

**Cir 323
AN/185**



Lignes directrices sur les programmes de formation en anglais aéronautique

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Organisation de l'aviation civile internationale



Les présentes lignes directrices ont été élaborées en s'appuyant sur les compétences et l'expérience de la direction et des membres de l'International Civil Aviation English Association (ICAEA) (www.icaea.pansa.pl), qui s'est donné pour vocation de renforcer les normes applicables à la formation en anglais aéronautique dans le but d'améliorer la qualité des communications en aviation à l'échelle mondiale.

L'OACI est reconnaissante de cette importante contribution.

**Cir 323
AN/185**



Lignes directrices sur les programmes de formation en anglais aéronautique

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, rue University, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int.

**Cir 323, Lignes directrices sur les programmes de formation
en anglais aéronautique**

N° de commande : CIR323

ISBN 978-92-9231-487-3

© OACI 2010

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

TABLE DES MATIÈRES

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| INTRODUCTION | VII |
| Chapitre 1. Conception et élaboration des programmes de formation en anglais aéronautique..... | 1 |
| 1.1 Définition des objectifs de la formation | 1 |
| 1.1.1 Utilisation d'une langue pertinente pour l'exploitation et l'usage professionnel..... | 1 |
| 1.1.2 Développement de compétences linguistiques pour la communication | 2 |
| 1.1.3 Prise en compte des six domaines de compétence de l'échelle d'évaluation et des descripteurs holistiques de l'OACI | 2 |
| 1.1.4 Atteinte du niveau fonctionnel 4 de l'OACI dans les six domaines de compétence | 2 |
| 1.2 Information à l'intention des prestataires de formation | 2 |
| 1.2.1 Équipe de conception et d'élaboration du programme de formation | 2 |
| 1.2.2 Compétences et expérience | 3 |
| 1.2.3 Définition du programme de formation | 3 |
| 1.2.4 Définition du processus d'élaboration d'un programme de formation | 3 |
| 1.3 Justification des méthodes de formation | 4 |
| 1.3.1 Contenu et ordre du programme de formation | 4 |
| 1.3.2 Filières distinctes pour les pilotes et les contrôleurs | 4 |
| 1.3.3 Spécialistes et débutants | 4 |
| 1.3.4 Utilisation cohérente d'une approche communicative | 5 |
| 1.3.5 Couverture effective des six compétences de l'OACI et atteinte du niveau fonctionnel 4..... | 5 |
| 1.3.6 Pertinence professionnelle et motivation | 6 |
| 1.3.7 Moyens techniques | 6 |
| 1.3.8 Qualité et quantité appropriées d'aides audiovisuelles | 7 |
| 1.3.9 Apprentissage hybride | 7 |
| 1.3.10 Durée de la formation | 7 |
| 1.3.11 Rapport coût-efficacité de la formation | 8 |
| 1.4 SUIVI ET TESTS..... | 8 |
| 1.4.1 Suivi du progrès des étudiants..... | 9 |
| 1.4.2 Efficacité de la formation et rétroaction..... | 9 |
| Questionnaire | 10 |
| Chapitre 2. Formation en anglais aéronautique..... | 12 |
| 2.1 Facteurs influant sur la formation | 12 |
| 2.1.1 Intégration de l'apprentissage en classe et à distance..... | 12 |
| 2.1.2 Moyens d'améliorer la motivation des étudiants | 13 |
| 2.1.3 Techniques de formation fondées sur la communication | 13 |
| 2.1.4 Applicabilité du contenu, des activités et du niveau de formation aux objectifs opérationnels..... | 13 |

| | <i>Page</i> |
|--|---------------|
| 2.1.5 Adaptation du matériel didactique aux besoins individuels et locaux..... | 14 |
| 2.1.6 Activités | 14 |
| 2.2 Les formateurs | 14 |
| 2.2.1 Démonstration des compétences, de la formation, de l'expérience et du traitement des formateurs | 14 |
| 2.2.2 Qualités de l'enseignant/facilitateur/instructeur technique | 15 |
| 2.2.3 Nécessité éventuelle du travail conjoint | 16 |
| 2.3 Logistique..... | 16 |
| 2.3.1 Éléments constitutifs d'un milieu d'apprentissage favorable et approprié | 16 |
| 2.3.2 Durée et fréquence appropriées des cours | 17 |
| 2.3.3 Démonstration de l'infrastructure technique nécessaire pour soutenir la formation | 17 |
| 2.4 Matériel didactique..... | 18 |
| 2.4.1 Manuel de l'instructeur accompagné de notes pratiques, d'exemples et de corrigés | 18 |
| 2.4.2 Manuels et matériel, y compris plans de cours détaillés, faciles à utiliser à l'intention des étudiants..... | 18 |
| 2.4.3 Classe dirigée de présentation du matériel de classe et d'apprentissage à distance | 18 |
| 2.4.4 Fiches de suivi et d'évaluation des étudiants..... | 18 |
| 2.5 Suivi, vérification des compétences et rattrapage..... | 19 |
| 2.5.1 Tests de niveau, épreuves périodiques et finales appropriés | 19 |
| 2.5.2 Distinction entre les épreuves subies au cours de la formation et les épreuves de licence | 19 |
| 2.5.3 Moyens (manuels ou informatisés) de suivre les progrès des étudiants et d'analyser leurs besoins..... | 19 |
| 2.5.4 Système de gestion de l'apprentissage | 20 |
| 2.5.5 Moyens et matériel de formation de rattrapage..... | 20 |
| 2.6 Assurance qualité | 20 |
| 2.6.1 Supervision des formateurs et rétroaction | 21 |
| 2.6.2 Moyens de vérifier si les objectifs professionnels sont atteints | 21 |
| Questionnaire | 22 |
| Chapitre 3. Profil et compétences de base des formateurs en anglais aéronautique..... | 24 |
| 3.1 Compétences de base requises pour enseigner l'anglais langue étrangère (TEFL) | 24 |
| 3.2 Expérience de l'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques (ESP)..... | 24 |
| 3.3 Compétences linguistiques et connaissances opérationnelles | 24 |
| 3.4 Connaissance du milieu aéronautique..... | 25 |
| 3.5 Connaissance approfondie du Doc 9835 | 25 |
| 3.6 Connaissance de l'aide pédagogique de l'OACI sur les échantillons de parole notés..... | 25 |
| 3.7 Attitude en matière de formation | 26 |
| 3.7.1 Aptitude à favoriser l'expression verbale des étudiants | 26 |
| 3.7.2 Aptitude à motiver et à soutenir les étudiants | 26 |
| 3.7.3 Aptitude à dépasser l'exactitude grammaticale et la reproduction de la prononciation des locuteurs natifs au profit de l'efficacité de la communication | 26 |
| 3.7.4 Soutenir, observer, coordonner et apprendre | 27 |

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| 3.8 Attitude spécifique à l'enseignement de l'anglais aéronautique | 27 |
| 3.8.1 Engagement en faveur d'une approche communicative | 27 |
| 3.8.2 Conscience des objectifs et des fonctions opérationnelles spécifiques | 28 |
| 3.8.3 Conscience de la distinction existant entre les expressions conventionnelles et le langage clair | 28 |
| 3.8.4 Connaissance des aspects du langage qui peuvent être critiques en situation anormale | 29 |
| 3.8.5 Importance des enjeux | 30 |
| 3.9 Techniques de gestion de classe | 30 |
| 3.9.1 Aptitude à organiser et à coordonner des activités en groupe et par paires | 30 |
| 3.9.2 Aptitude à jouer le rôle de facilitateur | 31 |
| 3.9.3 Sensibilité aux besoins spécifiques du groupe et des individus | 31 |
| Questionnaire | 32 |
| | |
| Chapitre 4. Formation des formateurs en anglais aéronautique | 34 |
| | |
| 4.1 Exposition au milieu aéronautique | 34 |
| 4.1.1 Milieu de travail des équipages de conduite | 34 |
| 4.1.2 Milieu de travail des contrôleurs | 35 |
| 4.1.3 Milieu d'enseignement | 35 |
| 4.2 Programme de cours théoriques | 35 |
| 4.2.1 Exploitation des vols, compagnies aériennes et personnel | 36 |
| 4.2.2 Espace aérien et types de contrôle de la circulation aérienne | 36 |
| 4.2.3 Systèmes de bord et vol | 37 |
| 4.2.4 Aéroports et manœuvres au sol | 37 |
| 4.2.5 Météorologie et risques environnementaux | 37 |
| 4.2.6 Navigation et cartes | 37 |
| 4.2.7 Sécurité, facteur humain et gestion des ressources du poste de pilotage (CRM) | 37 |
| 4.2.8 Incidents en vol et situations d'urgence | 38 |
| 4.2.9 Langage aéronautique, expressions conventionnelles et langage clair | 38 |
| 4.2.10 Réglementation : OACI et autorités de l'aviation civile | 38 |
| 4.2.11 Organismes internationaux | 38 |
| 4.2.12 Ressources | 38 |
| 4.3 Activités pratiques de formation des formateurs | 39 |
| 4.3.1 Exercices d'écoute en laboratoire ATC | 39 |
| 4.3.2 Exercices au moyen de l'aide pédagogique de l'OACI relative aux échantillons de parole notés et des échantillons de notation | 39 |
| 4.3.3 Élaboration et présentation de cours de langue selon l'approche communicative à partir de données brutes | 39 |
| 4.3.4 Gestion de groupes dans l'enseignement des langues selon l'approche communicative | 39 |
| 4.3.5 Adaptation du plan et du contenu des cours à des besoins spécifiques | 40 |
| 4.3.6 Observation de formateurs d'expérience et travail conjoint | 40 |
| 4.3.7 Exercices pratiques généraux de formation des formateurs et qualification/certification | 40 |
| 4.4 Connaissances linguistiques spécifiques | 41 |
| 4.4.1 Analyse des fonctions du langage aéronautique | 41 |
| 4.4.2 Identifier les objectifs linguistiques et les critères de compétence en anglais aéronautique | 42 |

| | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| 4.4.3 Critères relatifs à l'enseignement de l'anglais aéronautique fondé sur le contenu..... | 42 |
| 4.4.4 Caractère critique de la langue pour la sécurité de l'aviation..... | 42 |
| 4.4.5 Incidence sociale et personnelle de la formation en anglais aéronautique | 42 |
| 4.5 Apprentissage hybride et suivi des étudiants | 43 |
| 4.5.1 Types de formation selon les différentes compétences de l'échelle d'évaluation de l'OACI..... | 43 |
| 4.5.2 Potentiel et limites de l'apprentissage des langues sur l'ordinateur | 43 |
| 4.5.3 Conception d'un programme d'apprentissage hybride..... | 44 |
| 4.5.4 Méthodes de suivi des étudiants et systèmes de gestion de l'apprentissage | 44 |
| 4.5.5 Examen de référence, test de niveau, épreuves périodiques, test final et test de compétence..... | 45 |
| Questionnaire | 46 |
| CONCLUSIONS | 48 |
| APPENDICES | |
| Appendice A. Ressources pour la formation en anglais aéronautique | 51 |
| Appendice B. Formulaire d'information sur la structure des prestataires de formation et les moyens dont ils disposent..... | 56 |
| Appendice C. Formulaire d'information sur le programme de cours..... | 57 |
| Appendice D. Enseignement et élaboration de programmes de cours..... | 60 |
| Appendice E. Liste de contrôle sur la formation | 61 |
| Appendice F. Quelques faits concernant l'ICAEA | 63 |

INTRODUCTION

CADRE GÉNÉRAL

S'il existe des organismes internationalement reconnus qui agréent les écoles dispensant des cours d'anglais langue étrangère (voir Appendice A, section A1) et délivrent des attestations de compétence aux enseignants d'anglais langue étrangère (voir Appendice A, section A2), il n'existe aucun système d'agrément ou de qualification des écoles ou des enseignants qui élaborent et offrent une formation en anglais aéronautique. En ce qui concerne l'anglais aéronautique, la vérification des compétences, tout comme la formation, demeure un domaine non réglementé.

Pourtant, les objectifs, le contenu, les critères de compétence, les conditions d'utilisation et les enjeux professionnels et personnels associés à la formation linguistique dans le monde de l'aviation distinguent cette formation de l'enseignement des langues dans tout autre domaine d'activité humaine :

- Le langage aéronautique sert à assurer une communication sans ambiguïté entre le pilote et le contrôleur ;
- Le langage aéronautique comprend un vocabulaire, des expressions et des fonctions très spécifiques ;
- Le critère ultime d'évaluation de la compétence linguistique est l'efficacité opérationnelle, et non la correction linguistique ;
- La communication est principalement orale et se déroule le plus souvent sans contact visuel ;
- La communication peut avoir non seulement une incidence sur la sécurité des passagers et la carrière des locuteurs, mais aussi des répercussions économiques considérables sur tous les participants de l'industrie aéronautique, soit directement en raison des coûts de vérification des compétences et de formation, soit indirectement par ses effets sur la dotation en personnel.

Étant donné l'absence de système d'accréditation, de validation ou d'habilitation des écoles ou des enseignants qui élaborent et dispensent la formation en anglais aéronautique, les présentes *Lignes directrices sur les programmes de formation en anglais aéronautique* ont été élaborées afin d'aider la communauté aéronautique à choisir et à recruter des prestataires de formation en anglais aéronautique et à se doter de normes appropriées de bonne pratique les concernant.

Les *Spécifications relatives aux compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques* de l'OACI portent sur la manière d'acquérir et de maintenir des compétences dans toutes les langues employées dans les communications radiotéléphoniques. Cependant, étant donné que l'anglais est la langue la plus communément utilisée par l'ensemble de la communauté aéronautique mondiale et que son utilisation est obligatoire, c'est l'amélioration de l'anglais parlé qui recueille actuellement le plus d'attention de la part de la communauté aéronautique.

L'introduction, en 2003, des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques et les mesures qui ont été prises pour en faciliter la mise en œuvre ont sensiblement modifié les conditions dans lesquelles est dispensée la formation en anglais aéronautique. Alors qu'elle n'était auparavant qu'une activité facultative et irrégulière, accessoire à la formation professionnelle et entièrement tributaire des moyens disponibles, la formation en anglais aéronautique répond de plus en plus à des objectifs spécifiques, à savoir atteindre et maintenir le niveau de compétences linguistiques défini par l'OACI comme niveau fonctionnel 4.

Cette transition a des conséquences considérables. Tant que la formation linguistique était limitée par les budgets, peu d'attention était accordée au temps important qui est nécessaire pour faire des progrès réels dans l'apprentissage d'une langue (voir 1.3.10, Durée de la formation), et l'on ne s'arrêtait guère aux différences entre les étudiants en ce qui concerne la vitesse d'apprentissage. Le temps considérable qui doit être consacré à la formation pour acquérir effectivement la maîtrise opérationnelle de la langue a également une forte incidence sur les coûts directs et indirects de la formation.

Dans une conjoncture financière difficile, il est d'autant plus nécessaire de choisir, en matière de formation, des solutions appropriées, efficaces et d'un bon rapport coût-efficacité. Ce processus de sélection exige des administrateurs qu'ils prennent conscience d'un grand nombre d'aspects et de variables liés à la formation linguistique, notamment :

- la nécessité de prévoir une formation de durée réaliste ;
- les différences entre les personnes qui suivent la formation ;
- l'aspect communication du langage à utiliser ;
- la valeur du contenu de la formation ;
- la pertinence opérationnelle des fonctions de communication à acquérir ;
- l'efficacité d'une formation combinant étude autonome et activités en classe ;
- la nécessité d'une formation récurrente et correctrice pour obtenir des résultats ;
- les caractéristiques de formateurs compétents.

Ces questions ainsi que d'autres sont examinées dans la présente circulaire afin de favoriser une meilleure compréhension de ce type de formation très particulier. Les décideurs et les responsables de la formation pourront ainsi choisir des solutions plus appropriées, plus efficaces et d'un meilleur rapport coût-efficacité.

OBJET

La présente circulaire n'a pas pour objet de recommander ou d'accréditer des organismes, des établissements ou des écoles. Elle ne vise pas non plus à remplacer la formation des formateurs en anglais aéronautique. Elle a pour but d'énoncer quelques principes tirés de pratiques optimales et de fournir des lignes directrices sur la manière d'évaluer la formation en anglais aéronautique.

La circulaire se divise en quatre parties :

1. Conception et élaboration des programmes de formation en anglais aéronautique (Chapitre 1) ;
2. Formation en anglais aéronautique (Chapitre 2) ;
3. Profil et compétences de base des formateurs en anglais aéronautique (Chapitre 3) ;
4. Formation des formateurs en anglais aéronautique (Chapitre 4).

Le document s'appuie sur les compétences et l'expérience de la direction et des membres de l'International Civil Aviation English Association (ICAEA) (www.icaea.pansa.pl), qui s'est donné pour vocation de relever la qualité de la formation en anglais aéronautique en vue d'améliorer les communications aéronautiques dans le monde entier. Ce faisant, son unique préoccupation est la sécurité.

Les personnels des autorités nationales, les responsables de la formation, les administrateurs, les concepteurs et les prestataires de cours de langue, les formateurs ou facilitateurs qui participent directement à l'enseignement ou le supervisent tireront profit de la présente circulaire, qui les aidera à assurer une formation efficace de façon efficiente.

COMMENT UTILISER LA CIRCULAIRE

La table des matières présente un résumé et une liste des principaux points à prendre en considération pour évaluer la formation en anglais aéronautique.

Il n'est pas nécessaire de lire la circulaire dans l'ordre du début à la fin ; on peut en consulter les sections utiles selon les besoins. Par ailleurs, on trouvera dans les différents chapitres des recoupements. Par exemple, au Chapitre 1, du

point de vue de la conception des cours de formation et au Chapitre 4 du point de vue de la « formation des formateurs ». Ces redondances éventuelles ont pour avantage de faire de chaque chapitre un texte autonome.

Il appartient au lecteur de déterminer l'usage qu'il fera du document. Il pourra se contenter d'utiliser la table des matières comme liste de mesures à prendre, ou pourra approfondir une question au moyen des nombreuses ressources indiquées en référence.

À la fin de chaque chapitre, un questionnaire permet au lecteur de vérifier ses connaissances et de réviser rapidement le contenu du chapitre.

Un bref chapitre de conclusion résume les principes de la formation en anglais aéronautique du point de vue de la conception, de l'enseignement, des formateurs et de la formation des formateurs.

Le document comprend six appendices :

L'Appendice A, divisé en sept sections, contient des suggestions de lecture et d'outils de recherche. Ces ressources font l'objet de renvois dans le corps du texte.

Les Appendices B à E contiennent des fiches types portant sur certains aspects à examiner ; ces fiches peuvent être adaptées par les organisations qui choisissent et recrutent des services de formation linguistique et par les prestataires de formation pour présenter l'information demandée.

L'Appendice F fournit de l'information sur l'International Civil Aviation English Association.

Note.— Le terme « formateur » a été utilisé dans la circulaire pour désigner une personne remplissant un rôle d'enseignement. Le terme « formateur » est un terme générique qui englobe les personnes désignées par les termes suivants :

- « enseignant », associé à l'enseignement de la langue proprement dit ;
- « instructeur », lié surtout aux aspects techniques ;
- « facilitateur », qui désigne les personnes remplissant un rôle auxiliaire.

Il a également été fait usage de ces trois termes au besoin.

Chapitre 1

CONCEPTION ET ÉLABORATION DES PROGRAMMES DE FORMATION EN ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

1.1 DÉFINITION DES OBJECTIFS DE LA FORMATION

La conception et l'élaboration d'un programme de formation efficace en anglais aéronautique doivent s'inspirer du cadre et des limites établis par les dispositions de l'OACI en matière de langue, qui définissent les objectifs du programme de formation. Ces objectifs sont décrits dans les quatre sections ci-après.

1.1.1 Utilisation d'une langue pertinente pour l'exploitation et l'usage professionnel

Les *Spécifications relatives aux compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques* de l'OACI (Annexe 1, Appendice 1, section 2, « Descripteurs holistiques ») et les paragraphes 2.4 et 4.4.6 du Doc 9835 traitent de la langue des communications radiotéléphoniques.

Entre les expressions conventionnelles de portée très étroite, comme :

- « Je quitte niveau 2-6-0 en descente vers niveau 2-5-0 » ;
- « Autorisé approche à vue piste 1-3 gauche » ;
- « Êtes-vous prêt pour départ immédiat ? »

et la grande variété de sujets de conversation portant sur l'aviation, tels que :

- Quel est l'effet des transporteurs à faible coût sur l'industrie aéronautique ?
- La cherté actuelle du carburant entraîne des difficultés pour les compagnies aériennes.
- Les ailerons servent aux commandes de virage et d'inclinaison latérale.

s'étend tout le domaine du langage clair utilisé pour parler des conditions d'exploitation, par exemple :

- Trois passagers ont été blessés et nous devons nous dérouter vers Ankara.
- Il semble y avoir des débris métalliques près du seuil de la piste 09 gauche.
- Nous avons commandé une ambulance à la porte d'embarquement.

Ce langage est celui que doivent utiliser les pilotes et les contrôleurs pour traiter efficacement toutes les situations inhabituelles, anormales ou d'urgence qu'ils peuvent rencontrer et pour lesquelles les expressions conventionnelles sont insuffisantes [voir Day (2004-1) et Fox (2007) à l'Appendice A, section A4].

Selon les spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques, les pilotes et les navigateurs doivent pouvoir « parler et comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques », mais il est précisé à la section 2 de l'Appendice 1 de l'Annexe 1 que « [l]es locuteurs compétents : a) communiqueront efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ».

