

VI Jornadas de Investigación en Humanidades Homenaje a Cecilia Borel

Departamento de Humanidades

Universidad Nacional del Sur

30 de noviembre al 2 de diciembre de 2015



EDITORIAL
DE LA UNIVERSIDAD
NACIONAL DEL SUR

VI Jornadas de Investigación en Humanidades: homenaje a Cecilia Borel / Daiana Agesta... [et al.]; editado por Omar Chauvié ... [et al.]. - 1a ed. - Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur. Ediuns, 2019.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-655-222-6

1. Humanidades. 2. Investigación. I. Agesta, Daiana II. Chauvié, Omar, ed.

CDD 300.72



Editorial de la Universidad Nacional del Sur |
Santiago del Estero 639 | B8000HZK Bahía Blanca | Argentina
www.ediuns.com.ar | ediuns@uns.edu.ar
Facebook: EdiUNS | Twitter: EditorialUNS



Libro
Universitario
Argentino

Diseño interior: Alejandro Banegas

Diseño de tapa: Fabián Luzi

No se permite la reproducción parcial o total, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las Leyes n.º 11723 y 25446.

El contenido de los artículos es de exclusiva responsabilidad de los autores.

Queda hecho el depósito que establece la Ley n.º 11723.

Bahía Blanca, Argentina, julio de 2019.

© 2019, Ediuns.

VI Jornadas de Investigación en Humanidades “Homenaje a Cecilia Borel”
Departamento de Humanidades - Universidad Nacional del Sur
30 de noviembre al 2 de diciembre de 2015

Coordinación
Lic. Laura Orsi

Declaradas de Interés Municipal por la ciudad de Bahía Blanca.
Declaradas de Interés Educativo por la provincia de Buenos Aires en la sesión del 4 de septiembre de 2015 Resolución n.º 1665/2015-, Expediente n.º 5801361392/15

Autoridades

Universidad Nacional del Sur

Rector: Dr. Mario Ricardo Sabbatini
Vicerrectora: Mg. Claudia Patricia Legnini
Secretario General de Ciencia y Tecnología: Dr. Sergio Vera
Departamento de Humanidades
Directora Decana: Lic. Silvia T. Álvarez
Vicedecana: Lic. Laura Rodríguez
Secretario Académico: Dr. Leandro Di Gresia
Secretaria de Investigación, Posgrado y Formación Continua: Lic. Laura Orsi
Secretario de Extensión y Relaciones Institucionales: Lic. Diego Poggiese

Comisión Organizadora

Srta. Daiana Agesta
Dra. Marcela Aguirrezabala
Dr. Sebastián Alioto
Lic. Carolina Baudriz
Lic. Clarisa Borgani
Prof. Lucas Brodersen
Lic. Gonzalo Cabezas
Dra. Rebeca Canclini
Lic. Norma Crotti
Srta. Victoria De Angelis

Lic. Mabel Díaz
Dra. Marta Domínguez
Srta. M. Bernarda Fernández Vita
Srta. Ana Julieta García
Srta. Florencia Garrido Larreguy
Dra. M. Mercedes González Coll
Mg. Laura Iriarte
Sr. Lucio Emmanuel Martin
Mg. Virginia Martin
Esp. Andrea Montano
Lic. Lorena Montero
Psic. M. Andrea Negrete
Srta. M. Belén Randazzo
Dra. Diana Ribas
Srta. Valentina Riganti
Sr. Esteban Sánchez
Mg. Viviana Sassi
Lic. José Pablo Schmidt
Dra. Marcela Tejerina
Dra. Sandra Uicich
Prof. Denise Vargas

Comisión Académica

Dr. Sandro Abate (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Marcela Aguirrezabala (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Ana María Amar Sánchez (Universidad de California, Irvine)
Dra. Marta Alesso (Universidad Nacional de La Pampa)
Dra. Adriana María Arpini (Universidad Nacional de Cuyo)
Dr. Marcelo Auday (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Eduardo Azcuy Ameghino (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dr. Fernando Bahr (Universidad Nacional del Litoral – CONICET)
Dra. M. Cecilia Barelli (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dr. Raúl Bernal Meza (Universidad del Centro de la Provincia de Bs. As.)
Dr. Hugo Biagini (Universidad Nacional de La Plata – CONICET)
Dr. Lincoln Bizzozero (Universidad de La República, Uruguay)
Dra. Mercedes Isabel Blanco (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Gustavo Bodanza (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Nidia Burgos (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Roberto Bustos Cara (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Mabel Cernadas (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Laura Cristina del Valle (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Eduardo Devés (Universidad de Santiago de Chile)
Dra. Marta Domínguez (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Oscar Esquisabel (Universidad Nacional de La Plata – CONICET)

