

Original Article

<https://doi.org/10.12985/ksaa.2020.28.4.102>
ISSN 1225-9705(print) ISSN 2466-1791(online)

EPTA 교재 중요성에 대한 고찰 - 교재 만족도 분석 중심으로 -

전승준*, 김경은**, 정윤식***

A Study on the Importance of EPTA Textbooks - Based on the Analysis of Textbook Satisfaction -

Seung Joon Jeon*, Kyoung Eun Kim**, Yun Sick Jung***

ABSTRACT

The existence of appropriate teaching materials in foreign language is very essential especially if it is related to safety. Among them, the importance of textbooks is more emphasized because there is no suitable education or curriculum for EPTA (English proficiency test of aviation). A good textbook not only presents the right direction to study but also provides an efficient way to learn. This research explored how well textbooks for EPTA are organized and analyzed current pilots' responses whether the textbooks are suitable for preparing EPTA through the questionnaire. The conclusion drawn is that textbooks for EPTA should be designed to encourage current and pre-pilots to learn how to communicate with controllers efficiently and briefly, and also should provide proper guide lines for preparing EPTA.

Key Words : EPTA(항공영어구술능력시험), Aviation Radio Communication(항공무선통신), Textbook Evaluation(교재평가), Communication Skill(의사소통능력), ESP(특수 목적용 영어)

1. 서 론

수년간의 항공사건, 사고를 분석한 결과, 항공기 사고의 70%가 인적 요인에 기인[1]한 것인데, 그중에서도 주된 요인 중 하나로 항공 종사자(조종사, 관제사 등)의 언어 소통 능력 부족이 지목[2]되어온건 너무나 공공연한 사실이다. 이에 ICAO는 제168차 회의 (2003년 3월 5일)에서 국제 항공 업무 종사자들의 언어 능력 표준 등급제 이행을 의결했고, 따라서 국토교통부는

ICAO의 국제 표준과 권고 사항을 반영해 2005년 11월 8일 항공법을 개정, 2006년 8월 23일에는 시행 규칙을 발표 시행, 10월부터 항공 영어 평가시험을 실시하기 시작했고, 최종적으로 2008년 3월 5일부터 국제 항공 업무에 종사하는 모든 조종사와 관제사는 안전운항 확보를 위해 ICAO에 제시된 언어 등급 중 4등급 (LEVEL 4: Operational) 이상을 취득하여야만 현업에 종사할 수 있도록 명시했다. 국내의 항공 영어 평가 시험[3]인 EPTA(English Proficiency Test for Aviation)는 국제 기준에 따라 기한 내 제도 시행이 이루어졌고, 2010년 10월부터는 듣기 영역(비공개)과 말하기 영역(공개)이 분리된 문제은행으로 교체되어 시행되었다. 그리고 2016년 그간의 시험평가 제도에 대한 총괄적인 분석 및 현직 항공 종사자의 의견을 수렴해 항공 영어 시험 제도 개선방안이 마련되었는데, 시험이

Received: 19. Oct. 2020, Revised: 04. Dec. 2020,
Accepted: 04. Dec. 2020

* 가톨릭관동대학교 항공운항학과 교수

** 가톨릭관동대학교 항공운항학과 겸임교수

*** 가톨릭관동대학교 항공운항학과 교수

연락처 E-mail : massey2006@gmail.com

연락처 주소 : 강원도 강릉시 범일로 579번길 24

직무와 현실적으로 동떨어진다는 등의 지적으로 시험 문제를 개편하고, 시험 포맷을 변경해 새롭게 시행해 오고 있다. 2019년 1월부터 시행되어오고 있는 New EPTA는 100% 프롬프트 내장형 CBT 방식으로 이전 시험과는 달리 Listening과 Speaking 영역의 구분 없이 응시자의 역량을 통합적으로 평가하고, 직무 위주(조종, 관제)의 지문과 질의, 조종사-관제사 간의 롤 플레이 유형을 통해 항공 영어와 일반 영어 능력 동시에 평가한다.