Au sujet de la distinction qui existe entre les expressions conventionnelles et le langage clair, voir le paragraphe 3.8.3.

1.1.2 Développement de compétences linguistiques pour la communication

Outre la langue professionnelle non normalisée, la formation en anglais aéronautique doit être essentiellement axée sur la communication et mettre principalement l'accent sur l'expression orale, l'écoute et l'interaction. Bien que la grammaire, la syntaxe, le vocabulaire et la lecture sous-tendent l'expression orale, l'objectif principal de la formation en anglais aéronautique est la communication en phonie.

1.1.3 Prise en compte des six domaines de compétence de l'échelle d'évaluation et des descripteurs holistiques de l'OACI

Pour être valable, toute formation en anglais aéronautique doit comprendre des activités correspondant aux six domaines de compétence linguistique spécifiés dans l'échelle d'évaluation et les descripteurs holistiques de l'OACI : prononciation, structure, vocabulaire, aisance, compréhension et interaction.

1.1.4 Atteinte du niveau fonctionnel 4 de l'OACI dans les six domaines de compétence

À l'issue de la formation, les étudiants doivent avoir au moins atteint le niveau de compétence fonctionnel 4 de l'OACI dans les six domaines de compétence (voir 1.1.3). L'une des caractéristiques des épreuves de compétences linguistiques de l'OACI est de ne pas admettre de note globale : la note finale est la note du domaine de compétence le plus faible. Cet aspect est fondamental étant donné que les descripteurs du niveau fonctionnel 4 décrivent le niveau de compétence *minimum* nécessaire pour assurer la sécurité dans les communications radiotéléphoniques.

1.2 INFORMATION À L'INTENTION DES PRESTATAIRES DE FORMATION

Si, dans la section 1.1, il a été question des objectifs du programme de formation, la présente section décrit l'information que les prestataires de formation doivent fournir aux personnes chargées de choisir les prestataires de ces services au sein de leur organisation.

1.2.1 Équipe de conception et d'élaboration du programme de formation

Un mauvais choix de prestataire peut avoir des conséquences graves du point de vue des coûts, du temps consacré à la formation et de la réalisation de ses objectifs. L'élément clé de la formation, ce sont, en définitive, les gens. Pour évaluer la qualité d'un système de formation, il faut d'abord connaître l'identité, les compétences et le degré d'engagement des personnes qui ont créé le programme de formation.

Le formulaire qui figure à l'Appendice B (Formulaire d'information sur la structure des prestataires de formation et les moyens dont ils disposent) présente à titre d'exemple une liste des questions qu'une organisation peut poser pour sélectionner un prestataire de formation en anglais aéronautique.

Les candidats doivent fournir des informations claires sur les points suivants :

- Liens et accréditations commerciaux et institutionnels ;
- Expérience dans le domaine de l'anglais aéronautique ;
- Énoncé de mission exposant l'engagement, la vision, les valeurs, etc. ;
- Description quantitative et répartition géographique des moyens de formation ;
- Identité et profil des principaux employés et changements éventuels de personnel ;
- Spécialistes employés.

On ne saurait trop insister sur l'importance d'obtenir systématiquement l'avis et l'approbation de spécialistes — par exemple de pilotes et de contrôleurs de la circulation aérienne — pour tout le matériel didactique.

1.2.2 Compétences et expérience

Les prestataires doivent également être en mesure de fournir des informations détaillées sur l'identité, les compétences, le profil et l'expérience de leur personnel de formation en anglais aéronautique. On trouvera au Chapitre 3 un complément d'information sur ces questions.

Les prestataires de formation se réclament souvent de l'appui de différentes autorités ; les clients potentiels doivent demander des preuves de ces appuis sous forme de références écrites officielles.

1.2.3 Définition du programme de formation

Pour déterminer si un prestataire propose des cours dont le niveau, la durée, la forme (cours magistraux, formation sur ordinateur) sont appropriés et conviennent au type d'étudiants visés (professionnels ou débutants), quelques questions de base doivent être posées. Les sections 1.3 et 1.4 et le Chapitre 2 présentent plus en détail les caractéristiques et le contenu d'un bon programme d'anglais aéronautique.

Le formulaire d'information sur les programmes de cours qui figure à l'Appendice C peut être utile pour cette évaluation. Les questions concernant la description du programme, la formation sur ordinateur et sur Internet et le contenu sont particulièrement importantes. Elles permettent de former une « image » du type de formation souhaitée.

1.2.4 Définition du processus d'élaboration d'un programme de formation

Pour atteindre les objectifs fixés dans les spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques, les cours d'anglais aéronautique doivent être approfondis et complets. À cette fin, le matériel didactique doit être élaboré au moyen d'une méthode claire et en s'appuyant sur l'état actuel des connaissances.

L'élaboration d'un programme de formation linguistique professionnelle comporte des étapes bien définies :

- Définition des objectifs de la formation ;
- Définition de la population cible ;
- Échelonnement et architecture de l'apprentissage hybride ;
- Création de documents de définition ;
- Analyse du contenu linguistique et des matières ;
- Approbation des documents et du contenu de conception par le coordonnateur ;
- Recherche et collecte de données ;
- Identification des médias à utiliser ;
- Création de scénarios et d'exercices ;
- Examen par le coordonnateur ;
- Examen par les spécialistes ;
- Assurance qualité ;
- Examen par les pairs.

Le prestataire de formation doit clairement démontrer qu'il a suivi ces étapes.

L'Appendice D (Enseignement et élaboration de programmes de cours) présente quelques-unes des questions qu'il convient de poser sur le processus d'élaboration et les compétences de l'équipe qui en est chargée. Certaines de ces questions sont examinées de façon plus détaillée à la section 1.3.

1.3 JUSTIFICATION DES MÉTHODES DE FORMATION

Il existe plusieurs méthodes efficaces pour former les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne pour leur permettre d'atteindre et de maintenir le niveau fonctionnel 4. Les éléments qui suivent décrivent les points à prendre en considération pour arrêter la meilleure solution à adopter en matière de formation dans une organisation donnée. Les prestataires doivent être prêts à expliquer les choix qu'ils ont faits à propos de ces questions lors de la conception et de l'élaboration de leurs programmes de formation.

1.3.1 Contenu et ordre du programme de formation

Le Doc 9835 préconise pour la formation en anglais aéronautique l'utilisation d'un programme fondé sur le contenu pour des motifs d'efficacité de l'apprentissage, de pertinence des matières examinées, de motivation et de rentabilité.

Il est généralement reconnu que plus le contenu d'un cours se rapproche des situations, activités, fonctions et problèmes effectivement rencontrés par les étudiants dans leur vie professionnelle, plus ce cours sera efficace et motivant [voir Mathews (2007) à l'Appendice A, section A4].

Quels que soient les choix qui sont faits au sujet du contenu ou des matières abordées au cours de l'apprentissage de la langue, il faut pouvoir démontrer leur bien-fondé et leur pertinence pour l'activité professionnelle.

De plus, l'ordre dans lequel les matières sont introduites doit suivre une progression logique non seulement du point de vue du niveau linguistique, mais également de la connaissance des éléments de base qui doivent être connus **avant** l'introduction d'éléments plus complexes.

1.3.2 Filières distinctes pour les pilotes et les contrôleurs

Les pilotes et les contrôleurs de la circulation aérienne constituent les deux faces d'une même monnaie dans l'échange radiotéléphonique. Cependant, leurs préoccupations, leurs domaines de compétences spécialisées et la variété des situations auxquelles ils sont directement exposés sont différents ; il peut donc être préférable de dispenser à chaque groupe une formation différente.

Par exemple, dans le cas des pilotes, il peut être plus approprié d'examiner, au cours de la formation, un plus large éventail de situations opérationnelles, de registres de communication et d'interlocuteurs, parce que les pilotes sont amenés à communiquer avec les autres membres d'équipage et à décrire les conditions en vol de façon plus détaillée. D'autre part, la langue utilisée dans le domaine de la gestion de l'espace aérien et de l'interaction avec les services d'urgence peut être plus développée dans le cas des contrôleurs.

1.3.3 Spécialistes et débutants

Plus qu'entre pilotes et contrôleurs, la distinction la plus importante dans l'apprentissage des langues est celle qui existe entre les pilotes ou contrôleurs en activité et les stagiaires qui débutent dans la profession.

Dans le cas des débutants, une bonne partie des matières techniques ou liées aux opérations ne sera pas considérée comme acquise, alors que la résolution d'une urgence en vol ou du dysfonctionnement d'une aide de navigation sera pertinente et motivante pour les pilotes ou contrôleurs de carrière. De même, les quatre forces en jeu pendant le vol et la fonction des ailerons, questions qui sont de nature à motiver les débutants, paraîtront de peu d'intérêt aux pilotes en activité [voir Albritton (2007) à l'Appendice A, section A4].

1.3.4 Utilisation cohérente d'une approche communicative

Les spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques portent sur la communication orale. Les descripteurs holistiques figurant à l'Annexe 1 de l'Appendice 1 contiennent le texte suivant :

« Les locuteurs compétents :

- a) **communiqueront** efficacement dans les échanges en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face ;
- b) **s'exprimeront** avec précision et clarté sur des sujets courants, concrets et professionnels ;
- c) utiliseront des **stratégies de communication** appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus (par exemple, vérifier, confirmer ou clarifier l'information) dans un contexte général ou professionnel. »

L'objectif principal de tout programme de formation en anglais aéronautique doit être de former et de renforcer ces compétences et stratégies de communication. Les prestataires de formation doivent être en mesure de démontrer de façon concluante que leur programme utilise une approche communicative de l'enseignement de la langue qui soutient les étudiants de la façon la plus efficace pour leur permettre d'atteindre et de maintenir le niveau requis de compétence en matière de communication.

Voici quelques exemples d'approche communicative cohérente :

- Exercices interactifs de compréhension auditive incitant également les étudiants à répondre oralement ;
- Échange d'informations et jeux de rôles par paires en classe ;
- Pratique orale du vocabulaire et des structures grammaticales plutôt que par la lecture et l'écriture ;
- Utilisation de graphiques (écran, tableau de bord, cartes) et de données numériques (tableaux et affichages) pour inciter les étudiants à parler comme s'ils se trouvaient dans leur milieu de travail et devaient gérer des situations en tant que pilotes ou contrôleurs ;
- Résolution de problèmes en groupe pour développer l'interactivité et la facilité d'expression.

L'apprentissage des langues est souvent fondé sur la mémorisation de documents écrits, de listes de vocabulaire et de règles de grammaire. Bien que cette démarche puisse être utile au stade initial d'apprentissage, elle ne prépare pas les étudiants de la façon la plus efficace aux communications interactives et vocales courantes dans un poste de pilotage ou un centre ATC.

1.3.5 Couverture effective des six compétences de l'OACI et atteinte du niveau fonctionnel 4

Dès l'étape de la conception, les responsables de l'élaboration des programmes de formation en anglais aéronautique doivent dresser une liste permettant de vérifier que chacune des six compétences de l'échelle OACI d'évaluation reçoit l'attention qui lui est due. Ce genre de liste détaillée permet de démontrer que les activités sont effectivement réparties entre les six compétences de manière méthodique et progressive pendant toute la formation.

Le matériel didactique doit également être conçu pour amener progressivement les étudiants à atteindre le niveau fonctionnel 4, et ce, avec une marge de sécurité confortable. Les compétences acquises se perdent rapidement avec le temps, la routine, l'absence de formation de rappel et le manque d'utilisation. Les responsables de la formation ont la responsabilité de s'assurer que leurs étudiants ont atteint, à la fin du cours, un niveau de compétences confortable qui prend en compte ce processus d'érosion.

1.3.6 Pertinence professionnelle et motivation

« Il convient de fonder l'enseignement linguistique qui s'adresse aux professionnels de l'aviation sur le contenu, car la langue devient ainsi un moyen d'assimiler une matière intéressante et pertinente ; dès lors, l'apprentissage linguistique n'est pas considéré comme accessoire à la formation aéronautique, mais en fait partie intégrante. » (Doc 9835)

L'on sait combien la motivation est cruciale pour tout apprentissage. Si nous voyons la pertinence de ce que nous apprenons, nous l'apprenons d'autant plus facilement. De même, si le contenu et la fonction de la langue que nous apprenons sont pertinents pour les situations réelles rencontrées dans notre travail, ce langage nous sera plus facilement et plus naturellement accessible et nous l'utiliserons lorsqu'il le faudra [Mitsutomi (2004) et Shawcross (2004-1) à l'Appendice A, section A4].

La pertinence professionnelle est la rencontre de deux facteurs : le contenu et la fonction. Le contenu peut comprendre des matières comme les approches, les retards, les mauvaises conditions météorologiques, les passagers malades, les pannes hydrauliques et les incursions sur piste. Pour les spécialistes de l'aviation, les fonctions linguistiques spécifiques nécessaires pour faire face à ces situations — description, demande d'information, clarification et confirmation — sont tout aussi pertinentes (voir 4.4.1).

Bien que les communications entre pilotes et contrôleurs se fassent principalement par la radiotéléphonie vocale (voir 1.1.1), les membres de l'équipage de conduite doivent aussi gérer des situations en face à face, par exemple :

- Gérer une urgence avec les autres membres de l'équipage de cabine et de conduite ;
- Calmer des passagers turbulents ou perturbés ;
- Faire face à des auteurs de détournement, des terroristes, etc. ;
- Assurer la liaison avec les équipes d'incendie et les services d'urgence.

La formation en anglais aéronautique doit également porter sur les compétences linguistiques et de communication qu'exige ce genre de situations.

La formation la plus efficace combine systématiquement le contenu et la fonction dans le cadre de la communication. Elle est également axée sur l'apprenant, c'est-à-dire qu'elle prend en considération ses habitudes d'apprentissage, son profil et ses objectifs.

En incorporant dans leurs cours les sujets, les situations opérationnelles et les fonctions de communication qui constituent l'essentiel des échanges radiotéléphoniques entre les pilotes et les contrôleurs, les prestataires de formation préparent l'apprenant de la façon la plus efficace à utiliser l'anglais dans son milieu de travail réel.

Le Doc 9835 contient une liste non exhaustive d'un grand nombre des questions, des situations et des fonctions de communication aéronautiques qui doivent faire partie d'un programme d'anglais aéronautique valable et efficace. Ces fonctions sont également examinées dans les sections 3.8.2, 4.2.1 à 4.2.9 et 4.4.1.

1.3.7 Moyens techniques

L'enseignement contemporain des langues, surtout lorsqu'il est destiné à des groupes importants, s'appuie de plus en plus sur des moyens techniques [voir Shawcross (2004-2) à l'Appendice A, section A4].

Les contraintes de temps qui caractérisent le travail en exploitation, les besoins et modes d'apprentissage différents des étudiants et l'accent mis sur la compréhension auditive et la prononciation dans l'échelle OACI d'évaluation ne sont que trois des arguments qui militent en faveur d'une utilisation intensive de l'ordinateur dans les cours d'anglais aéronautique. Le matériel didactique utilisant l'ordinateur ou l'Internet est une source abondante d'activités d'apprentissage ciblées, souples et d'un bon rapport coût-efficacité.

L'utilisation d'ordinateurs et de l'Internet est particulièrement efficace pour l'acquisition de compétences linguistiques comme la compréhension auditive, la constitution d'un vocabulaire, la prononciation et l'application des règles de grammaire. Elle peut réduire considérablement le temps passé en classe et permettre aux enseignants de mieux utiliser le temps imparti. Cependant, le contact réel avec un enseignant qualifié en classe est indispensable pour améliorer l'expression, l'aisance et l'interaction.

Lors du Symposium sur l'évaluation et l'amélioration des technologies d'apprentissage des langues tenu au Centre national de recherche sur les langues étrangères de l'université d'Hawaï, à Manoa, en 1998, les participants ont élaboré une « liste des critères d'évaluation des systèmes d'apprentissage des langues assistés par ordinateur ». Cette liste fournit aux créateurs et concepteurs de cours de langue utilisant l'ordinateur et l'Internet des orientations précises et très utiles [voir Université d'Hawaï (1998) à l'Appendice A, section A6].

1.3.8 Qualité et quantité appropriées d'aides audiovisuelles

Il existe aujourd'hui de nombreuses aides audiovisuelles concernant l'aviation, ce qui rend la création de cours d'anglais aéronautique stimulants beaucoup plus facile que dans les années 1970 ou 1980 (voir Appendice A, section A5).

Les aides audiovisuelles, qui sont très utiles pour améliorer la compréhension auditive et le vocabulaire, doivent fournir des contenus et des situations applicables au milieu de travail des étudiants.

Il est facile de sous-estimer l'ampleur de la pratique — assistée de matériel authentique — qui est nécessaire pour faire de réels progrès dans l'apprentissage d'une langue. Un temps suffisant doit être consacré à l'écoute pendant le cours si l'on veut que l'apprenant obtienne les résultats escomptés et il faut prévoir du matériel supplémentaire pour la formation de rattrapage (voir 2.5.5).

1.3.9 Apprentissage hybride

L'apprentissage hybride consiste à combiner travail sur ordinateur et enseignement en classe en vue d'obtenir la plus grande efficacité possible du programme de formation. Habituellement, les moyens techniques sont utilisés pour soutenir l'apprentissage et préparer l'enseignement proprement dit (voir 1.3.7). L'ordinateur et l'Internet sont donc employés en parallèle avec l'enseignement dirigé en classe par un enseignant compétent afin de mettre en pratique les compétences de communication verbale et d'interaction qui sont au cœur des spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques.

Le travail individuel sur ordinateur ou sur l'Internet peut servir à préparer les activités en classe en libérant celles-ci d'une bonne partie des processus longs et répétitifs d'écoute et d'acquisition d'information, ce qui permet aux étudiants d'acquérir les éléments de base de la communication au préalable et aux enseignants de mieux utiliser le temps passé en classe.

L'emploi de ces moyens techniques est également efficace dans la formation de rattrapage pour corriger les lacunes individuelles révélées en classe. Les auteurs et prestataires de programmes de formation doivent pouvoir démontrer le bien-fondé des options d'apprentissage hybride qu'ils proposent et la manière dont l'ordinateur et l'Internet sont combinés à l'enseignement en classe [voir Sharma et Barrett (2007) à l'Appendice A, section A6].

1.3.10 Durée de la formation

La formation en anglais aéronautique traditionnellement dispensée aux pilotes et aux contrôleurs de la circulation aérienne différait considérablement. Alors que souvent les contrôleurs recevaient un enseignement bien défini dans le cadre d'un établissement d'enseignement national et subissaient un examen définissant leur niveau de compétence linguistique, la formation linguistique des pilotes était moins institutionnalisée, parce que les pilotes commerciaux provenaient d'horizons divers : écoles de cadets, forces militaires, formation individuelle indépendante.

Pour les pilotes et les contrôleurs en activité, la durée de la formation linguistique fournie par leur organisation — lorsqu'elle existait — était souvent définie selon des critères purement budgétaires ; dans le meilleur des cas, un budget était affecté à la formation linguistique et celle-ci était habituellement dispensée sans que l'on se préoccupe précisément d'atteindre ou de maintenir un niveau de compétences précis.

L'introduction des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques en 2003 et l'adoption de la Résolution A36-11, *Connaissance de la langue anglaise pour les communications radiotéléphoniques*, en 2007, ont entièrement modifié les conditions dans lesquelles la formation en anglais aéronautique est conçue et dispensée ; la formation vise maintenant à atteindre un niveau précis de compétence linguistique défini dans l'échelle OACI d'évaluation. En théorie, la formation n'est plus tributaire du budget mais définie par des objectifs précis qui ont à leur tour une incidence budgétaire.

De fait, l'industrie connaît actuellement une période de transition graduelle entre la formation linguistique dépendant du budget et la formation fondée sur des objectifs. Dans ces conditions, on est de plus en plus conscient à la fois du temps considérable qu'il faut à toute personne pour faire des progrès significatifs dans l'acquisition d'une langue et des différences considérables entre les étudiants en ce qui concerne la vitesse d'apprentissage. Les chercheurs s'entendent généralement sur le fait qu'il faut environ deux cents heures d'apprentissage pour faire des progrès significatifs, par exemple pour passer du niveau moyen à élevé 3 au niveau fonctionnel 4 selon l'échelle OACI. De plus, bon nombre de personnes auront besoin de beaucoup plus de temps — peut-être même jusqu'à 400 heures — pour obtenir les mêmes résultats.

Les conséquences pratiques de ces faits, du point de vue du financement direct et du coût du personnel qui doit être retiré du service, représentent des défis importants pour une industrie déjà assiégée de toutes parts : coût du carburant, concurrence, problèmes liés à l'environnement et sûreté.

Compte tenu de cette situation en pleine évolution, les compagnies aériennes et les prestataires de services de la navigation aérienne recherchent des solutions de formation qui soient à la fois efficaces (permettant d'atteindre le niveau fonctionnel 4 de l'OACI) et d'un bon rapport coût-efficacité. Les prestataires de cours de formation ont la responsabilité de démontrer de façon claire comment leur programme permettra d'atteindre cet équilibre.

1.3.11 Rapport coût-efficacité de la formation

Apprendre une langue est un processus long et coûteux car ce processus touche de nombreuses facettes du comportement : mémoire, personnalité, âge, culture, perception sensorielle, expérience passée, motivation et interaction sociale. Le coût de la formation de spécialistes de l'aviation comprend non seulement le coût de l'achat ou de l'élaboration du matériel didactique et les honoraires des formateurs, mais surtout le temps d'arrêt que comporte le retrait de spécialistes bien rémunérés de leur emploi pour les remplacer selon un système complexe de rotation du personnel.