Dra. Claudia Fernández (Universidad Nacional de La Plata – CONICET)
Dra. Ana Fernández Garay (Universidad Nacional de La Pampa – CONICET)
Dra. Estela Fernández Nadal (Universidad Nacional de Cuyo – CONICET)
Dr. Rubén Florio (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Lidia Gambon (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Ricardo García (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Viviana Gastaldi (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Alberto Giordano (Universidad Nacional de Rosario)
Dra. Graciela Hernández (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Yolanda Hipperdinger (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Silvina Jensen (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dr. Juan Francisco Jimenez (Universidad Nacional del Sur)
Dra. María Mercedes González Coll (Universidad Nacional del Sur)
Dra. María Luisa La Fico Guzzo (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Javier Legris (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dra. Celina Lértora (Universidad del Salvador – CONICET)
Dr. Fernando Lizárraga (Universidad Nacional del Comahue - CONICET)
Dra. Elisa Lucarelli (Universidad de Buenos Aires)
Mg. Ana María Malet (Universidad Nacional del Sur)
Prof. Raúl Mandrini (Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Bs. As.)
Dra. Stella Maris Martini (Universidad de Buenos Aires)
Dr. Raúl Menghini (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Elda Monetti (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Rodrigo Moro (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Lidia Nacuzzi (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dr. Ricardo Pasolini (Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Bs. As.)
Dr. Sergio Pastormerlo (Universidad Nacional de La Plata)
Dra. Dina Picotti (Universidad de Buenos Aires – CONICET)
Dr. Luis Porta (Universidad Nacional de Mar del Plata – CONICET)
Dra. M. Alejandra Pupio (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Alicia Ramadori (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Silvia Ratto (Universidad de Buenos Aires)
Dra. Diana Ribas (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Elizabeth Rigatuso (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Lic. Adriana Rodríguez (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Hernán Silva (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Marcela Tejerina (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Fernando Tohmé (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Fabiana Tolcachier (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Patricia Vallejos (Universidad Nacional del Sur – CONICET)
Dra. Irene Vasilachis (CEIL – CONICET)
Dra. María Celia Vázquez (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Daniel Villar (Universidad Nacional del Sur)
Dr. Emilio Zaina (Universidad Nacional del Sur)
Dra. Ana María Zubieta (Universidad de Buenos Aires – CONICET)

Lorena M. A. **de-Matteis**

Norma **Bravo**

(Editoras)

Investigación y práctica docente en la enseñanza de lenguas para propósitos específicos

Volumen 13

Índice

Interculturalidad y lenguas extranjeras: la necesidad de una ampliación de contenidos y una evaluación alternativa.....	795
<i>Lucas Matías Brodersen, Gonzalo Eduardo Espinosa</i>	
Orientaciones de investigación en la enseñanza de las lenguas para propósitos específicos en el ámbito institucional aeronáutico.....	805
<i>Lorena M. A. de- Matteis</i>	
Inglés aeronáutico: definición y reseña de su enseñanza en la Argentina.....	815
<i>Lorena M. A. de- Matteis, Ana M. Martino, Norma Bravo</i>	
El impacto de la enseñanza de secuencias formulaicas en un curso universitario de ESP para policías en formación.....	823
<i>Andrea C. Rodeghiero</i>	
El componente intercultural en los libros de inglés aeronáutico.....	833
<i>Mariela Starc, Norma Bravo</i>	

Inglés aeronáutico: definición y reseña de su enseñanza en la Argentina¹

Lorena M. A. de- Matteis

Departamento de Humanidades - Universidad Nacional del Sur - CONICET

lmatteis@uns.edu.ar

Ana M. Martino

Departamento de Humanidades - Universidad Nacional del Sur

anamartino@bvconline.com.ar

Norma Bravo

Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación – Administración Nacional de la Aviación Civil

