których wszyscy lingwiści są zgodni, i te zasady mogą pomóc Ci w skuteczniejszej nauce języka. Większość ludzi może nauczyć się języka i poznanie niektórych strategii zapewni sukces.

- a. *Należy zrozumieć, że nauka języka jest bardziej funkcją czasu, wysiłku możliwości niż tylko wieku.* W przeciwieństwie do ogólnej wiedzy niektóre badania wykazują, że poza wymową w takich samych warunkach i możliwościach nauki osoby dorosłe stosują strategie, które pozwalają im się lepiej nauczyć języka niż dzieciom. Naukowcy wykazują, że po przejściu okresu dojrzewania nasze umiejętności do nabycie akcentu podobnego do rodzimego zmniejszają się, ale nie do skutecznej nauki języka. Większość osób dorosłych może nauczyć się języka aczkolwiek nie będą potrafili się nim posługiwać jak osoby, dla których jest to język ojczysty. Ale większość dorosłych nie potrzebuje mieć takiego poziomu znajomości. Motywacja i stosunek do nauki również odgrywa ważną rolę w nauce języka.
- b. *Mieć podejście realistyczne.* Wymagania dla poziomu 4 ICAO – operacyjnego nie oznaczają, że musisz mówić po angielsku jak osoby, dla których jest to język ojczysty! Nie musisz doskonale znać gramatyki aby skutecznie się porozumiewać. Twoim celem jest zapewnienie bezpiecznej i skutecznej łączności radiotelefonicznej.
- c. *Należy zrozumieć, że nauka języka wymaga czasu.* Znane i wiarygodne programy nigdy nie obiecują szybkich wyników ponieważ wiedzą, że nauka języka zawsze wymaga czasu i zaangażowania. Ucząc się przez 45 godzin słów, zwrotów i pytań (“Gdzie jest bank?”) niekoniecznie ułatwi zrozumienie odpowiedzi na wyuczone pytanie. Nauka języka wymaga znacznie więcej niż wyuczenia się zwrotów, występuje za wiele pojedynczych czynników mających wpływ na naukę języka, aby precyzyjnie określić potrzebny czas na taką naukę. Ale postęp będzie mierzony na pewno w miesiącach, a nie tygodniach, dniach (lub godzinach!).
- d. *Zastanów się nad wyborem programu.* Nie udowodniono, że istnieje jedna najlepsza metoda nauki języka, ale na pewno każda wymaga zapamiętania słów i zwrotów. Koncentrowanie się tylko na gramatyce nie jest skuteczną metodą nauki mówienia i porozumiewania się w drugim języku. Błędne stwierdzenie, że każdy kto mówi w danym języku może go nauczać zazwyczaj kończy się nieprzygotowaniem i nieskutecznym nauczaniem. Poproś o referencje nauczyciela i koordynatora programu. Sprawdź czy poza doświadczeniem w nauczaniu większość nauczycieli ma referencje naukowe dotyczące nauczania języka. Czy Ci co je posiadają są zaangażowani w rozwój zawodowy? Czy Ci nauczyciele są nadzorowani przez koordynatora, który ma takie referencje?

- e. *Skoncentruj się na tym co potrzebujesz.* Ponieważ naszym celem jest biegłość w mówieniu i rozumieniu a do mówienia potrzebna jest druga osoba, zajęcia powinny koncentrować się na mówieniu i słuchaniu (korzystając do tego z czytania i pisanie jako niezbędne pomoce w procesie nauki). Z drugiej strony umiejętność czytania na odpowiednim poziomie to znakomity sposób podwyższenia własnych umiejętności lingwistycznych i rozszerzenia słownictwa.
- f. *Czytać, czytać, czytać.* Czytanie to zajęcie, które można wykonywać w każdej chwili, gdziekolwiek i niewymagające specjalnej technologii. Wykorzystaj czas na zajęciach do ćwiczenia mówienia i słuchania; poza zajęciami czytaj tak często jak tylko możesz.
- g. *Szukaj programów związanych z lotnictwem.* Nauka języka angielskiego skoncentrowana na tematyce lotniczej będzie bardziej interesująca i ułatwi koncentrację na nauce zagadnień związanych z pracą. Najlepsze programy mogą obiecywać, że zajęcia będą interesujące wykorzystując do tego odpowiednie materiały i zaangażowanych nauczycieli.
- h. *Sam steruj swoją nauką.* Najlepsze program i najlepsi nauczyciele stanowią tylko połowę równania. Sam zapoznaj się z tematyką nauki języka. Niech angielski będzie Twoim hobby. Korzystaj z każdej okazji aby ćwiczyć angielski, zadawaj pytania. Mów, mów, mów.
- i. *Podjmuj ryzyko.* Nie bój się mówić w języku. Robienie błędów to podstawowy element nauki języka. Bądź gotowy śmiać się ze swoich błędów.

8.3.2 Zaczynaj teraz, pracuj sumiennie korzystając z różnych okazji mówienia po angielsku, a uwierzysz, że osiągniesz sukces. Poprawisz swój poziom znajomości języka i przyczynisz się do polepszenia bezpieczeństwa lotniczego.

Załącznik A ICAO SARPS

CZĘŚĆ I: WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKÓW ICAO 1, 6, 10 I 11

ZAŁĄCZNIK 1

...

1.2.9 Znajomość języka

1.2.9.1 Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów i nawigatorzy lotów, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego, muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

Uwaga.— Artykuł 42 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, paragraf 1.2.9.1 nie ma zastosowania do członków personelu, których licencje zostały wydane przed 5 marca 2004 r., ale w każdym przypadku ma dotyczyć osób, których licencje pozostają ważne po 5 marca 2008 r.

1.2.9.2 Kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.

1.2.9.3 **Zalecenie.** *Inżynierowie pokładowi oraz piloci szybowców i balonów wolnych powinni posiadać umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej.*

1.2.9.4 Począwszy od 5 marca 2008 r. piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej na poziomie podanym w wymaganiach dla znajomości/biegłości języka w Załączniku.

1.2.9.5 **Zalecenie.** *Piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorzy lotów, którzy muszą się posługiwać radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego oraz kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej muszą zademonstrować umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiowo-telefonicznej na poziomie podanym w wymaganiach dla znajomości/biegłości języka w Załączniku.*

1.2.9.6 Począwszy od 5 marca 2008 r. piloci samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, kontrolerzy ruchu lotniczego i operatorzy stacji lotniczej, którzy zademonstrowali znajomość języka poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6) będą poddawani sprawdzeniu znajomości języka w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem znajomości.

1.2.9.7 **Zalecenie.** *Poziom znajomości języka u pilotów samolotów, sterowców, śmigłowców lub pionowzlotów, nawigatorów lotów, którzy muszą posługiwać się radiotelefonem na pokładzie statku powietrznego oraz kontrolerów ruchu lotniczego i operatorów stacji lotniczej, którzy zademonstrowali znajomość języka poniżej poziomu eksperckiego (poziom 6), będzie sprawdzany w określonych odstępach czasowych, zgodnie z zademonstrowanym indywidualnym poziomem znajomości:*

- a) *osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie operacyjnym (poziom 4) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na trzy lata; i*
- b) *osoby, które zademonstrują znajomość języka na poziomie rozszerzonym (poziom 5) będą poddawane sprawdzeniu przynajmniej raz na sześć lat.*

Uwaga 1.— Nie wymaga się formalnego sprawdzenia znajomości języka u tych kandydatów, którzy wykazali się znajomością na poziomie eksperckim, np. dla których jest to język ojczysty lub bardzo biegłych, dla których nie jest to język ojczysty, ale którzy porozumiewają się dialektem lub z akcentem zrozumiałym dla międzynarodowej społeczności lotniczej.

Uwaga 2.— Postanowienia punktu 1.2.9 odnoszą się do Załącznika 10, Tom II, Rozdział 5, gdzie podane jest, że język stosowany w łączności radiotelefonicznej może być językiem stosowanym na stacji lotniczej na ziemi lub językiem angielskim. W związku z tym, w praktyce, występować będą sytuacje, w których członkowie załogi lotniczej będą musieli umieć porozumiewać się tylko w języku zazwyczaj używanym na stacji lotniczej na ziemi.

...

ZAŁĄCZNIK

WYMAGANIA DOTYCZĄCE POZIOMÓW ZNAJOMOŚCI JĘZYKÓW STOSOWANYCH W ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ

(Rozdział 1, Sekcja 1.2.9)

1. Ogólne

Uwaga. Wymagania ICAO dotyczące poziomów znajomości języka składają się z opisu wymagań znajdujących się w Sekcji 2 oraz sposobów oceny znajomości języka na poziomie operacyjnym ICAO (Poziom 4), przedstawionych w Dodatku A. Wymagania dotyczące poziomów znajomości języka mają zastosowanie zarówno we frazeologii, jak i w języku potocznym.

Kandydat ubiegający się o lub posiadający licencję powinien spełnić wymagania dotyczące poziomu znajomości języka, zawarte w Rozdziale 1, Sekcji 1.2.9; kandydat musi zademonstrować, w sposób zadawalający Władzę upoważnioną do licencjonowania, omówione wymagania w Sekcji 2 i posiadać znajomość języka na poziomie operacyjnym (Poziom 4) ICAO, jak podano w sposobach oceny znajomości języka w Dodatku.

2. Opis wymagań

Osoby biegle mówiące muszą:

- a) skutecznie komunikować się w rozmowach telefonicznych/radiotelefonicznych, przy użyciu tylko głosu;
- b) porozumiewać się dokładnie i jednoznacznie we wspólnych, konkretnych i związanych z pracą zagadnieniach;
- c) stosować odpowiednie formy porozumiewania się aby wymienić przekazy oraz rozpoznawać i rozwiązywać nieporozumienia (np. sprawdzić, potwierdzić lub wyjaśnić informację) w sposób ogólny lub w kontekście pracy, której to dotyczy;
- d) pozytywnie i z odpowiednią łatwością stawiać czoła wyzwaniom lingwistycznym, powstałym w wyniku komplikacji lub niespodziewanej sytuacji, która może się zdarzyć w pracy podczas rutynowej sytuacji lub komunikować się w już znany wcześniej sposób; i
- e) używać dialektu lub akcentu, który jest zrozumiały dla środowiska lotniczego.

...

ZAŁĄCZNIK 6, CZĘŚĆ I

ROZDZIAŁ 3. OGÓLNE

...

3.1.6 Operatorzy dopilnują, aby załogi lotnicze posiadały umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej, jak wyszczególniono w Załączniku 1.

...

ZAŁĄCZNIK 6, CZĘŚĆ III

Sekcja II

ROZDZIAŁ 1. OGÓLNE

...

1.1.3 Operatorzy dopilnują, aby załogi lotnicze posiadały umiejętność mówienia i rozumienia języka stosowanego w łączności radiotelefonicznej, jak wyszczególniono w Załączniku 1.

...

ZAŁĄCZNIK 10, TOM II

ROZDZIAŁ 5. MOBILNE SŁUŻBY LOTNICZE — ŁĄCZNOŚĆ GŁOSOWA

5.1 Postanowienia ogólne

Uwaga. — Dla celów niniejszych postanowień, procedury łączności mające zastosowanie do mobilnych służb lotniczych, dotyczą również lotniczych mobilnych służb satelitarnych.

5.1.1 W całej łączności należy zawsze przestrzegać najwyższych standardów dla danej dziedziny.

5.1.1.1 Standardowa frazeologia ICAO-wska będzie stosowana we wszystkich sytuacjach, które zostały wyszczególnione. Tylko wówczas gdy standardowa frazeologia nie może być zastosowana dla zamierzonej transmisji, użyty będzie język potoczny.

Uwaga. — Szczegółowe wymagania dotyczące poziomów znajomości języka znajdują się w Załączniku do Załącznika 1.

...

5.2 Procedury radiotelefoniczne

...

5.2.1.2 *Używany język*

5.2.1.2.1 Łączność radiotelefoniczna powietrze-ziemia powinna być prowadzona w języku zazwyczaj używanym w stacji lotniczej na ziemi lub w języku angielskim.

Uwaga 1.— Język zazwyczaj używany przez stację na ziemi nie musi być koniecznym językiem obowiązującym w państwie, w którym ta stacja się znajduje. Można uzgodnić używanie w danym regionie wspólnego języka dla stacji na ziemi zlokalizowanych w tym regionie.

Uwaga 2.— Wymagania dotyczące poziomów znajomości języka dla lotniczej łączności radiotelefonicznej znajdują się w Załączniku do Załącznika 1.

5.2.1.2.2 Język angielski powinien być dostępny, na prośbę każdej stacji na statku powietrznym, na wszystkich stacjach na ziemi obsługujących wyznaczone porty lotnicze i trasy używane przez międzynarodowe służby lotnicze.

5.2.1.2.3 Język dostępny w danej stacji na ziemi powinien stanowić część Aeronautical Information Publications (Publikacje Informacji Lotniczej) i innych publikowanych informacji lotniczych, dotyczących takich obiektów.

...

5.2.1.4.3 Wymowa liczb

5.2.1.4.3.1 Gdy językiem używanym w łączności jest angielski, liczby będą przekazywane przy użyciu następującej wymowy:

Cyfra lub Element cyfrowy	Wymowa
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

Uwaga.— Należy akcentować sylaby pisane w powyższej liście wielkimi literami, np. dwie sylaby w ZE-RO mają taki sam akcent, natomiast w FOW-er akcent należy położyć na pierwszej sylabę.

5.2.1.5 Technika prowadzenia transmisji

5.2.1.5.1 **PANS.**— Aby uniknąć niepotrzebnych opóźnień w przekazie każda pisemna wiadomość musi być przeczytana przed rozpoczęciem transmisji.

5.2.1.5.2 Transmisje prowadzone powinny być w sposób zwięzły przy użyciu normalnego tonu rozmowy.

Uwaga.— Zobacz wymagania dotyczące poziomów znajomości języka w Załączniku do Załącznika 1.

5.2.1.5.3 **PANS.**— Należy stosować taką technikę transmisji mowy, aby zapewnić maksymalnie możliwą czytelność każdej transmisji. Aby spełnić ten cel załoga lotnicza i personel naziemny musi:

- a) wypowiadać każde słowo wyraźnie i zrozumiale;
- b) utrzymać równe tempo mowy nie przekraczające 100 słów na minutę. Przy przekazywaniu statkowi powietrznemu wiadomości, która musi być zapisana należy spowolnić tempo mowy, aby umożliwić jej zapisanie. Krótka przerwa przed każdą cyfrą ułatwi ich zrozumienie;
- c) utrzymuj głośność mówienia na tym samym poziomie;
- d) zapoznaj się z techniką korzystania z mikrofonu, dotyczącą utrzymywania stałej odległości od mikrofonu, a szczególnie, jeżeli nie korzysta się z modulatora o stałym poziomie;
- e) przerwij na chwilę wypowiedź, jeżeli zajdzie potrzeba odwrócenia głowy od mikrofonu.

5.2.1.5.4 **Zalecenie.**— *Technika transmisji mowy musi być dostosowana do przeważających warunków dotyczących łączności.*

5.2.1.5.5 **PANS.**— *Przyjęte wiadomości do transmisji powinny być przekazywane w języku potocznym lub frazeologii ICAO bez wprowadzania żadnych zmian do jej znaczenia. Zatwierdzone skróty ICAO zawarte w treści wiadomości, która ma być przekazana statkowi powietrznemu, zazwyczaj powinny być zamienione na pełne słowa lub zwroty, które te skróty reprezentują, w używanym języku, z wyjątkiem tych, które ze względu na ich częstotliwość używania i wspólne praktyki, są zrozumiałe przez personel lotniczy.*

...

5.2.1.6.2.1.1 Na ile to możliwe, tekst z niezbędną informacją do przekazania będzie krótki; należy w pełni stosować frazeologię ICAO-wską.

...

ZAŁĄCZNIK 11

ROZDZIAŁ 2. OGÓLNE

...

2.27 Znajomość języka

2.27.1 Dostawcy służb ruchu lotniczego dopilnują, aby kontrolerzy ruchu lotniczego posiadali umiejętność mówienia i rozumienia języka(ów) stosowanych w łączności radiotelefonicznej, jak wyszczególniono w Załączniku 1.

2.27.2 W całej łączności używany będzie język angielski z wyjątkiem, gdy łączność pomiędzy zespołami kontroli ruchu lotniczego jest prowadzona we wspólnie uzgodnionym języku.

...

PANS-ATM

ROZDZIAŁ 12. FRAZELOGIE

...

12.2 OGÓLNE

12.2.1 Większość frazeologii zawartych w Sekcji 12.3 niniejszego rozdziału przedstawia treść pełnej wiadomości bez znaków rozpoznawczych. Nie są one wyczerpujące tak więc jeżeli zmieniają się warunki, oczekuje się, że piloci, personel ATS i inny personel naziemny będzie używał języka potocznego, który powinien być jak najbardziej zwięzły i czytelny, na poziomie wymagań ICAO, dotyczących poziomu znajomości języka zawartych w Załączniku 1 – Licencjonowanie Personelu, celem uniknięcia nieporozumień spowodowanych używaniem przez te osoby języka innego niż jeden z obowiązujących języków narodowych.

...

CZĘŚĆ II: SKALA OCENY ZNAJOMOŚCI JĘZYKA wg ICAO
(stanowi załącznik do Załącznika 1)

1.1 Poziomy: biegły, rozszerzony i operacyjny

POZIOM	AKCENT	STRUKTURA	SŁOWNICTWO	BIEGŁOŚĆ	ZROZUMIENIE	KONWERSACJA
	Zakłada posiadanie dialektu i/lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.	Odpowiednie struktury gramatyczne i formy zdań określone funkcjami językowymi, odpowiednimi dla zadania.				
Biegły 6	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek wyczuwalny wpływ pierwszego języka lub regionalnego akcentu, prawie nigdy nie utrudnia rozumienia.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w dużej różnorodności znanych i nieznanach zagadnień. Słownictwo idiomatyczne, z niuansami i łatwe do odbioru..	Umie mówić długo bez kłopotu i z naturalną biegłością. Różnicuje potok mowy dla uzyskania efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia szczegółu. Stosuje spontanicznie odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Rozumienie zawsze dokładne, prawie we wszystkich kontekstach, i obejmuje rozumienie lingwistycznych i kulturowych subtelności.	Łatwe reagowanie w prawie wszystkich sytuacjach. Wychwytuje ustne i inne sygnały i prawidłowo na nie reaguje.
Rozszerzony 5	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, rzadko utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne. Podejmowane są próby konstruowania złożonych struktur, ale z błędami, które czasami utrudniają zrozumienie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze. Czasami stosowane słownictwo idiomatyczne.	Umie mówić długo bez kłopotu i ze względną biegłością, ale nie różnicuje potoku mowy dla uzyskania efektów stylistycznych. Stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.	Dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą i prawie zawsze dokładne, jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej. Rozumie duży wachlarz mowy (dialekt i/lub akcent) lub nagrania.	Reakcje są natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Prawidłowy kontakt z rozmówcą/ słuchaczem.
Operacyjny 4	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, ale tylko czasami utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są pomysłowo stosowane. Mogą wystąpić błędy, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych, ale rzadko utrudniają zrozumienie.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych.	Wypowiedzi w odpowiednim tempie. Czasami traci biegłość przy przechodzeniu z form wyuczonych do spontanicznych reakcji, ale nie ma to wpływu na skuteczne komunikowanie się. W stopniu ograniczonym stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki. Wypełniacze nie odwracają uwagi.	Prawie dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą., gdy użyty jest akcent lub odmiana zrozumiała dla międzynarodowych użytkowników. Jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej, wolniejsze rozumienie lub konieczność wyjaśnienia strategii.	Reakcje są zazwyczaj natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Inicjuje i utrzymuje wymianę, nawet w niespodziewanych sytuacjach. Reaguje prawidłowo na widoczne nieporozumienia poprzez sprawdzenie, potwierdzenie lub wyjaśnienie.
<i>Poziomy 1, 2 i 3 na kolejnej stronie.</i>						

1.2 Poziomy: komunikatywny, podstawowy i wstępny

POZIOM	AKCENT	STRUKTURA	SŁOWNICTWO	BIEGŁOŚĆ	ZROZUMIENIE	KONWERSACJA
	Zakłada posiadanie dialektu i/lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.	Odpowiednie struktury gramatyczne i formy zdań określone funkcjami językowymi, odpowiednimi dla zadania.				
<i>Poziomy 4, 5 i 6 na poprzedniej stronie</i>						
Komunikatywny 3	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z wyraźnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i często utrudnia rozumienie.	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań nie zawsze prawidłowy w przewidywalnych sytuacjach. Błędy często przeszkadzają w rozumieniu.	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą, ale zakres jest ograniczony, a dobór słów często nieodpowiedni. Nie umie stosować innych słów, gdy brakuje wyrazów.	Długie wypowiedzi, ale stosowane frazy i przerwy często nieodpowiednie. Wahania i wolne rozumienie języka może uniemożliwić skuteczną komunikację. Wypelniacze często odwracają uwagę.	Rozumienie jest często dokładne w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą. Może nie zrozumieć komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej.	Reakcje są czasami natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Może w miarę łatwo zainicjować i utrzymać konwersację w znanych zagadnieniach i w przewidywalnych sytuacjach. Zazwyczaj niedostateczne w sytuacjach nieprzewidywanych.
Podstawowy 2	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, z mocnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu i zazwyczaj utrudnia rozumienie.	Wykazuje ograniczoną znajomość tylko kilku prostych zapamiętanych struktur gramatycznych i układów zdań.	Ograniczone słownictwo składające się tylko z pojedynczych słów i zapamiętanych fraz.	Wypowiada krótkie, pojedyncze zapamiętane wyrażenia z częstymi przerwami i stosuje odwracające uwagę wypelniacze, aby znaleźć wyrażenie lub wypowiedzieć mniej znane słowo.	Rozumienie jest ograniczone do pojedynczych, zapamiętanych fraz, jeżeli są ostrożnie i wolno wypowiedziane.	Czas reakcji jest długi i często nieadekwatny. Rozmowa ograniczona do wymiany prostych rutynowych wypowiedzi.
Wstępny 1	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.	Osiągnięcia poniżej poziomu podstawowego.

Uwaga.— Poziom operacyjny (Poziom 4) jest minimalnym poziomem znajomości języka dla łączności radiotelefonicznej. Poziomy 1 do 3 opisują wstępny, podstawowy i komunikatywny poziom biegłości, i odpowiednio, wszystkie opisują poziom biegłości poniżej wymagań ICAO dla biegłej znajomości języka. Poziomy 5 i 6 opisują poziom rozszerzony i biegły, czyli poziom znacznie bardziej zaawansowany niż minimalny wymagany standard. Jednak w całości skala ocen ma służyć jako kryterium w szkoleniu i egzaminowaniu oraz jako pomoc dla kandydatów w uzyskaniu wymaganego przez ICAO poziomu operacyjnego (Poziom 4).

CZĘŚĆ III: WYJAŚNIENIE SKALI OCEN

WYMOWA

Opisy sześciu poziomów wymowy mają zastosowanie do wszystkich poziomów i dotyczą zarówno osób dla których jest to język ojczysty jak i obcokrajowców. Osoby dla których język angielski jest językiem ojczystym mogą wykazać się znajomością języka na poziomie 2 – podstawowym, jeżeli ich regionalny dialekt jest tak mocny, że trudno go zrozumieć poza tym konkretnym regionem. Z drugiej strony obcokrajowcy, których wymowa wyraźnie ich dekonspiruje (posiadający tzw. mocny akcent) mogą wykazać się znajomością języka na poziomie 6 – eksperckim, pod warunkiem, że spełnią kryterium prawie zawsze całkowitego zrozumienia ich przez biegłych słuchaczy.

Poziom	Opisy	Informacje dodatkowe
Biegły 6	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek wyczuwalny wpływ pierwszego języka lub regionalnego akcentu, prawie nigdy nie utrudnia rozumienia.	Osoba mówiąca biegle po angielsku na poziomie 6 może być osobą dla której jest to język ojczysty ze zrozumiałym dialektem lub osoba dla której jest to drugi język z powszechnie stosowanym akcentem i/lub dialektem. Akcent lub dialekt może zdradzić że mówiący używa obcego języka, ale sposób wymowy osoby biegle mówiącej lub problemy czy „błędy” nigdy nie utrudniają jej zrozumienia. Wymowa jest zawsze zrozumiała i czytelna.
Rozszerzony 5	Wymowa, nacisk, rytm i intonacja, aczkolwiek z wyczuwalnym wpływem pierwszego języka lub regionalnego akcentu, rzadko utrudnia rozumienie.	Osoba mówiąca na poziomie rozszerzonym 5 wykazuje posiadanie wyraźnego akcentu lub regionalną odmianę angielskiego, ale wymowa rzadko utrudnia zrozumienie. Wymowa jest zawsze zrozumiała i czytelna i tylko czasami osoba słuchająca musi słuchać uważniej.
Operacyjny 4	... tylko czasami utrudnia rozumienie. ...	Osoba mówiąca na poziomie operacyjnym 4 również wykazuje posiadanie wyraźnego akcentu lub regionalną odmianę angielskiego. Tylko czasami osoba słuchająca musi słuchać uważniej lub coś wyjaśnić.

Poziom 4 operacyjny nie jest „idealnym” poziomem biegłości, jest to minimalny poziom umiejętności uznany jako „bezpieczny” dla łączności w kontroli ruchu lotniczego. Nie jest to poziom biegły i należy pamiętać, że wymowa lub forma odgrywa krytyczną rolę we wzajemnym zrozumieniu się dwóch osób, dla których angielski nie językiem ojczystym.

