

TALLER CAR/SAM SOBRE REQUISITOS DE COMPETENCIA LINGUISTICA (LPR)



Una prueba en línea para pilotos de aerolínea diseñada para medir procesos de comunicación situados en escenarios simulados de falla.
Una visión antropológica.



Cap. Alex Pérez Chávez (retirado)



LPRs. Introducción General



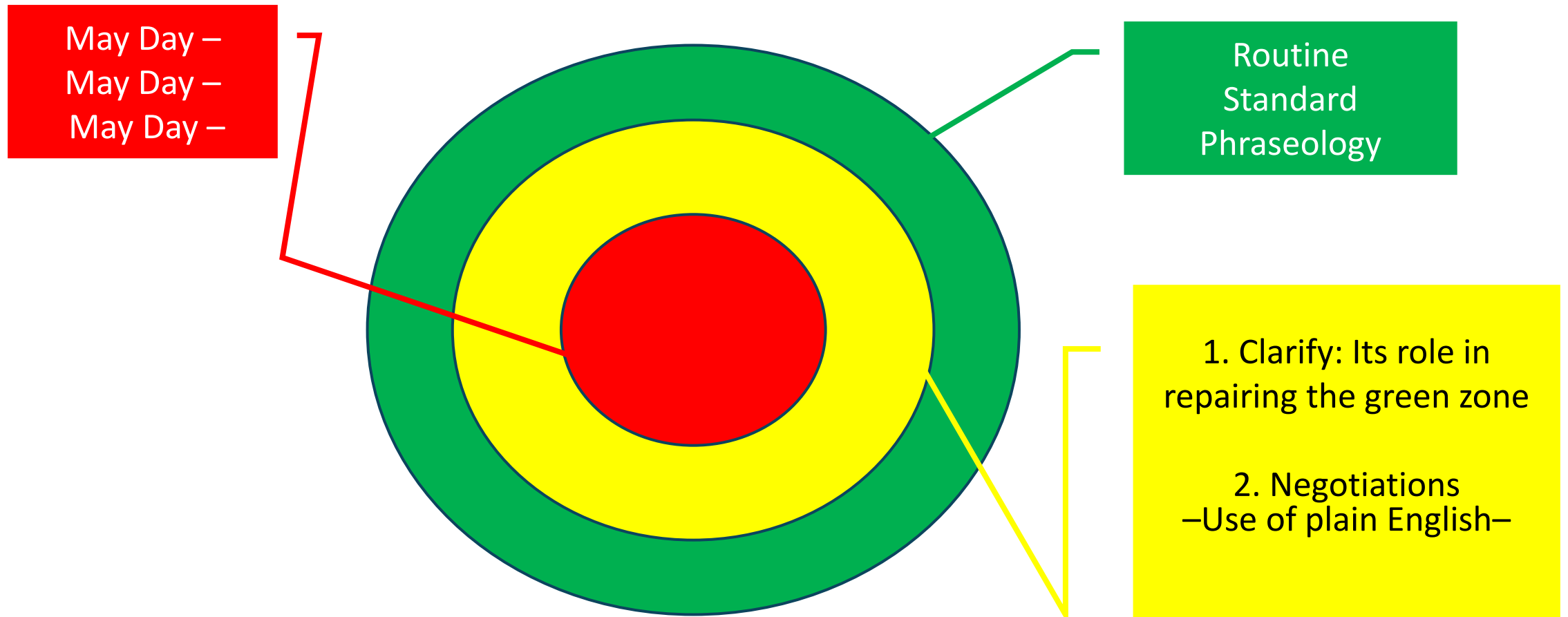
1. Aspectos de cómo los LPRs de OACI pueden ser revisados con recomendaciones.
2. Las compañías aéreas mexicanas encuentran este examen confiable.
3. Usualmente, ellas vuelan de México a los EUA.
4. El examen va de la mano con los retos comunicativos auténticos que existen en el *National Airspace System (NAS)* de los EUA.
5. Medimos procesos comunicativos.
6. Tres de tipo cualitativo (inglés llano) y uno de tipo cuantitativo (fraseología).
7. Desarrollamos teoría para sustentar la práctica.
8. 35 % de los pilotos que han aprobado el examen oficial reprueban con este examen.
9. Predecimos en un 95% si el piloto va a poder comunicarse con eficiencia en el NAS.
10. 2,000+ exámenes en línea.