Le matériel informatique, s'il est coûteux, permet de réaliser des économies de temps d'arrêt, de réduire le temps passé en classe et d'offrir des horaires plus souples. Pour chaque organisation, l'équation sera légèrement différente. Ce qui est rentable pour une organisation peut ne pas l'être pour une autre : il n'y a pas de solution unique.

En fin de compte, quels que soient les coûts, la solution qui ne permettra pas d'obtenir les résultats exigés pour répondre aux critères du niveau fonctionnel 4 ne sera pas rentable. Ce sera soit parce que les matières et les fonctions abordées dans l'enseignement ne sont pas pertinentes pour le groupe cible, soit parce que l'on a exagéré le potentiel des moyens informatiques, ou encore parce que le prestataire n'a pas adopté une approche de formation strictement communicative, ou pour beaucoup d'autres raisons.

1.4 SUIVI ET TESTS

Le suivi et les tests sont des caractéristiques essentielles de tout programme de formation en anglais aéronautique et les prestataires de formation doivent indiquer la manière dont ils intègrent ces caractéristiques aux différents niveaux de

leurs programmes. Quant aux gestionnaires chargés de choisir et de superviser les prestataires de formation, il est essentiel qu'ils aient une bonne idée du type d'information qu'ils peuvent attendre du suivi et des tests.

1.4.1 Suivi du progrès des étudiants

Les formateurs doivent connaître les besoins des étudiants et y répondre en temps opportun en supervisant leurs activités et leurs progrès. Les organisations doivent également suivre les progrès des étudiants pour remplir leurs obligations administratives et économiques et pour s'assurer que leurs employés atteignent et maintiennent le niveau fonctionnel 4.

Tout programme d'anglais aéronautique doit comprendre un test de niveau et des épreuves périodiques et finales afin d'évaluer les progrès réalisés par les étudiants de la façon la plus objective possible (voir 4.5.5). Il faut également recueillir des informations sur les activités, les exercices et les tâches réalisées, le temps passé en formation et l'observation effectuée par les enseignants.

Ces informations peuvent être recueillies et conservées sur papier de la manière traditionnelle. Cependant, des dossiers et un système de suivi informatisés sont une solution plus efficace lorsque le nombre d'étudiants est important et lorsque les enseignants travaillent en équipe. Les systèmes de gestion de l'apprentissage (plates-formes LMS) sont de plus en plus utilisés à cette fin. Ces systèmes peuvent aider à centraliser toute l'information sur la formation dans son ensemble (par exemple durée des cours, emplacement des classes, variables des tests, affectations des enseignants, occupation des classes, matières et cours dispensés) ainsi que les données concernant les étudiants (par exemple temps passé à l'ordinateur ou sur l'Internet, exercices réalisés, résultats des tests, présence en classe et rapports des formateurs).

De plus, les grands prestataires de formation ont parfois recours à des systèmes de gestion de contenu d'apprentissage, qui leur permettent de traiter toutes leurs ressources de formation et de contrôle d'une manière souple et modulaire ; ce genre de système permet par exemple d'adapter les cours à des besoins particuliers.

L'infrastructure de technologie de l'information locale doit être adéquate pour soutenir ces systèmes de gestion de l'apprentissage et de gestion de contenu d'apprentissage. Les prestataires et leurs clients doivent connaître la quantité et le type de données nécessaires pour assurer une surveillance fiable des progrès des étudiants lorsqu'ils décident du système à adopter. Les données doivent être pertinentes pour la formation : elles doivent fournir aux formateurs et aux administrateurs les renseignements dont ils ont besoin pour s'adapter et fournir à chacun des étudiants un meilleur service.

Enfin, un système de gestion de l'apprentissage est un outil de gestion et non un outil de formation. Bien conçu et bien utilisé, il peut être d'une grande utilité pour gérer la manière dont la formation est dispensée et suivre de façon précise les progrès des étudiants. Le système de gestion n'a pas d'incidence sur la qualité, le contenu et l'efficacité de la formation. Le programme de formation doit être jugé en fonction de critères qui ne comprennent pas le système de gestion de l'apprentissage.

1.4.2 Efficacité de la formation et rétroaction

En plus de suivre les résultats obtenus par les étudiants dans le cadre du cours, les prestataires doivent également disposer de moyens d'évaluer l'efficacité et l'efficacité de leurs propres processus de formation du point de vue des objectifs atteints et du temps consacré. Dans le cadre de cette évaluation, ils doivent notamment superviser la performance des formateurs et la perception qu'en ont les étudiants, la communication entre les étudiants, les formateurs et les administrateurs et la fiabilité des logiciels et matériels utilisés.

Un système adéquat doit être mis en place pour suivre toutes ces composantes et assurer une rétroaction précise et immédiate. C'est ainsi que pourra être maintenue la qualité du processus de formation dans son ensemble, qui doit être conçu pour réagir à des situations spécifiques et évoluer sans perdre sa qualité.

— — — — —

QUESTIONNAIRE

Les quatre questionnaires figurant à la fin de chaque chapitre de la circulaire sont un moyen rapide et facile de passer en revue chacun des quatre chapitres et de s'assurer que ses éléments principaux ont été retenus. En remplissant les blancs, le lecteur pourra s'assurer qu'il a bien compris le contenu de chaque chapitre.

Ce questionnaire peut être rempli de deux manières :

- a) *en répondant de mémoire et en vérifiant ensuite les réponses dans le texte ;*
- b) *en cherchant les réponses dans le texte.*

La section ou le paragraphe où figure l'information demandée est indiqué(e) entre parenthèses après chaque question.

Introduction et Chapitre 1

(Conception et élaboration des programmes de formation en anglais aéronautique) en 20 questions

1. L'efficacité _____, plutôt que la correction linguistique, est le critère ultime de compétence. (Introduction — Cadre général)
2. La table des matières présente un _____ des principaux éléments. (Introduction — Comment utiliser la circulaire)
3. « Nous avons commandé une ambulance à la porte d'embarquement » est un exemple de langage _____. (1.1.1)
4. La formation en anglais aéronautique doit être axée sur _____. (1.1.2)
5. Tout le matériel didactique doit être approuvé par des _____ compétents. (1.2.1)
6. Les programmes de formation en anglais aéronautique doivent être élaborés en s'appuyant sur _____. (1.2.4)
7. Le contenu du cours doit être _____ pour l'activité professionnelle. (1.3.1)
8. Il est important d'établir une distinction entre les étudiants spécialistes et les _____. (1.3.3)
9. L'objectif principal de tout programme de formation en anglais aéronautique est de former des _____ et des stratégies de communication. (1.3.4)
10. Les programmes de formation doivent permettre _____ confortable autour du niveau fonctionnel 4. (1.3.5)
11. La pertinence professionnelle englobe le contenu et la fonction dans une _____ communicative. (1.3.6)
12. La technologie _____ l'apprentissage, mais n'est qu'un outil dans ce processus. (1.3.7)
13. Les aides audiovisuelles doivent être d'une certaine manière _____ aux conditions de travail des étudiants. (1.3.8)
14. Le travail sur l'ordinateur ou sur l'Internet peut servir à _____ les séances en classe. (1. 3. 9)

-
15. Il n'y a pas de _____ unique. (1.3.11)
 16. La solution qui ne permet pas d'atteindre le résultat exigé est la moins _____. (1.3.11)
 17. Le suivi des étudiants permet de s'assurer qu'ils atteignent et _____ le niveau fonctionnel 4. (1.4.1)
 18. Un _____ est un outil de gestion et non un outil de formation. (1.4.1)
 19. Les prestataires de formation doivent être en mesure d'évaluer _____ et l'efficacité de leurs programmes. (1.4.2)
 20. Le processus de formation doit pouvoir _____ et _____ sans perdre sa qualité. (1.4.2)
- _____

Chapitre 2

FORMATION EN ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

Chaque chapitre de la présente circulaire est autonome. En conséquence, le lecteur trouvera dans le Chapitre 2 des informations et des observations déjà présentées au Chapitre 1 (Conception et élaboration des programmes de formation en anglais aéronautique); un grand nombre des critères à respecter pour évaluer la conception et l'élaboration des programmes de cours s'applique également à la manière dont ces programmes sont dispensés. La formation consiste à appliquer des principes établis au cours de la phase de conception ; l'ensemble du processus doit être cohérent.

Le présent chapitre est cependant rédigé d'un point de vue légèrement différent, car il aborde la manière dont la formation est dispensée plutôt que conçue. Le formateur est la personne clé du système de formation et les lignes directrices du présent chapitre concernent son rôle essentiel. Les considérations relatives au profil des formateurs seront examinées plus en détail au Chapitre 3 et la formation des formateurs au Chapitre 4.

Les observations présentées dans le présent chapitre concernent la formation dispensée par :

- a) le personnel enseignant des prestataires ;
- b) le personnel enseignant de l'institution cliente ayant soit reçu une formation ou un appui de la part du prestataire pour donner le cours qu'il a élaboré, soit créé son propre matériel didactique en institution.

Les présentes lignes directrices s'appliquent également à la formation en anglais aéronautique dispensée à des fins spécifiques comme le domaine bancaire, l'exploration pétrolière ou l'industrie touristique. Les spécifications qu'elles contiennent sur le profil des formateurs, l'exécution du programme et le suivi des étudiants sont particulièrement rigoureuses parce que l'industrie aéronautique s'appuie sur la nature spécifique, l'utilisation opportune et le niveau des compétences linguistiques de ses spécialistes et parce que la sécurité, l'investissement économique et les carrières personnelles en dépendent.

2.1 FACTEURS INFLUANT SUR LA FORMATION

Le bon déroulement d'un programme de formation en anglais aéronautique dépend d'un ensemble de facteurs : la qualité du matériel didactique, la motivation des étudiants et l'engagement et la compétence des formateurs. Dans les paragraphes qui suivent, on trouvera une description des facteurs qui ont une incidence directe sur l'efficacité de la formation.

2.1.1 Intégration de l'apprentissage en classe et à distance

Un plan général détaillé des leçons doit être présenté sur le contenu du cours, les aspects linguistiques, les fonctions de communication et les situations opérationnelles qui seront abordés. L'interaction entre l'étude autonome (ordinateur/ Internet, laboratoire, séances d'étude, etc.) et les séances en classe avec le formateur doit être mise en lumière.

2.1.2 Moyens d'améliorer la motivation des étudiants

Au paragraphe 1.3.6, il a été souligné que la pertinence du contenu, des situations et des fonctions de communication par rapport aux conditions de travail était un facteur clé pour améliorer la motivation et l'engagement des étudiants. Cet aspect est développé à la section 3.4.

En outre, les prestataires de formation doivent être conscients de la nécessité de modifier le rythme, le style et le contenu de la formation en fonction des besoins, de la formation antérieure, du niveau, des objectifs spécifiques et du style d'apprentissage de chaque groupe particulier. Les formateurs affectés à chaque séance de formation doivent être particulièrement sensibles aux besoins du groupe. Cela concerne particulièrement les pilotes et les contrôleurs, qui sont habitués à une formation professionnelle et à des épreuves personnalisées : ils réagiront positivement à une démarche analogue dans les cours de langues.

2.1.3 Techniques de formation fondées sur la communication

Les spécialistes de l'aviation doivent être évalués dans six domaines linguistiques, dont la prononciation, le vocabulaire, la compréhension auditive et les structures grammaticales (c'est-à-dire les compétences « de base »). Cependant, le niveau fonctionnel 4 met surtout l'accent sur la communication : l'aisance et l'interaction, aspects qui englobent les quatre autres compétences de base.

Les quatre compétences « de base » peuvent tout aussi bien être enseignées de manière traditionnelle ou intégrées dans des tâches interactives essentiellement verbales. Cependant, l'objectif ultime de la formation en anglais aéronautique doit être effectivement axée sur les activités de communication qui favorisent l'aisance de l'expression et mettent en jeu l'interaction individuelle et en groupe.

La formation doit comprendre le plus grand nombre possible d'activités libres ne s'appuyant pas sur des textes et n'exigeant pas une longue préparation. Le succès d'une classe peut être mesuré par le pourcentage de temps que les étudiants passent à parler dans un but précis. Le recours aux activités par paires, par équipe et par groupe accroît la participation active de chacun.

Les pilotes et les contrôleurs réagissent verbalement beaucoup plus aux données et incitations auditives (radiotéléphonie) et graphiques (instruments, écrans) qu'aux textes. Si la formation en anglais aéronautique s'inspire de ces habitudes de travail, elle constituera une meilleure préparation aux conditions de travail réelles.

2.1.4 Applicabilité du contenu, des activités et du niveau de formation aux objectifs opérationnels

Au paragraphe 1.3.6, le contenu aéronautique pertinent a été présenté comme un moyen de motiver les étudiants [voir Mathews (2007) à l'Appendice A, section A4]. En fin de compte, ce que les étudiants apprennent et pratiquent pendant les cours leur sera-t-il utile dans leur vie professionnelle ? C'est du point de vue de la pertinence pour les conditions de travail réelles des étudiants que doivent être évalués le contenu, les activités et les objectifs de la formation.

Le prestataire de formation doit pouvoir montrer que les éléments ci-après sont pertinents pour les étudiants en classe et qu'ils pourront être immédiatement utilisés :

- Contenu ou matière (par exemple turbulence en air clair, séparation par palier, approche interrompue, ILS, vérification de sûreté et plan d'aérodrome) ;
- Activités en classe (par exemple briefing de l'équipage de conduite, rapport aux contrôleurs, collationnement, description d'urgence à bord, demande et communication de changement de plan de vol et échange d'informations) ;
- Niveau de difficulté des exercices.

2.1.5 Adaptation du matériel didactique aux besoins individuels et locaux

Dans le domaine de la formation, il n'y a pas de solution unique : les personnes et les groupes sont tous différents. Il est préférable de concevoir le matériel didactique de manière à pouvoir l'utiliser de plusieurs façons. Un concept modulaire, des plans de leçon multiples et des applications différentes du même matériel de cours offrent au formateur une plus grande latitude pour répondre à des besoins spécifiques. De même, les exercices sur ordinateur peuvent également servir au cours des activités dirigées.

2.1.6 Activités

Les activités des cours d'anglais aéronautique doivent s'appuyer sur des documents. Les prestataires de formation doivent étayer leur proposition aux clients et aux spécialistes de manière à démontrer ce qui suit :

- Des méthodes de communication verbale sont utilisées et le plus de temps et d'attention possible est accordé à des activités axées sur l'expression et l'écoute.
- Le matériel didactique proposé favorise une grande interactivité des étudiants :
 - il favorise l'interaction entre tous les membres de la classe ;
 - le maximum de temps est consacré à l'expression et à l'interaction de tous les étudiants ;
 - le cours n'exige pas de longues périodes d'étude et de préparation avant les séances en classe ;
 - des incitations auditives et visuelles (enregistrements et graphiques) — plutôt que textuelles — sont utilisées autant que possible.
- Les fonctions linguistiques exercées sont effectivement celles qui sont nécessaires dans les situations opérationnelles.
- Les sujets et situations abordés dans le cours sont typiques de celles que rencontrent les spécialistes de l'aviation recevant la formation.
- L'évaluation des étudiants lors des épreuves périodiques et finales est pertinente du point de vue opérationnel et linguistique.

2.2 LES FORMATEURS

Le meilleur programme de formation en anglais aéronautique ne peut être dispensé de façon efficace que si les formateurs y apportent un minimum de compétence et d'expérience. Les responsables de la sélection des prestataires de formation doivent accorder une attention particulière à cette ressource clé du processus de formation.

2.2.1 Démonstration des compétences, de la formation, de l'expérience et du traitement des formateurs

Le Tableau 4-1 du Doc 9835 fournit des orientations sur les compétences des formateurs en anglais aéronautique, qui sont classées selon les catégories « excellent », « très bon » et « minimum ». Les compétences comprennent la formation, la connaissance des communications aéronautiques et l'expérience d'enseignement. Il est également tenu compte d'autres qualités nécessaires à l'enseignement : conscience des aspects interculturels, volonté de se développer

professionnellement, respect des étudiants et aptitude à susciter l'intérêt des étudiants et à les motiver. Cependant, à l'instar de leurs étudiants, les enseignants sont d'abord et avant tout des personnes. Bien qu'il existe des exigences de base du point de vue de la compétence, de l'expérience et des connaissances, certains points forts peuvent compenser les points faibles. Lorsque l'on évalue les formateurs, il faut tenir compte de l'ensemble du profil, y compris l'attitude, la réceptivité, la curiosité, l'inventivité, la sensibilité interculturelle et la capacité d'utiliser et de communiquer l'expérience.

Les formateurs sont engagés par le prestataire et apportent à leur emploi des compétences formelles, leur personnalité et leur expérience, mais cela n'est que le début. Le prestataire doit démontrer qu'il s'est doté, à l'intention des formateurs, d'un programme sérieux et à jour d'orientation, d'apprentissage du matériel didactique et de formation continue. Un formateur n'arrête jamais d'apprendre ; pour enseigner l'anglais à des fins spécifiques à la communauté aéronautique, il est reconnu qu'il faut au minimum trois années d'expérience à un formateur pour acquérir des compétences suffisantes pour être à l'aise avec la matière. Le prestataire doit soutenir activement le formateur dans ce processus d'apprentissage.

Même pour un professeur d'anglais pleinement qualifié ayant une expérience de l'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques, plusieurs années de contact étroit avec le monde de l'aviation et un esprit curieux sont indispensables pour atteindre le degré de familiarité requis pour dialoguer de façon vraiment adéquate avec des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne.

Le prestataire de formation aéronautique ou le département de formation de l'institution doit mettre sur pied et maintenir un programme qui facilite et soutient ce type de formation en cours d'emploi, comprenant des contacts fréquents avec des spécialistes de l'exploitation et des instructeurs, le visionnement de matériels de formation aéronautique, des visites sur le terrain, du temps libre pour l'étude et la recherche, etc.

Les formateurs apprennent autant de leurs étudiants que de toute autre personne au cours des échanges entre les étudiants et les formateurs.

Enfin, même s'il dispose du meilleur matériel qui soit, le prestataire de formation ne pourra offrir un bon service s'il ne respecte pas son personnel enseignant, ne le soutient pas adéquatement et ne le rémunère pas correctement. Il faut beaucoup d'étude, d'expérience et de dévouement pour devenir un bon professeur d'anglais aéronautique.

2.2.2 Qualités de l'enseignant/facilitateur/instructeur technique

Il sera question dans toute la circulaire des qualités que doivent avoir les formateurs, facilitateurs et instructeurs techniques engagés dans l'enseignement de l'anglais aéronautique. Voici une liste de certaines des qualités, formelles ou informelles, que l'on peut exiger du personnel enseignant :

- Diplôme/maîtrise en enseignement de l'anglais langue seconde ou étrangère (TEFL/TESL) ou d'enseignement de l'anglais aux locuteurs d'autres langues (TESOL) ;
- Expérience de l'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques (ESP) ;
- Connaissance des communications et du milieu de travail aéronautiques ;
- Connaissance approfondie du Doc 9835 et du CD *Spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques — Échantillons de paroles notés* ;
- Expérience de l'enseignement par approche communicative ;
- Sensibilité aux différences culturelles ;
- Facilité d'adaptation ;
- Curiosité ;
- Désir de perfectionnement ;
- Capacité d'améliorer et de gérer l'enseignement ;
- Aptitude à motiver et soutenir les étudiants ;
- Connaissance des aspects de la langue qui peuvent avoir une incidence critique sur la sécurité ;
- Aptitude à évaluer la langue du point de vue de l'efficacité opérationnelle plutôt que de la correction linguistique ;

- Volonté de soutenir, coordonner, faciliter et améliorer la communication entre les étudiants plutôt que de se contenter « d'enseigner » (c'est-à-dire transmettre les connaissances) ;
- Connaissance de la distinction entre les expressions conventionnelles et le langage clair en radiotéléphonie ;
- Aptitude à travailler avec des spécialistes et volonté d'apprendre ;
- Conscience des limites de sa compétence opérationnelle en tant que spécialiste des langues ou de sa compétence linguistique du point de vue de l'exploitation.

2.2.3 Nécessité éventuelle du travail conjoint

Il est parfois nécessaire que les formateurs fassent équipe, soit avec un autre professeur de langue, soit avec un instructeur technique ou un spécialiste de l'exploitation, pour les raisons suivantes :

- Cette activité fait partie du processus d'orientation au travail de l'un des formateurs ;
- Le niveau de connaissances aéronautiques du formateur exige la présence d'un spécialiste de l'exploitation ;
- La connaissance insuffisante des techniques d'enseignement des langues d'un instructeur exige la présence d'un professeur de langue compétent ;
- La classe est trop nombreuse (16 étudiants ou plus) pour qu'un seul enseignant puisse la diriger efficacement.

2.3 LOGISTIQUE

L'apprentissage est un processus global. Son efficacité dépend dans une grande mesure des conditions dans lesquelles il se déroule. Ces conditions, qui dépassent le périmètre de la classe ou du laboratoire, comprennent notamment la manière dont la formation est échelonnée et organisée et les technologies de l'information nécessaires pour soutenir les cours, y compris lorsque l'approche hybride est employée. Les gestionnaires chargés de sélectionner les prestataires de formation doivent disposer d'informations complètes sur ces questions.