STRUKTURA

Odpowiednie struktury gramatyczne i zdania są określane przez funkcje języka, odpowiednie dla zadania. Użytkownicy mogą odnieść się do funkcji informacyjnych języka lotniczego i wykazu zadań informacyjnych kontrolera, podanych w rozdziale 7 niniejszego podręcznika.

Specjaliści nauczania języka dzielą błędy strukturalne (lub gramatyczne) na dwie klasy: „ogólne” i „lokalne”. Błędy ogólne to takie, które zmieniają znaczenie, lokalne to te, które nie zmieniają znaczenia.

Poziom	Opisy	Informacje dodatkowe
Biegły 6	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne.	Osoba mówiąca biegle nie robi ogólnych błędów strukturalnych ani gramatycznych, ale może popełniać nabyte błędy lokalne.
Rozszerzony 5	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są zawsze logiczne. Podejmowane są próby konstruowania złożonych struktur, ale z błędami, które czasami utrudniają zrozumienie.	Osoba mówiąca na poziomie 5 rozszerzonym wykazuje się mniejszą kontrolą niż osoba z poziomem 6 i może od czasu do czasu popełniać błędy.
Operacyjny 4	Podstawowe i złożone struktury gramatyczne oraz układ zdań są pomysłowo stosowane. Mogą wystąpić błędy, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych, ale rzadko utrudniają zrozumienie	Osoba mówiąca na poziomie 4 operacyjnym dobrze panuje nad podstawowymi strukturami gramatycznymi. Nie tylko opiera się na znanych słowach, ale dostatecznie dobrze zna podstawową gramatykę, aby utworzyć nowe znaczenia. Popołnia błędy, szczególnie lokalne, ale i nierzadko ogólne.

SŁOWNICTWO

Częściową listę słownictwa dotyczącego różnych obszarów łączności lotniczej można znaleźć w rozdziale 7 niniejszego podręcznika.

Pamięciowa nauka frazeologii nie jest dopuszczalną metodą dla wykazania się znajomością języka ani skuteczną i zalecaną formą nauki języka, bezdyskusyjny jest fakt, że kontekst jest poważnym czynnikiem wpływającym na znajomość języka. Tak więc nauka lub sprawdzanie znajomości skoncentrowane lub ukierunkowane na słownictwo związane z lotniczą łącznością radiotelefoniczną jest dopuszczalne. Odpowiednia metodologia to prowadzenie szkolenia i sprawdzanie umiejętności w szeroko rozumianym kontekście lotniczym celem zapewnienia, że znajomość języka jest w pełni adekwatna do zazwyczaj bardzo ograniczonego obszaru lotniczej łączności radiotelefonicznej.

Poziom	Opisy	Informacje dodatkowe
Biegły 6	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w dużej różnorodności znanych i nieznanych zagadnień. Słownictwo idiomatyczne, z niuansami i łatwe do odbioru.	Rejestrowanie odnosi się do tych aspektów stylu, tonu i wyboru słowa, które korespondują z kontekstem i stanem faktycznym. Jednym z trudniejszych zadań przy nauce obcego języka to nabycie umiejętności rejestrowania słów. Inny znacznik dobrej znajomości języka to pozyskanie i umiejętność posługiwania się idiomami oraz umiejętność przekazywania myśli z podtekstem.

Poziom	Opisy	Informacje dodatkowe
Rozszerzony 5	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze. Czasami stosowane słownictwo idiomatyczne.	Osoby mówiące na poziomie 5 rozszerzonym mogą mieć trudności z rejestrowaniem słów i posiadać niewystarczające słownictwo do skutecznego komunikowania się w różnych tematach w takim stopniu jak osoba biegle mówiąca na poziomie 6, ale nie będą miały problemów z wyrażeniem swoich myśli przy użyciu innych słów.
Operacyjny 4	Zakres słownictwa i jego dokładność są dostateczne do skutecznego komunikowania się w zagadnieniach wspólnych, konkretnych, związanych z pracą. Prawidłowe słownictwo zastępcze, szczególnie w sytuacjach nietypowych lub niespodziewanych.	Osoba mówiąca na poziomie 4 operacyjnym będzie z łatwością przyswajać słowa. Nie oczekuje się umiejętności korzystania z idiomów. Osoba taka będzie umiała porozumieć się w zagadnieniach związanych z pracą zawodową, ale czasami może potrzebować wyjaśnienia. W przypadku zerwania łączności osoba mówiąca na poziomie operacyjnym nie będzie miała problemów z wyrażeniem swoich myśli przy użyciu innych słów lub „negocjowania znaczenia” tak aby wiadomość została zrozumiała.

BIEGŁOŚĆ

Biegłość jest bardzo trudnym terminem do zdefiniowania, ale większość mówiących intuicyjnie wyczuwa co to jest. Ponieważ łączność radiotelefoniczna odbywa się w bardzo ruchliwym środowisku, łączność pomiędzy kontrolerami ruchu lotniczego a pilotami musi być wyraźna, zwięzła i nie wzbudzająca wątpliwości, odpowiedzi muszą być sprawnie przekazywane, oczekuje się szybkiej odpowiedzi. W związku z tym, dla naszych celów „biegłość” odnosić się będzie do naturalnej płynności mówienia, gdzie jej zrozumienie jest utrudnione przez nienaturalną niepewność, odciągające uwagę rozpoczęcie rozmowy, przerwy i wypełniacze (em . . . huh . . . er . . .) lub niepokojącą ciszę.

Poziom	Opisy
Biegły 6	Umie mówić długo, bez kłopotu i z naturalną biegłością. Różnicuje potok mowy dla uzyskania efektów stylistycznych, np. dla podkreślenia szczegółu. Stosuje spontanicznie odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.
Rozszerzony 5	Umie mówić długo, bez kłopotu i ze względną biegłością, ale nie różnicuje potoku mowy dla uzyskania efektów stylistycznych. Stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki.
Operacyjny 4	Długie wypowiedzi w odpowiednim tempie. Czasami traci biegłość przy przechodzeniu z form wyuczonych do spontanicznych reakcji, ale nie ma to wpływu na skuteczne komunikowanie się. W stopniu ograniczonym stosuje odpowiednie znaczniki mowy i łączniki. Wypełniacze nie odwracają uwagi.

ZROZUMIENIE

Dla zachowania bezpieczeństwa w łączności z kontrolą ruchu lotniczego piloci polegają na dokładnej informacji dostarczonej przez kontrolerów. Nie wystarczy posiadanie przez kontrolerów ruchu umiejętności do prowadzenia łączności z pilotami; muszą być przygotowani na sytuacje niespodziewane. I podobnie, piloci muszą rozumieć polecenia wydawane przez kontrolera ruchu lotniczego, szczególnie jeżeli są inne od tych spodziewanych. Łączność staje się szalenie ważna wtedy, gdy występują komplikacje, a zaufanie do języka potocznego wzrasta.

Poziom	Opisy	Informacje dodatkowe
Biegły 6	Rozumienie zawsze dokładne, prawie we wszystkich kontekstach, i obejmuje rozumienie lingwistycznych i kulturowych subtelności.	
Rozszerzony 5	Dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą. I prawie zawsze dokładne, jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej. Rozumie duży wachlarz mowy (dialekt i/lub akcent) lub nagrania.	
Operacyjny 4	Prawie dokładne rozumienie w zagadnieniach wspólnych, konkretnych i związanych z pracą, gdy użyty jest akcent lub odmiana zrozumiała dla międzynarodowych użytkowników. Jeżeli musi stawić czoła komplikacji lingwistycznej, sytuacyjnej lub niespodziewanej, wolniejsze rozumienie lub konieczność wyjaśnienia strategii.	Tak jak ze wszystkimi opisami dotyczącym poziomu 4 operacyjnego, nie oczekuje się od mówiącego doskonałości. Jednak pilot lub kontroler ruchu lotniczego musi posiadać możliwość jednoznacznego zrozumienia niespodziewanej lub nietypowej wiadomości. Nie zaznaczone lub skomplikowane związki tekstowe są często przeoczone lub źle zrozumiałe. Opis wymagań dla poziomu 4 operacyjnego w „konwersacji” wyjaśnia potrzebę posiadania strategii dla wyjaśnienia sytuacji. Nie zrozumienie jasno przekazanej niespodziewanej wiadomości, nawet po jej wyjaśnieniu, powinno skończyć się przyznaniem niższego poziomu znajomości języka.

KONWERSACJA

Piloci i kontrolerzy muszą mieć świadomość, że nieodpowiednia cisza może wskazywać na brak zrozumienia.

Poziom	Opisy	Informacje dodatkowe
Biegły 6	Łatwe reagowanie w prawie wszystkich sytuacjach. Wychwytuje ustne i inne sygnały i prawidłowo na nie reaguje.	
Rozszerzony 5	Reakcje są natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Prawidłowy kontakt z rozmówcą/słuchaczem.	
Operacyjny 4	Reakcje są zazwyczaj natychmiastowe, odpowiednie i pouczające. Inicjuje i utrzymuje wymianę, nawet w niespodziewanych sytuacjach. Reaguje prawidłowo na widoczne nieporozumienia poprzez sprawdzenie, potwierdzenie lub wyjaśnienie.	Pilot lub kontroler, który nie rozumie niespodziewanej wiadomości musi umieć przekazać tę informację. Jest znacznie bezpieczniej poprosić o wyjaśnienie wiadomości lub po prostu powiedzieć, że się jej nie rozumie niż dopuścić do zrozumienia ciszy jako jej przyjęcie. Na poziomie 4 operacyjnym dopuszcza się fakt, że w sytuacjach niespodziewanych zrozumienie na zawsze będzie 100-procentowe, ale osoby sklasyfikowane jako mówiące na poziomie 4 muszą się nauczyć sprawdzania, potwierdzania lub wyjaśniania sytuacji lub wiadomości.

Załącznik B

JĘZYK LOTNICZY

CZĘŚĆ I: INFORMACYJNE FUNKCJE JĘZYKA, ZDARZENIA, DOMENY I ZADANIA ZWIĄZANE Z LOTnictwEM

Informacyjne funkcje języka, zdarzenia, domeny i zadania zebrane tutaj zostały wybrane w oparciu o badania przeprowadzone przez Direction Générale de l'Aviation Civile of France i École Nationale de l'Aviation Civile w Toulouse, Francja.

C = Kontroler

P = Pilot

C/P = Kontroler lub pilot

1. FUNKCJE INFORMACYJNE, KTÓRYCH ZADANIEM JEST PODJĘCIE DZIAŁAŃ

1.1 Polecenia

- Wydadaj polecenie (C)
- Wydadaj zmienione polecenie (C)
- Podaj polecenie o niezgodności (C)
- Wydadaj alternatywne polecenia (C)
- Anuluj polecenie (C)
- Zgłoś wykonanie polecenia (P)
- Zgłoś nie wykonanie polecenia (P)

1.2 Prośby i propozycja podjęcia działania

- Zażądaj podjęcia działań przez innego C/P
- Zaproponuj podjęcie działania (C/P)
- Zgódź się na podjęcia działania (C/P)
- Poinformuj o wątpliwości/niechęci do podjęcia działania (C/P)
- Odmów propozycji podjęcia działania (C/P)
- Przyjmij propozycję podjęcia działania (C/P)
- Odmów propozycji podjęcia działania (C/P)

1.3 Porada (z lub bez zwrotów grzecznościowych)

- Poproś o radę (P)
- Poradz (C)
- Zaproponuj sposób działania (C/P)
- Zaproponuj sposób rozwiązania problemu (C/P)
- Zaproponuj alternatywne sposoby działania (C/P)

1.4 Zgoda/zatwierdzenie (z lub bez zwrotów grzecznościowych i bezpośredniość)

- Zażądaj zgody/zatwierdzenia (P)
- Wydadź zgodę/zatwierdzenie (C)
- Odmów zgody/zatwierdzenia (C)
- Wydadź zakaz (C)

1.5 Zobowiązania

- Zobowiąż się do wykonania usługi (C/P)
- Wyraż zgodę na przyjęcie zobowiązania/decyzji (C/P)
- Zobowiąż się do udzielenia pomocy (C/P)
- Zobowiąż się do skontaktowania/przekazania/zgłoszenia (C/P)
- Zgłoś dobrowolnie decyzję o podjęciu działania (C/P)

2. DZIELENIE SIĘ INFORMACJĄ

2.1 Informacja dotycząca aktualnych zdarzeń

- Zażądaj informacji (C/P)
- Udziel informacji (C/P)
- Zażądaj szczegółowego opisu (C/P)
- Opisz stan faktyczny (C/P)
- Opisz zmienioną sytuację (C/P)
- Opisz nie zmienioną sytuację (C/P)
- Opisz odbywające się działanie (C/P)
- Opisz proces (C)
- Opisz procedurę (C)
- Opisz założenia/środki ostrożności (C/P)
- Opisz źródło problemu (C/P)
- Opisz wrażenie wizualne (C/P)
- Cytuj zasady
- Zapytaj się o potrzeby/zapotrzebowania (C/P)
- Określ potrzeby/zapotrzebowanie (C/P)
- Zapytaj się co jest preferowane (C)
- Określ co jest preferowane (P)
- Zapytaj się o gotowość/dostępność (C/P)
- Zgłoś gotowość/dostępność (C/P)
- Zapytaj się o powody (C/P)
- Podaj powody (C/P)
- Poproś o instrukcje jak to zrobić (P)
- Podaj instrukcje jak to zrobić (C)
- Zidentyfikuj (C/P)
- Zgłoś problem (C/P)

2.2 Informacje dotyczące przyszłości

- Zgłoś spodziewane działanie/zdarzenie (C/P)
- Zapytaj o spodziewany moment wystąpienia/trwania zdarzenia (C/P)
- Określ moment wystąpienia/trwania zdarzenia (C/P)
- Zapytaj o możliwe skutki działania/zdarzenia (C/P)
- Określ możliwe skutki działania/zdarzenia (C/P)

- Zapytaj o zamiary (C/P)
- Poproś o przewidywania (C/P)
- Określ zamiary (C/P)
- Określ przyszłe działanie/zderzenie (C/P)
- Ostrzeż(C/P)

2.3 Informacja dotyczące aktualnych i/lub niedawnych zdarzeń

- Zgłoś wykonania działania/zakończenie zdarzenia mające wpływ na aktualną sytuację (C/P)
- Zgłoś zmianę (C/P)
- Zgłoś prawie zakończone działanie (C/P)

2.4 Informacja dotycząca przeszłości

- Zapytaj o zdarzenie, które miało miejsce (C/P)
- Zażądaj wyjaśnienia tego co się stało (C/P)
- Zgłoś działanie/zdarzenie, które miało miejsce (C/P)
- Zgłoś działanie/zdarzenie, którego uniknięto(P)
- Melduj (C/P)
- Opisz wcześniej wiadomość (C/P)
- Opisz sekwencję działanie/zdarzenie które miało miejsce (C/P)
- Wyjaśnij działanie/zdarzenie, które miało miejsce (C/P)
- Przedstaw uzasadnienie (C/P)

2.5 Konieczność

- Zapytaj o konieczność (C/P)
- Określ konieczność (C/P)
- Zgłoś konieczne działanie (C)
- Zgłoś nieuniknione działanie/zdarzenie (C/P)

2.6 Wykonalność/potencjał

- Zapytaj się o wykonalność/potencjał (C/P)
- Zgłoś wykonalność/potencjał (C/P)
- Poinformuj o wykonalności/potencjale (C/P)

3. ZARZĄDZANIE RELACJAMI PILOT-KONTROLER

- Przywitaj się/pożegnaj (C/P)
- Podziękuj (C/P)
- Poskarż się (P)
- Wyraż niezadowolenie (C/P)
- Upomnij (C)
- Zareaguj na przywitanie/pożegnanie (C/P)
- Zareaguj na podziękowanie (C/P)
- Przeproś (C/P)
- Odrzuć skargę/upomnienie (C/P)

- Wyraż zadowolenie (C/P)
- Wyraż zaniepokojenie/zrozumienie (P)
- Uspokój (C)
- Zachęć (C)

4. PROWADZENIE ROZMOWY

- Nazwisko rozmówcy (C/P)
- Popraw się (C/P)
- Powtórz (C/P)
- Zakończ rozmowę
- Zażądaj odpowiedzi (C/P)
- Sprawdź rozumienie (C/P)
- Sprawdź pewność (C/P)
- Skoryguj nieporozumienie (C/P)
- Powtórz (C/P)
- Potwierdź (C/P)
- Zgłoś brak zrozumienia (C/P)
- Zażądaj powtórzenia (C/P)
- Zażądaj potwierdzenia (C/P)
- Powtórz (C/P)
- Potwierdź (C/P)
- Odmów potwierdzenia (C/P)
- Wyjaśnij (C/P)
- Zażądaj wyjaśnienia (C/P)
- Wyjaśnij (C/P)
- Przekaż polecenie (C)
- Przekaż polecenie do podjęcia działania (P)
- Przekaż polecenie o zgodę (P)

CZĘŚĆ II: ZDARZENIA I DZIEDZINY

Poniższy wykaz zdarzeń, dziedzin i poddziedzin, to niektóre z charakteryzujących codzienną wymianę pomiędzy kontrolerami ruchu lotniczego i pilotami. Zaprezentowane „zdarzenia” przedstawiają sytuacje kontrolowane, rutynowe lub nie rutynowe, z którymi kontrolerzy muszą dać sobie radę. Każde zdarzenie wymaga zapoznania się ze słownictwem z różnych dziedzin, z którymi związane są wyrazy.

1. ZDARZENIA, DZIEDZINY I PODDZIEDZINY W KONTROLI LOTNISKA

Uniknięcie zderzenia	Przepisu ruchu lotniczego; unikanie podjęcia działań; trajektoria/korytarz lotu; prędkość; odległość/zasięg; właściwości statku powietrznego; położenie.
Pokazy lotnicze	Informacja lotnicza; ruch: akrobatyka, formacje lotnicza; procedura.
Opóźnione podejścia	Instrukcja oczekiwania; procedury oczekiwania; okrążanie lotniska; wytrzymałość; zmiana lotniska/lotnisko zapasowe; konieczne warunki; Kat. III; lądowania we wszystkich warunkach pogodowych.
Lądowanie na brzuchu	Podjęmowane manewry; stan świateł; inspekcja wzrokowa (przelet na niskiej wysokości); ułożenie podwozia; wytrzymałość; ile paliwa pozostało; spuszczenie/zrzućenie paliwa; prędkość; informacja o ruchu lotniczym; stan pasa; otoczenie lotniska; wyposażenie lotniska; ewakuacja awaryjna; zjeżdźalnie ewakuacyjne/wyjścia awaryjne, itp.; ryzyko pożaru/ zagrożenie; uszkodzenie; obsługa naziemna.
Niebezpieczeństwo zderzenia z ptakiem/zagroźenie	Położenie; liczba; nazwy i typy ptaków; sposób odstraszania ptaków; uszkodzenie statku powietrznego; opóźnienia; metody odstraszania ptaków; zachowanie ptaków.
Problemy z ładunkiem/ niebezpieczne towary	Odprawa celna; rodzaj ładunku; (łatwo psujące się) organy do transplantacji; substancje trujące; obsługa; pakowanie; służby weterynaryjne; poszukiwania przez policję; psy węszące; ładunek źle zamocowany lub uszkodzony; przejmowanie; konfiskata.
Pożar na pokładzie	Służby naziemne; wewnątrz statku powietrznego; dym; duszenie się; zapachy; maski tlenowe; światła ostrzegawcze; wyposażenie przeciwpożarowe; gaśnice; uszkodzenia ciała; oparzenia; pomoc medyczna; straż pożarna/strażacy; zjeżdźalnie/wyjścia awaryjne; wyłączenie silnika; ewakuacja.
Zdarzenia w ruchu naziemnym	Ruch na lotnisku; ćwiczzenia i akcje straży pożarnej; pojazdy na lotnisku; hamowanie i widoczność; informacja o ruchu; rozruch; sprzęt do holowania; inspekcja silników; oczekiwanie w dalszej odległości; punkt oczekiwania; wtargnięćie na pas startowy; opóźnienia; ugrzęźnięcia w błocie; uszkodzenia spowodowane samochodami poruszającymi się w ruchu naziemnym; zignorowanie zakazu wejścia; kolizje; uszkodzenie samolotu lub pojazdu; uszkodzenia podczas lotu; obce przedmioty (nazwa i opis); problemy z wejściem lub opuszczeniem przez pasażerów pokładu; identyfikacja bagażu; sposoby opuszczania samolotu; służby medyczne; niepełnosprawni/chorzy pasażerowie; stanowisko postojowe/dostępna przestrzeń.
Problemy zdrowotne	Symptomy; pierwsza pomoc; wewnątrz statku powietrznego; rodzaj pomocy medycznej; historie zdrowotne pasażerów; zmiana lotniska; wyposażenie lotniska; służby naziemne;

	choroba; niewygodą; rany; epidemie; sprzęt medyczny; krew (grupa krwi, transfuzje); pomoc medyczna; ciała człowieka; chirurg sądowy; kwarantanna; zatrucie pokarmem; jedzenie; szczepionki; personel medyczny i protezy.
Zdarzenia podczas lądowania	Długie/krótkie lądowanie; przejechanie zjazdu; ugrzęźnięcie w błocie; problemy z ładunkiem; nieporozumienie związane z pasem do lądowania; ryzyko zderzenia z ptakiem lub zwierzęciem; uszkodzenie opon; uszkodzenie statku powietrznego; nieudane podejście.
Działania przemysłowe	Personel naziemny; personel kontroli/operacyjny; wpływ na ruch lotniczy; opóźnienia; rodzaje strajków; demonstracje; okupowanie.
Warunki pogodowe	ATIS (widoczność, chmury itp.); (wyładowania) burze, pioruny; uszkodzenia i niesprawności; usuwanie śniegu; porywy; wiatr boczny i mikroporywy; minima; stan pasa startowego; wiatr tylny, wiatry boczne; hamowanie; zakres widoczności pasa startowego; inwersja temperatury; turbulencje; klęski żywiołowe; zamknięty pas; zmiana pasa.
Nieudane podejście	Odejście na drugi krąg; minima; rozłożenie ruchu; wytrzymałość; powody; ruch lotniczy; procedury; prędkość.
Skoki ze spadochronem/ zrzucanie	Położenie; informacja o innym ruchu i działalności lotniczej; czas trwania zrzutu; obszar zrzutu.
Pilot nieznający lądowiska	Procedury; wyposażenie lądowiska; służby naziemne.
Chwilowa niezdolność pilota	Problemy zdrowotne; stery i instrumenty pokładowe; działania/zachowanie pilota; otoczenie lotniska; wyposażenie lotniska.
Problemy związane ze ścieżką lotu	Opóźnienia; sloty; uaktualnianie planu lotu; awaria komputera; brak planu lotu; zgodność planu lotu; przetwarzanie planu lotu; poszukiwanie i ratownictwo; rodzaj planu lotu.
Problemy związane z zachowaniem pasażera i bezprawne wtargnięcie	Agresywne/zagrażające zachowanie; powody (pijaństwo itp.); wnętrze statku powietrznego; uszkodzenie; broń; działania dla przejęcia; żądanie pomocy policji i służb pożarowych; żądania; pochodzenie; opis osoby (osób); związki polityczne; służby naziemne; wyposażenie lotniska; uszkodzenia ciała; pasażerowie na gapę.
Zmiana ścieżki lotu/zmiana kierunku	Tablice podejść; procedury; trasowanie; wytrzymałość; pogoda; wyposażenie lotniska; służby naziemne; awarie statku powietrznego.
Loty specjalne	Kalibracja ILS; procedury dla specjalnych lotów próbnych; banery, balony itp.; ultralighty, szybowce; śmigłowce; fotografia lotnicza; patrolowanie autostrad; statki powietrzne do walki z pożarem; patrolowanie linii energetycznych; procedury szkolenia wojskowego; rodzaje wojskowych statków powietrznych.
Zdarzenia podczas startu	Rezygnacja ze startu; ryzyko zderzenia z ptakiem/zwierzęciem; zakłócenie ruchu; wtargnięcie na pas; przegrzanie; holowanie; zwrot o 180°; zjechanie z pasa; anulacja i zmiana zgody; problemy ze sterowaniem; moc silnika; niesprawność statku powietrznego.

Utrata lotów VFR/ kłopoty	Otoczenie lotniska; wskaźnik kierunku; manewry identyfikacyjne; problemy z wytrzymałością; wyposażenie na alternatywnym/innym lądowisku; wymuszone lądowanie ze zderzeniem; służby naziemne.
Loty VIP	Oficjalne ceremonie; protokół (witanie itp.); loty charterowe; eskorta wojskowa; odprawa dyplomatyczna; nazwy państw i narodowości; płyta lotniska/rampa; wchodzenie i schodzenie z pokładu przez pasażerów; pojazdy VIP; jaki ma to wpływ na ruch lotniczy.