nbravo@anac.gov.ar

1. Introducción

A partir del significativo desarrollo del transporte aéreo en la segunda mitad del siglo pasado, el uso del idioma inglés se ha convertido en unos de los engranajes del mecanismo de alta precisión de la seguridad aérea, actividad que requiere un estándar de comunicación uniforme para asegurar la comprensión entre las partes involucradas, en especial en la aviación internacional. A este fin, todos los controladores aéreos y pilotos deben acreditar un nivel operacional de inglés aeronáutico (*Aviation English*, o AE), conocido como nivel 4 en la escala de evaluación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI). Esta organización establece los LPR (*language proficiency requirements*) para la actividad y describe el nivel 4 como aquel que garantiza el suficiente dominio de las habilidades para las comunicaciones radiales en el ámbito del control de tránsito aéreo (ATC). En este marco, el rol del docente de AE cobra una innegable importancia en la enseñanza de los componentes ESP (*English for Specific Purposes*) y EGP (*English for General Purposes*) que complementan al dominio de la fraseología aeronáutica estandarizada, área cubierta en la instrucción técnica de los profesionales. Sobre su crucial rol en la seguridad aeronáutica y sobre los factores que inciden en su tarea observa Barbieri:

Aviation English teachers and the classroom are the frontline defenses against linguistic failures. They balance these needs by teaching the required content within any practical resource-related constraints, i.e., time, placed on the course, drawing upon a wealth of knowledge provided by a base of relevant literature. Aviation is an ideal area of discourse for a narrow angled, highly contextualized, and thus efficient English for Specific Purpose (ESP) approach taught through content (Basturkmen, 2009). (...) (Barbieri, 2014: 615).

¹ Trabajo inscripto en el proyecto “Desarrollo de competencias comunicativas profesionales para la seguridad lingüística: análisis de prácticas de instrucción y desarrollo de herramientas didácticas para el ámbito aeronáutico” (P.G.I. 24/1220 SGCyT-UNS).

Este trabajo intenta, en primer lugar, revisar brevemente la definición conceptual del AE, considerando: *a)* la reglamentación de la OACI desde una perspectiva histórica (OACI 1985, 2004, 2009, 2010), *b)* las definiciones que ofrecen los libros de texto de AE previos y posteriores a la definición de los LPR (Ellis y Gerighty, 2008; Emery y Roberts, 2008; Kennedy, 2008; Robertson, 2008[1988]; Shawcross, 2011) y los modelos conceptuales propuestos en estudios lingüísticos como los de Ragan (1997); Mitsutomi y O'Brien (2003), Varantola (1989), etc. En segundo lugar, se atiende a reseñar las iniciativas para su enseñanza en Argentina y relevar y valorar los logros algunos de los lugares e instituciones donde se desarrolla actualmente la instrucción de AE para identificar áreas potenciales de intervención.

2. Reseña histórica y precisiones conceptuales

La necesidad de contar con una lengua franca para el ámbito aeronáutico se acentuó tras la Segunda Guerra Mundial (IIGM), conflicto que posibilitó definitivamente la explotación del transporte aéreo de pasajeros a gran escala por los avances técnicos alcanzados. Además, como una de las agencias de las Naciones Unidas en 1947 se creó la OACI, que en sus *Anexos* regula las condiciones que se deben cumplir en la aviación civil, estableciendo *prácticas recomendadas* y *prácticas obligatorias*. Como puntualiza Varantola (1989: 173-174), desde 1950 el *Anexo 10*² de la OACI aceptó al inglés como *lengua franca* recomendada para aquellos escenarios operativos en que entrasen en contacto hablantes de distintas lenguas. Lo hizo, sin embargo, con una salvedad (“Pending the development and adoption of a more suitable form of speech for universal use in aeronautical radiotelephony”) que se mantuvo hasta principios del actual siglo. Ante la evidencia de la importancia del AE para la seguridad aeronáutica —demostrada por la ocurrencia de accidentes que se tornaron paradigmáticos en relación con la problemática de su empleo (Zagreb 1976, Tenerife 1977, Cali 1995, Nueva Dehli 1996, cfr. Barbieri, 2014)— y a partir de la labor del *Proficiency Requirements In Common English Study Group* (PRICESG) establecido en 1998 por la OACI, esta recomendación pasó a ser un estándar obligatorio a partir de 2004, con un plazo inicial que vencía en marzo de 2008 para que los 191 Estados miembros certificaran a sus operadores en un nivel de inglés aeronáutico denominado “operacional” (OACI 2004). Si antes de 2004 se desarrollaron los conceptos y las descripciones del AE (v. 2.1), desde esta fecha y en el nuevo contexto reglamentario, los esfuerzos de instrucción se intensificaron en todos los países en los que el inglés no es lengua materna y esto trajo aparejada la conformación de lo que puede considerarse un nuevo “mercado” para la enseñanza de esta variedad de LSP (*Language for Specific Purposes*) (v. 2.2).