2.3.1 Éléments constitutifs d'un milieu d'apprentissage favorable et approprié

Les prestataires de formation en anglais aéronautique doivent faire preuve d'imagination pour trouver des moyens de soutenir l'apprentissage et l'élargir en dehors de la classe. Ils doivent en outre fournir à leurs clients une description détaillée de la logistique qu'ils ont prévue et qui doit être mise en œuvre pour assurer le succès de leur programme. Ces éléments peuvent comprendre ce qui suit :

- Fournir des classes propres, agréables, reposantes, conviviales, qui traduisent l'engagement de l'institution de respecter les spécifications de l'OACI ;
- Faire participer les étudiants à leur propre processus d'apprentissage, en leur confiant la responsabilité de la rétroaction et de la tenue de dossiers, ce qui favorise la continuité de l'apprentissage ;
- Créer un milieu riche en information doté de ressources supplémentaires comme des revues, l'accès à des sites web et des vidéos, et encourager les étudiants à tirer profit de ces ressources (voir Appendice A, section A5) ;
- Faire de l'anglais aéronautique un projet institutionnel ;
- Mettre sur pied des liaisons directes avec les facilitateurs ou les formateurs pour permettre aux étudiants d'apprendre à distance (ordinateur/Internet) ;
- Maintenir un service d'aide pour répondre aux demandes d'information sur les problèmes informatiques ;

- Communiquer de façon efficace au sein de l'institution, en fournissant de l'information claire sur le projet de mise en œuvre des spécifications de l'OACI, le pourcentage de réussite aux tests et le fonctionnement de la formation ;
- Donner aux étudiants des conseils sur la manière d'apprendre plus efficacement [voir Ellis et Sinclair (1989) à l'Appendice A, section A1] ;
- Encourager les étudiants à poursuivre leur apprentissage de l'anglais dans un contexte non aéronautique au moyen de revues, de DVD, de l'Internet, de voyages, etc. ;
- Répondre aux demandes d'information des étudiants et montrer ainsi un intérêt personnel pour leurs progrès.

La liste pourrait s'allonger indéfiniment. Ce type d'initiative (peu onéreuse) peut faire toute la différence dans l'attitude mentale des étudiants et avoir un impact très positif sur leurs résultats.

2.3.2 Durée et fréquence appropriées des cours

L'horaire des cours doit être établi de manière à respecter les contraintes de temps de l'institution et les modes d'apprentissage des étudiants. Un équilibre doit être trouvé entre ces deux considérations.

Si l'apprentissage à distance sur ordinateur et par Internet permet une grande souplesse, les séances en classe dirigées par un enseignant sont soumises à de plus grandes contraintes. Différents aspects doivent être pris en compte :

- Étant donné la nécessité d'une période d'échauffement, une séance de moins d'une heure et demie à deux heures permet difficilement d'exécuter des jeux de rôles, des activités par paires et une série d'exercices complémentaires de communication ;
- En général, une série de séances relativement fréquentes étalées sur une longue période, accompagnant les progrès de chaque étudiant, aura probablement un effet plus durable qu'un cours intensif qui n'est pas suivi d'une application intensive de la langue ou de travail dirigé ;
- Pour les cours d'anglais de base des niveaux fonctionnels 1 et 2 de l'OACI, les cours intensifs en institution peuvent être plus efficaces ;
- La durée d'attention est relativement courte (une période de 20 minutes est une durée optimale) ; il est donc préférable pendant un cours, quelle que soit sa longueur, de prévoir une série d'activités brèves de différents types (écoute, prononciation, échange d'informations, jeux, etc.), modes (individuel, paires, équipes) et rythmes (moins difficile et plus lent, plus difficile et plus rapide) afin de maintenir l'attention, l'intérêt et le niveau d'énergie des étudiants pendant tout le cours ;
- Les cours intensifs d'une journée permettent d'assurer une meilleure continuité, de répéter les activités pour renforcer les compétences et d'améliorer la qualité du travail dirigé et les rapports entre les étudiants et les formateurs ;
- Toutes les activités en classe sont plus efficaces si les étudiants ont fait un travail individuel préalable ; ces activités peuvent être poursuivies après la classe.

En ce qui concerne l'étude autonome sur ordinateur et sur Internet, les sessions longues (plus de deux heures) ne sont probablement pas les plus efficaces. Idéalement, l'usage de la langue doit devenir une habitude quotidienne.

2.3.3 Démonstration de l'infrastructure technique nécessaire pour soutenir la formation

Selon la technologie de formation utilisée par le prestataire (laboratoire de langue traditionnel, ordinateurs indépendants, réseau local, matériel sur CD-ROM, utilisation de l'Internet, système de gestion de l'apprentissage, etc.), l'efficacité de la technologie choisie doit être démontrée, de même que sa compatibilité avec l'infrastructure technique locale et nationale des usagers, avant la sélection d'un système particulier de formation. Une solution excellente dans un endroit peut ne pas fonctionner ailleurs.

2.4 MATÉRIEL DIDACTIQUE

Les prestataires de formation en anglais aéronautique doivent fournir aux décideurs un jeu complet de leur matériel didactique, y compris les documents utilisés par les instructeurs et les étudiants, la documentation de contrôle et d'évaluation et la documentation d'appui à l'apprentissage à distance.

2.4.1 Manuel de l'instructeur accompagné de notes pratiques, d'exemples et de corrigés

Même un formateur d'expérience a besoin de temps pour se familiariser avec un nouveau matériel didactique et l'utiliser avec aisance. Un manuel ou des notes claires doivent donc être mis à la disposition des instructeurs. Ces documents doivent fournir des exemples d'exécution de chaque type d'exercice et le corrigé des réponses si celles-ci ne sont pas évidentes pour le formateur.

L'existence d'un manuel ne remplace cependant pas la formation pratique directe qui doit être dispensée par des instructeurs bien au fait du matériel didactique.

2.4.2 Manuels et matériel, y compris plans de cours détaillés, faciles à utiliser à l'intention des étudiants

De même, les étudiants doivent disposer d'un matériel de formation complet accompagné d'instructions d'utilisation simples. De l'information technique ou administrative et un tableau d'ensemble leur permettant de se situer dans le cours, peuvent également être d'une grande utilité.

Une classe dirigée au cours de laquelle les étudiants peuvent poser des questions aux formateurs/facilitateurs est une condition préalable à une bonne formation.

2.4.3 Classe dirigée de présentation du matériel de classe et d'apprentissage à distance

Étant donné que les étudiants ne connaissent pas le matériel de formation, il est essentiel d'organiser des séances dirigées ayant pour but :

- de décrire les objectifs d'ensemble de la formation et le cadre des spécifications de l'OACI ;
- de présenter les différentes parties du programme — s'il s'agit d'apprentissage hybride — et de démontrer comment et quand elles interviennent ;
- d'informer les étudiants des stratégies d'apprentissage qui leur permettront d'acquérir les compétences de façon plus efficace ;
- d'identifier les personnes-ressources : formateurs, facilitateurs, instructeurs et personnel administratif ;
- d'expliquer les conditions techniques ou administratives que les étudiants doivent connaître ;
- d'expliquer l'engagement de l'institution à l'égard du programme ;
- de répondre aux questions.

2.4.4 Fiches de suivi et d'évaluation des étudiants

Les dossiers permettant de suivre la formation reçue et les épreuves subies par chaque étudiant peuvent prendre des formes différentes. Cependant, il importe que ces dossiers soient méthodiquement organisés et mis à jour, confidentiels, établis en double, sécurisés et utiles. Ils doivent contenir l'information nécessaire pour fournir au personnel de formation et aux administrateurs des ressources humaines une image à jour des progrès individuels et collectifs des étudiants,

afin de pouvoir prendre rapidement des mesures correctives en cas de besoin. En conséquence, ces fiches doivent être conçues conjointement par le personnel enseignant et administratif si l'on veut que l'information nécessaire à l'amélioration du processus de formation soit effectivement recueillie.

2.5 SUIVI, VÉRIFICATION DES COMPÉTENCES ET RATTRAPAGE

Les organisations qui investissent dans un programme de formation en anglais aéronautique veulent s'assurer que les services achetés atteignent leur objectif : que le personnel de l'organisation atteigne et maintienne au moins le niveau fonctionnel 4 de l'OACI. Le suivi, la vérification des compétences et le rattrapage, qui constituent une partie essentielle de tout programme de formation, doivent s'appuyer sur des documents que les prestataires de formation doivent communiquer à leurs clients.

2.5.1 Tests de niveau, épreuves périodiques et finales appropriés

Les prestataires de formation en anglais aéronautique doivent prévoir des tests de niveau permettant de placer les étudiants au niveau approprié du programme de formation, d'analyser leurs besoins et de les intégrer à des groupes compatibles. Ces tests ne doivent porter que sur des matières qu'est censée connaître la population cible. En conséquence, il est probable que des tests distincts devront être proposés aux spécialistes et aux débutants.

Pour la sûreté du diagnostic, les tests de niveau doivent porter sur les domaines de compétence les plus pertinents pour l'échelle OACI d'évaluation et mettre l'accent sur l'expression orale.

Afin de suivre les progrès des étudiants, d'analyser leurs besoins individuels et d'y répondre, les formateurs doivent vérifier régulièrement au moyen d'épreuves si le contenu des cours a été bien assimilé. De même, des épreuves finales administrées à la fin de chaque grande étape de la formation permettront de vérifier si les étudiants sont prêts à passer les épreuves de compétences linguistiques ou de licence. Ces épreuves sont une composante essentielle du processus de formation (voir 4.5.5).

Un certificat doit être remis aux étudiants à la fin du programme. Ce certificat atteste que les étudiants ont atteint un certain niveau de compétence ou franchi une étape de la formation, mais ne remplace nullement le certificat de licence.

2.5.2 Distinction entre les épreuves subies au cours de la formation et les tests de licence

Une distinction claire doit être établie entre les épreuves liées à la formation en anglais aéronautique et les tests de licence. Il faudra souvent recourir à des prestataires différents pour la formation et les épreuves. Les formateurs ne doivent jamais participer à l'élaboration des tests de licence pour leurs propres étudiants ; cela pourrait compromettre la validité et l'impartialité des tests, dont les enjeux sont particulièrement importants du point de vue de la sécurité, de l'économie et de la carrière.

2.5.3 Moyens (manuels ou informatisés) de suivre les progrès des étudiants et d'analyser leurs besoins

Outre ses usages administratifs, le système de suivi des étudiants permet aux formateurs et aux administrateurs d'avoir une image à jour de l'avancement de tous les étudiants et d'identifier les besoins particuliers, les ajustements à apporter ou le rattrapage nécessaire. L'un des objectifs particulièrement importants d'un tel système est d'assurer la continuité lorsque la formation d'un groupe d'étudiants est confiée à une équipe nombreuse.

Un système de suivi des étudiants efficace ne doit pas nécessairement être un programme très sophistiqué ; pour les petits groupes, on peut se contenter de crayons et de papier. Cependant, un système informatisé bien conçu et bien géré est indispensable dans le cas de groupes importants, parfois dispersés géographiquement.

Quel que soit le moyen utilisé, les dossiers des étudiants doivent être conservés en sécurité.

2.5.4 Système de gestion de l'apprentissage

Un système de gestion de l'apprentissage est un logiciel servant à gérer les progrès des étudiants. Il peut comprendre de nombreux éléments, notamment :

- Inscription, identification et reconnaissance des étudiants dans différentes formes d'apprentissage à distance et de vérification des compétences ;
- Fourniture de cours en ligne (en réseau, par intranet ou par Internet) ;
- Suivi et enregistrement des périodes d'étude, des exercices, des résultats aux tests et analyse des résultats par étudiant et par groupe d'étudiants ;
- Sélection, étalonnage, calendrier et administration des tests ;
- Disponibilité des instructeurs et des ressources éducatives.

Ce système facilite la gestion de la formation lorsqu'elle est dispensée à grande échelle, dans différents endroits et à différents types de personnes. La plupart des systèmes de ce genre utilisent l'Internet pour faciliter l'accès « en tout temps, en tout lieu, à son rythme » au contenu des cours et à l'administration. Le serveur hôte du système de gestion de l'apprentissage peut se trouver chez le prestataire de formation ou dans l'institution cliente.

2.5.5 Moyens et matériel de formation de rattrapage

Même dans un groupe relativement homogène, il n'y a pas deux étudiants qui apprennent exactement au même rythme ou avec la même facilité. De plus, certains étudiants ont besoin de consacrer plus de temps à la prononciation, alors que le plus difficile pour d'autres est la compréhension auditive. Des épreuves périodiques administrées à différentes étapes du cours peuvent révéler que certains étudiants n'ont pas encore assimilé certaines parties du matériel aussi bien que d'autres ; ils auront besoin d'un effort supplémentaire pour suivre le reste du groupe. C'est ce que l'on entend par formation de rattrapage.

L'un des principaux avantages de « l'apprentissage hybride », qui combine l'enseignement classique en classe et l'apprentissage à distance, est qu'il permet de tenir compte des différences individuelles dans le mode d'apprentissage, les besoins et le rythme de chacun sans compromettre les progrès de l'ensemble du groupe.

Tout cours d'anglais aéronautique doit prévoir une formation de rattrapage. Cette formation peut prendre la forme d'exercices supplémentaires non compris dans le programme principal, ou d'exercices conçus à partir d'une base de données permettant de refaire le « même » exercice plusieurs fois sans que les questions soient identiques.

2.6 ASSURANCE QUALITÉ

Tout comme chaque système de formation doit avoir un processus de suivi des étudiants, il faut également définir un processus qui garantit que la qualité de la formation est maintenue, que l'infrastructure de formation fonctionne correctement, que les formateurs dispensent effectivement la formation et reçoivent l'appui dont ils ont besoin et que les étudiants sont satisfaits des conditions dans lesquelles ils reçoivent la formation. Ces paramètres doivent être surveillés de façon précise et réelle (c'est-à-dire sans se contenter de statistiques vides) et les résultats communiqués directement à l'administration en temps utile.

2.6.1 Supervision des formateurs et rétroaction

Les formateurs et les étudiants doivent pouvoir signaler leurs préoccupations ou les lacunes éventuelles du système de formation. On pourra remédier à ces lacunes en envoyant un formateur d'expérience pour appuyer des collègues moins expérimentés, en améliorant les conditions matérielles (air conditionné, matériel son, isolation des classes, etc.), en ajoutant des ressources médiatiques ou du matériel de recherche, en modifiant les horaires ou le nombre des classes, en renforçant les moyens informatiques, en adoptant un matériel didactique plus approprié, en créant des groupes plus homogènes, en fournissant des rafraîchissements et en échangeant sur la formation.

2.6.2 Moyens de vérifier si les objectifs professionnels sont atteints

L'institution cliente doit pouvoir s'assurer que son personnel recevant la formation atteint ses objectifs, non seulement en obtenant des résultats positifs aux épreuves périodiques, mais également en veillant à ce que les compétences acquises au cours de la formation permettent au personnel d'acquérir une compétence opérationnelle qui répond aux besoins professionnels réels.

Dans un premier temps, pour atteindre cet objectif, le programme doit être conçu de façon à refléter ou à simuler le plus fidèlement possible les fonctions de communication que rencontrent les pilotes et les contrôleurs dans leur travail.

De plus, le personnel opérationnel de l'institution cliente doit s'assurer de façon continue que les étudiants arrivés à la fin de leur formation non seulement sont en mesure de réussir l'épreuve de licence, mais ont effectivement acquis le type de compétences pratiques nécessaires pour faire face à des situations inhabituelles, anormales et d'urgence. Une voie de communication doit être mise en place pour permettre au personnel opérationnel de communiquer ses réactions aux administrateurs de la formation, qui pourront y apporter les améliorations ou modifications nécessaires.

La création et le maintien d'un cycle de rétroaction complet englobant les étudiants, les formateurs et le personnel opérationnel et les reliant à l'administration sont essentiels au maintien de la qualité et à l'obtention de bons résultats.

QUESTIONNAIRE**Chapitre 2 (Formation en anglais aéronautique) en 20 questions**

Complétez les phrases de la manière la plus appropriée. Les paragraphes du Chapitre 2 contenant les informations sont indiqués.

1. L'anglais aéronautique est un exemple d'anglais à des fins _____ qui touche des enjeux importants. (2 Introduction)
2. Le _____ de _____ doit indiquer l'interaction entre l'étude autonome et les séances en classe. (2.1.1)
3. Le cours doit améliorer la _____ des étudiants. (2.1.2)
4. La vitesse, le style et le contenu de l'enseignement doivent parfois être _____. (2.1.2)
5. Le niveau supérieur de formation en anglais aéronautique doit mettre l'accent sur les activités de _____. (2.1.3)
6. On peut notamment évaluer la réussite d'une classe en évaluant le temps consacré par les étudiants à _____. (2.1.3)
7. Le contenu, les activités et le niveau doivent être _____ pour les étudiants. (2.1.4)
8. Le matériel didactique doit favoriser _____ entre tous les membres de la classe. (2.1.6)
9. L'_____, la réceptivité, la curiosité, l'inventivité, la capacité d'utiliser et de communiquer l'expérience, etc., sont la marque d'un bon enseignant. (2.2.1)
10. Le prestataire ne pourra jamais fournir un bon service s'il ne respecte pas son personnel enseignant, s'il ne le _____ pas adéquatement et s'il ne le _____ correctement. (2.2.1)
11. Les formateurs doivent connaître la distinction entre les _____ et le langage clair en radiotéléphonie. (2.2.2)
12. Le milieu dans lequel les étudiants apprennent doit être _____ en _____. (2.3.1)
13. Les étudiants doivent recevoir des conseils sur la manière d'_____ plus efficacement. (2.3.1)
14. Le type de technologie de formation choisie doit être _____ avec l'infrastructure technique de l'utilisateur. (2.3.3)
15. La formation en anglais aéronautique doit comprendre des tests de _____ et des épreuves _____ et _____. (2.5.1)
16. Un suivi efficace des étudiants est nécessaire pour que les administrateurs et les enseignants puissent apporter des _____ et prévoir une formation de _____ au besoin. (2.5.3)
17. Les différences de besoins et de vitesse d'apprentissage peuvent être plus facilement prises en compte dans le cadre d'un programme d'apprentissage _____. (2.5.5)

-
18. Il faut superviser la formation pour s'assurer que la _____ est maintenue, que l'_____ de formation fonctionne correctement, que les _____ reçoivent le soutien voulu et que les étudiants sont satisfaits des _____ dans lesquelles se déroule la formation. (2.6)
 19. Le succès de la formation ne se mesure pas seulement par les résultats aux épreuves, mais aussi par les _____ acquises, ce qui peut être évalué par le personnel opérationnel de l'institution. (2.6.2)
 20. Les étudiants, les formateurs, le personnel opérationnel et les administrateurs doivent former un _____ de rétroaction. (2.6.2)
-

Chapitre 3

PROFIL ET COMPÉTENCES DE BASE DES FORMATEURS EN ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

Nous avons préféré, au terme « qualifications » des formateurs en anglais aéronautique, l'expression plus large « profil et compétences ». Les qualifications font évidemment partie de cet ensemble, mais ne représentent peut-être que la pointe de l'iceberg. Le profil de la personne qui aidera les étudiants à atteindre le niveau de compétence requis par l'OACI comprend également beaucoup d'autres aspects moins visibles.

3.1 COMPÉTENCES DE BASE REQUISES POUR ENSEIGNER L'ANGLAIS LANGUE ÉTRANGÈRE (TEFL)

Le Doc 9835 contient des informations sur les niveaux — « excellent », « très bon » et « minimum » — de qualification requis des instructeurs d'anglais aéronautique et de ceux qui élaborent les programmes, ainsi que sur les différences qui existent entre les qualifications du label TEFL.

En outre, les éléments constituant le profil du formateur énumérés au paragraphe 2.2.2 seront développés dans le présent chapitre.

S'agissant des instructeurs d'anglais aéronautique provenant de disciplines techniques ou opérationnelles, leurs connaissances professionnelles ne les dispensent pas d'obtenir au moins la qualification TEFL de base (par exemple un certificat TEFL/TESL). Cette exigence est fondamentale pour quiconque veut enseigner la langue de façon efficace et autonome (voir Appendice A, section A2).

3.2 EXPÉRIENCE DE L'ENSEIGNEMENT DE L'ANGLAIS À DES FINS SPÉCIFIQUES (ESP)

L'anglais aéronautique est un exemple d'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques (ESP). Les objectifs et les techniques associés à ce type d'enseignement — que ce soit dans l'industrie hôtelière, la publicité, le domaine maritime, le domaine pharmaceutique ou les réunions d'affaires — diffèrent considérablement de ceux de l'enseignement habituel de l'anglais langue étrangère ou langue seconde (TEFL/TESL). La transition entre l'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques et l'enseignement de l'anglais aéronautique est moins grande que celle entre l'enseignement TEFL/TESL (ou TESOL) et l'anglais aéronautique. Il est donc préférable que les formateurs en anglais aéronautique nouvellement recrutés aient une expérience préalable de l'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques.

3.3 COMPÉTENCES LINGUISTIQUES ET CONNAISSANCES OPÉRATIONNELLES

L'enseignement est une activité où la personnalité, l'attitude, l'esprit d'invention, la sensibilité culturelle et générale aux autres sont particulièrement importants. On ne saurait définir l'efficacité d'un formateur uniquement par ses

qualifications. De même, il n'y a pas une seule « bonne » méthode d'enseignement. Les enseignants apportent à l'enseignement de l'anglais aéronautique leur combinaison unique de compétences et d'expérience, qui se traduit en points forts et points faibles. Plutôt que de mettre l'accent sur une liste d'exigences, il peut être plus pertinent d'explorer des stratégies visant à renforcer ces points forts et à atténuer ces points faibles.