Método y Herramientas



- Investigación (fondos de CONACYT).
- Etnografía de las comunicaciones.
- Reunimos información de casos reales y simulados.
- Investigación continua.
- No usamos definiciones a priori
- ¿Qué nos están diciendo los datos?
- Observamos patrones y regularidades.

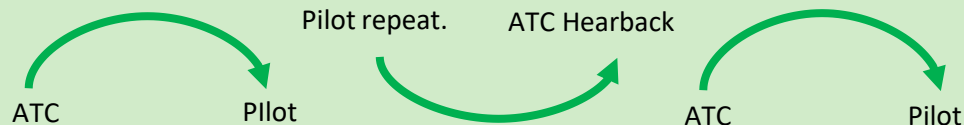
Modelo de Tres Zonas Lingüísticas



Las Propiedades de la Interacción en las Zonas Lingüísticas

Zona Verde: Fraseología Estandarizada

– Instrucción – – Colación – – CTA Salvaguardia–



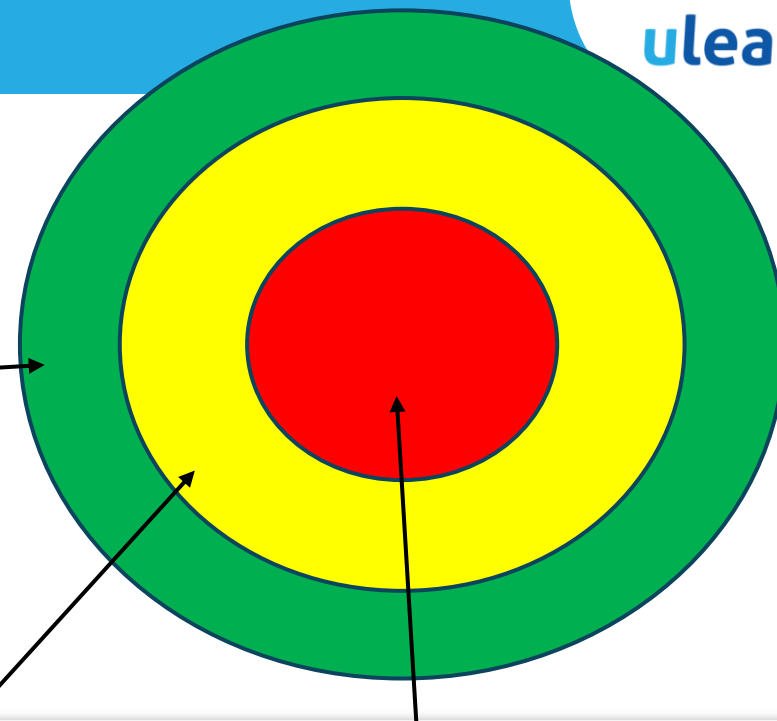
Ciclo Típico: Completo, Exacto y Claro

Zona Amarilla:

1. El piloto se vuelve copartícipe de la interacción cuando la situación da un giro inesperado.
2. Medimos tres procesos comunicativos.

Zona Roja: en raras ocasiones, el piloto decide declarar MAY DAY

- Aversión cultural
- La palabra May Day hace un efecto de rechazo psicológico



Comunicaciones situadas



- Hemos desarrollado un simulador digital en tiempo real.
- Cobra vida con la participación de controladores experimentados nativos de la lengua inglesa.
- Esta configuración permite que los examinados se ubiquen en un contexto de vuelo para demostrar comunicación estratégica a través de interacciones auténticas.
- Se incorporaron tareas realistas en torno a una falla mecánica que ocurre durante la simulación.

Contextos (competencias) de falla de la IATA



Fallas que requieren procedimientos complejos.

- Falla de dos sistemas hidráulicos
- Falla de tren de nariz
- Falla de *flaps*
- Motor con explosiones (*stall*)
- Humo en tren principal de aterrizaje en tierra

1er Proceso Comunicativo:

Recursos Comunicativos Estratégicos Durante la Falla



Recursos utilizados durante una falla mecánica. El piloto se convierte en copartícipe activo con el controlador, es decir, debe poder (o no) establecer una comunicación efectiva y continua para expresar sus intenciones.