2.1 AE: ¿sublenguaje, lenguaje controlado, registro restringido, ESP?

El AE ha sido definido conceptualmente de distintas maneras³. En primer lugar, fue considerado como un tipo de *sublenguaje*⁴, es decir una variedad de una lengua natural usada en un dominio específico y

² Se trata del Anexo dedicado a las telecomunicaciones aeronáuticas.

³ Los rasgos lingüísticos que describen al AE son similares en otras lenguas empleadas en la aviación (de- Matteis, 2009), ya que los procedimientos comunicativos estandarizados por la OACI se han tomado como norma y modelo para las diversas lenguas en las que pueden realizarse operaciones aéreas. En este sentido, también el “español aeronáutico” puede concebirse en las mismas categorías que el AE. Cabe preguntarse si no sería más correcto, en este sentido, hablar de los rasgos del “lenguaje de la aviación en el ámbito ATC” como categoría general sin que muchos de ellos sean exclusivos del AE como

caracterizada por un vocabulario especializado, relaciones semánticas y, en muchos casos, una sintaxis también especializada (Grishman, 2001, citado por Pereira Bocorny, 2011: 971).

Teniendo en cuenta las restricciones combinatorias de la sintaxis braquilógica del discurso aeronáutico en distintas lenguas (Philps, 1992; de-Matteis, 2009), otra noción que puede asociarse con el AE, al menos en un sentido amplio, es la de *lenguaje controlado*, en la medida en que las posibilidades combinatorias de la gramática y los significados de las unidades léxicas están muy acotadas para eliminar la ambigüedad. Sin embargo, esta denominación se asocia más con una forma de inglés técnico simplificado (*Simplified Technical English* o STE), normada por el *Simplified Technical English Maintenance Group* (STEMG) y orientada a la producción (y automatización) de traducciones técnicas dentro de la industria.

Desde una perspectiva sistémico-funcional, para Ragan (1997: 27), siguiendo a Halliday (1994) y Vatnsdal (1987), la variedad lingüística empleada en el ámbito ATC constituye un *registro restringido*, una variedad especializada e idiosincrásica que admite un número reducido de combinaciones sintácticas y de unidades léxicas —terminológicas en este caso— y exhibe un alto grado de predictibilidad.

El modelo conceptual que subyace a los textos de instrucción en AE para el ámbito ATC puede caracterizarse como la suma de *la fraseología para el control de tránsito aéreo* + *una forma específica de inglés para propósitos específicos (ESP)* + *inglés para propósitos generales (EGP)*, esto es inglés “llano” o *plain English*⁵ (Mitsutomi y O’Brien, 2003; OACI, 2010). El supuesto básico es que no hay fraseología suficiente, por detallada que esta sea, para garantizar una operación segura en situaciones de no-rutina cuando los hablantes no emplean su lengua materna.

2.2 Desarrollo de materiales

A pesar de que los principales esfuerzos en materia de instrucción de AE comienzan a producirse en el siglo XXI a raíz del cambio de estatus de esta lengua en la reglamentación de la OACI, existen antecedentes previos en el desarrollo de materiales didácticos para su enseñanza. Pereira Bocorny (2011: 975) señala que ya en la década de 1960 se habían editado en Macmillan materiales dentro de la serie *Special English*. Estos se concentraban en tres áreas aeronáuticas principales: mantenimiento, tráfico aéreo y aviación general. Estos materiales (*General Aviation, Radiotelephony, Aviation Mechanics* [1966] y *Aviation Maintenance, International Air Traffic Control e International Jet Aircraft* [1986]) fueron reeditados en la década de 1980 en la serie llamada *Career English* con algunas modificaciones.

También por esos años aparecen *Airpeak: radiotelephony communication for pilots* (Robertson 1987) y *English for Aircraft* (Shawcross, 1992a, 1992b), publicados por dos referentes y fundadores de la *International Civil Aviation English Association* (ICAEA), asociación que nuclea a los docentes de AE y que ha tenido un importante papel en la definición de los LPR al participar muchos de sus miembros del PRICESG. Con enfoques didácticos y contenidos más ajustados a las habilidades contempladas en la escala de evaluación de la OACI (pronunciación, estructura, vocabulario, fluidez,

podría sugerir el volumen de bibliografía existente sobre esta variedad frente a otras (cfr. la estructura del artículo de Moder, 2012).