Le formateur en anglais aéronautique doit apporter à la classe un ensemble de compétences en enseignement des langues et de compréhension du milieu opérationnel concret de la communauté aéronautique. L'équilibre entre ces deux aspects variera évidemment d'une personne à l'autre, en fonction de l'expérience et des compétences ; les formateurs peuvent provenir d'un milieu principalement linguistique ou technique. Cependant, ils auront besoin d'une formation systématique dans le domaine qu'ils connaissent le moins, ce qui pourra nécessiter par exemple de travailler d'abord conjointement avec un spécialiste de l'autre domaine pendant une assez longue période. Le prestataire de formation et l'institution doivent les aider à enrichir leurs compétences et être conscients que ce processus peut exiger du temps.

Les enseignants ayant une expérience opérationnelle (contrôleurs, pilotes, etc.) qui commencent à enseigner l'anglais aéronautique auront évidemment le grand avantage de bien connaître la réalité quotidienne de l'aviation et des communications radiotéléphoniques. Cependant, il est important de se rappeler que ces personnels devront acquérir une formation et des compétences reconnues dans l'enseignement de l'anglais langue étrangère (par exemple un certificat TEFL/TESL) avant de travailler en équipe avec un spécialiste de l'enseignement de l'anglais aéronautique ; ce n'est qu'après avoir acquis cette formation qu'ils seront pleinement efficaces en classe.

3.4 CONNAISSANCE DU MILIEU AÉRONAUTIQUE

Bien que l'étude de livres, d'articles et de documents pertinents et le visionnement de vidéos sur l'aviation soient des moyens très efficaces de se familiariser avec les questions aéronautiques (voir Appendice A, section A5), les enseignants d'anglais aéronautique doivent être exposés d'une manière ou d'une autre à des situations opérationnelles réelles et être en contact avec le personnel d'exploitation pour apprendre à connaître non seulement l'infrastructure technique de l'aviation, mais également le point de vue des spécialistes sur les communications radiotéléphoniques. On trouvera des suggestions à cet égard aux paragraphes 4.1.1 à 4.1.3 du chapitre sur la formation des formateurs.

3.5 CONNAISSANCE APPROFONDIE DU DOC 9835

Le Doc 9835, qui est le fruit des recherches, des réflexions, des compétences et du travail des membres du Groupe d'étude de l'OACI sur la connaissance de l'anglais véhiculaire (PRICESG), présente sous une forme accessible les normes et pratiques recommandées de l'OACI ayant trait aux compétences linguistiques. Lors des révisions ultérieures, le document s'enrichira des connaissances et des recherches récentes. Ce document définit de façon assez détaillée le cadre de mise en œuvre des spécifications. Il constitue donc une lecture indispensable pour tous ceux que concernent les examens et la formation en anglais aéronautique.

3.6 CONNAISSANCE DE L'AIDE PÉDAGOGIQUE DE L'OACI SUR LES ÉCHANTILLONS DE PAROLE NOTÉS

À la fin de 2005, le sous-groupe linguistique du PRICESG s'est réuni à Montréal pour sélectionner des échantillons de parole de différentes régions du monde, se mettre d'accord sur la notation de ces échantillons, élaborer des critères d'évaluation selon l'échelle OACI d'évaluation et des formulaires de notation pour l'industrie. Ces éléments ont été incorporés aux spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques sous la forme d'une aide pédagogique sur les échantillons de parole notés, un CD publié en 2007 (numéro de commande AUD001, ISBN 92-9194-853-5).

Bien que cette aide pédagogique s'adresse aux responsables de la notation des épreuves de compétences linguistiques, elle contient aussi une analyse de l'évaluation linguistique et des exemples de notation précis qui peuvent être utiles à tous les formateurs en anglais aéronautique. Elle présente le cadre de formation des formateurs et les objectifs à atteindre par les étudiants.

En outre, les formulaires de notation fournissent des exemples précis de critères permettant d'évaluer les locuteurs dans le cadre des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques et, partant, des aspects de la langue sur lesquels la formation en anglais aéronautique doit porter plus particulièrement.

3.7 ATTITUDE EN MATIÈRE DE FORMATION

L'enseignement de l'anglais pour l'industrie aéronautique est très différent de tout autre enseignement de l'anglais. Les enjeux sont en définitive beaucoup plus importants et les situations pour lesquelles les étudiants se préparent sont très particulières et très exigeantes. Il est donc légitime d'attendre des formateurs un degré d'engagement plus élevé et un taux de réussite supérieur de la formation.

3.7.1 Aptitude à favoriser l'expression verbale des étudiants

L'utilisation efficace de la communication linguistique dans des situations pertinentes en exploitation constitue l'objectif ultime de la formation en anglais aéronautique. Les formateurs doivent soutenir particulièrement les efforts des étudiants pour atteindre cet objectif au cours des séances en classe.

À cette fin, ils ont recours à des activités, à des fonctions linguistiques, à un contenu et à des incitations verbales appropriés pour structurer le cours et l'orienter fortement vers l'oral. En outre, ils encouragent les étudiants, les incitent à participer et renforcent systématiquement leur confiance pour les amener à parler et à interagir avec les autres étudiants.

3.7.2 Aptitude à motiver et à soutenir les étudiants

Sans aucun doute, par sa forme et son contenu, le matériel pédagogique utilisé doit paraître pertinent et présenter un intérêt intrinsèque pour les étudiants (1.3.6). De plus, le formateur doit être constamment à l'affût d'occasions de développer les questions, sujets, intérêts et situations qui se présentent au cours de la classe. Il doit constamment essayer de démontrer le bien-fondé des activités et les rapporter à des situations ou fonctions professionnelles concrètes, en établissant un lien entre elles et le milieu de travail réel.

Suivre le plan de cours à la lettre n'est pas toujours la démarche optimale. Les formateurs doivent avoir l'assurance et les connaissances voulues pour improviser et consacrer davantage de temps à certaines questions, fonctions ou compétences qui exigent plus d'attention ou qui suscitent un intérêt particulier chez les étudiants.

Bien qu'on ne puisse attendre des formateurs qu'ils soient des experts en aviation, ils doivent, par exemple, se montrer disposés à faire des recherches et à fournir aux étudiants des réponses à leurs questions à la classe suivante. L'échange d'informations entre les formateurs et les étudiants, permettant de troquer des connaissances linguistiques contre des connaissances opérationnelles, peut être bénéfique pour tous et créer des liens. En manifestant ainsi son intérêt, le formateur suscitera une attitude réciproque de la part des étudiants.

3.7.3 Aptitude à dépasser l'exactitude grammaticale et la reproduction de la prononciation des locuteurs natifs au profit de l'efficacité de la communication

Si les professeurs d'anglais à des fins spécifiques dans les domaines non aéronautiques sont mieux préparés à devenir formateurs en anglais aéronautique, c'est en grande partie parce qu'ils ont compris que la capacité de respecter la

grammaire et de reproduire la prononciation des locuteurs natifs n'est pas le principal critère d'évaluation des compétences linguistiques.

Les formateurs en anglais aéronautique doivent être en mesure de distinguer entre les erreurs structurelles (grammaticales) qui empêchent la compréhension et peuvent causer des malentendus, et celles qui n'en sont pas. Ainsi, même au niveau d'expert 6, on n'exige pas des locuteurs que leur prononciation corresponde à celle de locuteurs natifs. L'objectif des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques est d'acquérir une élocution claire et facilement intelligible à la communauté aéronautique [voir Annexe 1, Appendice 1, descripteur holistique e)].

De fait, bien des locuteurs natifs de l'anglais qui utilisent un jargon local et des expressions idiomatiques et s'expriment rapidement avec un accent régional très prononcé et en n'articulant pas clairement pourraient ne pas satisfaire aux spécifications OACI.

Il y a lieu d'interpréter le terme « anglais véhiculaire » utilisé dans le titre du groupe PRICESG non seulement dans le sens évident de langage « clair », « usuel » ou « répandu », mais également au sens de langage « partagé par toute la communauté aéronautique », où tout le monde se rencontre, comprend et se fait comprendre.

3.7.4 Soutenir, observer, coordonner et apprendre

Une autre caractéristique qui distingue le formateur d'anglais aéronautique de la plupart des professeurs de langue est la mesure dans laquelle il joue dans la classe le rôle de coordonnateur, de facilitateur, de superviseur, d'observateur, d'incitateur et de tuteur plutôt que celui d'enseignant, au sens habituel de celui qui transmet le savoir. Naturellement, le formateur doit savoir quand intervenir et s'affirmer davantage.

L'enseignement ayant de plus en plus recours à une approche hybride, une grande partie du matériel et de la pratique initiale passe par l'étude autonome ou l'apprentissage à distance sur ordinateur et sur l'Internet ; en classe, sous la direction de l'enseignant, l'accent est donc mis sur les activités de communication orale. Dans ce contexte, le plus important est de donner aux étudiants le plus d'occasions possible d'exercer leurs compétences linguistiques dans des situations analogues à celles qu'ils rencontrent au travail. Le rôle du formateur est principalement d'appuyer et de faciliter la communication — et non pas d'interrompre et de corriger. Après avoir observé de près l'interaction entre les étudiants, le formateur est en mesure d'interroger et de commenter de façon utile à la fin de l'activité.

À l'exception des cas où il enseigne à des débutants sans expérience, le formateur en anglais aéronautique travaille avec des spécialistes chevronnés, dont le temps est précieux et qui ont beaucoup plus d'expérience en radiotéléphonie que le formateur lui-même, à moins que celui-ci ne soit un contrôleur de la circulation aérienne ou un pilote qualifié. En conséquence, le formateur a une occasion idéale pour apprendre par l'observation.

3.8 ATTITUDE SPÉCIFIQUE À L'ENSEIGNEMENT DE L'ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

Certaines caractéristiques du profil de l'enseignant d'anglais aéronautique dépassent les qualifications formelles. Il s'agit notamment de l'attitude que le formateur doit avoir au cours de l'enseignement. Nous avons parlé au paragraphe 3.7.4 de l'attitude générale à adopter dans l'enseignement des langues. Cependant, pour enseigner l'anglais aéronautique dans le cadre des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques, le formateur doit faire preuve de façon constante d'une attitude spécifique.

3.8.1 Engagement en faveur d'une approche communicative

L'« enseignement des langues fondé sur la communication », ou « une approche communicative à l'enseignement des langues », est un critère clé pour évaluer la formation en anglais aéronautique. « Ce cours ou cette activité renforcent-ils,

directement ou indirectement, la capacité de l'étudiant d'assurer les communications radiotéléphoniques avec les autres spécialistes de l'aviation ? » : voilà la question que l'on doit avoir constamment à l'esprit, car l'objectif des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques est d'assurer une communication orale efficace, claire et sans ambiguïté entre le pilote et le contrôleur aux fins de la sécurité.

Dans une classe type, en conséquence, les étudiants doivent être constamment actifs (parler et écouter) et interactifs (dialoguer avec les autres étudiants et avec le formateur) pour développer ces compétences essentielles.

3.8.2 Conscience des objectifs et des fonctions opérationnelles spécifiques

Avant d'enseigner l'anglais aéronautique, le formateur doit d'abord se familiariser avec le milieu d'exploitation aéronautique (par exemple gestion de l'espace aérien, mouvements au sol aux aéroports, échanges dans le poste de pilotage, situations courantes et anormales, échange d'informations) et continuer à s'intéresser à ces questions pendant toute sa carrière.

En effet, c'est grâce à cette connaissance croissante du milieu aéronautique qu'il prendra conscience de l'importance et de l'impact potentiel de tous ces échanges, qui semblent au non-initié un bavardage routinier [voir Mell (2004-1) et (2004-2) à l'Appendice A, section A4].

Le formateur doit s'efforcer de comprendre et d'apprécier que les membres de l'équipage de conduite et les contrôleurs prennent connaissance de la situation ambiante par la voie auditive. Quels effets auront les conditions de givrage, la turbulence de sillage, une demande de palier supérieur, un déplacement du seuil de piste, un circuit d'attente prolongé, un passager manquant, deux indicatifs d'appel semblables, un réglage d'altimètre en hectopascals ou en pouces de mercure, un agent de bord malade, des procédures d'atténuation du bruit ou la pluie qui commence pendant que l'avion circule au sol ?

En outre, une grande partie de la formation doit mettre l'accent sur l'aisance à réaliser les fonctions radiotéléphoniques essentielles : ordre ; demande d'information ; proposition d'action ; avis ; engagement ; partage d'information sur le passé, le présent et le futur ; expression de la nécessité, de la faisabilité et de la capacité, etc. (Voir Doc 9835.)

En temps normal, l'information échangée dans le cadre des fonctions mentionnées ci-dessus peut être transmise dans une grande mesure et le plus efficacement au moyen des expressions conventionnelles. Cependant, dans les situations inhabituelles, inusitées ou anormales, il faut recourir au langage clair pour préciser, paraphraser ou compléter l'information, par exemple pour décrire une panne de système, l'état de santé d'un passager ou un obstacle sur la piste.

Le formateur ne deviendra jamais expert dans tous ces domaines, et ce n'est pas ce que l'on attend de lui. Cependant, sans une certaine connaissance et le désir d'apprendre, il ne comprendra pas l'importance — et la dimension critique pour la sécurité — d'un grand nombre de situations que ses étudiants doivent affronter et pour lesquelles il doit leur fournir les outils de communication nécessaires.

3.8.3 Conscience de la distinction existant entre les expressions conventionnelles et le langage clair

« Les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI seront utilisées dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées. On aura recours au langage clair seulement lorsque les expressions conventionnelles normalisées ne conviennent pas à la transmission prévue. » (Annexe 10, Volume II, 5.1.1.1)

Les communications radiotéléphoniques emploient à la fois des expressions conventionnelles et le langage clair. Bien plus, ces deux types de langage sont fréquemment utilisés dans une même transmission.

Les expressions conventionnelles ne doivent pas constituer l'objet essentiel de la formation en anglais aéronautique dans le cadre des spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques. Par exemple :

- « Descendez au niveau de vol 2-8-0 » ou « Reprenez navigation normale » sont des exemples d'expressions conventionnelles ;
- « Allez-vous me ramener sur l'axe ? » ou « Il y a de l'huile sur la voie de circulation » sont des énoncés en langage clair.

Les expressions conventionnelles de l'OACI sont un ensemble de formules claires, concises et reconnues internationalement, qui sont conçues pour être utilisées dans la plupart des situations habituelles et les urgences les plus fréquentes. Elles ont été soigneusement élaborées par des experts en aviation afin de transmettre une signification unique liée aux opérations aériennes. Il en va tout autrement du langage clair ou usuel, dont le sens varie selon les cultures, les contextes et les attentes. Statistiquement, les expressions conventionnelles constituent le contenu principal des transmissions radiotéléphoniques. Il convient donc de considérer les expressions conventionnelles comme un outil opérationnel qui, s'il est mal utilisé, peut avoir un impact négatif sur la sécurité des vols.

Les expressions conventionnelles ne peuvent cependant répondre à toutes les situations inhabituelles, anormales ou, occasionnellement, d'urgence qui peuvent se présenter, pas plus qu'elles ne suffisent à transmettre des informations complémentaires sur les raisons qui sont à l'origine d'un retard, l'état de santé d'un passager malade, les conditions météorologiques, la nature d'une panne ou un obstacle sur une voie de circulation. Dans de telles circonstances, le langage clair est souvent indispensable. C'est cet usage du langage clair qu'a étudié le groupe PRICESG de l'OACI.

Étant donné leur spécificité aux communications radiotéléphoniques pour les opérations aériennes, les expressions conventionnelles sont enseignées en tant que discipline distincte par des instructeurs ATC, ou par des enseignants d'anglais du contrôle de la circulation aérienne très spécialisés et compétents. Dans le cadre de cette formation professionnelle, les étudiants apprennent les techniques de transmission et la prononciation décrits dans les PANS-ATM (Doc 4444) et le *Manuel de radiotéléphonie* (Doc 9432). Les enseignants d'anglais aéronautique qualifiés peuvent, au moyen de matériel pédagogique de qualité, aider les étudiants à maintenir leur connaissance des expressions conventionnelles en cherchant à améliorer leur prononciation et leurs connaissances sans enfreindre les contraintes des Doc 9432 et 4444.

3.8.4 Connaissance des aspects du langage qui peuvent être critiques en situation anormale

« Nous sommes au décollage » (KLM 4805, Tenerife 1977)

« Nous manquons de carburant » (Avianca 052, New York 1990)

Ce sont là deux exemples de langage clair. Il s'agit apparemment de phrases simples, mais dans les deux cas ces phrases ont donné lieu à des malentendus ou n'ont pas permis d'exprimer la nature exacte de la situation et sont devenues un facteur contributif de deux accidents d'aéronefs mortels.

Le rôle de la communication dans la sécurité, en particulier entre les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes, est crucial. C'est ce qu'ont démontré les recherches de l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA) : « Après avoir analysé les causes des accidents et des incidents survenus dans le transport aérien entre 1968 et 1976, les chercheurs de la NASA ont conclu que les erreurs commises par les pilotes reflétaient le plus souvent des manquements dans les communications et la coordination au sein de l'équipe plutôt que des lacunes techniques. Des facteurs humains liés aux communications interpersonnelles étaient en cause dans 70 à 80 % environ de tous les accidents au cours des 20 dernières années. De même, plus de 70 % des 28 000 premiers rapports communiqués au système de contrôle de la sécurité aéronautique de la NASA (qui permet aux pilotes de signaler en toute confidentialité des incidents d'aviation) étaient liés à des problèmes de communication. » (Voir Sexton et Helmreich à l'Appendice A, section A7).

Pour bien enseigner l'anglais aéronautique, les formateurs doivent prendre conscience du risque de malentendus que comporte le langage dans des situations de tension où la sécurité est en jeu, lorsque les communications vocales sont le seul moyen de transmettre l'information.

Au paragraphe 3.3, nous avons vu que les formateurs ne doivent pas se contenter d'un point de vue strictement linguistique lorsqu'ils évaluent les compétences en matière de communication. De plus, ils doivent être conscients que des énoncés apparemment simples et corrects peuvent receler des ambiguïtés qui peuvent avoir des conséquences fatales.

Lorsqu'ils évaluent la manière dont s'expriment les étudiants, les formateurs doivent avoir constamment à l'esprit cette préoccupation. Ils doivent notamment observer les défis particuliers que pose la communication interculturelle. Les usagers natifs et non natifs de l'anglais ou les locuteurs non natifs de l'anglais provenant d'horizons culturels très différents peuvent ne pas entendre ou interpréter un énoncé de la même manière. Les formateurs doivent être constamment vigilants pour détecter ces situations potentielles et en discuter et les éclaircir avec les étudiants lorsqu'elles se présentent (voir Appendice A, section A7).

Les deux exemples de Tenerife et de New York mentionnés au début de la section sont des illustrations :

- dans le premier cas, de l'ambiguïté potentiellement critique d'un grand nombre d'énoncés linguistiques ;
- dans le second, du risque que comporte l'incapacité de paraphraser ou d'explicitier l'information.

Cependant, il y a toujours deux côtés à toute communication. Les deux cas mentionnés illustrent également une gestion insuffisante des communications, rendues difficiles par les circonstances extérieures. Si, dans le premier cas, le contrôleur avait été plus conscient de l'importance de l'aspect linguistique et avait eu une plus grande assurance dans ce domaine et si, dans le second cas, le contrôleur avait été plus sensible à la situation et à l'aspect interculturel, il aurait demandé les précisions nécessaires, la situation aurait été plus claire et la suite très différente. Par conséquent, dans son interaction avec ses étudiants, le formateur en anglais aéronautique doit toujours garder à l'esprit ces éventualités et s'efforcer de doter ses étudiants de compétences adéquates.

3.8.5 Importance des enjeux

Il est essentiel de s'assurer que les formateurs comprennent pleinement l'importance des enjeux de la formation et de la vérification des connaissances linguistiques, et l'effet que ces enjeux peuvent avoir sur le comportement et l'état mental de leurs étudiants pendant la formation [voir Shawcross (2007) et (2008) à l'Appendice A, section A4].

3.9 TECHNIQUES DE GESTION DE CLASSE

Nous avons déjà dit que les formateurs devaient dispenser leur enseignement selon des pratiques optimales, étant donné l'importance de ce qui en dépend. Les trois techniques de gestion de classe présentées aux paragraphes 3.9.1, 3.9.2 et 3.9.3 ne sont pas les seules dont les formateurs ont besoin pour enseigner l'anglais aéronautique de façon efficace. Cependant, elles ont été retenues en raison de leur incidence particulière sur la qualité de l'enseignement.

3.9.1 Aptitude à organiser et à coordonner des activités en groupe et par paires

Pour organiser des activités de communication stimulantes en classe et varier le rythme de l'enseignement pour maintenir l'attention et la motivation des étudiants, il est nécessaire de « gérer » les activités, non seulement du point de vue du contenu et des objectifs, mais également pour moduler le rythme et la configuration de l'apprentissage.

Une grande partie du travail du formateur consiste donc à répartir les étudiants en différents groupes (paires, groupes de trois ou quatre, grandes équipes) selon les activités, en tenant compte du niveau de connaissance et de la personnalité de chacun et en modifiant l'objet et la nature de la participation.

3.9.2 Aptitude à jouer le rôle de facilitateur

L'enseignement de la communication demande que le formateur « s'efface » à l'occasion, pour mieux suivre et soutenir les étudiants et les encourager à prendre l'initiative et à assumer pleinement leur rôle dans la communication. De fait, la réussite d'une classe peut souvent être jugée par la discrétion du rôle de l'enseignant.

3.9.3 Sensibilité aux besoins spécifiques du groupe et des individus

Grâce à son rôle de facilitateur en classe et de tuteur lors des séances supervisées d'étude autonome sur l'ordinateur et sur l'Internet (le cas échéant), le formateur est idéalement placé pour observer les étudiants et connaître leurs faiblesses et leurs forces. Il peut donc intervenir en tant que tuteur pour offrir des avis et un soutien individualisés et pour établir une relation plus étroite avec les étudiants.