EPTA도 ESP(English for Specific Purpose)의 한 영역으로서 현장에서 영어로 업무를 볼 수 있는지를 측정하는 시험이기 때문에 단순히 영어 회화처럼 말만 한다고 해서 고득점을 받을 수 있는 시험이 아니다. 기본적인 비행과 조종 지식을 바탕으로 항공 영어와 일반 영어 능력의 융합성을 평가하는 데 그 목적을 두며, 각 파트별 성격과 요구사항이 다르므로 각기 다른 접근 방식으로 파트별 공략을 해야 하고, 각 파트별 채점 기준에 상응하는 답을 할 수 있어야 고득점을 획득할 수 있는 전략이 필요한 시험이다. 하지만 앞서 말한 바와 같이 항공사건, 사고를 방지하기 위한 항공 안전과 직접적으로 관련이 있는 중요한 시험임에도 불구하고, 교과 과정 개발 또는 교수 학습 방법에 관한 학문적 연구가 활발하게 이루어지지 않고 있다. 그러다 보니 교재의 중요성과 더불어 필요성이 더욱 부각되는 실정이다. 교육에서 교재의 중요성은 두말할 나위가 없는 것이다 [4]. Rivers[5]는 교재는 학습자의 학습 과정이 효과적으로 진행될 수 있게 만드는 중대한 역할을 하며, 또한 신뢰감과 안정감을 부여해 활발한 수업이 될 수 있게 돕는 활력소의 역할도 한다고 말하고 있다. 이제 막 공부를 시작하거나 초보자인 경우에는 교재에 대한 의존도가 높아 교재의 구성과 내용에 상당한 영향을 받기 때문에 그만큼 교재의 역할은 더 커진다고 볼 수 있겠다. 민간항공사나 육군에서도 자체 교재를 갖고 항공 영어에 대한 교육이 이루어지고 있지만, 현재 EPTA를 준비하고 공부하는 많은 항공 관련 학과 예비 졸업생들과 취업 준비생들은 교육 과정이나 학습 자료, 학습 교재의 양적, 질적인 부족에 대해 목말라하는 실정이다.

본 연구의 목적은 EPTA 교육 목적에 부합한 교재 개발의 중요성을 강조하고, 그에 따른 교재 개발의 방향과 항공 영어 교육 과정 구성에 실질적인 도움이 되고자 하는 데 있다. 따라서 첫째, 현재 EPTA 대비용으로 출간되어 있는 EPTA 교재를 살펴보고, 둘째, 교재

가 갖추어야 할 기본인 효율적 학습을 돕는 교재의 적절성을 판단하기 위해 항공 영어 실력과 EPTA 등급과의 밀접한 상관관계가 있다고 보고 EPTA 등급을 항공 영어 학습 평가의 도구로서 성취도 결과를 조사하고 분석하였다.

II. 본 론

2.1 이론적 고찰

선행 연구에서는 EPTA 시험 자체의 만족도, 개선방안 등에 초점을 두고 항공 영어 학습의 본 목적에 대해 강조를 해왔다. 신원철(2017)과 임희주(2016)는 교육 연구에 있어 교재 연구가 갖는 의미와 비중이 높음에도 국내에서는 일반적 외국어 교육이나 ESP 교재 평가에 관한 연구나 논의가 제대로 이루어지지 않고 있다라고 하였다[4][7]. 또한, Dudley-Evans, St. John (1998)도 ESP 교육자료를 학습자에게 목표 언어의 노출과 흥미 유발, 학습강화와 목표 언어의 사용과 비판적 사고의 기회 제공, 재미와 창조성 유발, 참고자료로의 4가지 역할로 정의[8]를 내리며, 교재가 갖는 역할의 중요성에 대해 강조하고 자기 주도 학습에서도 충분히 활용될 수 있도록 완성도도 높아야 하며, 잘 설계되어야 한다고 하였다. 이에 저자는 시험에 대한 분석이 필요한 만큼 그 시험을 대비하기 위한 학습 도구로서의 교재 분석, 평가와 만족도에 대한 고찰의 필요성을 느끼고, 본 목적에 부합할 수 있는 학습 교재와 모형 개발, 항공 영어 교육의 방향 제시를 위한 EPTA 교재의 타당도에 관해 연구하였다.