⁴ Noción propuesta originalmente por Harris en 1968 para describir un conjunto de oraciones dentro de una lengua que se pueden generar por un conjunto especial de reglas gramaticales.

⁵ “Plain language in aeronautical radiotelephony communications means the spontaneous, creative and non-coded use of a given natural language, although constrained by the functions and topics (aviation and non-aviation) that are required by aeronautical radiotelephony communications, as well as by specific safety-critical requirements for intelligibility, directness, appropriacy, non-ambiguity and concision” (OACI, 2010[2004]: 3.3.14).

interacción, comprensión), desde 2004 se ha publicado un amplio número de textos para la enseñanza de AE en el ámbito ATC (Mariner, 2008; Emery y Roberts, 2008; Ellis y Gerighty, 2008; Kennedy, 2008; Shawcross, 2011), algunos de ellos acompañados de materiales para los docentes.

3. Enseñanza del AE en la Argentina

La Argentina tuvo participación en el PRICESG que diseñó los LPR (Pereira Bocorny, 2011: 978), aunque no hemos podido identificar a nuestros representantes para entrevistarlos al respecto. Como Estado miembro de la OACI, Argentina adhirió a los LPR formulados por la OACI y se comprometió a certificar a su personal dentro de los plazos establecidos pese a las dificultades que entrañaban tanto la infraestructura aeronáutica argentina (24 aeropuertos internacionales distribuidos en el territorio, algunos alejados de centros poblacionales importantes donde pudiera concentrarse la instrucción de AE; las dificultades económicas para afrontar cursos de inmersión en el extranjero; la escasez de docentes de inglés con conocimientos aeronáuticos suficientes) como “profundas cuestiones culturales” por las que, si Argentina no es un país anglofóbico, por razones histórico-culturales el inglés tampoco ha representado una necesidad, lo que explica que no existiera hacia la fecha en que se establecieron los LPR “un patrón cultural común favorable entre los controladores que se reclutaron” (Dovich, 2003: 256; de-Matteis, 2008).

Algunas de las problemáticas señaladas por Dovich continúan en la actualidad, pero cabe destacar que a la fecha la Argentina cuenta con una importante presencia en la ICAEA, con docentes de inglés que son representantes de esta organización en América Latina y que se ha traducido, incluso, en la organización de foros regionales en los que se abordan las problemáticas de la instrucción en AE y que operan como eventos capacitadores para los docentes involucrados en esta actividad, sea a título particular o en marcos institucionales.

3.1 Iniciativas docentes

Las iniciativas para la enseñanza del AE en la aviación civil Argentina⁶ pueden dividirse según su destinatario y según su origen. En el primer sentido, la mayoría de las capacitaciones se orientan hacia los pilotos y los controladores de tránsito aéreo. Según su origen, los distintos programas pueden clasificarse en iniciativas privadas o iniciativas con apoyo estatal. Entre las primeras, pueden mencionarse la actividad de docentes que realizan esta instrucción a nivel particular, distintos centros de formación aeronáutica de carácter privado con reconocimiento oficial (las denominadas *Escuelas de Instrucción y Perfeccionamiento Aeronáutico* o EIPA), así como empresas y sindicatos que ofrecen capacitación a su personal. Por motivos de brevedad, en este trabajo nos concentraremos en describir algunos de los programas realizados desde organismos a los cuales el Estado ha requerido sus servicios o desde instituciones de formación aeronáutica que dependen de organismos del Estado. Entre estos, pueden mencionarse al menos tres, que se corresponden con distintos momentos tras el establecimiento de los LPR:

⁶ Las fuerzas armadas tienen sus propios programas de formación en AE, cfr. por ejemplo: <http://ciiba.faa.mil.ar/INSTRUCTIVO.pdf>.

3.1.1 De manera inmediata al establecimiento de los LPR requeridos por la OACI, la respuesta del Comando de Regiones Aéreas fue trabajar sobre la capacitación de su personal ATC. Para ello se desarrolló un material específico en formato de CD-ROM (Gómez y Dovichi, 2003). Por estos años, se observaba ya un esfuerzo importante por establecer las condiciones para la instrucción organizada de AE y por llevar estas capacitaciones al interior del país para descentralizar la instrucción⁷. Es probable que el formato adoptado apuntara en esta misma dirección.