Les activités de groupe semi-autonomes et le travail sur l'ordinateur et sur l'Internet allègent la charge d'enseignement traditionnel en groupe et permettent au formateur d'établir une relation de meilleure qualité avec chacun des étudiants et de mieux connaître leur style d'apprentissage et leurs besoins. La rétroaction et le suivi, si importants pour un système de formation interactive, en sont renforcés, ce qui permet d'apporter au besoin une formation de rattrapage opportune.

QUESTIONNAIRE**Chapitre 3 (Profil et compétences de base des formateurs en anglais aéronautique) en 20 questions**

Compléter les phrases de la manière appropriée. Les paragraphes du Chapitre 3 contenant les informations nécessaires sont indiqués.

1. Les formateurs en anglais aéronautique doivent être évalués selon leur _____ d'ensemble, et non pas uniquement en fonction de leurs titres de compétence. (3 Introduction)
2. Les formateurs ayant une formation technique ou opérationnelle doivent obtenir au moins un _____ TEFL/TESL pour enseigner l'anglais aéronautique. (3.1)
3. L'enseignement de l'anglais à des fins _____ constitue une bonne préparation pour l'enseignement de l'anglais aéronautique. (3.2)
4. Acquérir une compétence réelle en enseignement de l'anglais aéronautique est un processus qui peut _____. (3.3)
5. Les formateurs doivent comprendre la manière dont les communications _____ sont perçues par les spécialistes. (3.4)
6. On peut trouver des exemples d'évaluation des locuteurs dans l' _____ sur les échantillons de parole notés associée aux spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques. (3.6)
7. Les formateurs doivent aider les étudiants à utiliser la _____ de manière efficace. (3.7.1)
8. Les formateurs doivent montrer le lien entre les exercices de formation et les situations du milieu de travail _____. (3.7.2)
9. Les formateurs doivent être en mesure d'établir une distinction entre les erreurs qui _____ la compréhension et la communication et les autres. (3.7.3)
10. L'enseignant d'anglais aéronautique doit souvent c _____, f _____ et s _____ plutôt qu'enseigner au sens traditionnel. (3.7.4)
11. Les étudiants doivent avoir le plus d' _____ possible d'exercer leurs compétences en communication. (3.7.4)
12. Les étudiants doivent _____ et _____ en classe. (3.8.1)
13. Les formateurs doivent utiliser leur capacité auditive pour développer leur _____ de la _____. (3.8.2)
14. Les demandes d'information, les confirmations, le partage d'information, les intentions, etc., sont des exemples de _____ opérationnelles en radiotéléphonie. (3.8.2)
15. Les formateurs doivent prendre conscience de la dimension _____ pour la _____ de la communication. (3.8.2)
16. Il convient de considérer les expressions conventionnelles comme un _____ opérationnel ayant une incidence directe sur la _____. (3.8.3)

-
17. Les formateurs doivent devenir sensibles à la manière dont la langue peut entraîner des _____.
(3.8.4)
 18. En anglais aéronautique, les _____ sont beaucoup plus importants que dans d'autres domaines d'enseignement de l'anglais. (3.8.5)
 19. En classe, le formateur doit _____ les activités des étudiants. (3.9.1)
 20. L'emploi de l'ordinateur et de l'Internet permet aux formateurs d'agir en tant que tuteurs et d'établir une relation plus _____ avec les étudiants. (3.9.3)
-

Chapitre 4

FORMATION DES FORMATEURS EN ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

La formation des formateurs en anglais aéronautique comprend différentes composantes, dont certaines passent par une formation et des cours formels et d'autres par l'expérience directe des opérations aéronautiques. Par comparaison avec d'autres domaines d'enseignement de la langue, et en raison de la complexité et des nombreuses facettes des opérations aéronautiques, la formation des formateurs en anglais aéronautique exige de la part des formateurs, des prestataires de formation et des institutions clientes un apprentissage continu. Aucun programme de cours théoriques ne fournira aux formateurs le type d'expérience directe nécessaire pour enseigner de façon valable les compétences en communication dans la langue de l'aviation.

Les questions déjà mentionnées dans les chapitres précédents seront à nouveau examinées ici dans le cadre du programme de formation des formateurs.

4.1 EXPOSITION AU MILIEU AÉRONAUTIQUE

Étant donné les contraintes de sécurité existant depuis le 11 septembre 2001, il est devenu extrêmement difficile d'avoir accès aux postes de pilotage et aux centres de contrôle aérien pour y effectuer des observations et des enregistrements. On trouvera ici des suggestions sur différentes manières dont les formateurs peuvent acquérir une expérience directe de cet environnement.

Il est essentiel d'obtenir une connaissance suffisante du milieu de travail des pilotes et des contrôleurs pour comprendre la pertinence et les répercussions des communications radiotéléphoniques et offrir aux étudiants une interface crédible.

4.1.1 Milieu de travail des équipages de conduite

Rien ne remplace de longues périodes passées dans un siège de service à observer et à écouter les échanges au cours d'un vol pour apprécier leurs rapports avec la conduite d'un aéronef et l'environnement dans lequel se déroule le vol.

Cependant, cette expérience directe peut être remplacée par des stratégies de rechange :

- Utiliser des simulateurs de vol ;
- Visionner des vidéos de formation de poste de pilotage ;
- Suivre un cours de débutant ou de qualification de type dans une école de formation au sol ;
- Demander aux autorités nationales de faciliter l'accès au milieu opérationnel pour la formation des formateurs ;
- Créer des programmes d'échange entre universités et compagnies aériennes et centres de formation dans le cadre desquels les écoles de langue offrent gracieusement une formation en échange de places dans les cours de formation professionnelle et les situations opérationnelles ;
- Écouter des enregistrements de situations réelles en ligne (voir Appendice A, section A5) ;

- Étudier des transcriptions d'enregistreurs de conversations de poste de pilotage provenant d'incidents réels ;
- Recruter des pilotes à la retraite pour qu'ils partagent leur expérience avec les instructeurs stagiaires ;
- Familiariser les formateurs avec les conditions de travail spécifiques de leurs étudiants ;
- Utiliser la dynamique naturelle de la classe pour inciter les étudiants à informer leurs formateurs des réalités opérationnelles ;
- Informer les formateurs des questions soulevées par la composition pluriculturelle des équipages (voir Appendice A, section A7) ;
- Organiser des exposés par les pilotes au cours de la formation des formateurs.

4.1.2 Milieu de travail des contrôleurs

Les contraintes de sécurité actuelles sont à peine moins rigoureuses dans le milieu du contrôle de la circulation aérienne que dans le poste de pilotage. Cependant, il existe divers autres moyens pour faire connaître aux formateurs les situations de trafic réelles :

- Établir des partenariats avec des prestataires de services de la navigation aérienne pour faciliter l'accès à des situations, des documents, des spécialistes et des enregistrements authentiques ;
- Utiliser des simulateurs de contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;
- Visionner des vidéos de formation des contrôleurs ;
- Écouter des enregistrements de situations réelles de trafic en ligne (voir Appendice A, section A5) ;
- Suivre des cours de contrôle de la circulation aérienne de base et périodiques ;
- Créer des programmes d'échange entre les universités et les centres de prestataires de services de la navigation aérienne dans le cadre desquels les écoles de langue offrent gracieusement une formation en échange de places dans les cours de formation professionnelle et les situations opérationnelles ;
- Recruter des contrôleurs à la retraite pour qu'ils partagent leur expérience avec les instructeurs stagiaires ;
- Utiliser la dynamique naturelle de la classe pour inciter les étudiants à informer leurs formateurs des réalités opérationnelles ;
- Organiser des exposés par des contrôleurs au cours de la formation des formateurs.

4.1.3 Milieu d'enseignement

Les formateurs en anglais aéronautique ne travaillent pas nécessairement dans un milieu de travail opérationnel, mais dans des centres de formation initiale ou avancée. Dans ce cadre, la sécurité est moins stricte et l'accès aux vols d'entraînement et aux tours de contrôle locales est plus facile.

De plus, il existe dans tous les cas une ressource majeure : tirer profit des connaissances et de l'expérience des instructeurs et des spécialistes chevronnés dans le milieu d'enseignement. Si l'on veut vraiment, toutes les occasions peuvent servir à l'élargissement des connaissances.

4.2 PROGRAMME DE COURS THÉORIQUES

Les normes fondamentales relatives à la formation générale et à la formation pour l'enseignement de l'anglais langue étrangère, qui figurent au Tableau 4-1, Chapitre 4, du Doc 9835, sont des conditions préalables à remplir. Les formateurs en anglais aéronautique peuvent acquérir une formation efficace en obtenant un certificat TEFL, en suivant une formation ESP ou par l'expérience opérationnelle.

Les aspirants formateurs qui ont une expérience opérationnelle ou technique doivent satisfaire aux qualifications formelles « minimales » TEFL/TESL indiquées au Tableau 4-1 (voir Appendice A, section A2).

Les formateurs ayant déjà reçu une formation complète pour enseigner l'anglais doivent acquérir des connaissances suffisantes des milieux de travail aéronautiques, des transmissions radiotéléphoniques et de la technologie pour pouvoir utiliser les documents aéronautiques de façon efficace dans l'enseignement de la langue.

La section 4.2.1 contient une liste partielle des questions avec lesquelles doivent se familiariser les formateurs en anglais aéronautique pour connaître l'industrie dans laquelle et pour laquelle ils travaillent. Une autre liste de questions liées à l'aviation figure à l'Appendice B du Doc 9835.

La formation initiale ne peut être exhaustive, étant donné le large éventail de connaissances nécessaires, mais pour enseigner efficacement l'anglais aéronautique il faut effectivement comprendre la pertinence des situations de communication. En conséquence, la formation initiale doit fournir un cadre solide dans lequel les connaissances et l'expérience futures pourront être utilement assimilées.

La formation formelle des enseignants doit être préparée et renforcée par un programme structuré d'étude autonome s'appuyant sur les nombreuses ressources disponibles (voir Appendice A, section A5).

4.2.1 Exploitation des vols, compagnies aériennes et personnel

Les paragraphes 4.2.1 à 4.2.11 contiennent une liste non exhaustive des questions opérationnelles dont les formateurs en anglais aéronautique doivent avoir au moins une certaine connaissance pour comprendre l'importance des conditions, des situations et des messages opérationnels qui forment une bonne partie de la matière de leurs outils pédagogiques. Il s'agit là d'une condition préalable pour pouvoir gérer et évaluer effectivement l'interaction entre les étudiants dans les situations de formation liées au travail.

Les questions énumérées ci-après font partie des conditions de travail quotidiennes des pilotes et des contrôleurs qui sont abordées directement ou indirectement dans les communications.

- Connaissance de la radiotéléphonie, en particulier de la distinction entre les expressions conventionnelles et le langage clair
- Procédures normalisées d'exploitation
- Procédure d'exception et d'urgence
- Aérodynamique et vol
- IFR/VFR
- Plan de vol
- Briefing et compte rendu de vol
- Phases de vol
- Organisation des compagnies aériennes
- Personnel de bord et au sol des compagnies aériennes
- Composition de l'équipage de conduite
- NOTAM, AIREP, PIREP, etc.
- Acronymes

4.2.2 Espace aérien et types de contrôle de la circulation aérienne

- Espace aérien contrôlé, espace aérien non contrôlé, espace aérien militaire
- Contrôle d'aérodrome
- Contrôle au sol
- Autorisations
- Contrôle d'approche et de zone terminale
- Contrôle régional et en route
- Centre et tour de contrôle

- Radar et guidage
- Niveaux de vol
- Séparation entre aéronefs, RVSM
- Circuits d'attente
- Indicatifs d'appel

4.2.3 Systèmes de bord et vol

- Construction des aéronefs et cellule
- Systèmes classiques : énergie hydraulique, énergie électrique, conditionnement d'air, moteurs, etc.
- Avionique, instruments, commandes automatiques de vol, systèmes de gestion de vol, poste de pilotage à écrans cathodiques
- Commandes de vol et aérodynamique
- Manœuvres
- Panneaux de système

4.2.4 Aéroports et manœuvres au sol

- Plan d'aéroport : aire de trafic, aérogares, voies de circulation, pistes, etc.
- Infrastructure aéroportuaire : balisage lumineux, service d'incendie, sécurité, etc.
- Activités de traitement des passagers : embarquement, restauration, avitaillement en carburant, chargement, repoussage, circulation à la surface, etc.
- Répartition
- Documents : devis de masse et centrage, carnet de bord, etc.
- Types de fret et conditionnement

4.2.5 Météorologie et risques environnementaux

- Météorologie : vent, pression de l'air, précipitations, givrage, etc.
- Effets des conditions météorologiques sur les vols
- ATIS
- Turbulence, cisaillement du vent, foudre
- Terrain, relief, obstacles
- Péril aviaire, AIRPROX

4.2.6 Navigation et cartes

- Types de cartes
- Jeppesen
- INS, GPS, ILS
- Utilisation des écrans de navigation

4.2.7 Sécurité, facteur humain et gestion des ressources en équipe (CRM)

- Facteurs humains
- Gestion des ressources en équipe (CRM)
- Différences socioculturelles et leur incidence
- Effets de la hiérarchie au sein de l'équipage

- Modèle du fromage suisse de James Reason
- Systèmes de gestion de la sécurité
- Le langage en tant que dernier filet de sécurité

4.2.8 Incidents en vol et situations d'urgence

- Exemples types d'urgences en vol : incendie, panne d'alimentation carburant, dépressurisation, perte des communications radio, conditions météorologiques dangereuses
- Gestion d'urgence : listes de contrôle, procédures d'exception et d'urgence
- Étude d'incidents et lecture de transcriptions de conversations de poste de pilotage pour faire ressortir le rôle du langage et des communications
- Sécurité : alertes à la bombe, détournement, réaction face au terrorisme, passagers indisciplinés
- Effet du stress sur les communications et la compétence linguistique

4.2.9 Langage aéronautique, expressions conventionnelles et langage clair

Il importe de comprendre que l'anglais aéronautique est en fait un ensemble qui comprend aussi bien des énoncés très spécifiques sous forme d'expressions conventionnelles que l'usage social de l'anglais dans le contexte aéronautique, par exemple pour discuter d'un vol en prenant un café (1.1.1).

Il arrivera tout naturellement de rencontrer ces deux extrêmes, mais il convient, dans la formation en anglais aéronautique, de mettre l'accent sur le langage clair, non conventionnel, employé par les équipages de conduite et les contrôleurs pour faire face aux situations et traiter l'information qui, bien qu'elles soient liées aux vols, ne peuvent être entièrement gérées au moyen des expressions conventionnelles.

4.2.10 Réglementation : OACI et autorités de l'aviation civile

Les formateurs doivent recevoir un bref exposé sur les autorités nationales, régionales et internationales de l'aviation : l'OACI et les autorités de l'aviation civile (voir Appendice A, section A3).

4.2.11 Organismes internationaux

Les formateurs doivent connaître l'existence et les fonctions des différentes associations internationales sans but lucratif qui jouent un rôle important dans l'industrie et qui sont souvent les dépositaires de ressources authentiques à jour qui sont extrêmement précieuses pour la formation des formateurs et l'enseignement de la langue (voir Appendice A, section A3) :

- Association du transport aérien international (IATA) : www.iata.org
- Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) : www.ifalpa.org
- Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) : www.ifatca.org
- Flight Safety Foundation (FSF) : www.flightsafety.org
- International Civil Aviation English Association (ICAEA) : www.icaea.pansa.pl

Une autorisation écrite doit être obtenue pour utiliser les documents exclusifs de ces organisations.

4.2.12 Ressources

Les enseignants d'anglais aéronautique doivent apprendre à connaître les abondantes sources d'information que constituent les documents de l'OACI, le CD Spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques —

Échantillons de parole notés, les bibliographies, les périodiques spécialisés et ceux concernant la sécurité, les sites web du domaine de l'aviation et les vidéos de formation aéronautique (voir Appendice A, section A5).

4.3 ACTIVITÉS PRATIQUES DE FORMATION DES FORMATEURS

On trouvera dans la présente section une brève liste d'activités pratiques auxquelles les formateurs en anglais aéronautique peuvent participer pour se préparer à travailler avec des spécialistes de l'aviation. Si plusieurs de ces activités s'adressent à tous les enseignants d'anglais, celles qui ont été retenues sont particulièrement pertinentes pour l'enseignement de l'anglais aéronautique, où les enjeux personnels, professionnels, économiques et de sécurité sont plus élevés.

4.3.1 Exercices d'écoute en laboratoire ATC

Le temps passé à écouter des enregistrements de trafic réels et à assister à des séances de formation de contrôleurs de la circulation aérienne est un très bon investissement. Il ne faut pas sous-estimer le temps nécessaire pour bien se familiariser avec la radiotéléphonie. Les prestataires de formation doivent donner suffisamment de temps à leurs formateurs pour qu'ils acquièrent des connaissances de base dans ce domaine.

4.3.2 Exercices au moyen de l'aide pédagogique de l'OACI relative aux échantillons de parole notés et des échantillons de notation

Bien que les formateurs ne soient pas appelés à noter les candidats aux tests de connaissances linguistiques et que leur enseignement ne doive pas uniquement viser à préparer les étudiants à ces tests, ceux-ci constituent l'étape suivante de l'apprentissage et les enseignants doivent connaître les critères précis qui serviront à évaluer les compétences linguistiques de leurs étudiants (voir Appendice A, section A3).

4.3.3 Élaboration et présentation de cours de langue selon l'approche communicative à partir de données brutes

Même si les formateurs disposent d'un matériel didactique complet pour l'enseignement en classe et à distance, ils prendront mieux conscience de leur propre compétence et du profit qu'ils peuvent tirer de ce matériel s'ils élaborent eux-mêmes de brèves leçons en utilisant comme contenu des éléments authentiques. En outre, il est fort probable qu'ils devront créer en cours de route leurs propres exercices ou activités pour répondre aux besoins particuliers des étudiants.

4.3.4 Gestion de groupes dans l'enseignement des langues selon l'approche communicative

Comme nous l'avons vu à la section 3.9, étant donné la nature communicative de l'enseignement de l'anglais aéronautique, l'intensité des activités en classe et la nécessité de maintenir une attention et une participation optimales, le formateur doit apprendre à gérer la dynamique de groupe au cours d'activités dont il varie le rythme et le contenu. Cette compétence, que les formateurs n'acquièrent pas toujours dans le cadre de leur préparation formelle, ne peut s'acquérir immédiatement. C'est pourquoi les formateurs doivent s'exercer longuement à ces techniques — en s'appuyant sur les réactions de leurs collègues et de leurs étudiants — au cours de classes d'essai [voir Mitsutomi (2004) à l'Appendice A, section A4].

4.3.5 Adaptation du plan et du contenu des cours à des besoins spécifiques

Quelles que soient la qualité et la richesse du matériel didactique dont ils disposent, les formateurs sont toujours appelés à modifier leurs plans de cours et à élaborer, ou intégrer aux cours de nouveaux éléments — parfois de leur propre cru — visant à répondre aux besoins spécifiques du groupe : ajout d'exercices, allègement ou renforcement de la difficulté du contenu, présentation d'exemples plus pertinents pour le milieu d'apprentissage. Les formateurs doivent être conscients de ce besoin et s'y préparer dans des conditions contrôlées avant de devoir faire face à cette situation en classe.

4.3.6 Observation de formateurs d'expérience et travail conjoint

L'observation d'instructeurs d'expérience respectés et le travail conjoint avec eux peuvent être d'une grande utilité. Les nouveaux formateurs profitent considérablement de cette formation, qui a un effet durable sur la qualité de leur enseignement. Le prestataire de formation doit prévoir des périodes de travail conjoint jusqu'à ce que le formateur moins expérimenté ait acquis la confiance et la crédibilité requises.

Le même principe s'applique aux enseignants de langue et instructeurs techniques ayant des compétences complémentaires. Une période assez longue de travail conjoint est nécessaire pour assurer un transfert effectif de compétences et de connaissances.

Pour faciliter l'adaptation, les nouveaux formateurs peuvent être intégrés graduellement en travaillant d'abord dans le cadre de modules d'enseignement particuliers ou avec des étudiants représentant un défi moins important.

4.3.7 Exercices pratiques généraux de formation des formateurs et qualification/certification

Aucun programme de formation des formateurs en anglais aéronautique n'est complet sans une période prolongée de pratique effective de l'enseignement et de répétition de différents types d'exercices sous la direction d'un formateur expérimenté.

Le prestataire de formation doit s'assurer que les formateurs stagiaires sont en mesure de combiner leurs connaissances, de les appliquer à des situations réelles en classe et de préparer leurs cours, au moyen des types d'exercices suivants :

- Préparation de brefs plans de cours ;
- Élaboration d'exercices à partir d'enregistrements ;
- Observation d'autres formateurs et réaction ;
- Identification de sources d'information ;
- Évaluation des compétences linguistiques du point de vue opérationnel et selon l'échelle d'évaluation de l'OACI ;
- Identification des objectifs d'apprentissage en anglais aéronautique ;
- Établissement de points de référence pour l'apprentissage ;
- Élaboration et présentation de cours de langue selon l'approche communicative à partir de données brutes ;
- Analyse de l'apprentissage ;
- Enseignement contrôlé en classe à échelle réelle avec simulation de réactions des étudiants ;
- Enregistrement de séances de formation sur vidéo suivi d'analyse et de commentaires ;
- Démonstration de la manière dont les formateurs peuvent apprendre de leurs étudiants et établir un partenariat favorisant l'échange de connaissances ;

- Définition des compétences et caractéristiques constituant le profil d'un bon formateur en anglais aéronautique pour que les formateurs stagiaires puissent viser ces objectifs ;
- Exercices de collaboration avec des spécialistes ;
- Encouragement et facilitation d'habitudes d'apprentissage continu ;
- Remise aux formateurs de carnets de bord pour les aider à suivre les questions et les matériels à connaître ;
- Séances de tutorat/accompagnement permettant de gérer l'étude autonome.