2.2 연구 방법과 설문지 구성

항공 영어 구술 능력 증명 시험-EPTA 대비를 위한 교재 대한 평가와 만족도를 조사하기 위해 150명의 조종사를 대상으로 설문 조사를 하였다. 설문 문항의 구성은 2009년 항공 영어 구술 능력 증명 시험 제도 개선 연구와 2019년 CBT 조종사 항공 영어 구술 능력 증명 시험 만족도 연구에서 차용하였고, EPTA 교재에 대한 선행 연구가 많이 이루어지지 않은 관계로, 합리적 기준이 될 수 있게 ESP 교재 분석 체크리스트를 기반으로 범주별 질문을 변형 및 추가하여 일반적 특성 4문항, EPTA 관련 사항 5문항, 교재 관련 사항 16문항(내용, 어휘와 문법, 활동, 교재 외관, 목표 사항, 교재 만족도) 총 25문항으로 구성하여 설문지를 작성하였다.

2.3 자료 분석 방법

수집된 자료의 수에 따라 신뢰성 부분에 있어 나타날 수 있는 bias를 컨트롤 하는 문제를 고려하여 데이터 코딩(data coding)과 데이터 클리닝(data cleaning)의 통계 처리 과정을 거쳐서, SPSS v.21.0 통계 패키지 프로그램을 활용하여 분석하였다. 첫째, 조사대상자의 일반적 특성을 보기 위한 빈도 분석을 실시하였다. 둘째, EPTA 시험 관련 사항에 대해 알아보고, 조사대상자의 일반적 특성에 따라서의 차이를 보기 위하여 교차분석을 시행하였다. 셋째, 교재 관련 사항에 대해 알아보고, 조사대상자의 일반적 특성에 따라 차이가 있는지를 알아보기 위하여 교차 분석하였다.

III. 연구 결과

3.1 조사대상자의 일반적 특성

조사대상자의 일반적 특성과 관련해 알아보기 위하여 빈도 분석을 한 결과는 Table 1과 같다.

항공 직위 관련 기타 범주에는 군 조종사 및 학생 조종사가 포함되었다.

Table 1. Demographic characteristics of the sample

구분		빈도(N)	퍼센트(%)
학력	대학교 졸	128	85.3
	대학원 졸	22	14.7
연령	30대	71	47.3
	40대	65	43.3
	50대	14	9.3
면장 취득 기관	해외사설 비행교육원	36	24.0
	해외대학	10	6.7
	국내사설 비행교육원	52	34.7
	국내대학	52	34.7
항공 관련 직위	민간조종사	74	49.3
	비행교관	42	28.0
	기타	34	22.7
전체		150	100.0

3.2 EPTA 시험 관련 사항

다음은 EPTA 시험 관련 사항에 대해 알아보고, 조사대상자의 일반적 특성에 따라 차이가 있는지를 알아보기 위하여 교차분석을 한 결과이다.

3.2.1 EPTA 시험 응시 횟수

EPTA 시험 응시 횟수에 대해 분석한 결과는 Table 2와 같다. 분석 결과, 대체로 3회 정도 EPTA 시험에 응시한 것으로 볼 수 있다. 조사한 대상자들의 일반적 특성에 따라서는 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 있는 것으로 나타났다($p<.001$). 먼저 면장 취득기관에 따라서는 해외 대학의 경우, 대체로 1회, 국내 사설 비행교육원이나 국내 대학 경우 3회, 해외 사설 비행교육원 출신은 4회 이상 응시한 것으로 나타나 차이를 보였고, 항공 관련 직위에 따라서는 민간 조종사는 대체로 4회 이상, 비행교관이나 기타의 경우 3회 정도 응시한 것으로 나타나 차이를 보였다.