3.1.2 Por un breve período de tiempo alrededor del año 2008, el Laboratorio de Idiomas de la Universidad de Buenos Aires llevó adelante una capacitación en inglés aeronáutico y fraseología aeronáutica estandarizada destinada a los controladores de tránsito aéreo en el marco de un convenio con el Ministerio de Defensa de la Nación⁸. Fruto de la experiencia de este curso, y más allá de sus resultados prácticos, resulta interesante observar cómo programas de lingüística aplicada permiten detectar problemáticas específicas de interés para la teoría que subyace a la enseñanza de los LSP: a partir del estudio de las grabaciones de los exámenes se detectó que los “sujetos con niveles intermedios de proficiencia de la lengua [inglesa] producían un nivel fonológico cercano a L2 en los registros coloquiales pero que en la comunicación rutinaria en la comunicación aeronáutica, usando la fraseología específica, evidenciaban producciones más cercanas a su L1 en el nivel fonológico” (Regueira *et al.*, 2009).

Es interesante destacar, por último, que en el marco de este programa se desarrollaron y registraron materiales docentes, editados por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en una serie de cuatro volúmenes denominada *Aeronautical Skills*⁹.

3.1.3 Desde el año 2005, la instrucción de los controladores de tránsito aéreo en AE se realiza en el Área Cursos de Inglés del Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), organismo que en la actualidad depende de la Administración Nacional de la Aviación Civil (ANAC) y que en 2011 reconoció al CIPE como centro idóneo para la certificación del personal. Este programa se caracteriza por responder a los requerimientos de la Organización de Aviación Civil (OACI), ampliando la oferta educativa del CIPE que previamente solo contemplaba la formación en fraseología aeronáutica en idioma inglés. En la documentación que regula tanto la capacitación como la certificación en competencia lingüística para pilotos y controladores, se especifica la necesidad de orientar los criterios al desarrollo de habilidades lingüísticas que le permitan al operador lidiar con situaciones de no-rutina, o sea aquellas situaciones operativas donde la seguridad operacional está en riesgo y pone en peligro la vida de los pasajeros y la tripulación.

Además, la labor que se viene desarrollando en el CIPE resulta de particular interés por el diseño de materiales propios que complementan los materiales disponibles en el mercado. Desarrollado con equipos interdisciplinarios, integrados por expertos operativos (controladores de tránsito aéreo) con amplia experiencia que asesoran a los expertos lingüistas respecto de los contenidos relevantes para las tareas que deben desempeñarse en el puesto de trabajo, el material resultante ha logrado potenciar la interactividad entre el participante y el contenido. Cada cursante es, entonces, total protagonista de su

⁷ En rigor de verdad, los intentos de llevar la instrucción de AE al interior son previos al establecimiento de los LPR (Gómez, 2000: 5).

⁸ Los docentes participantes no recuerdan la extensión temporal de su labor (correspondencia personal). Sin embargo, la iniciativa del Ministerio de Defensa de Argentina se informaba en línea en mayo de 2007:

“El Ministerio de Defensa informa que ha firmado convenios con las Universidades Nacionales de San Martín (UNSAM) y de Buenos Aires (UBA) para que ambas colaboren en la formación y perfeccionamiento de controladores aéreos e inspectores tanto en idioma inglés como en materias técnicas. (...) // A través de su Laboratorio de Idiomas, la Facultad de Filosofía y Letras de la UBA brindará al personal aeronáutico capacitación en idioma inglés que les permitan alcanzar el nivel de los estándares requeridos a nivel internacional por la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil)” (Información de prensa n.º 125/07 [en línea]).

⁹ Todavía no hemos podido acceder a estos materiales.

capacitación pues su participación fomenta el diálogo, la reflexión y el aprendizaje colaborativo que se produce entre pares, facilitadores y la realidad operativa. El material se encuentra en permanente proceso de mejora escuchando sugerencias de los actores del proceso enseñanza-aprendizaje.

Asimismo, esta institución ha trabajado sobre el diseño de un *test* de AE con el que ya lleva certificados a más de cien profesionales, con alrededor de un 75 % de aprobación con nivel operacional 4 o superior. El personal a cargo del diseño del examen y de su implementación ha realizado un pormenorizado análisis estadístico de los datos de los exámenes administrados que corrobora su validez de criterio y de constructo, así como su confiabilidad (Mendoza, 2015). Además, este análisis proporciona datos sobre los rasgos demográficos de la población profesional examinada que dan cuenta de la situación actual de la Argentina de cara a las obligaciones asumidas ante la OACI en materia de formación lingüística del personal ATC. Resulta interesante observar, en este sentido, una escasa participación en el examen por parte de los profesionales de la Patagonia y del NOA —con independencia de los resultados obtenidos—.