Les formateurs stagiaires doivent être évalués en cours de formation et avant la qualification/certification au moyen d'une liste de contrôle détaillée énumérant les critères de compétence. Cette liste de contrôle doit inclure la plupart des points énumérés dans le présent chapitre de même que la compétence dans les techniques TEFL de base. Le contenu effectif de la liste peut varier selon les conditions de travail réelles des formateurs.

Un complément d'étude ou de pratique peut être nécessaire pour obtenir la qualification.

Tous les formateurs affectés à un programme de formation d'anglais aéronautique spécifique doivent suivre le même processus d'intégration. Les modifications apportées au programme de formation doivent être intégrées au processus d'initiation des nouveaux formateurs et signalées à tous les formateurs en activité, notamment au cours des périodes de recyclage. Le maintien de la qualité de la formation en dépend.

4.4 CONNAISSANCES LINGUISTIQUES SPÉCIFIQUES

Les formateurs doivent identifier les caractéristiques spécifiques de la langue utilisée en aviation, en particulier dans les communications radiotéléphoniques, et en prendre conscience.

4.4.1 Analyse des fonctions du langage aéronautique

L'Appendice B du Doc 9835 identifie les principales fonctions et communications radiotéléphoniques que les pilotes et les contrôleurs doivent accomplir de façon compétente en anglais.

Bien que les expressions conventionnelles de l'OACI recouvrent presque toutes les fonctions énumérées ci-après dans la plupart des situations courantes, il y a toujours des cas où les pilotes et les contrôleurs ont besoin d'élargir ou de préciser leurs messages et d'utiliser le langage clair [voir Mell (2004-1) et (2004-2) à l'Appendice A, section A4].

La place occupée par ces fonctions a été examinée au paragraphe 3.8.2. Les nouveaux formateurs pourront utilement s'exercer à écouter des enregistrements de trafic réels et à en analyser les énoncés, en les répartissant entre les fonctions essentielles pour lesquelles leurs étudiants devront acquérir une bonne connaissance de l'anglais :

- Donner un ordre, transmettre une demande et proposer une action ;
- Donner un avis, demander une autorisation, prendre un engagement ;
- Fournir de l'information au passé, au présent et au futur ; décrire une intention ;
- Exprimer la nécessité, la capacité, la faisabilité et la possibilité ;
- Gérer un dialogue pilote-contrôleur ;
- Gérer une séquence de circulation aérienne ;
- Formuler un accusé de réception, une confirmation, une correction ;
- Collationner un message ;
- Évaluer, décrire des états et des processus ;
- Résoudre des conflits ;
- Paraphraser et dissiper les ambiguïtés.

Ces exercices permettront aux formateurs de mieux comprendre l'articulation des messages radiotéléphoniques et les structures linguistiques qu'ils mettent en jeu.

4.4.2 Identifier les objectifs linguistiques et les critères de compétence en anglais aéronautique

Les nouveaux formateurs en anglais aéronautique doivent avoir le temps de s'adapter aux caractéristiques particulières de l'anglais aéronautique et d'évaluer leurs étudiants selon des critères de communication plutôt que des critères purement linguistiques. Comme nous l'avons vu aux paragraphes 2.3.1 et 3.7, les formateurs doivent :

- Comprendre que l'enseignement porte principalement sur la langue parlée ;
- Adopter une approche communicative à l'enseignement de la langue ;
- Reconnaître que la langue idiomatique des locuteurs natifs n'est pas le modèle à reproduire ;
- Veiller à ce que les fonctions énumérées au paragraphe 4.4.1 soient suffisamment couvertes ;
- Mettre l'accent sur la prononciation ;
- Analyser la structure, la durée et la rapidité des expressions conventionnelles ;
- Accepter des différences de prononciation lorsqu'elles ne constituent pas un obstacle à la compréhension ;
- Se reporter constamment aux critères de l'échelle d'évaluation et aux descripteurs holistiques.

4.4.3 Critères relatifs à l'enseignement de l'anglais aéronautique fondé sur le contenu

En plus d'être conscients des fonctions opérationnelles et linguistiques exposées au paragraphe 4.4.1, les formateurs doivent apprendre à connaître le contenu pertinent de la formation en anglais aéronautique, qui correspond essentiellement aux points énumérés aux paragraphes 4.2.1 à 4.2.11. Ces points touchent tous d'une manière ou d'une autre une préoccupation unique : la sécurité [voir Mathews (2007) à l'Appendice A, section A4].

4.4.4 Caractère critique de la langue pour la sécurité de l'aviation

Un instructeur d'expérience peut aider les formateurs à étudier et à analyser les transcriptions de certains incidents et accidents aéronautiques importants. C'est une excellente manière de faire comprendre la manière dont la langue, et la communication en général, contribue à assurer la sécurité des vols [voir Day (2004-1) et (2004-2) à l'Appendice A, section A4].

4.4.5 Incidence sociale et personnelle de la formation en anglais aéronautique

Les formateurs doivent être informés du fait que la formation à laquelle ils participent est unique en son genre. Les conséquences pour la carrière, voire l'emploi, des étudiants s'ils ne satisfont pas aux exigences du niveau 4 de l'OACI, de même que les incidences financières pour eux et leur employeur, ainsi que pour les ressources humaines, sont en effet très importantes. Le test de licence que les étudiants doivent passer à l'issue de la formation de niveau 4 leur permettra d'obtenir une licence les autorisant à travailler au niveau international.

Cette situation est susceptible d'engendrer de la tension et de l'anxiété chez les étudiants. Étant donné qu'il est leur contact le plus régulier et le plus proche dans le processus de formation, le formateur a envers ses étudiants des devoirs particuliers :

- les rassurer et les motiver, mais en même temps
- les informer de façon réaliste et constructive sur leurs progrès, et
- prendre l'initiative d'une formation de rattrapage adéquate en temps utile pour que les étudiants puissent atteindre le niveau voulu dans les délais.

Étant donné l'importance des enjeux, le formateur sera en outre incité par ses étudiants et/ou par l'administration à « enseigner en vue de l'examen » plutôt que pour accroître les compétences. Il ne doit cependant pas oublier la sage maxime selon laquelle il vaut mieux enseigner plus que ne doit connaître l'étudiant pour l'examen. Il doit faire tous les efforts possibles pour résister à cette pression, pour ne pas risquer d'obtenir de meilleurs taux de réussite à l'examen mais, à terme, des lauréats moins compétents et moins bien préparés. En dernière analyse, cette question a des répercussions réelles sur la sécurité [voir Shawcross (2007) à l'Appendice A, section A4].

4.5 APPRENTISSAGE HYBRIDE ET SUIVI DES ÉTUDIANTS

Pour un grand nombre d'organisations, l'apprentissage hybride est la solution la plus efficace. Cependant, cette méthode exige de porter une attention particulière au suivi des étudiants. Les prestataires de formation doivent offrir à leurs clients un processus clair et transparent de suivi des étudiants.

4.5.1 Types de formation selon les différentes compétences de l'échelle d'évaluation de l'OACI

Dans l'apprentissage hybride, qui comprend à la fois des éléments d'étude autonome (étude classique, sur l'ordinateur ou sur l'Internet) et des séances en classe dirigées, il faut informer les formateurs des aspects du processus de formation qui se prêtent le mieux à l'étude autonome ou à l'étude à distance et ceux qui exigent un travail en classe.

S'agissant des six domaines de compétence linguistique de l'échelle d'évaluation de l'OACI et des descripteurs holistiques, les « compétences de base », à savoir la structure, le vocabulaire, la compréhension et, dans une certaine mesure, la prononciation, peuvent être effectivement exercées et renforcées de façon autonome en laboratoire ou sur l'ordinateur. De fait, le temps des formateurs et des étudiants est probablement mieux utilisé si ces compétences sont acquises principalement en dehors de la classe, ce qui laisse aux formateurs plus de temps pour préparer les classes, à condition que les deux parties de l'apprentissage hybride soient effectivement conçues comme un tout (voir 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9). Ces quatre compétences de base sont en quelque sorte les pierres d'assise de la communication.

L'ordinateur et l'Internet peuvent aussi être très efficaces pour réviser et renforcer le contenu abordé en classe, et pour le rattrapage ou le recyclage.

D'autre part, les séances dirigées en classe par le formateur sont indispensables pour développer les autres compétences exigées par l'OACI, à savoir les « compétences d'intégration » : l'aisance (production de parole), l'interaction et, jusqu'à un certain point, la prononciation.

4.5.2 Potentiel et limites de l'apprentissage des langues sur l'ordinateur

Dans un programme bien conçu d'apprentissage hybride, l'ordinateur et l'Internet sont des outils efficaces pour le développement d'un grand nombre de compétences linguistiques, car ils permettent :

- d'adopter un calendrier d'apprentissage souple ;
- de travailler à son propre rythme ;
- de se concentrer sur les aspects les plus difficiles ou les plus intéressants ;
- de personnaliser la formation de rattrapage et de recyclage ;
- de mieux utiliser le temps des formateurs.

Cependant, l'ordinateur et l'Internet ne sont pas des solutions magiques. La langue est une activité interactive et de communication et les meilleurs programmes de reconnaissance vocale ne sauraient remplacer l'interaction humaine

naturelle. Les formateurs et les prestataires de formation doivent être conscients de ces limites lorsqu'ils répartissent le programme de cours entre séances en classe et apprentissage à distance.

Pour un complément d'information sur cette question, voir Shawcross (2004-2) à l'Appendice A, section A4 et, de façon plus générale, la section A6.

4.5.3 Conception d'un programme d'apprentissage hybride

Étant donné le peu de temps dont disposent les pilotes et les contrôleurs pour suivre des cours en classe, l'apprentissage à distance est souvent une composante importante des cours d'anglais aéronautique. Les formateurs doivent être en mesure de coordonner et de gérer des systèmes d'apprentissage comprenant à la fois des séances en classe et différentes formes d'apprentissage à distance (voir également 1.3.9).

De plus, lorsque le nombre d'étudiants est important et qu'ils se trouvent, comme c'est souvent le cas, en différents endroits, le rôle du formateur consiste dans une bonne mesure à suivre et à superviser les étudiants.

Il faut rappeler aux formateurs qu'un apprentissage réussi et durable exige un milieu encourageant auquel contribue l'ensemble de l'organisation et qui prend en compte, autant que possible, les conditions et les contraintes de travail des étudiants.

Les formateurs doivent être conscients des exigences que comporte la coordination de l'enseignement en classe et de l'apprentissage à distance (centre de ressources, travail en groupe, ordinateur, Internet, etc.) du point de vue du contenu, de la complémentarité, du suivi, de la supervision, de l'utilisation de systèmes de gestion de l'apprentissage, etc. Pour bien coordonner l'activité en classe et l'apprentissage à distance, il faudra notamment qu'ils puissent :

- identifier les compétences qui se prêtent le mieux à l'enseignement en classe et à l'apprentissage à distance ;
- reconnaître les caractéristiques et le potentiel spécifiques qu'offrent les composantes et la dynamique de l'apprentissage à distance ;
- comprendre les risques que comporte un enseignement uniquement en classe ou uniquement en ligne ;
- apprécier les différences de style et les difficultés d'apprentissage individuelles ;
- concevoir des systèmes d'évaluation des progrès des étudiants ;
- étudier des techniques permettant de faciliter le travail en commun des étudiants ;
- identifier les moyens de créer un milieu social encourageant l'acquisition de connaissances, et non pas uniquement l'étude autonome.

Il est important de se rappeler que l'accès à la technologie informatique moderne n'est pas le même dans le monde entier. Les systèmes de formation qui reposent dans une grande mesure sur les solutions de haute technologie peuvent ne pas être applicables dans certaines régions du monde.

4.5.4 Méthodes de suivi des étudiants et systèmes de gestion de l'apprentissage (LMS)

L'importance du suivi des étudiants pour l'administration et pour le formateur a été examinée aux paragraphes 1.4.1, 1.4.2, 2.5.3 et 2.5.4. Les formateurs doivent être informés de l'objet du suivi des étudiants et des procédures qu'il comporte et ils doivent apprendre à utiliser les systèmes de gestion de l'apprentissage qui peuvent exister.

Les enseignants doivent être conscients qu'un apprentissage réussi et durable exige un milieu encourageant auquel contribue l'ensemble de l'organisation et qui prend en compte, autant que possible, les conditions et les contraintes de travail des étudiants.

4.5.5 Examen de référence, test de niveau, épreuves périodiques, test final et test de compétence

Il importe de faire une distinction claire entre l'objet, le contenu, l'échelonnement et le niveau de fiabilité de différents types d'épreuves. Au cours de la formation, les formateurs ont largement recours aux épreuves périodiques et aux tests finaux. Ils doivent aussi comprendre les rapports entre l'enseignement et l'examen de référence, le test de niveau et le test de compétence. Ces variables sont résumées dans le tableau ci-dessous.

| Type d'examen | But | Contenu | Intervention | Fiabilité et enjeux |
|----------------------------|---|---|--|---------------------|
| Examen de référence | Faire une évaluation approximative des compétences linguistiques d'un groupe pour définir les besoins de formation. Aussi appelé « analyse des besoins de formation » | Lié généralement au milieu professionnel mais sans être très spécifique | Pendant une vérification des compétences linguistiques | Moyens à faibles |
| Test de niveau (placement) | Évaluer les aptitudes linguistiques des étudiants et les placer dans des groupes homogènes de niveau approprié | Porte sur le contenu et les aspects linguistiques abordés dans le cours, sans porter expressément sur ses éléments | Immédiatement avant la formation | Moyens |
| Épreuve périodique | Évaluer les compétences acquises pendant le cours à des étapes significatives | Porte directement sur le contenu du cours et les compétences déjà abordées | Pendant la formation | Moyens |
| Test final | Vérifier que les étudiants ont bien assimilé le contenu et les compétences enseignés et atteint les objectifs | Tout le contenu et les compétences enseignés pendant le cours | À la fin de la formation | Moyens à élevés |
| Test de compétence | Certifier la compétence dans l'usage professionnel de la langue | Touche tous les contenus, fonctions et situations pertinents pour le travail, mais ne porte pas sur un contenu de cours particulier | Après la formation ou sans lien avec elle | Très élevés |

QUESTIONNAIRE**Chapitre 4 (Formation des formateurs en anglais aéronautique) en 20 questions**

Compléter les phrases de la manière appropriée. Les paragraphes du Chapitre 4 contenant les informations nécessaires sont indiqués.

1. Une formation efficace des formateurs en anglais aéronautique exige que le formateur, le prestataire de formation et l'institution cliente s'engagent en faveur d'un processus d'apprentissage _____. (4 Introduction)
2. Il est essentiel que les professeurs d'anglais aéronautique se familiarisent suffisamment avec le milieu de travail des pilotes et des contrôleurs pour comprendre la _____ des communications radiotéléphoniques. (4.1)
3. Les pilotes et les contrôleurs _____ peuvent faire profiter les enseignants stagiaires de leur expérience. (4.1.1)
4. Les compétences théoriques des professeurs d'anglais sont indiquées au Tableau _____ du Doc 9835. (4.2)
5. La formation formelle des enseignants doit être complétée par _____. (4.2)
6. « Contrôle d'approche et de zone terminale » sont des exemples d' _____. (4.2.2)
7. L'anglais aéronautique est un _____ qui comprend aussi bien des expressions conventionnelles que l'usage social de l'anglais (4.2.9)
8. L'IFALPA est la _____. (4.2.11)
9. Les paragraphes 4.3.1 à 4.3.7 présentent des activités _____. (4.3)
10. Les prestataires de formation doivent permettre à leurs formateurs d'avoir accès à des _____. (4.3.1)
11. Les formateurs doivent _____ leurs propres cours à partir de matériel de base. (4.3.3)
12. Il est important que les formateurs inexpérimentés travaillent _____ avec des collègues d'expérience. (4.3.6)
13. Les formateurs stagiaires doivent être évalués en cours de formation et avant la qualification/certification en fonction d'une _____ détaillée énumérant les critères de compétence. (4.3.7)
14. Les formateurs doivent prendre conscience des _____ de la langue dans les communications aéronautiques par une _____ intensive. (4.4.1)
15. Les enseignants devront parfois s'adapter à l'idée de ne pas prendre comme modèle la _____ des locuteurs natifs, mais plutôt l'efficacité de la communication. (4.4.2)
16. La _____ est la préoccupation qui fait de toutes les questions opérationnelles des sujets pertinents pour l'enseignement de l'anglais aéronautique (4.4.3)
17. Les formateurs doivent apprécier ce qui peut être source de _____ et d' _____ pour leurs étudiants. (4.4.5)

18. Les formateurs ne doivent _____ enseigner en vue de l'examen. (4.4.5)
 19. Les séances _____ sont indispensables pour développer et exercer l'aisance, l'interaction et la prononciation. (4.5.1)
 20. Il faut rappeler aux formateurs qu'un apprentissage réussi exige un milieu _____ où chacun a un rôle à jouer. (4.5.3)
-

CONCLUSIONS

Quelques-uns des principes qui doivent être constamment gardés à l'esprit en ce qui concerne la conception et l'enseignement des cours d'anglais aéronautique, les formateurs et leur formation, sont résumés ci-après :

- La formation et la vérification des compétences en anglais aéronautique concernent en définitive la sécurité.
- L'importance des enjeux de cette formation exige un degré élevé d'engagement professionnel et personnel à toutes les étapes.
- La pertinence des objectifs et des activités de formation doit toujours être évaluée à la lumière des besoins opérationnels réels.
- La formation en anglais aéronautique a des caractéristiques très spécifiques qui la distinguent de l'enseignement général de l'anglais et même de celui de l'anglais à des fins spécifiques dans d'autres domaines.
- La formation doit mettre principalement l'accent sur la communication.
- L'enseignement fondé sur un contenu pertinent est une forme efficace, motivante et rentable de formation en anglais aéronautique.
- Le contenu de l'enseignement doit être pertinent pour la population cible.
- Le formateur constitue la ressource la plus précieuse des prestataires de formation.
- L'étudiant est au cœur du processus d'apprentissage.
- Il n'y a pas de raccourci possible si l'on veut former des formateurs compétents en anglais aéronautique.
- L'apprentissage est l'affaire de toute une vie.
- La motivation et l'engagement des étudiants sont essentiels à la réussite de la formation ; cette motivation et cet engagement exigent la création et le maintien d'un milieu d'apprentissage efficace.
- Le maintien de la qualité du processus de formation exige une surveillance, une rétroaction, une révision et des ajustements continus.
- De petites économies sur le matériel et l'infrastructure de formation et sur la qualité, la formation et le soutien des formateurs peuvent avoir des conséquences très coûteuses si le niveau de compétence en matière de communication du personnel d'exploitation est inadéquat.
- L'acquisition de compétences linguistiques opérationnelles au sein d'une organisation est un travail d'équipe.

Appendice A : Ressources pour la formation en anglais aéronautique

Appendices B à E

- Appendice B : Formulaire d'information sur la structure des prestataires de formation et les moyens dont ils disposent
- Appendice C : Formulaire d'information sur le programme de cours
- Appendice D : Enseignement et élaboration de programmes de cours
- Appendice E : Liste de contrôle sur la formation

Note. — Les quatre formulaires figurant aux Appendices B à E sont des modèles. Ils ne sont nullement exhaustifs et peuvent être développés et complétés en fonction des besoins particuliers de chaque organisation. Quelques questions types ont été insérées à titre d'exemples. Les prestataires de formation peuvent se reporter à la table des matières de la circulaire pour les compléter.

Appendice F : Quelques faits concernant l'ICAEA

Appendice A

RESSOURCES POUR LA FORMATION EN ANGLAIS AÉRONAUTIQUE

A1. Enseignement de l'anglais langue étrangère

Organismes certificateurs

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

Associations

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

Périodiques

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

Publications

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

A2. L'anglais langue étrangère – Organismes d'habilitation des enseignants

- CELTA (Certificate in English Language Teaching to Adults): www.cambridgeesol.org
- DELTA (Diploma in English Language Teaching to Adults): www.cambridgeesol.org
- Les certificats et M.A. TESOL sont délivrés par de nombreuses universités dans le monde
- TEFL.Com: www.tefl.com
- Formation TEFL: www.tefltraining.com
- TESOL Direct: www.tesol-direct.com

A3. Organisations et publications aéronautiques officielles

Organisations

- Flight Safety Foundation (FSF): www.flightsafety.org
- Association du transport aérien international (IATA) : www.iata.org
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : www.icao.int
- Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) : www.ifalpa.org
- Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) : www.ifatca.org

Publications

- Doc OACI 9835 — *Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques* (en anglais seulement), 1^{re} édition, 2004.
- *Spécifications de l'OACI en matière de compétences linguistiques — Échantillons de parole notés* (CD), 2007 (en anglais seulement) (N° de commande AUD001 ; ISBN 92-9194-853-5).
- Doc OACI 4444 — PANS-ATM, 15^e édition, 2007.
- Doc OACI 9432 — *Manuel de radiotéléphonie*, 4^e édition, 2007.