2. ZDARZENIA I DZIEDZINY POWIĄZANE Z KONTROLĄ RUCHU LOTNICZEGO PODCZAS LOTU

Problemy administracyjne	Odprawa dyplomatyczna; przepisy celne; departamenty służb cywilnych; zajęte statki powietrzne.
Pomoce dla lotów VFR	Tablica instrumentów; wyposażenie pokładowe; uprawnienia pilota; plan lotu; nazwa miejsca; widoczne punkty odniesienia na ziemi; położenie; kierunki; wytrzymałość; awarie statku powietrznego; problemy pogodowe.
Awarie statku powietrznego	Tablica instrumentów; działanie instrumentów; radiolatarnia; położenia/stałe położenia; hałasy/dźwięki; zapachy; dym; wyposażenie lotniska; służby naziemne; osiągi silnika; prędkość; ukształtowanie/tereny wysokie; działania podejmowane dla rozwiązania problemów; pogoda; spuszczenie/zrzucanie paliwa; profil lotu; uszkodzenia strukturalne (szkło, metal); systemy; stery statku powietrznego; reagowanie na stery; płatowiec; światła ostrzegawcze; podwozie.
Bliskość statku powietrznego + uwagi pilota	Sytuacje konfliktowe; obciążenie ruchu lotniczego; właściwości statku powietrznego; profil lotu; warunki pogodowe; rany; odległość/zasięg/manewry wykonywane przez pilota; zasady; procedury; unikanie podjęcia działań.
Awarie systemów ATC	Wyposażenie/systemy ATC; monitor radaru; działanie radaru; działanie radia; wcześniejsze informacje; przekazywanie wiadomości; działania dla poprawy; opóźnienia/czas; linie telefoniczne.
Alarm bombowy	Wnętrze statku powietrznego; metody poszukiwania; spuszczenie/zrzucenie paliwa; służby naziemne; wyposażenie lotniska; ruch na ziemi.
Problemy z ładunkiem/ niebezpieczne towary	Pakowanie; substancje; substancje toksyczne; zwierzęta; zapachy; wyposażenie kabiny; rozłożenie ładunku; załadowanie/wyładowanie.
Zmiany ścieżki lotu	Plan lotu.
Kolizje	Płatowiec; uszkodzenie strukturalne (szkło, metal); reakcja na stery; odłamki; wyposażenie lotniska; służby naziemne; ukształtowanie płaskie/wysokie; warunki pogodowe; zachowanie aerodynamiczne.
Pożar na pokładzie	Wybuch pożaru; kontrolowanie pożaru; uszkodzenie; wnętrze statku powietrznego.
Problemy zdrowotne	Części ciała; organy; symptomy; złe samopoczucie; rany/uszkodzenia; protezy; lekarstwa/proszki; pierwsza pomoc; wyposażenie medyczne; personel medyczny; specjaliści medyczni; szczepionki; kwarantanna.

Brak paliwa	Obiekty lotniskowe/wyposażenie; służby naziemne; wzniesienia; położenie/usytuowanie; wytrzymałość/ile pozostało paliwa.
Nieporozumienia	Poprzednia wiadomość; rodzaje wiadomości; działanie radia.
Zachowanie pasażera+bezprawne wtargnięcie	Agresywne, niebezpieczne zachowanie; narkotyki; broń palna; rany; niestabilność psychiczna; pochodzenie; powiązania polityczne; zadania; groźby; służby naziemne; pomoc medyczna; sposoby uspokojenia; sposoby przechwycenia; personel pokładowy i kabinowy.
Żądanie przekazania	Nazwiska osób; sposoby przekazywania.
Specjalne warunki na przylocie	Stan ruchu na ziemi; loty z priorytetem; działania przemysłowe; wypadki; warunki pogodowe na ziemi; awaria sprzętu naziemnego; wyposażenie lotniska; służby naziemne; godzina policyjna; procedury podejścia.
Loty specjalne	Typ statku powietrznego; loty techniczne; personel dyplomatyczny; nazwy państw; narodowości; lotniczy slang wojskowy; ćwiczenia wojskowe; tankowanie podczas lotu/w powietrzu; manewry pilota; położenie/stałe położenie; warunki pogodowe; procedury VFR/IFR; zasady lotu z widocznością; wyposażenie lotniska; służby naziemne.
Nieupoważnione manewry	Przestrzeń powietrzna; wcześniejsze wiadomości; profil lotu; położenie/pozycja; poziomy przeciągnięcia.
Pogoda/kłopoty MET	Problemy z oblodzeniem; chmury; uderzenie piorunem; turbulencja; zewnętrzne części statku powietrznego; osiągi silnika; reagowanie na stery; osiągi instrumentów; alarmy; gwałtowne ruchy; ukształtowanie płaskie/wysokie; profile lotu; rany; ślepotą/utrata widoczności.

3. INNE DZIEDZINY

Ruch na lądowisku	Zmiana pasa i kierunku; pojazdy przy rampie; usuwanie śniegu; zamiatanie; przesuwanie; zbieranie; zamknięcie; otwarcie dróg dojazdowych do pasa startowego; inspekcja pasa startowego.
Środowisko lotniska/lądowiska	Topografia (górką, wzniesienie, linia brzegowa, las itp.); obiekty techniczne (woda, wieża, mosty, podpory itp.); teren wysoki; obszary zabudowane; drogi i drogi kolejowe; linie wysokie napięcia; główne punkty; szczególna działalność lokalna (zasięg strzelania itp.); czynności rolnicze.
Awarie statku powietrznego	Części zamienne dla statku powietrznego; systemy (tlenowy, hydrauliczny, elektryczny, odladzania itp.); pokład/kabina; stery; instrumenty; działanie instrumentów; hałasy i symptomy niesprawności; problemy z transponderem; utrata łączności radiowej; nieprawidłowe działanie; przegrzewanie (hamulce, silnik itp.); spuszczenie/zrzucanie paliwa; podwozie/opony.
Obiekty/wyposażenie lądowiska	ILS, radar, VOR itp.; systemy oświetleniowe; wiarygodność pomocy radiowych; wskaźnik kierunku; wyposażenie przy słabej widzialności; płyta lotniska/pole startowe/rampa; pasy startowe; drogi kołowania; długość i szerokość pasa startowego; strefa parkowana; terminal; obszar zbierania ładunku; siła wskaźnika kierunku.

Służby naziemne	Godziny pracy; dostępność służb w nocy; pomoc na ziemi; bezpieczna wysokość; pasażerowie/osoby na pokładzie; niesprawny sprzęt (schody, taśmy bagażowe itp.); zapasowe źródło zasilania; odladanie; tankowanie; opóźnienie spowodowane odladaniem lub tankowaniem; odstraszenie ptaków; holowanie; sposoby ostrzeliwania; służby bezpieczeństwa; pomoc medyczna; obsługa bagażowa.
Procedury	Walka z hałasem; odloty; podejście; lądowanie i start we wszystkich warunkach pogodowych; odejście na drugi krąg; procedury oczekiwania; wykorzystanie ziemi; godzina policyjna; okoliczni mieszkańcy.

CZĘŚĆ III: PRIORYTETOWE DZIEDZINY SŁOWNIKOWE

Słowa można zgrupować zgodnie z ich „dziedzinami słownikowymi”, do których należą (np. słowa odnoszące się do „rodziny”, „kina” lub „statku powietrznego”). Najnowsze badania naukowe związane z pamięcią człowieka wskazują na fakt, że nasze mózgi faktycznie magazynują w ten sposób słownictwo. Dziedziny te mogą być bardzo szerokie (np. „topografia”) lub bardzo wąskie („stolice”). Dziedziny, do których będziemy się odnosić zależą od kontekstu i działalności, w którą jesteśmy zaangażowani.

Poniżej przedstawiono wykaz priorytetowych dziedzin słownikowych dla kontroli ruchu lotniczego z zakresu „ogólnego angielskiego”. Są to dziedziny o szerokim zastosowaniu w komunikacji pomiędzy kontrolerem ruchu lotniczego a pilotem.

- Skróty, akronimy
- Zwierzęta, ptaki
- Lotnictwo, lot
- Zachowanie, czynności
- Ładunek, towar, pakowanie, materiały
- Przyczyny, warunki
- Geografia, cechy topograficzne, narodowości
- Zdrowie, medycyna
- Język, komunikacja werbalna
- Intonacja (obowiązek, prawdopodobieństwo, możliwość)
- Liczby
- Percepcja, zmysły
- Kłopoty, błędy, wypadki, awarie
- Zasady, egzekwowanie, naruszenie, protokół
- Przestrzeń, ruch
- Pozycja, odległość, wymiary
- Technologia
- Godzina, czas trwania, plany lotów
- Transport, podróż, pojazdy
- Pogoda, klimat, klęska żywiołowa

CZĘŚĆ IV: ZADANIA JĘZYKOWE DLA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

1. ZARZĄDZANIE SEKWENCJAMI RUCHU LOTNICZEGO

- Omów z pilotem czynności związane z zarządzaniem ruchem.
- Zapytaj pilota o powody i zakres odstępstw.
- Wydaj odpowiednie instrukcje dla sprawdzenia zarządzania odstępstwem.
- Poinformuj innych o nałożonych lub odwołanych ograniczeniach na przestrzeń powietrzną.
- Ustaw kolejność odlotów i wprowadź do występującego ruchu.
- Przepytaj innych w sprawie odstępstw.
- Wydaj instrukcje dla zlikwidowania odstępstw w ruchu naziemnym.
- Odbierz prośbę pilota na start.
- Wydaj odpowiednie informacje odlotowe.
- Wydaj pilotowi instrukcje kołowania na pozycję i oczekiwanie.
- Wydaj zmienione zezwolenie.
- Wydaj uzupełniające informacje dotyczące operacji na lotnisku (np. warunki na pasie, RVR).
- Wydaj pozwolenie na start/jego anulację.
- Odbierz prośbę pilota o instrukcje do lądowania.
- Wydaj pozwolenie na lądowanie lub zgodę na opcje.
- Odbierz od statku powietrznego informację o wykonywaniu lądowania/opcji.
- Odbierz pierwszą łączność radiową od pilota.
- Zweryfikuj czy pilot ma aktualną informację przylotową.
- Wydaj instrukcje przylotowe/odlotowe.
- Wydaj informację dotyczącą niekontrolowanego obiektu znajdującego się w przestrzeni powietrznej lub w obszarze ruchu.
- Poinformuj inne statki powietrzne o wtargnięciu niekontrolowanego obiektu w przestrzeń powietrzną lub na obszar ruchu.
- Załadaj reakcji od pilota lub operatora niekontrolowanego obiektu.
- Załadaj pomocy z innych źródeł dla uzyskania łączności z niekontrolowanym obiektem.

- Wydaj instrukcje ograniczające ruch w odnośnej przestrzeni powietrznej lub obszarze.
- Odbierz prośbę o zgodę na tymczasowe wykorzystanie przestrzeni powietrznej lub obszaru.
- Wydaj polecenie odejścia na drugi krąg.
- Odbierz informację o nieudanym podejściu/odejściu na drugi krąg/lądowaniu i starcie/zatrzymaniu i starcie.
- Odbierz potwierdzenie startu.
- Odbierz od pilota informację o zrezygnowaniu ze startu.
- Poinformuj inne statki powietrzne o zmianie statusu przestrzeni powietrznej.

2. ZARZĄDZANIE RUCHEM STATKÓW POWIETRZNYCH I POJAZDÓW NAZIEMNYCH

- Wydaj instrukcje oczekiwania przy rękawie.
- Poinformuj pilota o opóźnieniu na ziemi.
- Poinformuj pilota o spodziewanej godzinie zgody na start.
- Odbierz i przełącz anulowanie ograniczeń w zarządzaniu ruchem.
- Odbierz prośbę pilota o instrukcje wyholowania/cofania.
- Odbierz prośbę pilota o instrukcję kołowania.
- Wydaj informację o warunkach na lotnisku.
- Odbierz prośbę pilota lub operatora pojazdu o zgodę poruszania się lub przejazdu przez obszar ruchu.
- Wydaj instrukcje zatrzymania się przed drogą kołowania/pasem startowym.
- Odmów zgody na poruszanie się po ziemi.
- Wydaj instrukcje zmiany ruchu wokół zamkniętego obszaru ruchu.

3. TRASA LOTU LUB PLAN LOTU

- Wydaj zgodę i instrukcję pilotowi.
- Sprawdź pilota z zakresu zgodności lub spełnienia warunków zgody.
- Wydaj zgodę przez inne stacje celem przekazania pilotowi.
- Zatwierdź lub odmów wniosku o zgodę na start.

- Wykryj problem pilota lub ze statkiem powietrznym (np. hypoxia).
- Przeprowadź poszukiwania radiowe lub radarowe spóźnionego statku powietrznego.
- Odbierz od pilota zgłoszenie niebezpieczeństwa i określ potrzebną pomoc.
- Odbierz od pilota zgłoszenie problemu ze statkiem powietrznym (np. spóźnienie, utrata kontaktu radiowego).
- Przekaz informację o ewentualności wypadku/nagłej sytuacji/warunkach specjalnych innym stacjom.
- Odbierz od pilota plan lotu.
- Przepytaj innych o plan lotu lub jego zmianie.
- Odbierz wnioskowane zmiany do planu lotu.
- Odbierz prośbę o anulowanie IFR.
- Zakończ łączność radiową ze statkiem powietrznym.
- Odbierz informację o przylocie.
- Wydadaj informację pilotowi o zmianie częstotliwości.
- Przy pierwszym kontakcie podaj ustawienie wysokościomierza.
- Zweryfikuj z pilotem wysokość statku powietrznego.
- Poinformuj pilota o ustanowieniu lub utracie kontaktu radarowego.
- Zakończ pomoc radarową.
- Przydziel kod radiolatarni.
- Zażądamy od pilota potrzebnych informacji o planie lotu.
- Odbierz informację o warunkach specjalnych lub zagrożeniu.
- Poinformuj pilota lub operatora pojazdu o nienormalnym stanie statku powietrznego lub pojazdu.
- Ogłoś stan zagrożenia i wdróż plan ratowniczy.
- Wydadaj instrukcje kołowania dla warunków specjalnych lub zagrożonego statku powietrznego.
- Poinformuj innych o specjalnej operacji.
- Ogłoś zmianę o kodzie przypisanym do radiolatarni SSR.
- Zaproponuj pilotowi alternatywne zgody.

- Wydadz pilotowi instrukcje dla identyfikacji zakrętu lub odpowiedzi transpondera.
- Spostrzeż wystąpienie sytuacji specjalnej lub stanu zagrożenia w oparciu o tembr głosu.
- Omów plan lotu/zmianę planu lotu.
- Poinformuj kontrolera lub wnioskującego o niemożności wykonania planu lotu /wnioskowanej zmiany do planu lotu.
- Poinformuj pilota o położeniu radaru.
- Odbierz prośbę.
- Odbierz zarejestrowaną telefonicznie prośbę o plan lotu i informację.
- Zweryfikuj plan lotu z pilotem.
- Odbierz wnioski o aktywowanie planu lotu.
- Przepytaj pilota w sprawie zamknięcia planu lotu.
- Poinformuj pilota o statusie zgody.
- Odbierz potwierdzenie lub odrzucenie przez pilota zgody.
- Oceń i poinformuj pilota o alternatywnych trasach w oparciu o informacje pogodowe, lotnicze, preferencje pilota i ograniczenia pilota/statku powietrznego.
- Odbierz prośby pilota o informacje dotyczące lotniska.
- Przekaż informacje dotyczące lotniska pilotowi.
- Przekaż pilotowi informacje o statusie lotniska.
- Przekaż pilotowi informacje o ruchu/warunkach pogodowych.

4. PRZEPROWADŹ MONITOROWANIE SYTUACJI

- Przygotuj informację o stanie lotniska (np. oblodzenia pasa) i wyposażeniu.
- Zażądaj od pilota meldunku o statusie NAVAIID.
- Poinformuj pilota o alternatywnych instrukcjach niezbędnych dla lotu po obsłudze.
- Odbierz/odmów prośby na lotu po obsłudze.
- Odbierz/zażądaj od pilota lub operatora meldunku o położeniu.
- Szukaj lub zweryfikuj położenie pojazdu lub statku powietrznego.

- Sprawdź czy pilot ma aktualny ATIS lub poinformuj go o aktualnym ATIS.
- Poinformuj/zażądaj aby pilot zgłosił/ponownie zgłosił plan lotu.

5. ROZWIĄZYWANIE NIEBEZPIECZNYCH SYTUACJI DLA STAKU POWIETRZNEGO

- Odbierz zgłoszenie o potencjalnym lub faktycznym zagrożeniu.
- Wydaj informację o ruchu lub alert o zagrożeniu dla statku powietrznego/bliskości statku powietrznego.
- Poinformuj pilota lub operatora, gdy minie zagrożenie zderzenia z innym ruchem lub nienadzorowanym obiektem.
- Wydaj informację o bliskości ograniczonej przestrzeni powietrznej.
- Wydaj informację lub alert bezpieczeństwa w odniesieniu do sytuacji na trasie/niskiej wysokości.
- Zażądaj/odbierz od pilota zgłoszenie o zauważeniu samolotu.
- Wydaj informację dotyczącą nieprzestrzegania przestrzeni powietrznej/obszaru ruchu.
- Wydaj zgodę lub instrukcje dotyczące ruchu naziemnego.

6. OCEŃ SKUTKI POGODOWE

- Odbierz/zażądaj informacji pogodowej od innych statków powietrznych.
- Wydaj informator pogodowy lub uaktualnienie dla innych statków powietrznych.
- Opracuj prognozę pogody.
- Odnotuj planową lub doradczą prognozę pogody w określonym formacie.
- Ogłoś planową lub nie planową prognozę pogody lub materiał doradczy na wyznaczonych częstotliwościach radiowych.
- Odbierz wniosek o briefing pilota.
- Poinformuj pilota o danych pogodowych w podanym formacie.
- Poinformuj/zweryfikuj czy pilot otrzymał informację o zagrożeniu pogodowym.
- Dostarcz pilotowi inną żadaną informację.
- Poinformuj pilota, że nie zaleca się VFR w uzasadnionych warunkach.
- Poinformuj pilota o możliwości śledzenia pogody.

- Poinformuj pilota o opóźnieniach ATC.
- Poinformuj pilota o częstotliwości i stacji dla składania meldunków pogodowych.
- Poproś pilota o dodatkowe informacje.
- Podczas nadawania utrzymuj czytelną i stałą wymowę.

7. REAKCJA NA SYTUACJE I PROCEDURY AWARYJNE

- Łączność.
- Odbierz prośbę pilota o służby awaryjne.
- Zażądaj od pilota informacji o charakterze sytuacji awaryjnej.
- Przełącz pilota na squaw 7700 jeżeli zagrożenie jest potwierdzone.
- Zażądaj, aby statek powietrzny połączył się z odpowiednią jednostką ATC i poinformuj pilota aby powrócił na częstotliwość, jeżeli nie może się skontaktować z ATC.
- Podejmij odpowiednie działania, aby rozwiązać sytuację awaryjną.
- Zażądaj informacji ze statku powietrznego dla określenia wysokości, kierunku i prędkości zagubionego statku powietrznego.
- Poinformuj, jeżeli konieczna jest zmiana wysokości lub kierunku i utrzymuj VFR.
- Poinformuj o konieczności skorelowania żyroskopu kursowego z kompasem magnetycznym.
- Poinformuj pilota o położeniu statku powietrznego.
- Odbierz prośbę pilota o pomoc w dotarciu do lotniska.
- Wydadaj instrukcję kierunku lotu i porady pilotowi.
- Poinformuj pilota o informacji lotniskowej.
- Przypomnij pilotowi o przekazaniu informacji dotyczącej lotu.
- Zweryfikuj czy pilot leci wg planu lotu.
- Poinformuj pilota o minimalnej wysokości lotu (MFA).
- Poinformuj pilota o procedurach w sytuacji utraty łączności.

8. ZARZĄDZAJ ZASOBAMI SEKTOROWYMI LUB POZYCYJNYMI

- Poinformuj o skreśleniu wcześniejszej trasy zapasowej.
- Przekaż status NAVAIID innym.

- Przekaż informację o statusie łączności.
- Poinformuj pilota lub innego kontrolera o przyznaniu nowej częstotliwości.
- Odbierz informację o zapasowej ścieżce łączności.
- Przekaż informację o zapasowej łączności dla transmisji powietrznych lub naziemnych.
- Sprawdź czy inni odbierają przekazy pilota.
- Odbierz wniosek o poruszanie systemami oświetleniowymi lotniska i drogi kołowania.
- Odrzuć wniosek o poruszanie systemem oświetlenia lotniska.

CZĘŚĆ V

250 PODSTAWOWYCH ZBITEK SKŁADAJĄCYCH SIĘ Z CZTERECH SŁÓW W JĘZYKU ANGIELSKIM¹

Analiza 250 zbitok składających się z czterech słów wg funkcji (ilość, czas, miejsce) z przykładami w większości przypadków umieszczonymi w kontekście lotniczym. Najczęściej powtarzane frazy w pliku umieszczone są na górze listy.

1. ILOŚĆ

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
a lot of people <i>dużo ludzi</i>	A lot of people first learn to fly in flying clubs. <i>Dużo ludzi wprawdzie uczy się latać w aeroklubach</i>
a lot of the <i>dużo</i>	We will spend a lot of the time practicing turns <i>Spędzimy dużo czasu ćwicząc zakręty</i>
quite a lot of <i>dosyć dużo</i>	You will do quite a lot of "touch and go's" during your basic training. <i>W czasie szkolenia podstawowego wykonasz dosyć dużo „przyziemień i startów”.</i>
a bit of a <i>trochę</i>	We had a bit of a problem with the landing gear. <i>Mieliśmy trochę problemów z podwoziem.</i> John is having a bit of a struggle with his instrument scans. <i>John trochę męczy się z odczytami instrumentów.</i>
the rest of the <i>resztę</i>	We'll spend the rest of the flight practicing navigation techniques. <i>Resztę szkolenia w powietrzu spędzimy na ćwiczeniu technik nawigacyjnych.</i>
a lot of money <i>mnóstwo pieniędzy</i>	Flight training costs a lot of money so. <i>Szkolenie lotnicze kosztuje mnóstwo pieniędzy więc...</i>
a little bit of <i>trochę</i>	We need to gain a little bit of "height" before the next manoeuvre <i>Musi uzyskać trochę „wysokości” przed następnym manewrem.</i>
an awful lot of <i>bardzo dużo</i>	There seem to be an awful lot of clouds to the west <i>Wydaje się, że na zachodzie jest bardzo dużo chmur.</i>
per cent of the <i>procent</i>	About 80 per cent of the course consists of ground instruction <i>Ok. 80 procent kursu to szkolenie naziemne.</i>
got a lot of <i>mieć dużo</i>	We haven't got a lot of time before the weather closes in <i>Nie mamy dużo czasu do zmiany pogody.</i>
a little bit more <i>trochę więcej</i>	You'll need a little bit more rudder to keep the turns coordinated. <i>Potrzebujesz dodać trochę więcej steru kierunku aby utrzymać zakręty.</i>
a lot of things <i>wiele rzeczy</i>	A lot of things can go wrong during a badly planned approach <i>W czasie źle zaplanowanego podejścia wiele rzeczy może się nie udać.</i>
think a lot of <i>dużo myśleć o</i>	a) I think a lot of inexperienced pilots make mistakes through overconfidence. <i>a) Dużo myślę o niedoświadczonych pilotach, którzy popełniają błędy bo są bardzo pewni siebie.</i> b) I don't think a lot of these charts. (They are not very good.) <i>b) Nie mam dobrego zdania o tych wykresach. (Nie są bardzo dobre).</i>
a great deal of <i>dużo czasu</i>	I shall spend a great deal of time talking about airmanship <i>Spędzę dużo czasu omawiając umiejętności pilotażowe.</i>
a lot of work <i>dużo pracy</i>	You need a lot of work to get your navigation up to standard <i>Musisz wykonać dużo pracy aby twoja nawigacja była na odpowiednim poziomie.</i>
get a lot of <i>mieć dużo</i>	You won't get a lot of time for briefings during commercial operations <i>Nie będziesz miał dużo czasu na odprawy podczas operacji zarobkowych.</i>
a certain amount of <i>pewną ilość</i>	We shall spend a certain amount of time familiarizing you with the instrument panel. <i>Spędzimy pewną ilość czasu na zapoznaniu się z tablicą instrumentów.</i>

¹ M. McGrath. Przyjęte z 250 podstawowych zbitok składających się z czterech słów w języku angielskim, i wdrożonych do lotnictwa przez Jane Willis, Aston University, Wlk. Brytania, 2003