4. Observaciones finales

En toda lengua, la conceptualización teórica del lenguaje empleado en la aviación como una variedad para fines específicos resulta ser la más apropiada en la medida en que, poniéndola en relación con otras múltiples variedades LSP, señala de inmediato la relevancia de estudios teóricos y aplicados que se orienten a mejorar los procesos de su instrucción. En particular, esta forma de LSP resulta clave para la seguridad lingüística de las operaciones aéreas y, si se trata de la aviación internacional en la que el AE opera como variedad de carácter obligatorio, su importancia es todavía mayor y la necesidad de mejorar tanto la capacitación de los docentes como de los profesionales a los que instruyen se torna un imperativo en gran parte del mundo no angloparlante.

En este sentido, la reseña de su enseñanza en la Argentina nos permite señalar que existe todavía mucho camino por recorrer, tanto a nivel de las organizaciones oficiales encargadas de formar y certificar a los profesionales, como en el ámbito privado. En este esfuerzo, la participación y la integración en asociaciones internacionales resultan enriquecedoras, pero también debe fortalecerse la capacitación y formación de nuevos docentes de inglés aeronáutico. La investigación lingüística tiene, en este sentido, una gran posibilidad de aportar a un sector clave en la vida social de un mundo globalizado, en especial si la tendencia a incorporar requisitos lingüísticos para otros colectivos profesionales aeronáuticos se concreta.

Materiales de inglés aeronáutico

- Ellis, S. y Gerighty, T. (2008). *English for Aviation for Pilots and Air Traffic Controllers*, Oxford; Oxford University Press.
- Emery, H. y Roberts, A. (2008). *Aviation English*, Oxford, MacMillan.
- Emery, H. y Roberts, A. (2010). *Check your Aviation English*, Oxford, MacMillan.
- Kennedy, J. (2008). *Aviation English, Teacher's Book*, Oxford, MacMillan.
- Mariner, L. (2008). *Cleared for takeoff: English for pilots*, Hong Kong, AELink Publications Incorporated.
- Robertson, F. (2008). *Airspeak*, Essex, Pearson-Longman. [1988].

- Shawcross, P. (1992a). *English for Aircraft - Documentation Handbook*, París, Belin.
- Shawcross, P. (1992b). *English for Aircraft - System Maintenance*, París, Belin.
- Shawcross, P. (2011). *Flightpath. Aviation English for pilots and ATCOs*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Shawcross, P. y Day, J. (2011). *Flightpath. Aviation English for pilots and ATCOs. Teacher's Book*, Cambridge, Cambridge University Press.

Materiales de inglés aeronáutico desarrollados en la Argentina

- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2011). *Aviation English for Air Traffic Controllers. Levelling Course. Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2012a). *Level 3 Aviation English for ATCOs. Elementary to Pre-Operational. Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2012b). *Level 4 Aviation English for ATCOs. Pre-Operational to Operational. Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2010). *4B Aviation English for ATCOs. Intensive Course. Practice for the Language Proficiency Test - Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2013a). *Level Starter Aviation English for ARO-AIS Operators. Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2013b). *Level 1/2 Aviation English for ARO-AIS Operators. Elementary to Pre-Operational. Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2013c). *Level 3/4 Aviation English for ATCOs. Pre-Operational to Operational. Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación (2014). *4B Aviation English for ARO-AIS Operators. Intensive Course. Practice for the Language Proficiency Test - Student's book*, Buenos Aires, CIPE/ANAC.
- Regueira, I. (2008a). *Aeronautical Skills. Operational Level*, Buenos Aires, Editorial de la Facultad de la Facultad de Filosofía y Letras/Universidad de Buenos Aires.
- Regueira, I. (2008b). *Aeronautical Skills 2A Elementary Level*, Buenos Aires, Editorial de la Facultad de la Facultad de Filosofía y Letras/Universidad de Buenos Aires.
- Regueira, I. (2008c). *Aeronautical Skills 3A Pre-Operational Level*, Buenos Aires, Editorial de la Facultad de la Facultad de Filosofía y Letras/Universidad de Buenos Aires.
- Regueira, I. (2008d). *Aeronautical Skills 5A Post-Operational Level*, Buenos Aires, Editorial de la Facultad de la Facultad de Filosofía y Letras/Universidad de Buenos Aires.