Table 2. Number of EPTA taken

구분		EPTA 시험 응시 횟수				χ^2 (p)
		1회	2회	3회	4회이상	
학력	대학교 졸	18(14.1)	18(14.1)	55(43.0)	37(28.9)	6.795 (.079)
	대학원 졸	1(4.5)	5(22.7)	5(22.7)	11(50.0)	
연령	30대	12(16.9)	14(19.7)	22(31.0)	23(32.4)	10.354 (.111)
	40대	5(7.7)	8(12.3)	34(52.3)	18(27.7)	
	50대	2(14.3)	1(7.1)	4(28.6)	7(50.0)	
면장 취득 기관	해외사설 비행교육원	6(16.7)	7(19.4)	5(13.9)	18(50.0)	31.905*** (.000)
	해외대학	4(40.0)	3(30.0)	1(10.0)	2(20.0)	
	국내사설 비행교육원	6(11.5)	4(7.7)	31(59.6)	11(21.2)	
	국내대학	3(5.8)	9(17.3)	23(44.2)	17(32.7)	
항공 관련 직위	민간조종사	13(17.6)	14(18.9)	16(21.6)	31(41.9)	26.090*** (.000)
	비행교관	2(4.8)	4(9.5)	22(52.4)	14(33.3)	
	기타	4(11.8)	5(14.7)	22(64.7)	3(8.8)	
전체		19(12.7)	23(15.3)	60(40.0)	48(32.0)	

*** $p<.001$

3.2.2 EPTA 시험 응시등급

EPTA 시험 응시등급에 대해 분석한 결과는 Table 3과 같다. 분석 결과, 대체로 4등급을 취득한 것을 볼 수 있다. 조사한 대상자들의 일반적 특성에 따라서는 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미가 있는 차이를 보여줬다($p<.01$). 먼저 면장 취득기관에 따라서는 해외 사설 비행교육원이나 해외 대학 경우 4등급 또는 5등급, 국내 사설 비행교육원이나 국내 대학은 대다수 4등급을 취득한 것으로 나타나 차이를 보였고, 항공 관련 직위에 따라서는 비행교관이나 기타의 경우 대다수 4등급, 민간 조종사의 경우 4등급이나 5등급을 취득한 것으로 나타나 차이를 보였다.

3.2.3 EPTA 시험 준비를 위한 교재 사용 정도

EPTA 시험 준비를 위한 교재 사용 정도에 대해 분석한 결과는 Table 4와 같다. 분석 결과, 전체 74.0%가 EPTA 시험 준비를 위해 교재를 사용하지 않은 것으로 볼 수 있다.

조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면

Table 3. EPTA results

구분		응시등급			χ^2 (p)
		4등급	5등급	6등급	
학 력	대학교 졸	105(82.0)	21(16.4)	2(1.6)	.923 (.630)
	대학원 졸	17(77.3)	4(18.2)	1(4.5)	
연 령	30대	61(85.9)	9(12.7)	1(1.4)	4.048 (.399)
	40대	50(76.9)	14(21.5)	1(1.5)	
	50대	11(78.6)	2(14.3)	1(7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	19(52.8)	16(44.4)	1(2.8)	61.914*** (.000)
	해외대학	3(30.0)	5(50.0)	2(20.0)	
	국내사설 비행교육원	51(98.1)	1(1.9)	0(0.0)	
	국내대학	49(94.2)	3(5.8)	0(0.0)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	50(67.6)	21(28.4)	3(4.1)	18.521** (.001)
	비행교관	40(95.2)	2(4.8)	0(0.0)	
	기타	32(94.1)	2(5.9)	0(0.0)	
전체		122(81.3)	25(16.7)	3(2.0)	

** $p<.01$, *** $p<.001$

Table 4. Use of study materials

구분		EPTA 시험 준비를 위한 교재 사용 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	36 (28.1)	59 (46.1)	10 (7.8)	23 (18.0)	0 (0.0)	8.273 (.082)
	대학원 졸	8 (36.4)	8 (36.4)	3 (13.6)	2 (9.1)	1 (4.5)	
연 령	30대	24 (33.8)	29 (40.8)	3 (4.2)	15 (21.1)	0 (0.0)	22.770** (.004)
	40대	19 (29.2)	32 (49.2)	6 (9.2)	8 (12.3)	0 (0.0)	
	50대	1 (7.1)	6 (42.9)	4 (28.6)	2 (14.3)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행 교육원	23 (63.9)	6 (16.7)	5 (13.9)	2 (5.6)	0 (0.0)	50.173*** (.000)
	해외 대학	7 (70.0)	3 (30.0)	0(0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행 교육원	8 (15.4)	29 (55.8)	5 (9.6)	10 (19.2)	0 (0.0)	
	국내 대학	6 (11.5)	29 (55.8)	3 (5.8)	13 (25.0)	1 (1.9)	
항 공 관 련 직 위	민간 조종사	32 (43.2)	25 (33.8)	11 (14.9)	6 (8.1)	0 (0.0)	33.382*** (.000)
	비행 교관	8 (19.0)	20 (47.6)	1 (2.4)	13 (31.0)	0 (0.0)	
	기타	4 (11.8)	22 (64.7)	1 (2.9)	6 (17.6)	1 (2.9)	
전체		44 (29.3)	67 (44.7)	13 (8.7)	25 (16.7)	1 (0.7)	