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
that a lot of <i>że dużo</i>	Remember that a lot of incidents occur because pilots fail to take account of adverse weather conditions <i>Pamiętaj, że dużo zdarzeń spowodowanych jest nie uwzględnieniem przez pilotów niekorzystnych warunków pogodowych.</i>
in a lot of <i>w wielu</i>	In a lot of cases, weather-related incidents involve experienced pilots <i>W wielu przypadkach doświadczeni piloci uczestniczą w zdarzeniach spowodowanych pogodą.</i>
the whole of the <i>cała</i>	Today, the whole of the lesson will be devoted to the stall. <i>Dzisiaj cała lekcja będzie poświęcona przeciągnięciu.</i>
know a lot of <i>znać wiele</i>	I'm sure you know a lot of reasons why it is important to do a pre-flight check <i>Jestem pewien, że znacie wiele powodów, dla których wykonanie inspekcji przed startowej jest ważne.</i>
of a lot of <i>wiele</i>	I can think of a lot of examples where poor airmanship has led to accidents <i>Jestem w stanie podać wiele przykładów, w których słabe umiejętności pilotażowe doprowadziły do wypadków.</i>
some of the things <i>niektóre rzeczy</i>	This is a list of some of the things you must remember to check <i>Tutaj jest wykaz niektórych rzeczy, które należy sprawdzić.</i>
a hundred per cent <i>sto procent</i>	This system is not a hundred per cent reliable at low temperatures <i>W niskich temperaturach nie jest to wiarygodne w stu procentach.</i>
quite a bit of <i>znaczną ilość</i>	You'll need quite a bit of power to overcome the extra drag produced by the flap <i>Będziesz potrzebował znaczną ilość mocy aby przezwyciężyć dodatkowy opór wytworzony przez kłapy.</i>
to a certain extent <i>do pewnego stopnia</i>	Drag can be reduced to a certain extent by the cleanliness of the aircraft surface <i>Utrzymując czystość powierzchni statku powietrznego można do pewnego stopnia zmniejszyć opór.</i>
a couple of days <i>kilka dni</i>	These weather conditions can sometimes last for a couple of days <i>Takie warunki pogodowe mogą utrzymywać się przez kilka dni.</i>
a lot of these <i>dużo</i>	We shall perform a lot of these manoeuvres during our training <i>Podczas naszego szkolenia wykonamy dużo takich manewrów.</i>
hell of a lot <i>za wiele</i>	There is not a hell of a lot you can do if you suffer a total electrical failure <i>Jeżeli całkowicie utracisz zasilanie elektryczne to nie za wiele możesz zrobić.</i>
a lot of <i>bardzo dużo</i>	It will mean a lot of extra workload as you locate a suitable diversion <i>Określanie odpowiedniego lotniska zapasowego będzie oznaczało bardzo dużo dodatkowej pracy.</i>
a lot of that <i>bardzo dużo tej</i>	A lot of that work will fall on the co-pilot <i>Bardzo dużo tej pracy spadnie na drugiego pilota.</i>
a lot of other <i>bardzo dużo innych</i>	There are a lot of other causes of fatigue besides lack of sleep <i>Jest bardzo dużo innych przyczyn zmęczenia poza brakiem snu.</i>
to a lot of <i>z wieloma</i>	While your battery lasts, you will have to speak to a lot of air traffic controllers. <i>Dopóki nie wyczerpią się akumulatory, będziesz musiał rozmawiać z wieloma kontrolerami ruchu lotniczego.</i>
the last couple of <i>ostanie kilka</i>	The last couple of landings were much better <i>Ostatnich kilka lądowań było znacznie lepszych.</i>
some of the other <i>niektóre z pozostałych</i>	Some of the other landings this morning were unsatisfactory <i>Niektóre z pozostałych lądowań wykonanych dzisiaj były niezadowolające.</i>
because a lot of <i>ponieważ... dużo czasu</i>	You were rushed on final because a lot of time was taken by the briefing <i>Pośpieszono ciebie na końcowym kołowaniu, ponieważ odprawa pochłonęła dużo czasu.</i>
got a bit of <i>mieć trochę</i>	On the next approach remember you have got a bit of a crosswind to contend with <i>Przy następnym podejściu pamiętaj o bocznym wietrze, z którym musisz walczyć.</i>
spend a lot of <i>poświęcić dużo</i>	Don't spend a lot of time trimming the aircraft <i>Nie poświęcaj dużo czasu na wyważanie statku powietrznego.</i>
like a lot of <i>jak wielu</i>	Like a lot of beginners, you spend too much time looking at the instruments <i>Podobnie jak wielu początkujących za dużo czasu spędzasz patrząc na instrumenty.</i>
in the last few <i>przez ostatnie kilka</i>	In the last few minutes you have hardly looked out of the window at all <i>Przez ostatnie kilka minut prawie w ogóle nie wyglądałeś przez okno.</i>
most of the <i>większość</i>	Most of the people in your situation make the same mistake <i>Większość osób w twojej sytuacji popełnia ten sam błąd.</i>
in some of the <i>w niektórych</i>	In some of the later manoeuvres you will need to concentrate on the instruments. <i>W niektórych późniejszych manewrach będziesz się musiał skoncentrować na instrumentach.</i>
done a lot of <i>wykonać dużo</i>	By that time, you will have done a lot of visual flying. <i>Do tego czasu wykonasz dużo lotów z widocznością.</i>

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
of some of the <i>część</i>	Remember that the second pilot will take care of some of the workload <i>Pamiętaj, że drugi pilot wykona część pracy.</i>
to some of the <i>niektórych</i>	You have a tendency to refer to some of the instruments and to ignore others <i>Masz tendencję do obserwowania niektórych instrumentów, a ignorowania innych.</i>
quite a few of <i>wiele</i>	This has caused quite a few of the problems you have been having <i>To jest przyczyną wielu problemów, które napotykasz.</i>
a lot of problems <i>duża liczba problemów</i>	A lot of problems of handling are due to poor anticipation <i>Duża liczba problemów obsługowych jest wynikiem złego planowania.</i>
some of the people <i>niektóre osoby</i>	Don't worry. Some of the people I have taught were worse than you <i>Nie martw się. Niektóre osoby, które uczyłem były gorsze od ciebie.</i>
quite a number of <i>szereg rzeczy</i>	There are quite a number of things to consider when planning an approach <i>Jest szereg rzeczy, o których trzeba pamiętać przy planowaniu podejścia.</i>
doing a lot of <i>wykonywać dużo</i>	We shall be doing a lot of instrument flying in the next few weeks <i>W następnych kilku tygodniach będziemy wykonywać dużo lotów wg przyrządów.</i>
just a little bit <i>trochę za</i>	You were just a little bit high on the glide path <i>Byłeś tylko trochę za wysoko na ścieżce lotu.</i>
the majority of people <i>większość osób</i>	The majority of people prefer to stay high for obvious reasons <i>Większość osób z oczywistych powodów woli pozostać wysoko.</i>
a lot of good <i>wielu nie na wiele</i>	a) A lot of good pilots consistently fly a high approach. <i>a) Wielu dobrych pilotów z uporem wykonuje wysokie podejścia.</i> b) Visual navigation won't do a lot of good if you are in cloud <i>b) Nawigacja nie na wiele się zda jeżeli znajdujesz się w chmurach.</i>
see a lot of <i>widzimy wielu</i>	We see a lot of students who fail their tests for this reason <i>Obserwujemy wielu studentów, którzy z tych powodów oblewają egzaminy.</i>
ninety per cent of <i>dziewięćdziesiąt procent</i>	Ninety per cent of go-arounds are due to a badly managed approach <i>Dziewięćdziesiąt procent odejść spowodowanych jest źle przeprowadzonym podejściem.</i>
spent a lot of <i>spędziłeś dużo</i>	You spent a lot of time briefing for the approach and so delayed contacting approach control. <i>Spędziłeś dużo czasu na odprawę przed podejściem i opóźniłeś kontakt się z kontrolą podejścia.</i>
that some of the <i>że niektóre</i>	This meant that some of the approach actions were rushed <i>To oznaczało, że niektóre czynności podczas podejścia wykonane były za szybko.</i>
a bit of money <i>trochę pieniędzy</i>	You saved a bit of money on fuel by missing out the last reporting point! <i>Oszczędziłeś trochę pieniędzy na benzynie omijając ostatni punkt meldunkowy!</i>
make a lot of <i>wprowadzić dużo</i>	You haven't got time to make a lot of fine adjustments to trim and speed during an instrument departure <i>Podczas startu wg przyrządów Nie masz czasu, aby precyzyjnie wprowadzić dużo poprawek w wyważeniu i prędkości</i>
a whole lot of <i>cała masa</i>	There are a whole lot of checks to be carried out in a short time <i>Jest cała masa inspekcji do wykonania w bardzo krótkim czasie.</i>
got a couple of <i>kilka</i>	You have only got a couple of minutes between take-off and the first reporting point <i>Masz tylko kilka minut od startu do pierwszego punktu meldunkowego.</i>
the rate of <i>prędkość</i>	You must learn to control your rate of climb(rate of climb, rate of descent, rate of turn) <i>Musisz nauczyć się kontrolować prędkość wznoszenia (prędkość wznoszenia, prędkość schodzenia, prędkość zakrętu).</i>
quite a few people <i>sporo</i>	In our airline, you will meet quite a few people who have trained at this school <i>W naszych liniach lotniczych spotkasz sporo osób, które szkoliły się w tej szkole.</i>
the next couple <i>kilka następnych</i>	In the next couple of minutes, you will have to call ATC and give them your ETA for Avignon <i>W ciągu kilku następnych minut musisz się zgłosić do ATC i podać im swój ETA do Avignon.</i>
a whole range <i>cały zakres</i>	There is a whole range of topics in the CRM syllabus <i>W programie CRM znajduje się cały zakres zagadnień.</i>
lot of people in <i>bardzo dużo</i>	A lot of people in aviation had never heard of CRM until a few years ago. <i>Jeszcze kilka lat temu bardzo dużo osób w lotnictwie nigdy nie słyszało o CRM.</i>

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
little bit of a <i>trochę jak</i>	It came as a little bit of a shock to some of the people who were asked to acquire a CRM qualification <i>Niektóre osoby poproszone o zdobycie umiejętności CRM były trochę zaskoczone.</i>
the number of people <i>liczba osób</i>	The number of people applying to take these courses is greater than the training schools can cope with <i>Liczba osób zgłaszających się na te kursy jest większa niż liczba miejsc w szkole lotniczej.</i>

2. CZAS

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the end of the <i>do czasu ukończenia</i>	By the end of the flight, you will have learned to coordinate turns properly <i>Do czasu ukończenia lotu nauczysz się prawidłowo koordynować zakręty.</i>
end of the day <i>na koniec dnia</i>	At the end of the day, every pilot feels tired <i>Na koniec dnia każdy pilot jest zmęczony.</i>
in the middle of <i>w trakcie</i>	It is not a good idea to change frequencies in the middle of a transmission! <i>Zmiana częstotliwości w trakcie transmisji nie jest dobrym pomysłem.</i>
a couple of years <i>kilka lat</i>	Give it a couple of years and you'll be able to fly a perfect radial. <i>Daj sobie kilka lat i będziesz umiał wykonać bezbłędny radial.</i>
a lot of time <i>dużo czasu</i>	We have spent a lot of time on your navigation — it's time to move on. <i>Spędziliśmy dużo czasu na twojej nawigacji – czas iść dalej.</i>
most of the time <i>większość czasu</i>	We spent most of the time talking to air traffic <i>Spędziliśmy większość czasu na rozmowie z ruchem lotniczym.</i>
a couple of weeks <i>za kilka tygodni</i>	You should be ready for your test in a couple of weeks <i>Powinieneś być gotowy do egzaminu za kilka tygodni.</i>
clock in the morning <i>godzina rano</i>	
the beginning of the <i>na początku</i>	At the beginning of the test your concentration wandered slightly <i>Na początku egzaminu byłeś trochę rozproszony.</i>
the middle of the <i>w połowie</i>	By the middle of the test you were more in control <i>W połowie egzaminu lepiej wszystko kontrolowałeś.</i>
a few years ago <i>kilka lat temu</i>	CRM was not part of the aviation syllabus until a few years ago <i>Jeszcze kilka lat temu CRM nie był częścią programu lotniczego.</i>
a couple of times <i>kilka razy</i>	A couple of times I didn't understand what the controller was saying <i>Kilka razy nie zrozumiałem co mówi kontroler.</i>
in the first year <i>w pierwszym roku</i>	In the first year you will study only ground subjects <i>W pierwszym roku nauka będzie obejmować tylko przedmioty naziemne.</i>
a long time ago <i>dawno temu</i>	
a couple of days <i>kilka dni</i>	Give it a couple of days and your response times will be much faster <i>Daj sobie kilka dni i twój czas odpowiedzi będzie znacznie szybszy.</i>
to the end of <i>na koniec</i>	
towards the end of <i>pod koniec</i>	It was towards the end of the climb that we noticed the low oil pressure <i>Dopiero pod koniec wznoszenia zauważyliśmy niskie ciśnienie oleju.</i>
a waste of time <i>strata czasu</i>	That lesson was a complete waste of time. The student made no noticeable progress. <i>Ta lekcja była kompletną stratą czasu. Student nie uczynił żadnych widocznych postępów.</i>
the last few years <i>w kilku ostatnich latach</i>	There have been many changes to air traffic flow management in the last few years <i>W kilku ostatnich latach nastąpiło dużo zmian w zarządzaniu ruchem lotniczym.</i>
the second world war <i>druga wojna światowa</i>	
quite a long time <i>sporo czasu</i>	It took us quite a long time to climb to our assigned level. <i>Wzniesienie się na wyznaczony poziom zabrało nam sporo czasu.</i>

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
couple of years ago <i>kilka lat temu</i>	
in a couple of <i>za kilka minut</i>	In a couple of minutes you will need to contact Grenoble approach <i>Za kilka minut musisz się połączyć z podejściem w Grenoble.</i>
the end of this <i>koniec tego</i>	Before the end of this turn, check your rate of descent <i>Przed zakończeniem tego zakrętu sprawdź prędkość schodzenia.</i>
end of the year <i>koniec roku</i>	By the end of the year, I expect to be promoted to captain <i>Oczekuję, że do końca roku uzyskam awans na kapitana.</i>
the first world war <i>pierwsza wojna światowa</i>	
a few weeks ago <i>kilka tygodni temu</i>	We received notification of the upgrade a few weeks ago <i>Kilka tygodni temu poinformowano nas o unowocześnieniu.</i>
a couple of months <i>kilka miesięcy</i>	It will take a couple of months for the work on the runway to be completed <i>Potrzeba kilku miesięcy aby ukończyć prace na pasie.</i>
lot of the time <i>dużo czasu</i>	Today's flight was unproductive. We spent a lot of the time in a holding pattern <i>Dzisiejszy lot był bezproduktywny. Spędziliśmy dużo czasu na oczekiwaniu.</i>
couple of weeks ago <i>kilka tygodni temu</i>	I mentioned a couple of weeks ago that I'd be going on holiday <i>Kilka tygodni temu wspomniałem, że jadę na wakacje.</i>
the end of that <i>na koniec</i>	At the end of that lesson he announced that he was going to give up flying! <i>Na koniec lekcji poinformował, że rezygnuje z latania!</i>
a couple of hours <i>kilka godzin</i>	It took a couple of hours to repair the radio <i>Napraw radia zajęła nam kilka godzin.</i>
a long time to <i>dużo czasu</i>	It took a long time to de-ice the aircraft this morning. <i>Odlodzenie statku powietrznego dzisiaj rano zajęło nam dużo czasu.</i>
this point in time <i>na chwilę obecną</i>	At this point in time we have no plans to extend the runway to accommodate jet aircraft <i>Na chwilę obecną nie mamy żadnych planów przedłużenia pasa startowego dla przyjęcia odrzutowców.</i>
in the early days <i>na początku</i>	In the early days there was only a grass runway here <i>Na początku był tylko trawiasty pas startowy.</i>
a number of years <i>kilka lat</i>	It took a number of years to finally persuade the organization to upgrade <i>Ostateczne przekonanie organizacji, aby wprowadziła unowocześnienia zajęło nam kilka lat</i>
end of the week <i>koniec tygodnia</i>	
in the third year <i>w trzecim roku</i>	
in the old days <i>w dawnych czasach</i>	In the old days, pilots normally soloed after a couple of hours <i>W dawnych czasach, po kilku godzinach piloci latali już solo.</i>
the start of the <i>na początku</i>	Remember, at the start of the take-off run, your rudder will be ineffective <i>Pamiętaj, że na początku rozbiegu do startu twój ster nie będzie działał.</i>
a period of time <i>trochę czasu</i>	It takes a period of time for the gyro to spin up to speed <i>Trochę czasu potrzeba aby żyroskop kursowy nabrał wysokich obrotów.</i>
a couple of minutes <i>kilka min</i>	This period can be up to a couple of minutes or possibly more <i>Ten czas to kilka minut lub więcej.</i>

3. POŁOŻENIE

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the end of the <i>do samego końca</i>	I'd like you to taxi right to the end of the runway <i>Chciałbym podkołować do samego końca pasa startowego.</i>
to go to the <i>pójść do</i>	I want you to go to the MET office and request the weather. <i>Chcę pójść do biura MET i poprosić o informację pogodową.</i>
in the middle of <i>na środku</i>	Our aircraft is parked in the middle of the apron <i>Nasz statek powietrzny stoi na środku płyty lotniskowej.</i>

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
used to go to <i>kiedyś latalismy</i>	We used to go to Grenoble to practise instrument approaches but not any more <i>Kiedyś lataliśmy do Grenoble aby ćwiczyć podejście wg instrumentów, ale już nie dziś.</i>
the other side of <i>po drugiej stronie</i>	The refuelling point is on the other side of runway 31. <i>Miejsce tankowania znajduje się po drugiej stronie pasa startowego 31.</i>
to go back to <i>wrócić do</i>	We may have to go back to London if we cannot restart the third generator. <i>Bedziemy musieli wrócić do Londynu, jeżeli nie uda nam się uruchomić trzeciego generatora.</i>
the top of the <i>ponad</i>	Stay at least 1 000 feet above the top of the clouds <i>Utrzymuj się przynajmniej 1000 stóp ponad chmurami.</i>
the middle of the <i>po środku</i>	Try to keep the aircraft in the middle of the taxiway <i>Staraj się utrzymać statek powietrzny po środku pasa kołowania.</i>
go back to the <i>wrócić do</i>	I'd like us to go back to the beacon for the next part of the exercise <i>Chciałbym abyśmy wrócili do radiolatarni, aby wykonać następną część ćwiczenia.</i>
the back of the <i>z tyłu</i>	Life jackets and flares are stowed at the back of the aircraft <i>Kamizelki ratunkowe i flary przechowywane są z tyłu statku powietrznego.</i>
want to go to <i>chcę polecieć do</i>	I want us to go to Royanne for the next part of our training <i>Chcę abyśmy polecieeli do Royanne na następną część naszego szkolenia.</i>
in front of the <i>przed</i>	Taxi in and park in front of the fuel pumps <i>Podkołuj i zaparkuj przed pompami paliwowymi.</i>
the bottom of the <i>spód</i>	The glide slope antenna is situated on the bottom (underside) of the aircraft <i>Antena pochYLENIA lotu usytuowana jest na spodzie (dolnej części) statku powietrznego.</i>
other side of the <i>po drugiej stronie, po przeciwnej stronie</i>	The tower is on the other side of the runway from the hangars <i>Wieża znajduje się po przeciwnej stronie pasa startowego niż hangary.</i>
the other way round <i>odwrotnie</i>	Remember, power — Attitude — Trim. Not the other way round! <i>Pamiętaj, moc – wysokość – wyważenie. Nie odwrotnie!</i>
to the end of <i>do końca</i>	
towards the end of <i>zbliżyć się do końca</i>	When we get towards the end of the runway, taxi the aircraft left onto the grass <i>Gdy zbliżymy się do końca pasa startowego kołuj statek powietrzny w lewo na trawę.</i>
the end of this <i>koniec tego</i>	At the end of this taxiway, trim to the right <i>Przy końcu tego pasa kołowania wyważaj w prawo.</i>
going back to the <i>wracam do</i>	I'm going back to the operations room to fetch my clipboard <i>Wracam do pokoju operacyjnego, żeby zabrać mój notatnik.</i>
the front of the <i>przód</i>	The front of the aircraft should be facing away from the hangar <i>Przód statku powietrznego powinien być skierowany na hangar.</i>
the front page of <i>tytułowa strona</i>	On the front page of the manual it states quite clearly that this aircraft is non aerobatic! <i>Na tytułowej stronie instrukcji jest wyraźnie podane, że nie jest to statek przeznaczony do wykonywania akrobacji!</i>
to go to a <i>polecieć do</i>	I'd like us to go to a quiet piece of airspace to practice some general handling <i>Chciałbym polecieć do spokojnej części przestrzeni powietrznej aby poćwiczyć sterowanie.</i>
got to go to <i>musimy pójść do</i>	Now we have got to go to the MET office to get the latest weather details <i>Teraz musimy pójść do biura MET po najświeższą informację pogodową.</i>
in the back of <i>z tyłu</i>	We need some ballast in the back of the aircraft for trim <i>Potrzebujemy obciążyci tył statku powietrznego, aby go wyważyć.</i>
to get to the <i>dojechać</i>	To get to the terminal building we need to follow taxiways A1 and C3 <i>Aby dojechać do terminalu musimy kołować po A1 i C3.</i>
to go in the <i>włożyć</i>	The manuals are supposed to go in the large container at the side of the flight deck <i>Instrukcje należy włożyć do dużych pojemników obok kabiny załogi.</i>
the end of that <i>do końca</i>	We need to fly to the end of that area of forest before making our turn <i>Musimy dolecieć do końca lasu przed wykonaniem nawrotu.</i>
the side of the <i>bok</i>	Position the aircraft nose-in to the side of the parking area for your run-ups <i>Ustaw statek powietrzny przodem do boku płyty parkowania w celu wykonania startów z rozbiegiem</i>
side of the road <i>pobocze drogi</i>	

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the right-hand side <i>prawa strona</i>	In a helicopter, the captain sits on the right-hand side of the aircraft in the United States <i>W USA w śmigłowcu kapitan siedzi po prawej stronie statku powietrznego.</i>
to go through the <i>powtórzyć</i>	I'd like to go through the procedure once again to make sure that you understand it <i>Chciałbym jeszcze raz powtórzyć procedurę aby mieć pewność, że ją rozumiesz.</i>
go down to the <i>zejść do</i>	Now, perhaps we should go down to the operations room and file our flight plan <i>Teraz powinniśmy zejść do pokoju operacyjnego i złożyć plan lotu.</i>
front page of the <i>strona tytułowa</i>	
the centre of the <i>środek</i>	Line the aircraft up with the centreline of the runway <i>Ustaw statek powietrzny na środkowej linii pasa startowego.</i>
to go to work <i>iść do pracy</i>	
off the top of <i>z wierzchu</i>	It is especially important to clear any snow and ice off the top of the wing <i>Bardzo ważne jest aby usunąć śnieg i lód z wierzchniej powierzchni skrzydła.</i>
wanted to go to <i>chcieliśmy polecieć</i>	We wanted to go to Glasgow but the airport is below our minima <i>Chcieliśmy polecieć do Glasgow, ale lotnisko jest poniżej naszego minima.</i>
the left-hand side <i>lewa strona</i>	Passengers sitting on the left-hand side of the aircraft will be able to see Mont Blanc <i>Pasażerowie siedzący w lewej części statku powietrznego będą mogli zobaczyć Mont Blanc.</i>
in the long run <i>w przyszłości</i>	In the long run it doesn't matter whether your initial flight training was on jets <i>W przyszłości nie będzie miało znaczenia czy twoje wstępne szkolenie odbywało się na odrzutowcach.</i>
the edge of the <i>krawędź</i>	Keep the aircraft well clear of the edge of the runway and taxiways <i>Utrzymuj samolot w zdecydowanej odległości od krawędzi pasa startowego i dróg kołowania.</i>
the other end of <i>na przeciwnym końcu</i>	At the other end of the aviation spectrum from the 747 there are the microlights <i>Na przeciwnym końcu spektrum 747 znajdują się mikrolighty.</i>
to go down to <i>pojechać</i>	We are planning to go down to Nice for the weekend <i>Planujemy pojechać do Nicei na weekend.</i>

B. 250 PODSTAWOWYCH ZBITEK SKŁADAJĄCYCH SIĘ Z CZTERECH SŁÓW W JĘZYKU ANGIELSKIM PODZIELONE WG FUNKCJI

1. IDEATIONAL (ogólne)

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
a member of the <i>członek</i>	He is not a member of the aeroclub <i>On nie jest członkiem aeroklubu.</i>
a friend of mine <i>mój kolega</i>	A friend of mine recently failed his medical test <i>Mój kolega niedawno nie przeszedł przez test medyczny.</i>
the name of the <i>nazwisko</i>	It is important to know the name of the recruitment manager at the airline <i>Należy znać nazwisko dyrektora kadr w linii lotniczej.</i>
to get a job <i>dostać pracę</i>	It's not easy for a newly qualified pilot to get a job on jets <i>Pilotowi, który co tylko zdobył kwalifikacje nie jest łatwo dostać pracę na odrzutowcach.</i>
to work in the <i>pracować w/na</i>	You have to work in the low end of the market for several years <i>Przez kilka lat musisz pracować na słabszej części rynku.</i>
a copy of the <i>kopie</i>	Always carry a copy of the aircraft's papers when flying near the border <i>Latając w obszarze przygranicznym zawsze miej kopie dokumentów statku powietrznego.</i>
a piece of paper <i>światek papieru</i>	It may only be a piece of paper, but it could avoid a lot of problems if you have to force land in the neighboring country for any reason <i>Może to być tylko światek papieru, ale umożliwi ci uniknięcie problemów w przypadku wymuszonego lądowania z jakiegokolwiek powodu sąsiadującym państwie.</i>
the quality of the <i>jakość</i>	The quality of the instruction can greatly influence the progress of a weak student. <i>Jakość szkolenia może mieć olbrzymi wpływ na postępy słabego ucznia.</i>
the size of the <i>wielkość</i>	The size of the propeller on an aircraft is usually determined by maximum rpm <i>Wielkość śmigła na statku powietrznym jest zazwyczaj uzależniona od maksymalnych obrotów.</i>
in the process of <i>podczas</i>	When you are in the process of checking the oil level, check also for loose hoses or pipes in the engine compartment <i>Podczas sprawdzania poziomu oleju sprawdź również czy nie ma żadnych nie przymocowanych węży lub rur w przedziale silnika.</i>
a cup of tea <i>filiżanka herbaty</i>	
the first thing that <i>pierwsza rzecz</i>	The first thing that you should do in any emergency situation is not panic <i>Pierwszą rzeczą, której nie wolno robić w sytuacji awaryjnej to panikować.</i>
the history of the <i>historia</i>	The history of the aero engine has, until relatively recently, largely been determined by military requirements <i>Historia silników lotniczych do stosunkowo niedawna była w dużym stopniu sterowana wymaganiami wojskowymi.</i>
in charge of the <i>będą odpowiadał</i>	I'll be in charge of the radio and navigation aids for the first leg of the flight <i>W pierwszym etapie lotu będę odpowiadał za radio i pomoce nawigacyjne.</i>
in a position to <i>być w sytuacji</i>	When I am in a position to assist you, I will do what I can to help <i>Kiedy będę mógł ci pomóc zrobię co w mojej mocy</i>