Bibliografía

- Barbieri, B. (2014). "Aviation English: History and Pedagogy", *The Journal of Teaching English for Specific and Academic Purposes*, vol. 2, n.º 4, pp. 615-623.
- de- Matteis, L. M. A. (2008). "Globalización e inglés aeronáutico. Posición argentina", *Tonos digital*, n.º 15. Disponible en línea: <http://www.tonosdigital.com>.

- de- Matteis, L. M. A. (2009). *Aviación e interacción institucional. Análisis lingüístico de la comunicación aeronáutica en la Argentina*, Bahía Blanca, Ediuns.
- Dovich, D. (2003). “Programa de perfeccionamiento continuo de idioma inglés para controladores de tránsito aéreo”, OACI, *Memorias de las Jornadas Iberoamericanas de Seguridad e Instrucción en la Aviación Civil*, Madrid, pp. 256-260.
- Gómez, S. y Dovich, D. (2003). *English for the aviation World. An easy way to face the future*, CD interactivo. Buenos Aires.
- Gómez, S. (2000). “La RANE hacia adelante”, *Gaceta RANE*, vol. 1, n.º 5, pp. 5-6.
- Grishman, R. (2001). *Adaptive information extraction and sublanguage analysis*, Computer Science Department, New York, New York University.
- Halliday, M. (1994). *An introduction to functional grammar*, Londres, Arnold.
- Mendoza, E. (2015). “Análisis estadístico de los resultados de los exámenes de certificación de Competencia Lingüística del CIPE según lugar, tipo de dependencia, género y edad de los postulantes”, Ezeiza, CIPE. Documento inédito.
- Ministerio de Defensa (2007). Información de prensa n.º 125/07.
 Disponible en: <http://www.mindef.gov.ar>. Consultado el: 15 de septiembre de 2007.
- Mitsutomi, M. y O’Brien, K. (2003). “The Critical Components of Aviation English”, *International Journal of Applied Aviation Studies*, vol. 3, n.º 1, pp. 117-129.
 Disponible en: https://www.academy.jccbi.gov/ama-800/Spring_2003.pdf.
- Moder, C. L. (2012). “Aviation English”, en: Paltridge, B. y Starfield, S. (Eds.). *The Handbook of English for Specific Purposes*, Oxford, Wiley-Blackwell, pp. 227-242.
- Organización de la Aviación Civil Internacional (1985). *Telecomunicaciones aeronáuticas. Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Vol. II*, Montreal, OACI.
- Organización de la Aviación Civil Internacional (2001). *Telecomunicaciones aeronáuticas. Anexo 10 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Vol. II*, Montreal, OACI.
- Organización de la Aviación Civil Internacional (2009). *Language Testing Criteria for Global Harmonization. Cir 318 AN-180*, Montreal, OACI.
- Organización de la Aviación Civil Internacional (2010). *Manual on the implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*, DOC 9835 AN/453, Montreal, OACI. [2004].
- Pereira Bocorny, A. (2011). “Panorama dos estudos sobre a linguagem da aviação”, *RBLA*, vol. 11, n.º 4, pp. 963-986.
- Philps, D. (1992). *L’Anglais dans le ciel des Antilles-Guyane. Phraséologie et sécurité linguistique*, París, Presses Universitaires Créoles/L’Harmattan.
- Ragan, P. (1997). “Aviation English: An Introduction”, en: *Journal of Aviation/Aerospace Education & Research*, vol. 7, n.º 2, pp. 25-36.
- Regueira, I.; Roseti, L.; Nerguizian, A. y Delmas, A. M. (2009). “Adquisición de aspectos fonológicos en lengua extranjera en códigos automatizados (fraseología) usados por los controladores de vuelo”, presentado en *I Congreso Internacional de Investigación y Práctica Profesional en Psicología XVI Jornadas de Investigación Quinto Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR*, Facultad de Psicología - Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, pp. 366-368.
 Disponible en: <http://www.aacademica.com/000-020/390>.
- Varantola, K. (1989). “Natural language vs. purpose-built languages”, *Neophilologische Mitteilungen*, vol. 90, n.º 2, pp. 173-183.
- Vatnsdal, A. (1987). “Register analysis: The language of air traffic control”, *Occasional Papers in Systemic Linguistics*, n.º 1, pp. 43-83.