** $p<.01$, *** $p<.001$

장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 나타났다($p<.01$). 연령대에서는 30~40대, 면장 취득기관은 해외 사설 비행교육원, 해외 대학, 그리고 항공 관련 직위에서는 민간 조종사가 상대적으로 EPTA 시험 준비를 위해 교재를 사용하지 않은 것으로 나타났다.

3.2.3.1 EPTA 시험 준비를 위한 교재를 사용하지 않은 이유(다중응답)

EPTA 시험 준비를 위한 교재를 사용하지 않는 112명을 대상으로 교재를 사용하지 않은 이유에 대해 분석한 결과는 Table 5에서 볼 수 있다. 분석 결과 대체로 주제, 내용 등이 비행 상황에 맞지 않아서 교재를 사용하지 않은 것으로 볼 수 있다.

Table 5. Factors not using study material (multiple response)

구분		EPTA 시험 준비를 위한 교재를 사용하지 않은 이유				
		어휘, 표현이 적절하지 않아서	주제, 내용 등 이 비행 상황에 맞지 않아서	연습 활동이 부족해서	교재가 전반적으 로 재미 없어서	기타
학 력	대학교 졸	35(36.8)	43(45.3)	30(31.6)	20(21.1)	34(35.8)
	대학원 졸	4(25.0)	4(25.0)	1(6.3)	2(12.5)	7(43.8)
연 령	30대	18(34.0)	18(34.0)	13(24.5)	10(18.9)	21(39.6)
	40대	19(37.3)	24(47.1)	18(35.3)	10(19.6)	19(37.3)
	50대	2(28.6)	5(71.4)	0(0.0)	2(28.6)	1(14.3)
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	5(17.2)	8(27.6)	4(13.8)	4(13.8)	14(48.3)
	해외 대학	1(10.0)	4(40.0)	1(10.0)	1(10.0)	4(40.0)
	국내사설 비행교육원	18(48.6)	17(45.9)	12(32.4)	10(27.0)	15(40.5)
	국내 대학	15(42.9)	18(51.4)	14(40.0)	7(20.0)	8(22.9)
항 공 관 련 직 위	민간조종사	6(10.5)	17(29.8)	7(12.3)	7(12.3)	31(54.4)
	비행교관	18(64.3)	16(57.1)	12(42.9)	11(39.3)	5(17.9)
	기타	15(57.7)	14(53.8)	12(46.2)	4(15.4)	5(19.2)
	전체	39(35.1)	47(42.3)	31(27.9)	22(19.8)	41(36.9)

Table 6. Need for study material

구분		EPTA 시험 준비를 위한 교재의 필요성					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	12 (9.4)	3 (2.3)	19 (14.8)	16 (12.5)	78 (60.9)	3.164 (.531)
	대학원 졸	3 (13.6)	1 (4.5)	5 (22.7)	4 (18.2)	9 (40.9)	
연 령	30대	6 (8.5)	4 (5.6)	11 (15.5)	7 (9.9)	43 (60.6)	24.544** (.002)
	40대	8 (12.3)	0 (0.0)	10 (15.4)	6 (9.2)	41 (63.1)	
	50대	1 (7.1)	0 (0.0)	3 (21.4)	7 (50.0)	3 (21.4)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행비육원	4 (11.1)	1 (2.8)	10 (27.8)	10 (27.8)	11 (30.6)	27.657** (.006)
	해외대학	3 (30.0)	0 (0.0)	3 (30.0)	0 (0.0)	4 (40.0)	
	국내사설 비행교육원	4 (7.7)	1 (1.9)	5 (9.6)	4 (7.7)	38 (73.1)	
	국내대학	4 (7.7)	2 (3.8)	6 (11.5)	6 (11.5)	34 (65.4)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	12 (16.2)	2 (2.7)	21 (28.4)	15 (20.3)	24 (32.4)	44.264*** (.000)
	비행교관	2 (4.8)	0 (0.0)	2 (4.8)	2 (4.8)	36 (85.7)	
	기타	1 (2.9)	2 (5.9)	1 (2.9)	3 (8.8)	27 (79.4)	
전체		15 (10.0)	4 (2.7)	24 (16.0)	20 (13.3)	87 (58.0)	