2. DEFINIOWANIE

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
in the sense of <i>pod kątem</i>	I'd like you to control the aircraft better in the sense of maintaining <i>Chciałbym abyś bardziej kontrolował statek powietrzny pod kątem obsługi.</i>
heading and altitude <i>kierunek i wysokość</i>	
in relation to the <i>w odniesieniu do</i>	Weight is as important an element, in relation to the stalling speed of an aircraft, as the angle of attack <i>Masa jest tak samo ważnym elementem jak kąt natarcia w odniesieniu do prędkości przeciągnięcia statku powietrznego</i>

3. MODYFIKOWANIE

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
a hell of a <i>straszny</i>	There was a hell of a wind blowing from the southwest <i>Straszny wiatr wiał z południowego zachodu.</i>
a bit of a <i>trochę</i>	We had a bit of a problem starting our engine this morning <i>Mieliśmy trochę problemów z uruchomieniem silnika dziś rano.</i>
a bit of an <i>trochę</i>	It's a bit of an exaggeration to say that we nearly crashed! <i>To trochę na wyrost mówić, że prawie się rozbiliśmy!</i>

4. PORÓWNYWANIE

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the same sort of <i>takiego samego rodzaju</i>	The same sort of attention to detail is required by pilots and brain surgeons. <i>Od pilotów i chirurgów mózgu wymaga się takiej samej uwagi na szczegóły</i>
in that sort of <i>tego rodzaju</i>	I have never been in that sort of situation myself so I cannot advise you on <i>Nigdy sam nie byłem w sytuacji tego rodzaju więc nie mogę ci doradzić.</i>
what to do <i>co robić</i>	
in the sort of <i>tego rodzaju</i>	If I were in the sort of situation you are in, I would get professional help <i>Jeżeli byłbym w sytuacji tego rodzaju w jakiej ty się znalazłeś szukałbym pomocy specjalisty.</i>
the same kind of <i>ten sam rodzaj</i>	It's the same kind of thing that happened when we tried to land at Carcassonne — loss of communication on approach <i>To jest ten sam rodzaj sytuacji, która miała miejsce gdy próbowaliśmy wylądować w Carcassonne – utrata łączności na podejściu.</i>
exactly the same thing <i>dokładnie to samo</i>	Exactly the same thing happened to a colleague of mine in Tunisia <i>Dokładnie to samo przydarzyło się mojemu przyjacielowi w Tunezji.</i>
same sort of thing <i>podobna rzecz</i>	If the same sort of thing had happened to a student, it could have had serious consequences <i>Jeżeli podobna rzecz przydarzyłaby się studentowi mogłoby to mieć poważne konsekwencje.</i>

5. WYSZCZEGÓLNIACZE (rzeczownik plus element definiujący)

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
in terms of the <i>w zakresie</i>	There is no difference between these two aircraft in terms of the engine power <i>Nie ma żadnej różnicy pomiędzy obydwooma statkami powietrznymi w zakresie mocy silnika</i>
in the sense that <i>w takim sensie</i>	They are different only in the sense that one has a retractable undercarriage <i>Różnią się tylko w takim sensie, że jeden ma chowane podwozie.</i>
of the sort of <i>rodzaj</i>	This is typical of the sort of mistake that students make at this stage of the course <i>Jest to typowy rodzaj błędu, który popełniają studenci na tym etapie kursu.</i>
in the case of <i>w przypadku</i>	In the case of a faulty generator, switch off all non-essential circuits, such as warning lights <i>W przypadku wadliwego generatora, wyłącz wszystkie zbędne obwody, takie jak światła ostrzegawcze.</i>
the people in the <i>ludzie w</i>	The people in the cabin were totally unaware of the emergency <i>Ludzie w kabinie byli całkowicie nieświadomi niebezpieczeństwa.</i>
of the people that <i>osób, które</i>	Ninety-five per cent of the people that studied at this school are now flying with international carriers <i>Dziewięćdziesiąt pięć procent osób, które studiowały w tej szkole dzisiaj pracuje u międzynarodowych przewoźników.</i>

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the nature of the <i>charakter</i>	The nature of the electrical problem was not immediately obvious <i>Przyczyna problemów z elektryką nie był tak od razu oczywisty.</i>
in the sort of <i>w tego rodzaju</i>	We found ourselves in the sort of situation that you normally only read about in horror stories <i>Znaleźliśmy się w tego rodzaju sytuacji o której czyta się zazwyczaj w horrorach.</i>
of the things that <i>rzeczy, której</i>	One of the things that I can never remember is the procedure for signaling loss of all communications <i>Jedną z rzeczy której nie mogę zapamiętać to procedura sygnalizowania całkowitej utraty łączności.</i>
the sort of things <i>rzeczy</i>	The sort of things that make me angry are negligence and lack of preparation <i>Rzeczy które mnie denerwują to zaniedbanie i brak przygotowania.</i>
sort of thing that <i>rodzaj rzeczy która</i>	
in a way that <i>w sposób, który</i>	He flew the aircraft in a way that demonstrated his professional piloting skills <i>Pilotował statek powietrzny w sposób demonstrujący zawodowe umiejętności pilotażu.</i>
in the way that <i>w sposobie w jaki</i>	There was a sort of magic in the way that he could get his message across to students <i>Była jakaś magia w sposobie, w jaki przekazywana wiadomość trafiała do studentów.</i>
of the fact that <i>fakt, że</i>	We were all conscious of the fact that he was an inspired instructor <i>Mieliśmy świadomość faktu, że był prawdziwym instruktorem z powołania.</i>
the fact that the <i>fakt, że</i>	There was no doubting the fact that the gyro had failed shortly after take-off <i>Nie można było podważać faktu, że kompas uszkodził się krótko po starcie.</i>
in such a way <i>w taki sposób</i>	He navigated in such a way that he never failed to get lost within fifteen minutes <i>Tak wykonywał nawigację, że już po piętnastu minutach zawsze się gubił.</i>
of the kind of <i>typu</i>	He was a prime example of the kind of pilot who would never reach old age <i>Był prawdziwym przykładem takiego typu pilota, który nigdy się nie zestarzeje.</i>
in the form of <i>w taki sposób</i>	Instruction was administered in the form of sharp elbows in the ribs when you did something wrong and stern silence when you did something right <i>Szkolenie prowadzone było w taki sposób, że wykonując coś źle otrzymywało się kuksańca w żebra, a gdy dobrze - zapadała grobowa cisza.</i>
to the fact that <i>faktem, że</i>	We attributed this to the fact that he had learned his flying in the Foreign Legion <i>Tłumaczyliśmy to faktem, że uczył się latać w legii cudzoziemskiej.</i>
sort of things that <i>rodzaj rzeczy, to co</i>	The sort of things that made him smile were extremely hard landings and minor engine fires on start-up <i>To co wywoływało uśmiech na jego twarzy to twarde lądowania i drobne pożary silnika przy ich uruchamianiu.</i>
of that sort of <i>takiego typu</i>	The benefit of that sort of instructor is that the student never suffers from overconfidence <i>Zaletą takiego typu instruktora jest to, że student nigdy nie cierpi na nadmiar zaufania do siebie.</i>
the sort of person <i>ten rodzaj człowieka</i>	
the kind of thing <i>tego rodzaju</i>	This is the kind of thing I always teach my students to avoid <i>Zawsze uczę swoich studentów unikać tego rodzaju rzeczy.</i>
the way that the <i>sposób w jaki</i>	The way that the aircraft was behaving gave rise to the suspicion that we had taken off with the tie-down still attached to the tail <i>Sposób w jaki statek powietrzny się zachowywał wzbudziło nasze podejrzenie, że startowaliśmy z zaczepami jeszcze przymocowanymi do ogona.</i>
other parts of the <i>inne części</i>	The windscreen was shattered but other parts of the aircraft were largely undamaged by the heavy hailstorm <i>W wyniku ciężkiego opadu gradowego roztrzaskane zostały szyby, ale inne części statku powietrznego w znacznym stopniu pozostały nie uszkodzone.</i>

6. GRUPY CZASOWNIKÓW

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
to make sure <i>sprawdzić</i>	I want you to make sure that everything in the cabin is secure <i>Chcę, abyś sprawdził czy wszystko w kabinie jest przymocowane.</i>
going to get a <i>iść dostać</i>	I'm going to get a weather forecast for Marseilles <i>Idę po prognozę pogody dla Marsylii.</i>
going to go to <i>polecieć</i>	We're going to go to Royanne first and St. Etienne second <i>Wpierw polecimy do Royanna, a później do St. Etienne.</i>
to get rid of <i>pozbyć się</i>	We may have to get rid of some fuel if we have to divert to our alternate <i>Będziemy musieli się pozbyć trochę paliwa jeżeli skrzęcimy na zapasowe lotnisko.</i>
get rid of the <i>pozbyć się</i>	Make sure you get rid of all the ice and snow on the upper surface of the wing <i>Dopilnuj aby pozbyć się całego lodu i śniegu z powierzchni skrzydła.</i>
to get hold of <i>dopaść</i>	I'll try to get hold of the mechanic to check the fuel drains <i>Postaram się dopaść mechanika aby sprawdził przewody paliwowe.</i>
going to get the <i>dostać</i>	I'm now going to get the latest weather for Carcassonne <i>Teraz otrzymam najświeższą prognozę pogody dla Carcassonne.</i>
trying to get a <i>próbować dostać</i>	I've been trying to get a fix from the NDB. Is it unserviceable? <i>Próbuję dostać stały namiar z NDB. Czy nie działa?</i>
used to live in <i>mieszkałem</i>	I used to live in Bordeaux before I moved to Lyon <i>Mieszkałem w Bordeaux przed przeniesieniem się do Lyonu.</i>
going to make a <i>podjąć</i>	I'm going to make a final attempt to contact Grenoble <i>Podejmę ostateczną próbę skontaktowania się z Grenoble.</i>

7. DOSŁOWNE

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
in the first place <i>po pierwsze</i>	In the first place, you should not have started to taxi without permission Secondly, you should have got clearance before crossing runway 7A! <i>Po pierwsze nie powinieneś rozpoczynać kołowania bez zgody, po drugie trzeba było uzyskać zgodę przed przecięciem pasa startowego 7A!</i>
to go back to <i>wracając</i>	To go back to what I was saying earlier about lift vectors. <i>Wracając do tego, o czym wcześniej mówiłem o wektorach wznoszenia.</i>
to get to the <i>dojść do</i>	I'd like to get to the point where we start to discuss the power curve. <i>Chciałbym dojść do punktu, w którym zaczniemy omawiać krzywą mocy.</i>
going back to the <i>wracając</i>	Going back to the point I made yesterday regarding the power settings for the descent . <i>Wracając do mojej wczorajszej uwagi dotyczącej ustawienia mocy dla schodzenia.</i>
to come back to <i>wrócić</i>	To come back to my previous point about the power curve <i>Wrócić do mojej poprzedniej uwagi o krzywej mocy.</i>
the other thing that <i>inną rzeczą</i>	The other thing that I should mention here is the need to watch engine temperatures during the climb <i>Inną rzeczą, o której powinienem wspomnieć jest konieczność obserwowania temperatur w silniku podczas wznoszenia.</i>
going to say that <i>miałem powiedzieć</i>	Before you asked your question, I was going to say that you should always keep an eye on your temperatures during climbs <i>Zanim zadałeś pytanie miałem powiedzieć, że zawsze musisz pilnować temperatury podczas wznoszenia.</i>
want to go back <i>chcieć wrócić</i>	I now want to go back to my previous topic for a moment in order to clarify a couple of points <i>Chciałbym teraz na chwilę wrócić do poprzedniego tematu celem wyjaśnienia kilku punktów.</i>

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
just like to say <i>tylko powiedzieć</i>	Before I conclude, I should just like to say one thing in relation to poor weather flying <i>Zanim skończę chciałbym tylko powiedzieć jedną rzecz w odniesieniu do latania przy złej pogodzie.</i>
I want to talk to <i>chcę rozmawiać</i>	I want to talk to you today about an important element of air legislation <i>Chciałbym dzisiaj z tobą porozmawiać o ważnym punkcie dotyczącym prawa lotniczego.</i>
the first thing that <i>pierwsza rzecz</i>	Before embarking on any flight, the first thing that you should consider is the weather <i>Przed rozpoczęciem jakiegokolwiek lotu pierwszą rzeczą, którą należy wziąć po uwagę jest pogoda.</i>

8. OZNACZNIKI WSPÓLZALEŻNOŚCI WARUNKU

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
in order to get <i>w celu</i>	In order to get an accurate weather report for your destination, you should request the latest METAR or better still contact the aerodrome directly <i>Celem otrzymania dokładnej prognozy pogody dla portu docelowego należy zażądać najświeższego METAR lub najlepiej skontaktować się bezpośrednio z lotniskiem.</i>

9. ZNACZENIE ROZMOWY

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
in the same way <i>w taki sam sposób</i>	Weight counteracts lift in the same way that drag counteracts speed <i>Masa przeciwdziała wznoszeniu w taki sam sposób jak opór przeciwdziała prędkości.</i>
the only thing that <i>jedyna rzecz</i>	Possibly the only thing that does not affect either speed or lift is the colour of the aircraft (as) a matter of fact. As a matter of fact, a bad paint job can also increase drag considerably <i>Prawdopodobnie jedyna rzecz, która nie wpływa na prędkość ani wznoszenie to kolor statku powietrznego. Faktem jednak jest, że słaba farba może spowodować zwiększenie oporu.</i>
in a different way <i>w różny sposób</i>	In a different way, the aerofoil section and the wing area can influence lift <i>Część powierzchni nośnej i powierzchnia skrzydła w różny w sposób wpływają na wznoszenie.</i>
off the top of (head) <i>z pamięci</i>	I cannot remember the formula off the top of my head <i>Tak z pamięci nie pamiętam wzoru.</i>
in a sense that <i>w takim sensie</i>	A high lift aerofoil increases lift in the sense that it increases the pressure differential between the upper and lower surfaces of the wing <i>Powierzchnia nośna zwiększa wznoszenie w takim sensie, że zwiększa różnicę ciśnienia pomiędzy górną a dolną powierzchnią skrzydła.</i>

10. PODKREŚLANIE PLANU LUB CELU

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the end of the (day) <i>koniec dnia</i>	
nice to talk to (you) <i>miło było porozmawiać</i>	
the number to ring <i>numer, na który trzeba zadzwonić</i>	

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
to get in touch <i>skontaktować się</i>	
that sort of thing <i>tego rodzaju rzecz</i>	You will learn all about lift and that sort of thing in aerodynamics lectures <i>Wszystko o wznoszeniu i tego rodzaju rzeczach nauczysz się na wykładach z aerodynamiki.</i>
that kind of thing <i>tego rodzaju</i>	Volcanic eruptions can be severe hazards to aircraft in flight. Fortunately, that kind of thing doesn't happen often <i>Wybuchy wulkanu mogą być bardzo niebezpieczne dla statku powietrznego w locie. Na szczęście tego rodzaju zdarzenie nie występuje często.</i>
this sort of thing <i>tego rodzaju</i>	While a cyclone can massively disrupt airline schedules in the Far East, this sort of thing is rare in Europe <i>Cyklon może w bardzo poważny sposób zakłócić plany lotów na dalekim wschodzie, tego rodzaju zdarzenie jest bardzo rzadki w Europie.</i>
the sort of thing <i>to co może</i>	The sort of thing that is more likely to interfere with airline schedules in Europe is industrial action <i>To co może zakłócić plany lotów w Europie to protest w przemyśle.</i>
a sort of a <i>rodzaj</i>	A willy-willy is a sort of small localized cyclone found in hot climates <i>Willy-willy to rodzaj małego lokalnego cyklonu występującego w gorących klimatach.</i>
that sort of stuff <i>tego rodzaju</i>	You will learn all about that sort of stuff in your MET lectures <i>O tego rodzaju rzeczach będziesz się uczył na wykładach z meteorologii.</i>
in the way of <i>w formie</i>	There is nothing in particular that I can give you in the way of advice about avoiding willy willies <i>Nie ma nic szczególnego o czym mógłbym ci powiedzieć w formie porady jak unikać willy-willy.</i>
in a sort of <i>w jakby</i>	Super-cooled water is like ice in a sort of suspended animation <i>Bardzo zimna woda jest jak lód w jakby zatrzymanej animacji.</i>
this kind of thing <i>tego rodzaju rzecz</i>	You don't tend to find this kind of thing at low altitudes <i>Tego rodzaju rzeczy nie występują na niskich wysokościach.</i>
those sort of things <i>tego rodzaju rzeczy</i>	You may think that those sort of things are unlikely to be a problem in Europe <i>Może się wydawać, że tego rodzaju rzeczy raczej nie będą stanowić problemu w Europie.</i>
that type of thing <i>tego typu rzecz</i>	You may convince yourself that that type of thing couldn't happen to you <i>Możesz siebie przekonać, że tego typu zdarzenie tobie się nie przytrafi.</i>
just sort of like... <i>tak jakby</i>	(colloq.) You just sort of like feel very invulnerable in an aircraft <i>Czujesz się tak jakby niewrażliwy w samolocie.</i>
a kind of a <i>w rodzaju</i>	(colloq.) It's like being in a kind of a suit of armour. <i>To tak jakby mieć na sobie coś w rodzaju zbroi.</i>
in the sort of <i>tego rodzaju</i>	You never expect to find yourself in the sort of situation being described here <i>Nigdy nie spodziewasz się znaleźć w tego rodzaju sytuacji tutaj opisanej.</i>
of the kind of <i>rodzaj</i>	Have you any idea of the kind of action a pilot could take in these circumstances? <i>Czy masz pojęcie o rodzaju działań, które mógłby podjąć pilot w tych warunkach?</i>
that kind of stuff <i>i tego rodzaju rzeczy</i>	(colloq.) Some young pilots express the view that filling in logs and that kind of stuff is the least interesting part of learning to fly <i>Niektórzy młodzi piloci wyrażają opinię, że wypełnianie księzek i tego rodzaju rzeczy jest najmniej interesującą częścią nauki latania.</i>
these sort of things <i>tego rodzaju rzeczy</i>	These sort of things may be boring but they are very important aspects of safety <i>Tego rodzaju rzeczy mogą być nudne, ale są bardzo ważne w odniesieniu do bezpieczeństwa.</i>

11. O PINIA/POSTAWA

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the most important thing <i>najważniejszą rzeczą</i>	The most important thing to remember is that every rule has its origin in someone's bad experience in the past <i>Najważniejszą rzeczą, o której należy pamiętać, jest to, że każda zasada powstała w oparciu o czyjeś złe doświadczenie w przeszłości.</i>
a good idea to <i>dobry pomysł</i>	It's a good idea to try to avoid being the person responsible for having new rules added to the book <i>To bardzo dobry pomysł aby unikać odpowiedzialności za wprowadzanie nowych przepisów do podręcznika.</i>
the best way to <i>najlepszy sposób</i>	The best way to do this is to follow the existing rules explicitly <i>Najlepszym sposobem wykonania tego jest ściśle przestrzeganie przepisów.</i>

12. INTERPERSONALNE/WSPÓŁDZIAŁYWANIE

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
nice to talk to <i>miło było rozmawiać z</i>	
no no no no	
yes yes yes yes	
yeah yeah yeah yeah	
thanks very much indeed <i>wielkie dzięki</i>	
okay thanks very much <i>w porządku, bardzo dziękuję</i>	
just trying to think <i>tylko próbuje myśleć</i>	
know the sort of <i>znać rodzaj</i>	
trying to think of <i>próbuje myśleć o</i>	

13. PODKREŚLANIE STATUSU

Fraza	Przykład praktyczny ze środowiska lotniczego
the point of view <i>punkt widzenia</i>	
point of view of <i>punkt widzenia na</i>	
that point of view <i>ten punkt widzenia</i>	

Załącznik C

ANALIZA PRZYPADKÓW ZWIĄZANYCH ZE SPRAWDZANIEM POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA LOTNICZEGO

1. ROZMOWA SPRAWDZAJĄCA UMIEJĘTNOŚĆ MÓWIENIA [ORAL PROFICIENCY INTERVIEW (OPI)]

1.1 Rozmowa sprawdzająca umiejętność mówienia przeprowadzana jest bezpośrednio (ale można ją przeprowadzić przez telefon dla symulacji faktycznej sytuacji związanej ze środowiskiem pilot/kontroler) przez dwóch certyfikowanych egzaminatorów (oceniających) i trwa od 30 minut do godziny. Rozmowa taka ocenia umiejętność rozumienia przez kandydata i jego biegłość w mówieniu i uwzględnia takie czynniki jak płynność, gramatykę, wymowę, słownictwo i umiejętność skutecznego przebrnięcia przez różne zadania lingwistyczne. Obejmuje rozgrzewkę, włącznie z informacjami o sobie; sprawdzenie poziomu znajomości dla oceny umiejętności do wykonania zadań lingwistycznych na poziomie podstawowym; próbki z innego poziomu dla stwierdzenia umiejętności wykonania zadania lingwistycznego na następnym wyższym poziomie; lub spadek poziomu.

1.2 Rozmowa oceniana jest wg 11-punktowej skali U.S. Inter-agency Language Roundtable (ILR) od 0, brak umiejętności, do 5, posiadana umiejętność na poziomie mówiącego, dla którego jest to język ojczysty, plus poziomy (0+, 1+, 2+, 3+, 4+) przyznawane tym osobom, które wykazują niepełne umiejętności dla spełnienia wymagań następnego wyższego poziomu.

Przykłady poziomów umiejętności mówienia to:

- poziom "0": brak umiejętności w komunikowaniu się; brak tematów do dyskusji; niezrozumiała wymowa;
- poziom "1": umiejętność tworzenia w języku; umiejętność udziału w krótkiej konwersacji; spełnia podstawowe potrzeby dla przeżycia; umie włączyć się, przebrnąć i wyjść z łatwych sytuacji; pyta i odpowiada na pytania; i jest zrozumiały dla osoby, dla której jest to język ojczysty i przyzwyczajonej do kontaktów z obcokrajowcami;
- poziom "2": umiejętność pełnego uczestniczenia w luźnej rozmowie; umiejętność informowania o bieżących, przeszłych i przyszłych czynnościach; umiejętność rozwiązywania skomplikowanych sytuacji związanych z konkretnym zagadnieniem, np. pracą, rodziną, podróżą; i jest zrozumiały dla osoby, dla której jest to język ojczysty i nieprzyzwyczajonej do kontaktów z obcokrajowcami;
- poziom "3": umiejętność prowadzenia formalnej i nieformalnej rozmowy o konkretnych i luźnych tematach; hipotezy, przedstawianie opinii, rozwiązywanie sytuacji problemowych; dyskusowania o nieznanym sytuacjach; i konsekwentnie myślenie w docelowym języku;
- poziom "4": umiejętność dostosowania języka dla potrzeb słuchaczy; doradza, namawia i negocjuje; przedstawia punkt widzenia na wszystkie tematy związane z potrzebami zawodowymi; mowa jest prawie identyczna z mową osoby, dla której jest to język ojczysty.

2. PELA — ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA ANGIELSKIEGO PRZEZ KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

2.1 Historia

2.1.1 W latach osiemdziesiątych europejscy kontrolerzy ruchu lotniczego byli coraz bardziej zaniepokojeni różnorodnością poziomów znajomości języka angielskiego, stosowanego w łączności lotniczej pomiędzy pilotami a kontrolerami. Kilka szeroko opublikowanych wypadków lotniczych, które miały miejsce w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, a których przyczyną była znajomość języka, spowodowały wzrost zaniepokojenia społecznego o bezpieczeństwo.

W czerwcu 1988, EUROCONTROL zorganizował w Luksemburgu w Institute of Air Navigation Services pierwsze warsztaty z języka angielskiego. Podczas warsztatów uzgodniono, że kontrolerzy ruchu lotniczego muszą posiadać wcześniej określony poziom wiedzy i umiejętności z języka angielskiego, szczególnie w zakresie słuchania, wymowy i rozumienia, co umożliwi im wykonywanie swoich zadań w taki sposób, aby w sposób pozytywny przyczynić do zachowania bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

2.1.2 W 1990 powołano zespół nadzorujący projekt, składający się z przedstawicieli jedenastu państw europejskich. W styczniu 1992 r. EUROCONTROL zakontraktowała w Instytucie Brytyjskim projekt odpowiedniego sprawdzianu. Projekt został ukończony pod nadzorem EUROCONTROL w grudniu 1994 a następnie poddany ocenie przy udziale ponad 300 uczących się/szkolących się kontrolerów.

2.2 Sprawdzian PELA

2.2.1 PELA — Znajomość języka angielskiego przez kontrolerów ruchu lotniczego — jest zaprojektowany tak, aby odzwierciedlał różny zakres zadań podejmowanych przez kontrolerów ruchu lotniczego, ale ze szczególnym naciskiem na język, a nie procedury operacyjne. Aby spełnić te wymagania konieczne jest posiadanie pewnego poziomu znajomości ogólnego języka angielskiego, równoważnego, np. ze średnim poziomem Cambridge First Certificate (United Kingdom), przed rozpoczęciem specjalistycznego szkolenia w języku angielskim z zakresu kontroli ruchu lotniczego (ATC). Sprawdzian jest specjalnie skonstruowany do zastosowania przez studentów kontrolerów przed rozpoczęciem szkolenia stacjonarnego.