Cont... 1er Proceso Comunicativo. Recursos Comunicativos Estratégicos



Premisa 1. El piloto como coparticipe de la interacción:

- | | | |
|---|---|---|
| 1. De qué se habla | → | Cuál es la temática |
| 2. Qué se dice de ello | → | Cómo me está afectando |
| 3.Cuál es la información nueva de lo ya dicho | → | Qué debo contestar o decir |
| 4.Cuál es el trasfondo | → | Cómo me ubico en el contexto |
| 5. Cómo todo ello afecta mi vuelo y qué puedo hacer | → | Intencionalidad: <ul style="list-style-type: none">a. Naturaleza de la falla.b. Nuevo plan de acciónc. Nuevos requerimientosd. Coordinación con el CTA |

2do Proceso Comunicativo: La Estructura de los Mensajes



Premisa 2. Las estructuras gramaticales obtienen su significado funcional a través de su relación con el contexto en el que aparecen.

El piloto expresa el contenido de su mensaje utilizando: 1). Estructuras sintácticas elaboradas, o; 2). Unidades de habla más simples para describir la situación emergente. Observamos si el piloto es capaz de mantener (o no) intercambios coherentes con el ATC.

3er Proceso Comunicativo: La Fluidez del Diálogo

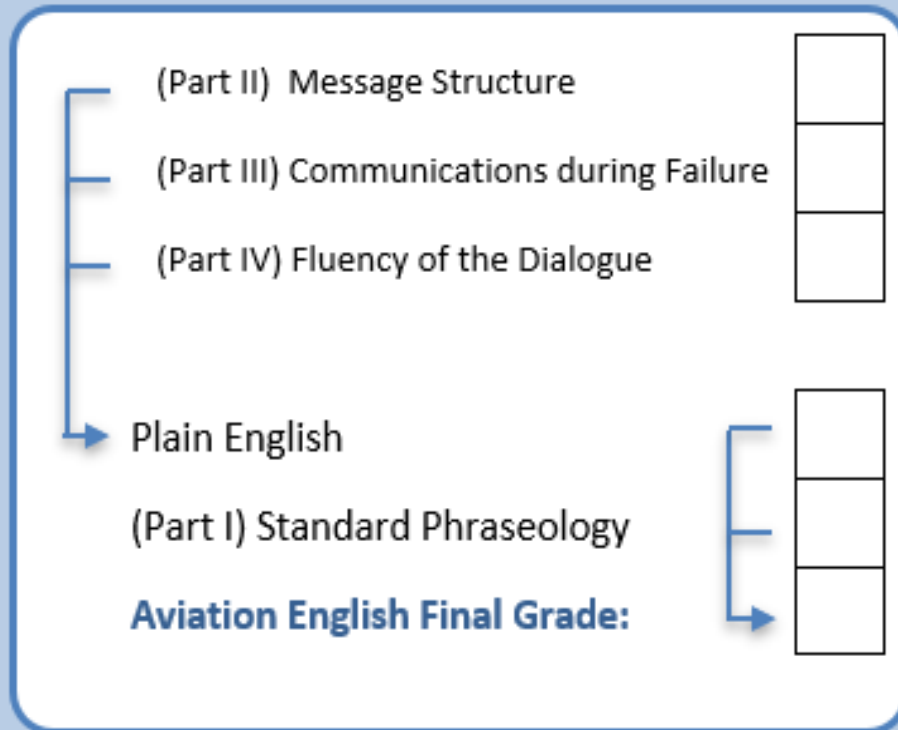


Premisa 3. Las pausas frecuentes sin funcionalidad aparente distraen o interrumpen los otros procesos.

La interacción es fluida cuando se asegura que los límites de los intercambios de turno (el segmento de conversación y pausa) coincidan con los límites de las unidades sintácticas (el enunciado en forma de oración).

En Resumen

Evaluation Results:



1. Medimos tres procesos de comunicación.
2. Observamos la interacción situada del piloto quien tiene un objetivo claro a alcanzar.
3. Permite el uso de recursos comunicativos eficientes y estratégicos.
4. Se distribuyen varias metas / objetivos.
5. Se va actualizando la consciencia situacional.
6. Es de lo más realista.

Gracias...

Cap. Alex Pérez Chávez

alexperez787@uleadair.com

Movil +52-56-4308-7320