A4. Anglais aéronautique

Associations

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

Publications

- Albritton, A. (2007). ICAO Language Proficiency in Ab-initio Flight Training. *Deuxième symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Cushing, S. (1991). Social/cognitive mismatch as a source of fatal language errors: implications for standardization. *Fourth ICAEA Forum on Aviation English Standards, Paris.*
- Cushing, S. (1995). Pilot-Air Traffic Control Communications: It's Not Only What You Say, It's How You Say It. *Flight Safety Digest*, July 1995.
- Day, B. (2004-1). Heightened awareness of communication pitfalls can benefit safety. *ICAO Journal* Volume 59, No. 1.
- Day, B. (2004-2). ICAO Standards and Recommended Practices – An Overview. *Premier symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Fox, M. (2007). Language Proficiency: Implementing the Requirements. *Deuxième symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Gault, I. (2007). Aviation English. *Eighth ICAEA Forum on Aviation English Training: Choices & Solutions, Cambridge.*
- Green, E. (1991). The enforcement of RTF phraseology and aspects of callsign confusion. *Fourth ICAEA Forum on Aviation English Standards, Paris.*
- ICAO (2007) Implementation Checklist. *Deuxième symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Mathews, E. (2004-1). New provisions for English language proficiency are expected to improve aviation safety. *ICAO Journal* Volume 59, No. 1.
- Mathews, E. (2004-2). The role of language in aviation communications. *Premier symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*

- Mathews, E. (2004-3). ICAO Language Proficiency Requirements. *Premier symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Mathews, E. (2007). The Value of Content-based Language Training for the Aviation Industry. *Deuxième symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- McGrath, M. (2007). Sharing resources for English Language Improvement in International Aviation. *Deuxième symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Mell, J. (2004-1). Language training and testing in aviation need to focus on job-specific competencies. *ICAO Journal*, Volume 59, No. 1.
- Mell, J. (2004-2). Specific purpose language teaching and aviation language competencies. *Premier symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Mitsutomi, M. & O'Brian, K. (2004). Fundamental aviation language issues addressed by new proficiency requirements. *ICAO Journal Volume 59, No. 1.*
- Mitsutomi, M. (2004). Some Fundamental Principles of Language Teaching and Learning. *Premier symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Mitsutomi, M. (2005). Language acquisition. *Seventh ICAEA Forum on Teaching and Learning Aviation English, Besancon.*
- Shawcross, P. (2004-1). Proficiency requirements underscore importance of teaching and testing. *ICAO Journal Volume 59, No. 1.*
- Shawcross, P. (2004-2). Technology in language teaching. *Premier symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Shawcross, P. (2007). What do we mean by the “washback” effect of testing? *Deuxième symposium OACI sur le langage aéronautique, Montréal.*
- Shawcross, P. (2008). Social, safety and economic impacts of global language testing in aviation. *Proceedings of ALTE 3rd International Conference* and www.icaea.pansa.pl

A5. Ressources aéronautiques

Périodiques

- *Fast d'Airbus*
- *Aviation Week & Space Technology*
- *Aero de Boeing*
- *CAT (Civil Aviation Training) Magazine*
- *Flight International*
- *Accident Prevention* de la Flight Safety Foundation
- *Cabin Crew Safety* de la Flight Safety Foundation
- *Digests* de la Flight Safety Foundation
- *Flying Magazine*
- Études de l'OACI sur les facteurs humains
- *Journal* de l'OACI
- *The Controller* de l'IFATCA

Publications

- Beaty, D. *The Naked Pilot: The Human Factor in Aircraft Accidents*. Airlife Publishing.
- Cushing, S. (1994). *Fatal Words*. University of Chicago Press.
- Duke, G. (1998). *Air Traffic Control*. Ian Allan.
- Godwin, P. (2004). *The Air Pilot's Manual*, volumes 1-7. Air Pilot Publishing.
- Henley, I. (2003). *Aviation Education and Training*. Ashgate Publishing.
- Doc OACI 9758 — *Lignes directrices sur les facteurs humains et les systèmes de gestion du trafic aérien (ATM)*, 1^{re} édition, 2000.

- Isaac, A. & Ruitenbergh, B. (1999). *Air Traffic Control: Human Performance Factors*. Ashgate.
- Kirwan, B., Rodgers, M. & Schafer, D. ed. (2005). *Human Factors Impacts in Air Traffic Management*. Ashgate.
- Marriott, L. (1990). *From the Flight Deck 3: BAe 146 in Europe*. Ian Allan.
- Nevile, M. (2004). *Beyond the Black Box*. Ashgate Publishing.
- Stewart, S. *From the Flight Deck 1: Heathrow Chicago*. Ian Allan.
- Wild, T. (1996). *Transport Category Aircraft Systems*. Jeppesen.

Sites web

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

A6. Ressources informatiques

Associations

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

Périodiques

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

Publications

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

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

A7. L'anglais comme moyen de communication internationale et facteur humain

- Barnes, R., Orlady, H. & Orlady, L. (1999). *Multi-Cultural Training in Human Factors For Transport Aircraft Certification*. Ashgate Publishing.
- Crystal, D. (1997). *English as a global language*. CUP*
- Circulaire 302 de l'OACI — *Facteurs humains. Étude n° 16 — Facteurs transculturels dans la sécurité de l'aviation*.
- Circulaire 241 de l'OACI — *Facteurs humains. Étude n° 8 — Les facteurs humains dans le contrôle de la circulation aérienne*.
- Doc 9803 de l'OACI — *Audit de sécurité en service de ligne (LOSA)*, 1^{re} édition, 2002.
- Jenkins, J. (2000). *The Phonology of English as an International Language*. OUP**
- Jenkins, J. (2003). *World Englishes*. Routledge.
- *Journal of English as an International Language*: www.eilj.com
- Orlady, H. & Orlady, L. (1999). *Human Factors in Multi-crew Flight Operations*.
- Sexton, J. B. and Helmreich, R. L. (1999). *Analyzing Cockpit Communication: The Links Between Language, Performance, Error, and Workload*.

* CUP: Cambridge University Press

** OUP: Oxford University Press

Appendice B

FORMULAIRE D'INFORMATION SUR LA STRUCTURE DES PRESTATAIRES DE FORMATION ET LES MOYENS DONT ILS DISPOSENT

| FORMULAIRE D'INFORMATION SUR LA STRUCTURE DES PRESTATAIRES DE FORMATION ET LES MOYENS DONT ILS DISPOSENT | | |
|--|------|--|
| | Date | |
| Nom de l'organisation | | |
| Rattachement ou organisation-cadre | | Type d'institution <input type="checkbox"/> Publique <input type="checkbox"/> Privée |
| Propriétaire et/ou lien institutionnel | | |
| Contact principal | | |
| Adresse | | |
| Adresse web | | |
| <p>Joindre au formulaire les documents ci-après. Inclure de brèves biographies ou CV faisant état de l'expérience antérieure pertinente des principaux membres du personnel.</p> <p>1.1 Bref historique de l'organisation (mettant l'accent sur le groupe d'anglais aéronautique s'il est rattaché à un groupe plus grand)</p> <p>1.2 Énoncé de mission</p> <p>1.3 Chaîne hiérarchique. (Décrire les changements éventuels intervenus au cours de la dernière année)</p> <p>1.4 Description des moyens dont dispose l'organisation en matière de formation (selon l'expérience passée)</p> <p>1.5 Description et explication des liens extérieurs, le cas échéant</p> <p>1.6 Autres renseignements sur l'organisation</p> <p>Principaux membres du personnel administratif/cadres à temps plein (Indiquer si des changements importants de personnel ont eu lieu au cours de la dernière année)</p> <p>1.7 Description des postes au sein du groupe d'anglais aéronautique</p> <p>1.8 Principaux cadres administratifs</p> <p>1.9 Principaux membres du personnel de soutien opérationnel aéronautique</p> | | |

Appendice C

FORMULAIRE D'INFORMATION SUR LE PROGRAMME DE COURS

| FORMULAIRE D'INFORMATION SUR LE PROGRAMME DE COURS | | | | |
|---|------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
| Description du programme d'anglais aéronautique — Prière de limiter cette section à l'enseignement de l'anglais à des fins spécifiques. L'enseignement général de l'anglais est traité séparément. | | | | |
| Nombre de niveaux de formation (correspondant aux niveaux de l'échelle d'évaluation de l'OACI) | | | | |
| Nombre de cours par niveau | | | | |
| Nombre d'heures par cours | | | | |
| Nombre d'heures par niveau | | | | |
| NOMBRE TOTAL D'HEURES | | | | |
| Enseignement de la langue assisté par ordinateur | | | | |
| Ratio ordinateur et Internet/classe | | | | |
| Nombre d'heures consacrées à l'ordinateur/Internet | | | | |
| Nombre d'heures en classe | | | | |
| Autres | | | | |
| Fournissez-vous d'autres types de formation ? Énumérez-les brièvement. | | | | |
| Contenu | | | | |
| | | <i>S'adresse principalement</i> | <i>S'adresse accessoirement</i> | <i>Ne convient pas</i> |
| Le programme s'adresse-t-il ou convient-il | Aux pilotes débutants | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Aux pilotes professionnels | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Aux contrôleurs débutants | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Aux contrôleurs d'expérience | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Autres | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

| | |
|--|--|
| Si le programme convient pour d'autres groupes, indiquez lesquels. | |
| Programme d'anglais général | |
| Le programme comprend-il des cours d'anglais « général » (c.-à.-d. non spécifiques à l'aviation) ? | |
| Si oui, pour quels niveaux ? | |
| Quel matériel didactique est utilisé ? | |
| Le cours d'anglais général est-il axé sur un contenu particulier ? | |
| Combien d'heures chaque niveau comprend-il ? | |
| Quel est le nombre de cours par niveau ? | |
| Combien d'heures le programme comprend-il au total ? | |

Joindre au formulaire les documents ci-après. Inclure de brèves biographies ou CV faisant état de l'expérience antérieure pertinente des principaux membres du personnel.

Description du programme

- 2.1 Décrire l'approche théorique et les principes sous-jacents du programme de cours.
Inclure de l'information sur les éléments suivants :
- En quoi le programme et la méthode tiennent compte de l'évolution récente de l'enseignement de l'anglais
 - En quoi le programme met l'accent sur l'étudiant (c'est-à-dire en quoi il est axé sur l'étudiant)
 - En quoi le programme intègre l'approche communicative
 - En quoi le programme autorise différents styles ou stratégies d'étude et d'apprentissage
- 2.2 Fournir une description générale ou un plan du programme. Fournir des renseignements précis sur les niveaux, les cours, le nombre d'heures par niveau, le nom et le contenu principal des cours et la logique d'organisation du programme.
- 2.3 Fournir des exemplaires des principaux documents associés au programme, y compris le matériel didactique utilisé dans les cours.
- 2.4 Fournir un exposé des progrès attendus des étudiants, y compris de l'information concernant les délais jugés nécessaires pour atteindre le niveau fonctionnel 4 de l'OACI.
- 2.5 Décrire les stratégies prévues pour les étudiants qui n'obtiennent pas les résultats attendus.

Enseignement assisté par ordinateur et/ou par l'Internet

- 2.6 Donner des explications complètes sur la méthode ou la politique d'enseignement assisté par ordinateur et/ou l'Internet et la manière dont ces moyens sont utilisés. Expliquer les rapports entre ces moyens et l'enseignement en classe.

Autres renseignements

2.7 Décrire tout autre enseignement dispensé.

Contenu

2.8 Décrire le rôle et la méthode d'enseignement des expressions conventionnelles et des communications radiotéléphoniques de l'anglais aéronautique et de l'anglais général dans le programme. Le programme comprend-il l'enseignement des fonctions de communication aéronautiques de l'OACI ? Dans l'affirmative, décrire cet enseignement.

2.9 Décrire les groupes auxquels s'adresse le programme et dire en quoi le contenu et l'enseignement sont adaptés à ces groupes. Si le programme s'adresse à des groupes multiples, expliquer de quelle manière.

2.10 Décrire comment le programme couvre les six compétences de l'échelle d'évaluation de l'OACI : prononciation, structure, vocabulaire, aisance, compréhension et interaction.

2.11. Fournir une liste type des matières enseignées à chaque niveau.

Appendice D

ENSEIGNEMENT ET ÉLABORATION DE PROGRAMMES DE COURS

| ENSEIGNEMENT ET ÉLABORATION DE PROGRAMMES DE COURS | |
|--|--|
| Nombre de membres de l'équipe chargée d'élaborer les programmes | |
| Nombre de spécialistes de la formation sous la direction d'un expert (ELT) | |
| Nombre de spécialistes de l'exploitation | |
| Le prestataire de formation fournit-il les formateurs ? | |
| Le prestataire de formation assure-t-il la formation des enseignants ? | |
| Existe-t-il une véritable procédure d'initiation et de remplacement des enseignants ? | |
| Existe-t-il un processus complet d'essai externe ? | |
| Existe-t-il un programme de « contrôle de la qualité » ? | |
| Le processus d'élaboration des programmes est-il étayé par des documents et des exemples clairs ? | |
| Existe-t-il un processus de rétroaction et de révision ? | |
| <p>Décrire le processus d'élaboration des programmes. Inclure des renseignements sur la contribution de spécialistes de la formation sous la direction d'un expert, de spécialistes de l'exploitation aéronautique et d'autres spécialistes.</p> <p>Décrire la procédure suivie pour réviser et actualiser les programmes.</p> <p>Fournir des renseignements détaillés sur les titres universitaires ELT/TESOL, l'expérience de l'enseignement de l'anglais langue seconde et la connaissance des communications aéronautiques des membres de l'équipe chargée d'élaborer les programmes (gestionnaires et administrateurs de l'enseignement de l'anglais et personnes chargées de l'élaboration des programmes), par rapport au Tableau des compétences en anglais aéronautique (Tableau 4-1) figurant au Chapitre 4 du Doc 9835.</p> <p>Justifier, le cas échéant, la présence de membres du personnel ne satisfaisant pas aux critères de qualification « Excellent » et « Très bon » de l'OACI, selon le Tableau 4-1 du Doc 9835, en indiquant précisément leurs autres titres, expérience, activités de développement professionnel pertinentes et les raisons pour lesquelles ces personnes ont été nommées à leurs postes.</p> <p>Fournir un énoncé de politique de l'organisation en ce qui concerne le choix des instructeurs et décrire les procédures suivies pour identifier, engager et former les instructeurs du programme.</p> <p>Donner une description détaillée des procédures servant à superviser le travail des instructeurs et/ou à mettre en œuvre un programme d'« assurance qualité ».</p> | |

Appendice E

LISTE DE CONTRÔLE SUR LA FORMATION

| LISTE DE CONTRÔLE SUR LA FORMATION | | |
|---|------------|------------|
| | <i>Oui</i> | <i>Non</i> |
| Le programme est-il dispensé sur place ? | | |
| S'agit-il d'un programme d'apprentissage hybride ? | | |
| Quelle est la proportion d'apprentissage à distance par rapport aux séances en classe ? | | |
| Le matériel comprend-il un système de gestion de l'apprentissage ? | | |
| Existe-t-il un service d'assistance pour les usagers de l'ordinateur et de l'Internet ? | | |
| Un test ou une évaluation de niveau sont-ils fournis ? | | |
| Existe-t-il une procédure pour solliciter les réactions des étudiants et y répondre ? | | |
| Des certificats et des rapports périodiques sont-ils délivrés ? | | |
| <p>Donner une description détaillée des options offertes :</p> <ul style="list-style-type: none">• Formation dispensée au sein de l'institution cliente• Formation dispensée par un partenaire dans le pays• Immersion dans un pays anglophone• Apprentissage à distance <p>Fournir des renseignements détaillés sur la gestion et la supervision des enseignants, le contrôle de la qualité, les ressources à la disposition des enseignants et des étudiants et la charge de travail des enseignants.</p> <ul style="list-style-type: none">• Décrire, le cas échéant, les systèmes d'évaluation des compétences compris dans le programme : tests de placement, épreuves périodiques ou finales.• Décrire les systèmes de rapport, y compris les systèmes visant à recueillir les réactions des étudiants. | | |

Information supplémentaire

Note.— Inclure toute autre information pertinente.

Références :

1. *Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques* (Doc 9835) de l'OACI.

2. Integrating EFL Standards into Classroom Settings Series. Copyright 2006. Teachers of English to Speakers of Other Languages, Inc. (TESOL). Tous droits réservés. Cité avec autorisation. (www.tesol.org)
 3. British Council Accreditation Scheme: www.britishcouncil.org/accreditation
 4. Commission on English Language Program Accreditation. Standards: www.cea-accredit.org
-

Appendice F

QUELQUES FAITS AU SUJET DE L'ICAEA

L'International Civil Aviation English Association (ICAEA) est une association non commerciale, non partisane créée dans les buts suivants :

- Faciliter l'échange international et interprofessionnel entre toutes les personnes et organisations intéressées par l'usage de l'anglais dans l'aéronautique et l'aviation ;
- Développer des compétences en matière d'usage, d'enseignement et d'évaluation de la connaissance de l'anglais dans le domaine de l'aviation ;
- Diffuser cette information et ces compétences au moyen d'un site web, d'un groupe de discussion électronique, de bases de données, de conférences, de sessions de formation, de lignes directrices et de publications ;
- Favoriser une plus grande conscience et des normes plus élevées de compétence linguistique dans l'industrie aéronautique en vue d'améliorer la sécurité ;
- Rechercher des moyens de favoriser la coopération internationale au sein de la communauté aéronautique.

Quelle est l'origine de l'ICAEA ?

L'ICAEA a été créée en 1991 et s'est développée à partir de colloques organisés par des formateurs du domaine de l'aviation du Centre de linguistique appliquée de l'Université de Franche-Comté, au début des années 1980, pour permettre aux spécialistes de se réunir en vue d'échanger des compétences, des pratiques d'enseignement et d'apprentissage et de l'information récente sur les questions de sécurité aéronautique. Un solide réseau de participants fut alors mis sur pied qui répondait clairement à un besoin dans la communauté des professeurs de langue du monde entier.

Quel est le statut de l'ICAEA ?

L'ICAEA est une association sans but lucratif constituée en vertu de la loi française (*association de la loi de 1901*). Elle a son siège à Paris.

Comment l'ICAEA est-elle administrée ?

L'association est dirigée par un conseil d'administration comprenant une vingtaine de membres. Les membres du conseil élisent un bureau comprenant un président, un secrétaire général, un trésorier et plusieurs vice-présidents pour un mandat de trois ans.

Qui sont nos membres ?

Nos membres proviennent de compagnies aériennes, d'autorités de l'aviation civile, d'organismes de réglementation internationaux, de prestataires de services de la navigation aérienne, de fabricants d'aéronefs et leurs fournisseurs, de l'aviation civile, militaire et générale, de centres de contrôle de la circulation aérienne, de centres de maintenance d'aéronefs, du génie aéronautique, de centres de formation aéronautique, d'universités, de collèges, de centres de recherche, d'écoles de langues, de fournisseurs de tests, du domaine de la recherche sur les facteurs humains, de la profession médicale, de départements de traduction, de la presse, etc.

Quelle est notre activité ?

Jusqu'à présent, notre activité s'est concentrée dans les domaines suivants :

- Organiser des colloques et des séminaires sur des questions liées à l'anglais aéronautique, souvent au sein d'organismes du domaine de l'aviation (voir la liste ci-après) ;
- Tenir un site web (www.icaea.pansa.pl) qui rassemble une quantité croissante d'information, sert de forum sur la recherche et le développement actuels et de moyen d'échange ;
- Tenir une liste d'envoi électronique pour favoriser la communication informelle au plan international dans notre profession ;
- Contribuer aux activités de l'OACI dans le domaine des compétences linguistiques.

Quelles sont nos ambitions ?

- Développer notre base de données sur les ressources, la bibliographie et la recherche ;
- Organiser des séminaires and colloques dans différentes régions du monde ;
- Préparer, rédiger et publier des orientations à l'intention de la communauté aéronautique et des formateurs ;
- Soutenir des projets fondés sur la synergie internationale ;
- Favoriser un niveau plus élevé d'anglais dans tous les domaines de l'aviation.

Quels événements avons-nous organisés ?

- Prague, République tchèque, mai 1993, CSA Airlines: *English Requirements and Technical Training*
- Helsinki, Finlande, juin 1993, Finnair: *Simplified English*
- Bournemouth, Royaume-Uni, octobre 1993, CAA (RU) et l'Anglo-Continental Educational Group: *Radiotelephony*
- Varsovie, Pologne, septembre 1994, Société d'État polonaise des aéroports et Agence polonaise du trafic aérien : *Lexicography and Teaching Aviation English Terminology*
- Toulouse, France, février 1995, Airbus : *Cockpit Resource Management*
- Luxembourg, mai 1996, EUROCONTROL : *Recurrent Training in English for Radiotelephony*
- Riga, Lettonie, septembre 1996, Société d'État lettone pour l'utilisation de l'espace aérien et l'organisation du trafic aérien : *Initial Training in English for Radiotelephony*

-
- Varsovie, Pologne, septembre 2002, Société d'État polonaise des aéroports et Agence polonaise du trafic aérien : *The effects of the conclusions of ICAO's Proficiency Requirements in Common English Study Group*
 - Luxembourg, septembre 2003, EUROCONTROL : *Testing English for Aviation*
 - Besançon, France, septembre 2005, Forum organisé par le Centre de linguistique appliquée de l'Université de Franche-Comté : *Teaching and Learning Aviation English*
 - Cambridge, Royaume-Uni, août-septembre 2007 : *Aviation English: Training choices & solutions*
 - Varsovie, Pologne, mai 2008, PANSAs : *Testing for ICAO compliance — Best practice in aviation proficiency assessment*

— FIN —

ISBN 978-92-9231-487-3



9 7 8 9 2 9 2 3 1 4 8 7 3