2.2.2 Dla zdobycia umiejętności skutecznego komunikowania się należy bardzo ściśle przestrzegać opublikowanej przez ICAO frazeologii, a ponadto studenci muszą wykazać się umiejętnością tworzenia wiadomości w języku własnym, zarówno w sytuacjach normalnych jak i nietypowych, które wymuszają odejście od frazeologii ICAO. Należy udzielić odpowiedniej lingwistycznej odpowiedzi na wiadomość przekazaną przez pilota. Bardzo ważna jest umiejętność rozwiązywania nieporozumień, które mogą wystąpić w wyniku ograniczonej znajomości języka, hałasu i/lub zniekształceń lub spowodowanych nerwową sytuacją.

2.2.3 Sprawdzian PELA składa się z trzech obowiązkowych i jednego nieobowiązkowego sprawdzianu. Wszystkie sprawdziany obowiązkowe muszą być zaliczone.

2.2.3.1 Dla oceny poziomu znajomości języka angielskiego danego kandydata stosuje się dla sprawdzianu 2 i 3 PELA opisową skalę ocen, zgodną z wymaganiami znajomości języka na poziomie 4 ICAO.

2.2.3.2 Sprawdzian 1 — Słuchanie składa się z 8 sekcji i 83 elementów (pierwsze trzy nie są oceniane) i jest w formie książkowej. Kandydat słucha zarejestrowanych wiadomości pilota i pisze wymaganą informację w przeznaczonym miejscu (krótkie odpowiedzi tekstowe). Niektóre sekcje puszczone są dwa razy. Nie jest to sprawdzian z pisemnego angielskiego i kandydat nie traci punktów za błędy gramatyczne. Sprawdzian trwa ok. 40 min.

2.2.3.3 Sprawdzian 2 — Przy odpowiedziach ustnych kandydat otrzymuje 32 tablice (pierwsze dwie nie są oceniane) pokazujące środowisko lotniska, podejścia radarowego i lotu wg radaru. Położenie statków powietrznych zaznaczone jest odpowiednimi symbolami na każdej tablicy. Statek powietrzny, który jest w trakcie wymiany korespondencji z kontrolerem (kandydatem) jest podświetlony. Dla każdej tablicy kandydat odsłuchuje zarejestrowaną wiadomość a następnie udziela prawidłowej odpowiedzi, która jest rejestrowana (do późniejszej analizy). Wyszkolony egzaminator ocenia wypowiedzi kandydata pod kątem znajomości języka i prawidłowości odpowiedzi. Prawidłowość odpowiedzi jest związana z bezpieczeństwem. Taśma puszczana jest raz. Sprawdzian trwa ok. 20 min.

2.2.3.4 Sprawdzian 3 — Umiejętność rozmowy sprawdzana jest w dwóch etapach w bezpośredniej rozmowie kandydata z egzaminatorem. Rozmowa nie jest bezpośrednia, kandydat siedzi za tablicą lub w innym pokoju. W pierwszym etapie rozmówca gra rolę pilota, u którego rozwija się nietypowa sytuacja. Kandydat wykonuje rolę kontrolera, który musi sprawdzić i zrozumieć problem, którego doświadcza pilot. Na drugim etapie kandydat jest proszony o opisanie kierownikowi ATC (rozmówcy) nietypową sytuację i może być poproszony o potwierdzenie lub dodatkowe informacje.

2.2.3.5 Scenariusz sprawdzianu 3 nie wymaga od kandydata zapewnienia separacji pomiędzy statkami powietrznymi ani znajomości miejscowych procedur ATC. Kandydaci oceniani są pod kątem umiejętności zrozumienia i wyjaśniania problemu zgłoszonego przez pilota. Sprawdzian trwa ok. 15 min.

2.2.3.6 Sprawdzian 4 — Sprawdzian z czytania nie jest obowiązkowy, zawiera 60 typowych tekstów, z którymi kontroler ma kontakt podczas pracy.

2.3 Skale ocen

Skale ocen mające zastosowanie do sprawdzianu 2 i 3 PELA zostały tak przygotowane, aby były zgodne z wymaganiami ICAO dla poziomu znajomości języka przez pilotów i kontrolerów (Poziom 4 w ICAO-wskiej skali ocen). Główne cechy skali ocen to:

- a) Wymóg PELA co do wymowy jest nieco wyższy niż ICAO.
- b) Zapewniona jest zgodność terminologii użytej w opisach, np.:
 - 1) język potoczny (ICAO),
 - 2) zrozumiały/zrozumiałość (ICAO).
- c) Zachowane są opisy dotyczące konkretnych elementów ustnych sekcji PELA:
 - 1) frazeologia,
 - 2) formułki frazeologiczne,
 - 3) wpływ na bezpieczeństwo.
- d) Sprawdzian 2 PELA (odpowiedzi ustne) ocenia:
 - 1) prawidłowość odpowiedzi (związana z bezpieczeństwem),
 - 2) elementy znajomości języka,
 - 3) całościową znajomość języka,
 - 4) biegłość,
 - 5) wymowę,
 - 6) słownictwo,
 - 7) frazeologię.

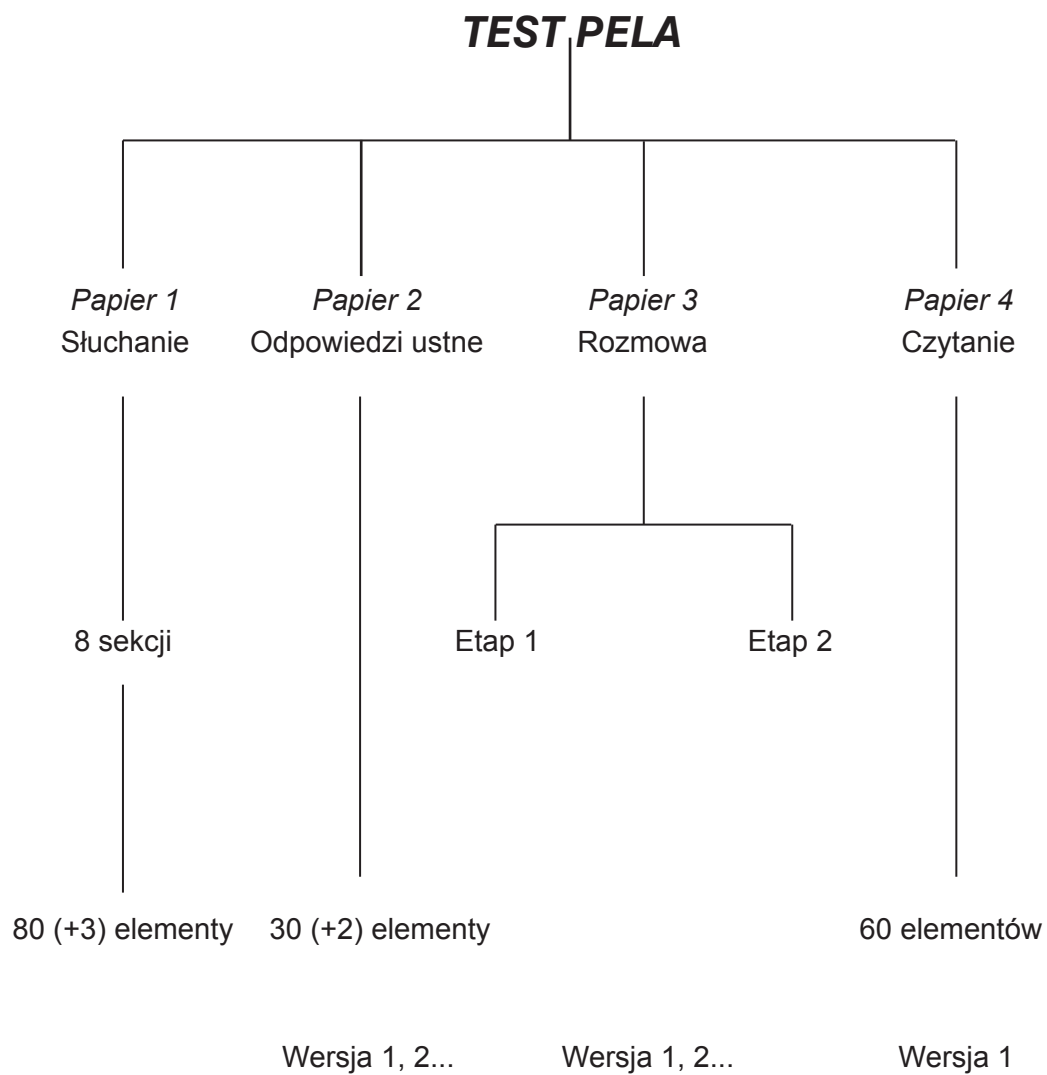
e) Sprawdzian 3 PELA (rozmowa) ocenia:

- 1) całościową znajomość języka,
- 2) rozumienie,
- 3) wzajemne oddziaływanie,
- 4) biegłość,
- 5) wymowę,
- 6) słownictwo,
- 7) gramatykę,
- 8) frazeologię.

2.4 Wniosek

Sprawdzian PELA jest odpowiedni dla światowego środowiska ATC spełniając wymagania co do poziomu znajomości języka stosowanego w łączności lotniczej w wyznaczonej przestrzeni powietrznej.

STRUKTURA TESTU PELA



Załącznik D

STANDARDY DLA SZKOLENIA I SPRAWDZANIA ZNAJOMOŚCI JĘZYKA

1. STANDARDY PROGRAMU SZKOLENIA

1.1 Większość programów przestrzega szeroko akceptowanych zawodowych standardów w nauczaniu języka. Podstawy programowe oparte są na badaniach i przyjętych podejściach teoretycznych, a do nauczania angażowani są wysoko kwalifikowani nauczyciele, którzy potrafią pozytywnie oddziaływać na studentów i wykazują entuzjazm do nauczania i szacunek wobec studentów. Dobre jakościowo programy umożliwiają nauczycielom rozwój, zachęcają i popierają ich zaangażowanie i udział w zrzeszeniach i organizacjach zawodowych. Ograniczają liczbę godzin nauczania do 12-15, maksymalnie 20 tygodniowo, w ten sposób umożliwiając nauczycielom śledzenie zawodowych nowości i badań. Monitorują skuteczność nauczania, zbierają informacje od studentów o skuteczności nauczania oraz uwzględniają czas na naukę przez studenta strategii nauczania.

1.2 Ponadto dobre programy zawierają podobne cechy: dodatkowe zajęcia rozszerzające program; dobrze rozwinięty system sprawdzania realizacji programu i obowiązkowości studenta; oraz instrukcje dotyczące treści szkolenia.

1.3 Najlepsze środowisko do nauki to takie, które może wykazać się prawidłowym przestrzeganiem zawodowych standardów. Tak długo jak nauczanie języka pozostanie nieuregulowane, organizacje i jednostki muszą bardzo dokładnie sprawdzić jakość programu przed zaangażowaniem swoich środków. Szereg zawodowych zrzeszeń publikuje standardy ułatwiające monitorowanie jakości programu:

- a) American Council on the Teaching of Foreign Languages Program Standards;
- b) British Council English in Britain Accreditation Scheme Handbook; and
- c) Commission on English Language Program Accreditation Program Standards.

2. STANDARDY SPRAWDZAJĄCE ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA – MIĘDZYNARODOWE ZRZESZENIE SPRAWDZAJĄCE ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA (ILTA) KODEKS ETYKI

Międzynarodowe zrzeszenie sprawdzające znajomość języka (ILTA) jest zawodowym zrzeszeniem non-profit zajmującym się usprawnianiem światowych praktyk stosowanych do sprawdzania znajomości języka. Za zgodą Rady ILTA poniżej przedrukowany został Kodeks Etyki ILTA, stanowiący materiał pomocniczy przy opracowywaniu dobrej jakości sprawdzianów i do wykorzystania.

KODEKS ETYKI DLA MIĘDZYNARODOWEGO ZRZESZENIA SPRAWDZAJĄCEGO ZNAJOMOŚĆ JĘZYKA

Przyjęty na corocznym posiedzeniu ILTA w Vancouver, marzec 2000.

Ten, pierwszy Kodeks Etyki opracowany przez Międzynarodowe Zrzeszenie Sprawdzające Znajomość Języka (ILTA), stanowi komplet zasad odnoszących się do filozofii moralności i służy jako przewodnik dobrego zawodowego zachowania. Nie jest to ani statut ani przepis i nie zawiera wytycznych do stosowania, jego celem jest ustanowienie dla wszystkich egzaminatorów języka granicy zadawalającego zachowania etycznego. Jest to związane z osobnym Kodeksem Dobrych Praktyk (w opracowaniu). Kodeks Etyki jest oparty na zasadach dobroczynności, nie szkoderstwa, uczciwości, szacunku dla autonomii i społeczeństwa.

Kodeks Etyki wyróżnia 9 podstawowych zasad, każda omówiona przy użyciu serii uwag, które wyjaśniają ich charakter; zalecają co członkowie ILTA powinno robić lub nie, a bardziej ogólnie jak powinny się zachowywać, do czego dążyć lub czego oczekiwać po swoim zawodzie. Identyfikują również nieodłączne problemy i odstępstwa występujące przy stosowaniu tych zasad. W uwagach omówione są sankcje, jasno dając do zrozumienia, że nieprzestrzeganie zasad Kodeksu Etyki będzie skutkowało poważnymi karami, takimi jak cofnięcie członkostwa ILTA na wniosek Komisji Etyki ELTA.

Pomimo, że Kodeks Etyki został stworzony w oparciu o podobne Kodeksy (patrzac wstecz) to jednak stara się odzwierciedlać ciągle zmiany w równowadze pomiędzy wartościami kulturowymi i społecznymi na świecie, i dlatego też egzaminatorzy języków powinni go interpretować razem z odnośnym Kodeksem Dobrych Praktyk.

Wszystkie zawodowe Kodeksy powinny oddziaływać na zawodową świadomość i osąd. Przedstawiany Kodeks Etyki ILTA nie powinien zwalniać egzaminatorów od obowiązków i odpowiedzialności nałożonych na nich przez inne Kodeksy, pod którymi się podpisują lub z innych obowiązków, którym podlegają a nałożonych na nich prawem, krajowym i międzynarodowym.

Egzaminatorzy języków są niezależnymi agentami moralnymi i czasami ich własne morały mogą stanowić przeszkodę w uczestniczeniu w pewnych procedurach. Mają moralne prawo odmówić udziału w procedurach, które naruszają ich własne zasady moralne. Egzaminatorzy przyjmujący stanowiska, na których przewidują, że będą zmuszeni zaangażować się w sytuacje odbiegające od ich własnych zasad, mają obowiązek poinformować swojego pracodawcę lub przyszłego pracodawcę o tym fakcie. Pracodawcy i koledzy mają obowiązek zapewnić, aby tacy egzaminatorzy nie byli dyskryminowani w swoim miejscu pracy.

Kodeks Etyki jest uzupełniany przez Kodeks Dobrych Praktyk (opracowywany przez ILTA [2004]). Kodeks Etyki skupia się na zawodowej moralności i ideałach, natomiast Kodeks Dobrych Praktyk identyfikuje minimalne wymagania dla wykonywania zawodu oraz skupia się na wyjaśnieniu czym jest zachowanie nieprofesjonalne lub nieprawidłowe zachowanie zawodowe.

Zarówno Kodeks Etyki jak i Kodeks Dobrych Praktyk musi reagować na potrzeby i następujące zmiany w zawodzie, tak więc z czasem, w odpowiedzi na zmiany w sposobie sprawdzania znajomości języka i w społeczeństwie Kodeksy ulegną zmianie. Kodeks Etyki zostanie poddany analizie za pięć lat, lub szybciej, jeżeli okaże się to konieczne.

Zasada 1

Egzaminatorzy sprawdzający znajomość języka będą respektować człowieczeństwo i godność każdej osoby przystępującej do sprawdzianu. Świadcząc swoje usługi sprawdzające poziom znajomości języka zapewnią każdemu profesjonalną uwagę i będą respektować wszystkie jego potrzeby, wartości i kulturę.

Uwagi

- Sprawdzający poziom znajomości języka nie będą dyskryminować ani wykorzystywać zdających ze względu na ich wiek, płeć, rasę, pochodzenie etniczne, orientację seksualną, historię języka, wiarę, orientację polityczną lub religijną, ani nie będą świadomie narzucać własnych wartości (np. społecznych, duchowych, politycznych czy ideologicznych) w stopniu przez siebie znanym.
- Sprawdzający poziom znajomości języka nie będą wykorzystywać swoich klientów i nie będą na nich wpływać w sposób niezwiązany z wykonywaną usługą lub wykonywanym dochodem.
- Stosunki seksualne między sprawdzającymi a zdającymi są zawsze nieetyczne.
- Nauczanie i prowadzenie badań nad metodami sprawdzania poziomu znajomości języka, w których uczestniczą zdający (dot. to również studentów) wymaga ich zgody. RÓWNIEŻ NAKŁADA OBOWIĄZEK respektowania ich godności i prywatności. Osoby uczestniczące w takich badaniach muszą być poinformowane, że odmowa udziału nie będzie miała wpływu na jakość usług świadczonych przez sprawdzającego (w nauczaniu, badaniach, pracach naukowych, w administracji). STOSOWANIE WSZYSTKICH form medialnych (papier, elektronika, video, audio), w których uczestniczą zdający wymaga ich zgody przed wykorzystaniem dla dalszych celów.
- Sprawdzający poziom znajomości języka dopilnują przekazanie uzyskanej informacji wszystkim udziałowcom w możliwie najbardziej zrozumiały sposób.
- Tam, gdzie jest to możliwe, należy skonsultować zagadnienia ich interesujące ze wszystkimi zdającymi.

Zasada 2

Sprawdzający poziom znajomości języka będą traktować jako poufne wszelkie uzyskane w trakcie swojej pracy zawodowej informacje o zdających, a przy ich przekazywaniu kierować się będą zawodowym rozsądkiem.

Uwagi

- W związku z faktem, że powszechnie korzysta się z fotokopii materiałów i faksów, nagrań komputerowo przeprowadzonych sprawdzianów oraz baz danych, wymóg zwiększonej odpowiedzialności i osobisty charakter uzyskanych informacji od zdających nakłada obowiązek na sprawdzających do respektowania prawa do poufności zdających oraz zabezpieczenia wszystkich informacji odnoszących się do współpracy pomiędzy zdającym a sprawdzającym.
- Poufność nie może być całkowita, szczególnie tam, gdzie dotyczy dokumentów studentów starających się o przyjęcie i rozmowy. Należy utrzymać rozsądną równowagę pomiędzy zachowaniem poufności, będącym podstawowym elementem obowiązków zawodowych sprawdzającego a odpowiedzialnością wobec społeczeństwa.
- I podobnie, w odpowiednich sytuacjach, zawodowi koledzy sprawdzającego mają prawo dostępu do danych innych sprawdzających celem poprawienia oferowanych przez swój zawód usług. W takich przypadkach, ci co uzyskali dostęp muszą wyrazić zgodę na zachowanie poufności.
- Dane dotyczące zdającego, pozyskane z innego źródła niż bezpośrednio od niego (np. od nauczycieli studentów piszących sprawdzian) podlegają tym samym zasadom poufności.
- Mogą być zapisane statutowe wymagania dotyczące udostępnienia danych, np. gdy sprawdzający jest ekspertem w sądzie. W takim przypadku sprawdzający jest zwolniony z zawodowego obowiązku zachowania poufności.

Zasada 3

Uczestnicząc w procesie, eksperymencie, badaniu lub innej działalności badawczej sprawdzający muszą przestrzegać wszystkich zasad etycznych zawartych w krajowych i międzynarodowych wytycznych.

Uwagi

- Postęp w sposobach sprawdzania poziomu znajomości języka zależy od badań, w których oczywiście musi uczestniczyć człowiek. Badania takie muszą być prowadzone zgodnie z ogólnie przyjętymi zasadami dla prac badawczych, muszą być poparte szeroką znajomością literatury fachowej i muszą być zaplanowane i przeprowadzone zgodnie z najwyższymi standardami.
- Wszystkie prace badawcze muszą być uzasadnione; tak więc oczekuje się, że proponowane badania dostarczą odpowiedź na postawione pytania.
- W przedmiocie badań prawa człowieka zawsze będą przeważały nad interesami nauki lub społeczeństwa.
- Jeżeli może wystąpić sytuacja krępująca lub zagrażająca przedmiotowi badań, należy uwzględnić korzyści z takich badań, ale nie można ich wykorzystywać jako uzasadnienia dla wystąpienia sytuacji krępującej lub niebezpiecznej. Jeżeli wystąpią nieprzewidziane skutki uboczne, badanie należy przerwać lub zmodyfikować.
- Niezależna Komisja ds. etyki powinna ocenić wszystkie propozycje badawcze celem zapewnienia, że wszystkie badania spełniają najwyższe standardy naukowe i etyczne.
- Podmiot badań, z wyprzedzeniem, uzyska wszelkie informacje dotyczące założeń, metod, zagrożeń i sytuacji krępujących. Informacja zostanie przekazana w taki sposób, aby została w pełni zrozumiana. Zgoda musi być wyrażona dobrowolnie, bez nacisku, zmuszania ani przymusu.
- Podmiot będzie miał prawo do odmowy lub wycofania się z uczestniczenia w badaniu w każdej chwili przed opublikowaniem wyników. Taka odmowa nie zmieni sposobu traktowania podmiotu.
- Należy dołożyć starań, aby przed rozpoczęciem badań uzyskać zgodę w przypadku podmiotów zależnych (np. studentów, osób starszych).
- W przypadku nieletnich, zgodę należy uzyskać od rodziców lub opiekunów, ale także od dziecka, jeżeli jest ono dostatecznie dojrzałe i rozumie sytuację.
- Informacje poufne uzyskane w wyniku przeprowadzonych badań nie będą wykorzystane dla innych celów NIŻ podane w zatwierdzonym protokole badań.
- Opublikowane wyniki badań będą prawdziwe i dokładne.
- Opublikowane sprawozdania z prac badawczych nie pozwolą na identyfikację podmiotów uczestniczących w badaniach.

Zasada 4

Sprawdzający poziom znajomości języka, na ile będą w stanie, nie dopuszczą do nieprawidłowego wykorzystania ich zawodowej wiedzy lub umiejętności.

Uwagi

- Sprawdzający poziom znajomości języka nie będą świadomie wykorzystywać swoje zawodowej wiedzy ani umiejętności w celu szkodenia zdającym. Jeżeli działania podjęte przez sprawdzającego nie są

z korzyścią dla niego (np., gdy jest poproszony, aby wystąpił w roli podmiotu wystawionego na próbę w sprawdzianie z umiejętności zaprojektowanym dla innej sytuacji), musi otrzymać pełną informację o jej charakterze.

- Niezgodność z ogólnie obowiązującymi zasadami moralnymi w społeczeństwie, wartościami religijnymi itp. lub status nieproszonego imigranta nie będzie decydującym elementem przy ocenie umiejętności językowych.
- Niezależnie od sytuacji prawnej, sprawdzający nie będą uczestniczyli, pośrednio lub bezpośrednio, w praktykach torturowania lub innych okrutnych, niehumanitarnych lub poniżających formach znęcania się (patrz Deklaracja Tokijska 1975).

Zasada 5

Sprawdzający poziom znajomości języka będą rozwijać swoją zawodową wiedzę, dzieląc się nią z kolegami i innymi specjalistami od języka.

Uwagi

- Ciągła nauka i rozwój swoich wiadomości stanowią podstawę do uzyskania statusu pełnego zawodowstwa; brak samorozwoju stanowi szkodę dla zdających.
- Sprawdzający będą korzystać z różnych dostępnych metod dla rozwijania swojej wiedzy. Może to oznaczać udział w stałych programach sprawdzających znajomość języka, w zawodowych konferencjach oraz regularne czytanie publikacji zawodowych.
- Jako ważny sposób rozwoju swojej wiedzy zawodowej sprawdzający, wykorzystają możliwość współpracy z kolegami i innymi specjalistami ds. języków.
- Sprawdzający będą dzielić się ze swoimi kolegami nowo pozyskaną wiedzą, publikując szczegóły w uznanych zawodowych miesięcznikach lub podczas konferencji.
- Oczekuje się, że sprawdzający, poprzez szkolenia, będą mieli swój udział w nauczaniu i rozwoju zawodowym sprawdzających oraz będą uczestniczyć w pracach prowadzących do określania wytycznych dla podstawowych wymagań dla takiego szkolenia.
- Oczekuje się, że sprawdzający będą mieli swój udział w zdobywaniu przez studentów wiedzy w innych zawodowych obszarach związanych z językiem.

Zasada 6

Sprawdzający poziom znajomości języka będą dzielić odpowiedzialność za utrzymanie integralności zawodu egzaminatora języka.

Uwagi

- Sprawdzający będą promować i utrzymywać integralność swojego zawodu przez wypracowanie wśród kolegów poczucia wiarygodności i wzajemnej odpowiedzialności. W przypadku różnicy zdań, stanowisko należy wyrazić szczerze, a nie wzajemnie się oczerniać.
- Sprawdzający poziom znajomości języka przygotowują i przestrzegają norm w imieniu społeczeństwa. W związku z tym są uprzywilejowani, co z kolei nakłada na nich obowiązek utrzymywania odpowiednich osobistych standardów moralnych w wykonywaniu swojego zawodu i w tych aspektach życia prywatnego, które mogą mieć wpływ na integralność tego zawodu.

- Sprawdzający, którzy powezmą informację o nieprofesjonalnym zachowaniu kolegi podejmą odpowiednie działania, włącznie ze zgłoszeniem tego faktu odpowiedniemu organowi.
- Nieprzestrzeganie niniejszego Kodeksu Etyki będzie bardzo poważnie rozważane i może skutkować poważnymi karami, włącznie w wycofaniem członkostwa ILTA.

Zasada 7

Sprawdzający poziom znajomości języka w swojej roli społecznej będą dokładać wysiłków, aby poprawić jakość sprawdzania poziomu znajomości języka, aby promować uczciwe przydzielanie takich usług i będą uczestniczyć w kształceniu społeczeństwa o nauce języka i czym jest biegłość w języku.

Uwagi

- Sprawdzający mają szczególny obowiązek dążenia do usprawniania świadczonych usług w zakresie sprawdzania poziomu znajomości języka, gdyż wielu zdających jest pozbawionych przywilejów i nie ma siły przebicia w związku ze swoim statusem obcokrajowca.
- W związku z posiadaną wiedzą i doświadczeniem, sprawdzający będą doradzać odpowiedzialnym za świadczenie usług sprawdzających poziom znajomości języka.
- Sprawdzający muszą być przygotowani na występowanie w roli adwokatów i wspólnie z innymi pilnować, aby zdającym udostępniano jak najlepsze usługi w zakresie zdawania.
- Sprawdzający muszą być przygotowani na współpracę z ciałami doradczymi, statutowymi, ochotniczymi i handlowymi, które mają swój udział w świadczeniu usług sprawdzających poziom znajomości języka.
- Jeżeli z powodów finansowych lub innych świadczone usługi w zakresie sprawdzania zejdą poniżej minimalnego standardu, sprawdzający podejmą odpowiednie działania. W wyjątkowych sytuacjach, sprawdzający będą musieli rozwiązać umowy z takimi podmiotami, pod warunkiem, że nie będzie to ze szkodą dla zdających.
- Sprawdzający muszą być przygotowani na interpretowanie i upowszechnianie wśród społeczeństwa odnośnych informacji naukowych i uzgodnionych opinii zawodowych. Wykonując taką czynność, sprawdzający określą się jako rzecznicy uznanej organizacji zawodowej lub nie. Jeżeli wyrażane opinie są odmienne od zazwyczaj głoszonych, podkreślą ten fakt.
- Dopuszcza się, aby sprawdzający mieli swój udział naukowy w debatach publicznych dotyczących delikatnych zagadnień społecznych i politycznych, takich jak rasa, wady i wychowywanie dziecka.
- Sprawdzający będą rozróżniać pomiędzy swoją rolą nauczyciela, opartą na wiedzy zawodowej a swoją rolą obywatela.
- Wykonując swoje obowiązki zgodnie z niniejszą zasadą, sprawdzający dołożą starań, aby unikać reklamy swojej osoby i oczerniania kolegów.
- Sprawdzający będą podkreślać, że nie roszczą pretensji (i nie będą tego okazywać), że tylko oni posiadają całą wiedzę.

Zasada 8

Sprawdzający poziom znajomości języka będą w pracy pamiętać o swoich obowiązkach wobec społeczeństwa, mając na uwadze, że te zobowiązania mogą być czasami sprzeczne z ich obowiązkami wobec zdających i innych udziałowców.

Uwagi

- Po uzyskaniu w imieniu instytucji (urzędów państwowych, organizacji zawodowych, uniwersytetów, szkół, firm) wyników, sprawdzający mają obowiązek ich dokładnego przekazania, nawet jeżeli są niemile widziane przez zdających i innych udziałowców (rodziny, przyszłych pracodawców itp.).
- Jako członkowie społeczności, w której pracują, sprawdzający muszą pamiętać o swoich zobowiązaniach wobec wymagań egzaminacyjnych stawianych przez tę społeczność, nawet jeżeli sami się z tym nie zgadzają. Jeżeli występuje niezgoda o sile kwalifikującej ją jako świadomy sprzeciw, powinni mieć prawo wycofania swoich usług.

Zasada 9

Sprawdzający poziom znajomości języka będą na bieżąco rozważać krótko- i długofalowe ewentualne skutki przedstawianych projektów i ich wpływ na wszystkich udziałowców, zachowując prawo do wycofania swoich usług, jeżeli nakazuje im to ich sumienie.

Uwagi

- Jako zawodowcy, sprawdzający mają obowiązek przeanalizowania skutków etycznych złożonych projektów. Ponieważ nie są w stanie przeanalizować wszystkich możliwych ewentualności, muszą skupić się na możliwych skutkach i, jeżeli są one w ich zawodowej opinii nie do przyjęcia, zrezygnować ze świadczenia usług. W takich przypadkach powinny swoje stanowisko skonsultować z kolegami dla sprawdzenia ile osób z nimi się zgadza, zawsze zachowując prawo do przedstawienia, zgodnie ze swoim sumieniem, swojego własnego stanowiska, jeżeli opinia kolegów jest inna.

3. STANDARDY SPRAWDZANIA POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA – JAPOŃSKIE ZRZESZENIE SPRAWDZANIA POZIOMU ZNAJOMOŚCI JĘZYKA (JLTA) KODEKS DOBRYCH PRAKTYK

Japońskie Zrzeszenie sprawdzania poziomu znajomości języka (JLTA) przygotowało na swoje potrzeby projekt Kodeksu Dobrych Praktyk. Kodeks został przygotowany przez Profesora Randy Fisher dla JLTA i za ich zgodą poniżej przedrukowany jako wytyczne dla przygotowania innych kodeksów dobrych praktyk.

JLTA KODEKS DOBRYCH PRAKTYK STOSOWANY PRZY SPRAWDZANIU

Podstawowe rozważania dotyczące stosowania dobrych praktyk przy sprawdzaniu we wszystkich sytuacjach

1. Należy wyraźnie powiedzieć co wg osoby przygotowującej sprawdzian ma być przez ten sprawdzian i jego części ocenione (wyjaśnić konstrukcję sprawdzianu).
2. Wszystkie sprawdziany, niezależnie od ich celu i stosowania, muszą być ważne i wiarygodne w takim stopniu, aby decyzje podejmowane na ich podstawie były uczciwe wobec zdających.

Ważność dotyczy dokładności wniosków uzyskanych na podstawie wyników sprawdzianu. Np. jeżeli celem sprawdzianu jest ocena umiejętności porozumienia się po angielsku w sferze biznesu, to taki sprawdzian jest ważny w takim stopniu w jakim faktycznie dokonuje pomiaru takich umiejętności. Jednak umiejętność porozumiewania się w biznesie jest konstrukcją. Osoba przygotowująca sprawdzian musi jednoznacznie określić co to jest za konstrukcja lub z czego ona się składa. Sprawdzian jest tylko wówczas ważny, jeżeli jego konstrukcja stanowi pełny i dokładny obraz umiejętności lub zdolności, które ma oceniać. Podsumowując Messick 1996, ważność konstrukcji zależy w dużym stopniu od tego, czy można udzielić pozytywnych odpowiedzi na poniższe pytania:

1. Czy nasza konstrukcja i sposób jej wdrożenia zawiera wszystkie i tylko niezbędne elementy?
2. Czy te elementy są odpowiednio wyważone?
3. Czy te elementy oddziałują na siebie w taki sam sposób w zadaniach na sprawdzianie jak w rzeczywistości?
4. Czy sposób oceniania sprawdzianu jest taki sam jak ocena tych działań w rzeczywistości?
5. Czy w sprawdzianie umieszczono coś co spowoduje, że zdający, lub część z nich, nie wykona zadań w sposób optymalny?

Wiarygodność odnosi się do spójności wyników sprawdzianu - szóste pytanie Messicka.

1. Czy wyniki można uogólnić?
 - a. Czy wyniki można porównywać na przestrzeni czasu?
 - b. Czy wyniki można porównywać w różnych położeniach?

Obowiązki planisty i autora sprawdzianu

1. Projektant sprawdzianu rozpoczyna od decyzji dotyczącej konstrukcji, która ma być oceniona, a następnie w jaki sposób ma działać.
2. Po określeniu zadań sprawdzianu należy je szczegółowo rozpisać.
3. Przed testowaniem poszczególnych elementów praca autorów musi być poddana edycji. Jeżeli elementów nie można przetestować należy je przeanalizować po przeprowadzeniu sprawdzianu, ale przed opublikowaniem wyników. Elementy działające nieprawidłowo lub niedopasowane nie będą brane pod uwagę przy obliczaniu wyników podanych do wiadomości zdających.

4. Należy przygotować arkusze ocen lub rubryki dla oceny zadań wymagających ręcznej oceny. Arkusze i rubryki ocen należy przetestować, aby sprawdzić czy dopuszczają wiarygodną ocenę osiągnięć zdającego.
5. Osoby oceniające muszą być przeszkolone, a ich wiarygodność musi być obliczona i opublikowana.
6. Sprawdziany muszą być przechowywane w bezpiecznym miejscu i tak przetwarzane, aby żaden zdający nie zdobył nieuczciwej przewagi nad innymi zdającymi.
7. Należy dołożyć wszelkich starań, aby wszyscy zdający w procesie administrowania sprawdzianu traktowani byli tak samo.
8. Należy bardzo dokładnie przestrzegać procedur oceniania oraz sprawdzać proces oceny celem sprawdzenia czy nie popełniono żadnej pomyłki.
9. Zdającego i innych udziałowców należy poinformować o wynikach w taki sposób dla prawidłowego wyciągnięcia odpowiednich wniosków.

Obowiązki organizacji przygotowujących lub administrujących egzaminy wysokiego ryzyka.

Organizacje (szkoły, firmy, organizacje certyfikujące itp.) przygotowujące i zarządzające egzaminami wstępnymi, certyfikujące lub wysokiego ryzyka muszą wykorzystać planistów i autorów sprawdzianu, którzy dobrze znają obowiązującą teorię i praktykę związaną z prowadzeniem sprawdzianów oraz sprawdzany język jest ich ojczystym lub ich znajomość tego języka jest równa znajomości języka ojczystego.

Odpowiedzialność wobec zdających i innych uczestników:

Organizacja powinna dokładnie poinformować wszystkich potencjalnych zdających o charakterze sprawdzianu i co ma on na celu ocenić (najlepiej, gdy taka informacja zawiera materiał dowodowy i uzasadnienie wykazujące, że zadania sprawdzianu faktycznie oceniają to co powinny), sposób oceniania oraz sposób informowania o wynikach.

Zarządzanie.

Organizacja zapewni takie warunki dla przeprowadzenia sprawdzianu, które nie będą nieprzyjemne dla żadnego zdającego. Należy bardzo dokładnie przygotować sprawdziany oraz przeszkolić i nadzorować osoby nadzorujące sprawdziany, aby wszyscy zdający otrzymali takie same instrukcje, czas i dostęp do dopuszczalnych pomocy. Jeżeli wydarzy się coś co może podważyć jednolitość sprawdzianu należy problem zidentyfikować i szybko poinformować o podjętych działaniach naprawczych.

Ocenianie.

Organizacja podejmie odpowiednie działania, konieczne dla zapewnienia dokładnej oceny egzaminu zdającego oraz dokonania jej prawidłowego wpisu do bazy danych stosowanej do oceny. Należy prowadzić ciągłą kontrolę jakości, aby dopilnować, że procedura oceniania funkcjonuje tak jak zamierzono.

Inne rozważania.

Jeżeli występuje konieczność podjęcia decyzji w sprawie kandydatów, którzy nie przystąpili do takiego samego sprawdzianu lub sprawdzian miał inną formę, należy dopilnować, aby różne zastosowane metody oceny były porównywalne. Równoważność musi być udokumentowana statystycznie.

Jeżeli korzysta się z więcej niż jednej formy sprawdzianu, należy opublikować wiarygodne porównanie tych form jak tylko będą dostępne.

Obowiązki osób przygotowujących i zarządzających egzaminami odpłatnymi

Poza obowiązkami nałożonymi na planistów i osoby przygotowujące sprawdziany wysokiego ryzyka, osoby je przygotowujące i sprzedające muszą:

1. Wyraźnie określić dla kogo sprawdzian jest odpowiedni, a dla kogo nieodpowiedni.
2. W sposób zrozumiały dla osoby postronnej wyraźnie określić co konstrukcja sprawdzianu ma ocenić.
3. Opublikować założenia dla ważności i wiarygodności sprawdzianu z odpowiednim omówieniem, aby potencjalni użytkownicy mogli zdecydować, czy dany sprawdzian jest odpowiedni dla ich sytuacji.
4. Informować o wynikach w taki sposób, aby użytkownicy sprawdzianu mogli wyciągnąć prawidłowe wnioski, jednocześnie unikając błędnej interpretacji.
5. Unikać wydawania nieprawdziwych lub mylących opinii o sprawdzianie.
6. Opracować instrukcję korzystania ze sprawdzianu dostępną dla wszystkich, która:
 - 1) Wyjaśnia sposób oceniania zrozumiały dla laików.
 - 2) Zawiera dowody o wiarygodności i ważności sprawdzianu.
 - 3) Opisuje procedurę oceniania i jeżeli występują różne formy, to podjęte kroki zapewniają spójność wszystkich wyników.
 - 4) Objaśnia prawidłowy sposób interpretacji wyników sprawdzianu oraz wszelkie ograniczenia mające wpływ na ich dokładności.

Obowiązki użytkowników wyników sprawdzianu

Osoby, które wykorzystują wyniki sprawdzianu dla podjęcia decyzji muszą:

- 1) Korzystać z wyników sprawdzianu, który jest dostatecznie wiarygodny i ważny, aby podejmowana decyzja była sprawiedliwa.
- 2) Sprawdzić czy konstrukcja sprawdzianu jest odpowiednia dla podejmowanej decyzji.
- 3) Wyraźnie rozumieć ograniczenia mające wpływ na dokładność wyniku sprawdzianu, który stanowić będzie podstawę ich decyzji.
- 4) Uwzględnić standardowy błąd pomiaru [standard error of measurement (SEM)] metodą, która generuje dane stanowiące podstawę ich decyzji.
- 5) Być przygotowanym do udzielenia wyjaśnień i przedstawienia dowodów uczciwości i dokładności ich procesu decyzyjnego.

Rozważania szczególne

Odniesienie do standardu testowania

1. Należy poinformować o cechach populacji, na których sprawdzian był testowany, aby użytkownicy mogli określić, czy jest to grupa standardowa, do której mogą przyrównać swoich zdających.

Odniesienie do kryteriów testowania

1. Prawidłowość wyboru kryteriów do obszaru testowanego musi być potwierdzona przez ekspertów.
2. Ponieważ metoda porównawcza nie jest odpowiednia dla określenia wiarygodności i ważności zastosowanych kryteriów dla testów próbnych, należy zastosować odpowiednie metody dla takich próbnych danych.

Sprawdziany przeprowadzane przy użyciu komputerów

1. Wielkość próbki musi być na tyle duża, aby zapewnić stałość szacunków IRT.
2. Zdający i inni udziałowcy muszą być poinformowani o rozumowaniu zastosowanym przy przeprowadzaniu sprawdzianów z użyciem komputerów oraz pouczeni o strategiach zdawania takich sprawdzianów.

Załącznik E

CZĘŚĆ I: ODNIESIENIA

Język lotniczy

Przedstawiona lista artykułów omawiających stosowanie języka w lotniczej łączności radiotelefonicznej nie jest wyczerpująca.

- Burnfield, J. and R. Robert. Air Traffic Control English Language Project, Vol. 1: Identifying Basic English Language Proficiency for International Air Traffic Controllers. Report prepared for the U.S. Federal Aviation Administration by the Human Resources Research Organization, Alexandria, Virginia, U.S.A. 1999.
- Burnfield, J. and R. Robert. Air Traffic Control English Language Project, Vol. 2: An Analysis and Validation of Language Proficiency Measurement Models. Report prepared for the U.S. Federal Aviation Administration by the Human Resources Research Organization, Alexandria, Virginia, U.S.A. 1999.
- Burnfield, J. and R. Robert. English Language Proficiency of International Air Traffic Controllers: A review and Guidelines for Appropriate Measures. Report prepared for FAA, 2000.
- Cardosi, K. M. An Analysis of En Route Controller-Pilot Voice Communication. Springfield, Virginia, U.S.A. National Technical Information Service. 1993.
- Chatham, R., G. Henning, H. Mogilka, R. Ramos, and S. Thomas. Language Tasks in Air Traffic Control English Language Project (ATCELP): Identifying Basic English Language Proficiency for International Air Traffic Controllers. (FR-EADD-99-62). HumRRO/FAA, 1999.
- Cushing, S. Fatal Words: Communications Clashes and Airplane Crashes. University of Chicago Press. 1994.
- Cushing, S. Plane Speaking. VERBATIM: The Language Quarterly. Vol. XXI, No. 2. Autumn, 1994. Cushing, S. "Pilot-Air Traffic Control Communications: It's Not (Only) What You Say, It's How You Say It." Flight Safety Digest. Flight Safety Foundation. July 1995.
- Day, B. "Safe Radiotelephony Demands Good Discipline from all Pilots and Controllers". ICAO Journal. Volume 57, No. 3, 2002.
- Foushee, H. C. and R. L. Helmreich. "Group interaction and Flight Crew performance". In E. L. Wiener & D. C. Nagel (Eds.), Human Factors in Modern Aviation (1989).
- Goguen, J. and C. Linde. "Linguistic methodology for the analysis of aviation accidents. Technical report". NASA Contractor Report 88254, Moffett Field, CA: NASA Ames Research Center. (1983).

- Helmreich, R. J. and L. B. Sexton. "Analyzing cockpit communication: The Links between Language, Performance, Error, and Workload". University of Texas Team Research Project, Department of Psychology, The University of Texas at Austin, Austin, Texas, USA.
- Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems. ICAO Document 9758-AN/966. 2000.
- Human Factors Training Manual. ICAO Document 9683-AN/950. 1998.
- ICAO Journal, Volume 59, Number 1, 2004.
- International Civil Aviation English Association, Proceedings of the 8th International Seminar. Warsaw, Poland. Proceedings published by the Centre de linguistique applique of the University of Franche-Comte. 2002.
- Kanki B. G. and T. P. Mark. "Communication and Crew Resource Management in Cockpit Resource Management", (Eds. Earl L. Wiener, Barbara G. Kanki and Robert L. Helmreich).
- Kanki B. G. "A Training Perspective: Enhancing Team Performance Through Effective Communication" in B. G. Kanki & O. V. Prinzo (Eds.), Proceedings of the Methods & Metrics of Voice Communications Workshop, (1995).
- Linde, C. (1988). "The qualitative study of communicative success: Politeness and Accidents in Aviation Discourse". *Language in Society* 17, (3), 375-399.
- Mathews, E. "Provisions for proficiency in common aviation language to be strengthened", *ICAO Journal*, Volume 56, Number 3, 2001, p. 24–26.
- Mathews, E. "Language Proficiency: Effective language training for pilots and air traffic controllers". *ICAO Journal*, Volume 58, Number 4, 2003, p. 7–9.
- McGrath, M. "Aviation English Training Materials and Resources." Presented at the 8th International Aviation English Association Seminar. Warsaw, Poland. September 2002.
- McGrath, M. "The Top 250 four word clusters in spoken English, adapted to aviation." Adapted from the original research of Jane Willis, Aston University, UK. 2003. Reprinted with permission.
- Mell, J. "Language Training and Testing in Aviation Need to Focus on Job-Specific Competencies." *ICAO Journal*. Volume 59, Number 1, 2004.
- Mell, J. "What is Not Standard in Real Radiotelephony?" Presented at the 4th International Civil Aviation English Association Forum, Paris, France, November 1991 and reprinted in this manual with permission of the author.
- Mell, J. "Étude des Communications Verbales entre Pilote et Controleur en Situation Standard et Non-Standard", Doctoral dissertation in linguistics. University du Mirail, Toulouse, France (and École Nationale de l'Aviation Civile, Centre d'Études de la Navigation Aérienne) 1992.
- Mell, J. and C. Godmet. *Aeronautical Radiotelephony Communicative Functions*. Direction de la Navigation Aérienne, DNA8 (F), 1997 and reprinted in Appendix B to this manual, with permission. Appendix E E-3

- Morrow, D., A. Lee, and M. Rodvold. "Analysis of problems in Routine Controller-Pilot Communications, International" *Journal of Aviation Psychology*, 3 (4), 285-302, 1993.
- Morrow, D; A. Lee, and M. Rodvold. "Analysis of problems in Routine Controller-Pilot Communications. In, Managing the Modern Cockpit Third Human Error Avoidance Techniques Conference Proceedings". Warrendale PA: Society of Automotive Engineers, Inc. Dec. 1990, 1993.
- Morrow, D., and M. Rodwold. Communications issues in Air Traffic Control. In M.K. (1998).
- Morrow, D., and M. Rodwold and A. Lee. "Nonroutine transactions in controller-pilot communication". *Discourse Processes*, 17(2), 235-258. (1994).
- Philips, D. "Linguistic security in the syntactic structures of air traffic control English". *English World-Wide*, 12(1), 103-124. (1991).
- Prinzo, O. V. and Thomas W. Britton. Civil Aeromedical Institute, FAA, Oklahoma City, Oklahoma 73125. "Final Report: Development of a Coding Form for Approach Control/Pilot". Voice Communication. DOT/FAA/AM-95/15.
- Prinzo, O. V. "An analysis of voice communication in a simulated approach control environment". Oklahoma City, OK: FAA Civil Aeromedical Institute. (NITS No. DOT/FAA/AM-97/17). (1998).
- Prinzo, O. V. "Data-linked pilot reply time on controller workload and communication in a simulated terminal option". Oklahoma City, O.K: FAA Civil Aeromedical Institute (NITS No. DOT/FAA/AM-01/8). (2001).
- Prinzo, O. V. and T. W. Britton. "ATC/Pilot voice communications: A survey of the Literature".(NITS No. DOT/FAA/AM-93/20). (1993).
- Ramos, R. A., J. L. Burnfield, R. L. Chatham, G. Henning, S. Thomas, and H. Mogilka. "Air Traffic Control English Language Project (ATCELP) I: Identifying basic English language proficiency for international air traffic controllers". (HumRRO Final Report FR-EADD-99-62). Alexandria, VA: Human Resources Research Organization. (1999).
- Sumby, W. H. The control-tower language: A case study of a specialized language in action. *Language and Speech*, 3: 61-70, 1960.
- "Technical Analysis of ATC Controller to Pilot Voice Communication with Regard to Automatic Speech Recognition Systems." EEC Note No. 01/2001. EUROCONTROL Experimental Centre. January 2001.
- Vatnsdal, A. O. A register analysis: The language of air traffic control. *Occasional Papers in Systematic Linguistics*, Vol. 1, 1987.
- Verhaegen, B. "Safety issues related to language use have come under scrutiny". *ICAO Journal*, 56(2),15-17, 30. (2001).

Lingwistyka

Literatury dotyczącej nauczania o lingwistyce i języku jest bardzo dużo. Tylko kilka przykładów jest wymienionych poniżej, włącznie z tymi, do których znajdują się odniesienia w treści niniejszego podręcznika. Bibliografia dotycząca sprawdzania poziomu znajomości języka została zebrana i opublikowana przez The Journal Language Testing Update, we współpracy z International Language Testing Association (ILTA).

Alderson J. C., C. M. Clapham and D. Wall. "Language Test Construction and Evaluation". Cambridge University Press, Cambridge. 1995.

Bachman, L. F. "Fundamental Considerations in Language Testing". Oxford University Press, Oxford. 1990.

Davies, A. "Principles of Language Testing". Basic Blackwell. 1990.

Douglas, D. "Assessing languages for specific purposes". Cambridge, England: Cambridge University Press (2000).

Fulcher, G. "Some Priority Areas for Oral Language Testing", Language Testing Update, 15: 39-47. (1994).

Hutchinson, T. and W. Alan. "English for Specific Purposes". A Learning-centered approach. Cambridge UP 197.

Jenkins, J. "The Phonology of English as an International Language". Oxford University Press, Oxford. 2000.

Johnson, M. "The art of Non-Conversation: A Reexamination of the Validity of the Oral Proficiency Interview". Yale UP. 2001.

Marinova-Todd, Stafka, G. "Three Misconceptions about Age and Learning". (Bradford Marshall, Catherine E. Snow-Harvard). Tesol Quaterly 34/Spring 2000 p. 11.

Spolsky, B. "Measured Words". Oxford. UP. 1995.

CZĘŚĆ II: CO NIE JEST STANDARDEM W PRAWDZIWEJ ŁĄCZNOŚCI RADIOTELEFONICZNEJ?

Standardy języka stosowanego w łączności lotniczej muszą być produktywne (zwięzłe z równoczesnym unikaniem nieporozumień), ale również akceptowane przez użytkowników. Przykłady naturalnie występującego niestandardowego stosowania mogą dostarczyć cennych zwrotów dla sytuacji, które powinny lub mogą być znormalizowane. Tylko porównując momenty zastosowania codziennego języka w podobnych sytuacjach przez różne osoby można pozyskać dokładną ideę charakteru niestandardowych odmian.

Niniejsza część przedstawia zaawansowane wyniki analizy zapisów rozmów R/T w języku angielskim podczas lotu (7 000 wiadomości przekazanych przez pilota i kontrolera). Zwraca się uwagę na różne poziomy i typy odmian zaobserwowane w doborze typowych wiadomości, z założeniem opracowania mocnej podstawy dla zdefiniowania standardów. Podkreślono, że niektóre kategorie wiadomości nie są brane pod uwagę w oficjalnej frazeologii.

1. WPROWADZENIE

1.1 Rutyna na przeciw wypowiedzi nie rutynowych

1.1.1 Szereg niedawno opublikowanych oficjalnych raportów, artykułów w czasopismach lotniczych oraz badań lingwistycznych zwróciły uwagę na wpływ łączności radiotelefonicznej w języku angielskim jako przyczynę zdarzeń lotniczych. Wymieniono błędy językowe jako podstawową przyczynę lub czynnik pogarszający sytuację, gdy coś się złego dzieje w powietrzu lub na ziemi.

1.1.2 Badania sytuacji nietypowych nakierowują użytkowników i szkoleniowców na obszary zagrożenia w łączności, ale nie analizują czynników sytuacyjnych i psychologicznych, które określają wymagania językowe, a które są potrzebne dla planowania nauki języka na wszystkich poziomach, od tworzenia oficjalnych procedur do nauczania języka w krajowych ośrodkach.

1.1.3 Stosowanie takich samych form dostarcza nam cennych informacji o potrzebach pilotów i kontrolerów w zakresie łączności, natomiast zaobserwowane odmiany w formułowaniu takich samych wiadomości lub w prowadzeniu rozmowy pozwalają nam na podjęcie świadomych decyzji o ich akceptowalności w kontekście krytycznym dla bezpieczeństwa.

1.2 Czemu ma służyć analiza rutynowej niestandardowej łączności?

1.2.1 Głównym celem nie jest zwrócenie uwagi na odmiany jako przykłady niestandardowej frazeologii. Zakłada się, że wszystkie formy językowe (wybór słów, zastosowanie synteksów, wymowa i nacisk) stanowią przekaz indywidualnych potrzeb w zakresie komunikowania się. Czasami taki przekaz realizowany jest świadomie, ale w większości odbywa się poza świadomością, szczególnie przy rozwiązywaniu rzeczywistych problemów.

1.2.2 Podstawowym założeniem jest stwierdzenie, że wszystkie potrzeby mają tę samą wartość.¹⁾ Przed podjęciem decyzji czy dana potrzeba i jej wyrażenie lingwistyczne powinno być brane pod uwagę w definiowaniu standardów, należy sprawdzić czy:

- a) jest szeroko reprezentowana wśród użytkowników;
- b) nie występuje ewentualny konflikt z podstawowymi wymaganiami dotyczącymi przejrzystości i złożości.

1.2.3 Dokumenty ICAO zawierają normy dla światowej łączności dla najczęściej występujących sytuacji w nawigacji lotniczej. Nie jest to kodeks ale „pod język” stworzony w oparciu o już istniejący język naturalny, jest to zarówno jego siła jak i słabość. Jako „pod język”, dla spełnienia wymogów zmieniającej się technologii skorzystał ze źródeł rozwiniętego języka, z którego pochodzi. W początkach lat 80-tych w modyfikacjach do zaleceń uwzględniono wnioski wyciągnięte z obserwacji nieporozumień (np. ograniczenia w stosowaniu słowa “cleared”, i zmianę “affirmative” na “affirm”, aby uniknąć nieporozumienia z “negative”, gdy tylko słychać ostatnią sylabę). Udowodniono, że jest to elastyczne i łatwe w użyciu narzędzie.

1.2.4 Z tego też powodu jest to jednak narzędzie nieprzewidywalne. W niektórych sytuacjach jego użytkownikom jest trudno je rozdzielić od potrzeb wyrażanych przy użyciu bardziej rozwiniętego języka. Ponadto obserwujemy, że niektóre powszechnie pojawiające się wiadomości w R/T nie są ujęte we frazeologii, że same zalecenia zawierają wykluczające się normy i że w takich przypadkach użytkownicy korzystają ze swoich (różnych) umiejętności w języku źródłowym dla przekazania wiadomości.

Jakie są normy?

1.2.5 Przed podjęciem próby zidentyfikowania przypadków “niestandardowego” użycia, konieczne jest zdefiniowanie norm dla standardowego stosowania. Ale nawet w bardzo standardowym świecie kontroli ruchu lotniczego zadanie nie jest łatwe.

1.2.6 Standardy ICAO wymienione w 1.2.3 wydają się być oczywistym kandydatem dla powstania norm zewnętrznych, które mogą, ale nie muszą być przyjęte w całości przez państwa umawiające się (które i tak muszą poinformować ICAO o wszelkich odstępstwach, które chcą stosować) i to prowadzi do drobnych różnic we frazeologii pomiędzy państwami. W jednym państwie, warunki lokalne, takie jak ruch lotniczy i sprzęt ATC mogą doprowadzić do powstania specjalistycznej frazeologii dla pokrycia przypadków nieobjętych zaleceniami ICAO. I na koniec, nawykowe zmiany we frazeologii mogą się stać lokalną zasadą występującą w jednym miejscu pracy (stacja naziemna lub linia lotnicza).

1.2.7 I odwrotnie, analizę można oprzeć na normach wewnętrznych – tzn. na normach, które z natury stanowią podstawę samą w sobie. W takim przypadku te często występujące wzorce stosowania języka określają normę dla danego typu wiadomości. Rzadziej występujące wzorce mogą być traktowane jako odstępstwa od normy, ale w niektórych przypadkach mogą stanowić dowód na konieczność stworzenia nowego typu wiadomości.

1.2.8 Te wewnętrzne normy zostały przez nas przyjęte jako punkt wyjściowy dla analizy zbioru. Zaobserwowane wzorce stosowania języka będą konsekwentnie porównywane z językiem oficjalnym.

¹⁾ Potrzeby te (z wyjątkiem podstawowego wymogu czytelności i zwięzłego przekazywania informacji i instrukcji celem uniknięcia wątpliwości) będą tak różne jak podkreślanie konkretnej części wiadomości, odniesienie się do poprzedniej, uprzejmość, wyrażanie pilności, władzy, niezadowolenia itp., utrzymywanie rytmu rozmowy, uwydatniania członkostwa w grupie. Niektóre z tych potrzeb mogą być sprzeczne – stosowanie żargonu mniejszości dla wykazania członkostwa w grupie może lekceważyć wymóg przejrzystości.

2. OMÓWIENIE ANALIZY

2.1 Założenia i metody

2.1.1 Początek analizy to intensywne zbieranie próbek zarejestrowanych w trakcie fazy przelotu konwersacji pomiędzy różnymi pilotami i kontrolerami ruchu lotniczego w europejskiej przestrzeni powietrznej. Rozmowy te zostały zarejestrowane na ziemi (8 sektorów) i w powietrzu (16 pełnych lotów). Rozmowy odbyły się w języku angielskim i francuskim, a wykonane były przez kontrolerów angielskich, francuskich, portugalskich i hiszpańskich.

2.1.2 Rozmowy zostały przepisane i podzielone na ponumerowane fragmenty (nieprzerwane ciągi przez jednego mówcę) i ponumerowane akty mowy (indywidualne wiadomości kolejno na zmianę przekazywane). Powstały w ten sposób tekst został wykorzystany dla stworzenia bazy danych aktów mowy.

2.1.3 Podstawowym celem analizy jest zbadanie pod dwoma tytułami cech łączności R/T podczas przelotu:

a) cechy mowy:

- jakie wiadomości są formułowane? (cechy semantyczne i pragmatyczne)
- w jak różny sposób można sformułować tę samą wiadomość? (odmiany słownikowe, składniowe i akcentowe)

b) cechy współoddziaływania:

- jak rozkładają się wiadomości w rozmowie?
- jaka jest kolejność wiadomości i jak są ze sobą powiązane przy zmianie rozmówcy? (struktura kolejności)
- jaka jest kolejność wiadomości i jak są ze sobą powiązane przy zmianie rozmówcy? (struktura wymiany)
- kiedy różni mówcy inicjują wymianę?

2.1.4 Ponadto zebraliśmy informację o dodatkowych kontekstach lingwistycznych każdego aktu mowy celem umożliwienia zbadania zmiennych sytuacyjnych, które mogą mieć bezpośredni wpływ na cechy lingwistyczne.

Zwróciliśmy szczególną uwagę na następujące zmienne:

- gęstość ruchu
- zawodowe kwalifikacje mówiącego
- czy mówi w języku ojczystym czy obcym
- faza lotu/typ sektora

2.2 Baza danych

2.2.1 Baza danych została zbudowana przy wykorzystaniu współzależnego systemu zarządzania bazą danych ORACLE. Język pytań to SQL PLUS.

2.2.2 Podstawowa tabela bazy danych zawiera zbiór treści aktów mowy (jeden akt mowy dla jednego rzędu), a w sąsiadujących kolumnach wyniki ręcznej analizy aktów mowy zawierające jak niżej:

a) znaczenie aktu mowy:

- tryb mowy (wydawanie instrukcji, prośenie o informację, przywitanie itp.)
- temat (poziom lotu, trasa, pogoda itp.)
- temat pomocniczy (wznoszenie, schodzenie, utrzymanie)
- dodatkowe elementy (modalizacja, kwalifikacja)
- problemy w komunikowaniu się

b) formułowanie aktów mowy:

- używany język
- struktura składni
- wyrzutnie
- oznaczenia akcentowe
- zwroty łączące
- fenomen wahania się
- zgodność z frazeologią

c) struktura rozmowy:

- struktura ciągłości zmian i aktów mowy
- związki pomiędzy aktami w ramach danej zmiany (podporządkowanie)
- struktura wymiany (wszczęcie, reakcja)
- związki pomiędzy wymianami

(Analiza struktury rozmowy jest oparta na niedawnych badaniach w obszarze analizy rozmowy, a szczególnie na modelu opracowanym przez lingwistów współpracujących z Profesorem Eddy Roulet w Genewie.)

2.2.3 Pozostałe tabele w bazie danych zawierają informacje sytuacyjne dotyczące:

- mówców (narodowość, doświadczenie itp.)
- loty (typ statku powietrznego, trasa, warunki pogodowe itp.)
- sektory kontroli (gęstość ruchu, położenie geograficzne itp.)
- zapisy (data, godzina itp.)

2.2.4 Stawiane pytania bazie danych pozwalają na przeprowadzenie dwóch podstawowych typów analiz:

- wyodrębnienie treści aktów mowy zgodnie z podanymi kryteriami lub ich kombinacją²⁾
- częstotliwością występowania aktów mowy w bazie danych

2.2.5 Podstawową jednostką poddawaną analizie jest akt mowy, ale można wykonać analizę pojedynczych elementów słownictwa (policzenie słów i ich wyszukiwanie) korzystając z tego samego języka i narzędzi programowych.

2.3 Statystyczna prezentacja zbioru

Zbiór składa się z:

Długość	- 14 330 słów
Słownictwo	- 1 303 odmiennych słów
Całkowita liczba - aktów mowy	6 850
Liczba różnych aktów mowy	- 250
Liczba różnych wypowiedzi	- 3 461
Całkowita liczba wymian	- 2 155
— zainicjowanych przez pilota	- 828
— zainicjowanych przez kontrolera	- 1 327

(70% całości to rozmowy w języku angielskim.)

Uwaga. — Liczby są zebrane w oparciu o wypowiedzi zawierające sekwencję liczbową/słowną, nazwy miejsc i operatorów statków powietrznych. W późniejszych obliczeniach zmienne te będą wyłączone z wypowiedzi dla przedstawienia bardziej dokładnego obrazu wariantów.

²⁾ Na przykład, można wyświetlić wszystkie znajdujące się w bazie danych instrukcje dotyczące wznoszenia wydane przez kontrolerów oraz ich zgrupowanie wg zmiennych takich jak mówiący w języku ojczystym, gęstość ruchu lotniczego i struktura składni.

3. NIEKTÓRE WYNIKI ANALIZY

3.1 Podział zadań związanych z komunikowaniem się

Analiza aktów mowy pokazuje, że tylko jedna trzecia, w formie instrukcji i informacji, jest bezpośrednio związana z zarządzaniem ruchem statku powietrznego, podczas gdy dwie trzecie związane są z zarządzaniem samą łącznością. 33 procent wszystkich aktów mowy związanych jest ze zmianą mówiącego – służą identyfikacji kto do kogo mówi. Dalsze 26 procent związanych jest z różnymi sposobami prowadzenia łączności pomiędzy pilotem a kontrolerem (częstotliwość radiowa, kody transponderów, łączność radarowa) a 5 procent to „poprawki” służące wyjaśnianiu nieporozumień. Tak wysoka proporcja: rozmowy o rozmowie” może wydawać się dziwna, ale to odzwierciedla delikatną naturę łączności pomiędzy statkiem powietrznym a stacjami naziemnymi i prawdziwe niebezpieczeństwo niezrozumienia.

3.2 Instrukcje dotyczące zmiany poziomu (kontroler)

3.2.1 Instrukcja dotycząca wznoszenia, schodzenia lub utrzymania poziomu występuje najczęściej w aktach mowy kontrolera (278 razy w zbiorze — 13.5 procent wszystkich wiadomości przekazanych przez kontrolera).

3.2.2 Podstawową formą tych instrukcji to:

FRAZA CZASOWNIKOWA + PARAMETR POZIOMU LOTU

3.2.2.1 Występuje jednak bardzo duża różnorodność w formułowaniu tych dwóch elementów. Podczas, gdy w większości wypowiedzi fraza czasownikowa wyrażana jest w formie bezokolicznika “wznosić się”, “schodzić”, “utrzymywać” lub “kontynuować”, to jednak w znaczącej liczbie tych sformułowań (36) użyto pełne lub skrócone formy bierne czasowników. (Stosowanie pojęć “continue” i “releared” jest przykładem rozpowszechnionej wśród mówiących tendencji do potwierdzania wcześniejszej rozmowy.)³⁾ W czterech przypadkach pominięty jest czasownik lub zastąpiony frazą przyimkową (“Down to . . .”), podczas gdy w trzech przypadkach słowa “climb” i “maintain” użyte są w tej samej wiadomości.

3.2.2.2 Parametr poziomu lotu jest również przedmiotem różnych wariantów. W 54 przypadkach, z których większość to instrukcje utrzymania poziomu lotu parametr składa się po prostu z numeru poziomu lotu, a w dalszych 10 przypadkach parametr wcale nie jest podany wyraźnie (“maintain”). W tych przypadkach instrukcję stanowi odpowiedź na wiadomość pilota, w której podano aktualny poziom lotu. I znowu przez wyrzutnię językową kontroler nawiązuje do wcześniejszej rozmowy i oszczędza czas.

3.2.2.3 Inną formą odmienności jest wprowadzenie przyimka pomiędzy czasownik a parametr — włącznie z “to”, niebezpieczny ze względu na możliwość pomylenia go z liczbą “two” (“Climb to 3 5 0” jest potwierdzone w zbiorze). Inne dodatki to elementy przysłówkowe “immediately”, “initially” i “(for the) time being”. Podczas, gdy pierwszy ma oficjalny status oznaczenia pilności, pozostałe dwa występują na tyle często (28 przypadków), że mogą stanowić element nieoficjalnej frazeologii, przy użyciu której mówiący może poinformować odbiorcę o swoich przyszłych planach.

³⁾ W tym przypadku kontrolerzy upewniają pilotów co do zamiaru podania dalszych instrukcji i w ten sposób powstrzymują pilotów od zadawania kolejnych pytań.

3.2.2.4 Różne jest usytuowanie przysłówka w wiadomości. „Initially” występuje po środku (pomiędzy czasownikiem a parametrem poziomu lotu) i na końcu — odpowiednio dziewięć i osiem przypadków. W trzech z ośmiu przypadków „(for the) time being” wypowiedziano na początku. Wszystkie trzy przypadki wystąpienia słowa „immediately” miało miejsce w środku wypowiedzi. Tendencja do unikania stawiania przysłówka na początku (pozycja rekomendowana przez frazeologię dla „immediately” i podobnych słów) może być spowodowana posiadaną wiedzą o kolejności elementów i/lub chęcią utrzymania rytmu zdania.

3.2.2.5 Tylko 31 procent wszystkich instrukcji w języku angielskim, dotyczących poziomu jest zgodnych z frazeologią. W takim przypadku osoby mówiące w języku ojczystym wykazały wyższy poziom standaryzacji (46 procent wypowiedzi jest standardowych) niż te, dla których jest to język obcy. Należy podkreślić, że oficjalne procedury nie są zgodne co do stosowania przyimka „to” przed parametrami poziomu lotu, gdyż proponuje się „CLIMB (lub DESCEND) (level)” i „CONTINUE CLIMB (lub DESCENT) TO (level)”.

3.3 Aktualna informacja o poziomie lotu (pilot)

3.3.1 Informacja przekazywana kontrolerowi przez pilota, dotycząca poziomu lotu może dotyczyć aktualnego lub przyszłego poziomu. Zbiór zawiera 244 tego rodzaju aktów mowy w języku angielskim (14 procent wszystkich wiadomości przekazanych przez pilota), z czego 200 dotyczy aktualnego poziomu.

3.3.2 Najczęściej powtarzającą się składnią jest zgłoszenie poziomu lotu bez czasownika. Taka składnia dotyczy bardzo wąskiej większości (56 procent) przypadków; można zaobserwować zgodność wariantów składni.

3.3.3 Podobnie jak w instrukcjach podawanych przez kontrolera, pominięty może być zwrot „flight level” (83 przypadki) lub słowo „flight” (54 przypadki). Ten ostatni wariant może przyczynić się do powstania potencjalnie niezrozumiałej wypowiedzi jak „level 2 9 0”, gdzie słowo „level” może być uznane za przymiotnik określający aktualną wysokość lotu statku powietrznego lub jako rzeczownik określający aktualny poziom statku powietrznego niezależnie od wysokości.

3.3.4 Dodanie wyrażenia przysłówkowego lub czasownika przed parametrem poziomu lotu jest wspólną cechą tych wiadomości (107 przypadków) i można to interpretować jako potrzebę dodania przez pilota do informacji o aktualnym pionowym położeniu statku powietrznego, wskazania o jego aktualnym ruchu poziomym.

3.3.5 Wyrażenia czasownikowe występują zazwyczaj w formie czasownik+ING, tak więc wyrażenia przysłówkowe można zgrupować zgodnie z ich intencją w odniesieniu do punktu stałego:

- „at”; „maintaining” (34 przypadki): brak zmiany poziomu, brak zmiany wysokości
- „levelling” (3 przypadki): brak zmiany poziomu, zmiana wysokości

- „reaching”; „approaching”; „coming to” (11 przypadków)

- „crossing”; „passing” (17 przypadków): zmiana poziomu, brak zmiany wysokości

- „leaving”; „out of” (25 przypadków): zmiana poziomu, zmiana wysokości

3.3.5.1 Wydaje się, że piloci odczuwają dużą potrzebę przekazania informacji, dla której nie występuje oficjalny typ wiadomości. Występuje pewien consensus w terminologii, ale każda myśl jest wyrażona przez więcej niż jeden wariant.

Faktycznie, jeden z kontrolerów poinformował nas, że inaczej odczytuje wypowiedź “Approaching flight level 2 5 0” i “Reaching flight level 2 5 0”. Drugie wyrażenie jest prostym stwierdzeniem aktualnego ruchu i poziomu, podczas gdy pierwsze jest delikatnym przypomnieniem przez pilota, że oczekuje dalszych informacji dotyczących wznoszenia lub schodzenia.

3.3.5.2 Sześćdziesiąt osiem procent wypowiedzi stosuje niestandardową frazeologię i wyraża tylko jeden typ wiadomości.

3.4 Akty mowy zależnej

3.4.1 Przykład różnej interpretacji “approaching” i “reaching” wskazuje na rzadki, ale ciągle obecny fenomen aktów mowy, które nie są “tym czym się wydają” lub aktami mowy zależnej. Te mają lingwistyczną formę jednego typu aktu mowy (np. “podawanie informacji”), ale przez słuchaczy są odbierane jako inne typy aktów mowy (np. “prośba o podjęcie działania”). Codzienna konwersacja dostarcza różnorodność aktów mowy zależnej, które często są związane z próbami “ratowania twarzy”, tzn. zachowania czyjeś reputacji lub godności. Mówcy mogą siebie ratować i słuchaczy przez sformułowanie prośby w taki sposób, aby nie uchybić wolności działania przez słuchaczy, jednocześnie pomniejszając zakłopotanie w przypadku ewentualnej odmowy.⁴⁾ Mechanizmy, w wyniku których słuchacze dokonują prawidłowych wypowiedzi o faktycznych zamiarach ukrytych w takich aktach mowy, są złożone i mogą być błędne, ale są zależne od znajomości odnośnego kontekstu przez wszystkich uczestników.

3.4.2 Akty mowy zależnej są na tyle powszechne w naszym zbiorze, że uzasadniają ich bliższą analizę. Występuje 48 przypadków, z których 43 to wiadomości przekazane przez pilota.⁵⁾ Nie jest zaskoczeniem, że najczęściej występują, gdy mówiący posługują się językiem ojczystym i zazwyczaj dotyczą prośby o poziom i trasy, które nie są zgłoszone w planie lotów. Długość i różnorodność niektórych wypowiedzi i ich intonacja przy użyciu dźwięków niezdecydowania zdradzają trudną naturę tego problemu!

- “Can you give us some idea as to euh when we can euh expect higher level?”
- “We could go to the euh Toulouse VOR, tango oscar uniform.”
- “If FI is available, we would be obliged.”
- “x is standing by for FI should it become available.”
- “Is there any chance of FI?”

3.4.3 Wspólne cechy takich wypowiedzi to ukryte w nich wiadomości przekazujące lub proszące o informację i wykorzystujące elementy modalne, wyrażające pojęcie wykonalności lub zdolności. Można pokusić się o konkluzję, że oficjalna procedura dotycząca prośby o zgodę (REQUEST CLIMB . . .), która jest zdecydowanie bezpośrednim aktem mowy nie zawsze koresponduje z odczuwaną koniecznością zachowania twarzy przez pilotów!

⁴⁾ „Brr, zimno tutaj” raczej zostanie zinterpretowane jako prośba do słuchającego, aby zamknął okno, albo przynajmniej pozwolił mówiącemu je zamknąć, niż jako informację lub początek rozmowy o pogodzie.

⁵⁾ Wydaje się, że dla pilotów i kontrolerów jest ważne użycie takiego pojęcia w przekazywanej wiadomości, gdyż jest to element 43 aktów mowy w zbiorze. (Innymi popularnymi pojęciami modalnymi to życzenia i przyszłe prawdopodobieństwo). Oficjalna frazeologia nie jest jednoznaczna w tym zakresie, gdyż zawiera więcej niż jeden wzór syntaktyczny dla użytkowników R/T dla sformowania innych wiadomości na temat:

11.2.3.4 (c) CZY MOŻESZ SIĘ WZNIĘŚĆ.....?

11.3.4 (b) POINFORMUJ CZY JEST MOŻLIWOŚĆ PRZECIĘCIA...?

3.4.4 Trudno jest zinterpretować takie wiadomości, gdy wyjęte z kontekstu. Jednak nieznaczna mniejszość (4 przypadku, gdy używano języka francuskiego jako języka ojczystego) pozostaje niezrozumiałe nawet w kontekście, pozostawiając uzgodniony status aktu mowy w niepewności. Wszystkie dotyczą prośby kontrolera o informację od pilota o możliwości przyspieszenia lub wykonania zwrotu.

C. Vous pouvez accélérer la descente vers 50?
[C: Could you accelerate the descent to 50?

P. Affirmatif madame. On y va.
P: Affirmative, madam. Let's go.]

3.4.5 W wiadomościach użyto tryb oświadczenia i oznaczono jako pytanie tylko przez pogłośnienie intonacji. W przykładzie powyżej, pilot odpowiada dwukrotnie, raz na prośbę o informację, a drugi raz dla potwierdzenia wykonania instrukcji.

3.5 Uwagi

Zobaczyliśmy, że odmiana języka, zarówno wewnątrz jak i w odniesieniu do norm zewnętrznych stanowi stałą cechę w rutynowej łączności R/T. Niektóre odmiany można uznać za nieznaczające, podczas gdy inne mają poważny wpływ na wzajemne zrozumienie zamiarów. Szkolenia powinny ujednoczyć użytkowników w tym obszarze.

3.6 Wnioski

3.6.1 Poniżej przedstawiono rozmowę (znajdująca się w zbiorze), która odbyła się pomiędzy dwoma osobami mówiącymi w swoim języku ojczystym (angielskim) w dolnej przestrzeni powietrznej w sąsiedztwie dużego lotniska. Oba statki powietrzne schodzą na lotnisko:

1. P euh Fox Charlie
who's ahead euh us or Golf Yankee?
2. C well you're neck and neck
3. P euh: we can euh keep a high speed in the descent if you want us to
4. C euh yeah.
I don't know how the TMA are going to plan this
you can if you wish
5. P you're the boss
6. C well they'll be the boss when you get down there
euh I l'm just sort of keeping you apart for the moment
7. P Understood

3.6.1.1 Podczas, gdy ta rozmowa na pewno nie spotka się z pochwałą purystów frazeologii, służy do podkreślenia faktu, że pomimo podejmowanych działań zaradczych przez organizacje na różnych poziomach, odpowiedzialne za nawigację powietrzną nawet przez radiotelefon role pilota i kontrolera często są negocjowane.

3.6.1.2 Jest to również doskonały przykład stresu jakiemu poddawana jest osoba, dla której angielski nie jest językiem ojczystym, gdy równocześnie stara się wyobrazić sobie otaczający ruch i rozmawiać przez radio.

3.6.2 Wiele odmian można zaobserwować w różnorodności potrzeb komunikowania się, poza stwierdzonym celem związku i czytelności. Takie potrzeby muszą być ocenione przed podjęciem decyzji o oficjalnych standardach, i jeżeli konieczne, stworzyć nowe kategorie wiadomości.