** $p < .01$, *** $p < .001$

3.2.4 EPTA 시험 준비를 위한 교재의 필요성

EPTA 시험 준비를 위한 교재의 필요성에 대해 분석한 결과는 Table 6과 같다. 분석 결과 전체 71.3%가 EPTA 시험 준비를 위해 교재가 필요하다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이를 나타냈다($p < .01$). 연령에서는 비교적 연령이 많은 40~50대, 면장 취득기관에 국내 사설 비행교육원이나 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서는 비행교관이나 기타의 경우가 상대적으로 EPTA 시험 준비를 위해 교재가 필요하다고 생각하는 것으로 나타났다.

3.3 교재 관련 사항

다음은 교재 관련 사항에 대해 알아보고, 조사대상자의 일반적 특성에 따라 차이가 있는지를 알아보기 위하여 교차분석을 실시한 결과이다.

3.3.1 내용 관련

3.3.1.1 교재의 내용에 있어 실제적인 항공 영어 구성 정도

교재의 내용에 있어 실제적인 항공 영어 구성 정도에 대해 분석한 결과는 Table 7과 같다. 분석 결과 전체 23.3%만이 교재의 내용이 실제적인 항공 영어로 구성되어 있다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이를 알 수 있었다($p < .05$). 연령에 따라서는 30~40대, 면장 취득기관에 따라서는 해외 사설 비행교육원이나 해외 대학, 그리고 항공 관련 직위에서는 비행교관이나 기타의 경우 교재의 내용에 있어 실제적인 항공 영어가 거의 구성되어 있지 않다고 하였다. 이에 반면 비교 상대 조사대상자의 경우 항공 영어가 보통 수준으로 구성되

Table 7. Composition of aviation English

구분		교재의 내용에 있어 실제적인 항공 영어 구성 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	8 (6.3)	59 (46.1)	34 (26.6)	24 (18.8)	3 (2.3)	6.065 (.194)
	대학원 졸	2 (9.1)	5 (22.7)	7 (31.8)	6 (27.3)	2 (9.1)	
연 령	30대	9 (12.7)	28 (39.4)	17 (23.9)	15 (21.1)	2 (2.8)	19.670* (.012)
	40대	1 (1.5)	35 (53.8)	17 (26.2)	10 (15.4)	2 (3.1)	
	50대	0 (0.0)	1 (7.1)	7 (50.0)	5 (35.7)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	2 (5.6)	7 (19.4)	18 (50.0)	7 (19.4)	2 (5.6)	26.606** (.009)
	해외대학	0 (0.0)	4 (40.0)	5 (50.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	5 (9.6)	26 (50.0)	7 (13.5)	14 (26.9)	0 (0.0)	
	국내대학	3 (5.8)	27 (51.9)	11 (21.2)	8 (15.4)	3 (5.8)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	7 (9.5)	15 (20.3)	31 (41.9)	17 (23.0)	4 (5.4)	36.760*** (.000)
	비행교관	3 (7.1)	24 (57.1)	6 (14.3)	9 (21.4)	0 (0.0)	
	기타	0 (0.0)	25 (73.5)	4 (11.8)	4 (11.8)	1 (2.9)	
전체		10 (6.7)	64 (42.7)	41 (27.3)	30 (20.0)	5 (3.3)	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

어 있다고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

3.3.1.2 교재의 내용에 있어 실제적인 비행 상황 적용 정도

교재의 내용에 있어 실제적인 비행 상황 적용 정도에 대해 분석한 결과는 Table 8과 같다. 분석 결과 전체 19.3% 만이 교재의 내용에 있어 실제적인 비행 상황을 잘 적용하고 있다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 학력, 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 유의미한 차이를 보여줬다($p < .05$). 학력에 따라서는 대학교 졸, 연령에서는 30~40대, 면장 취득기관의 경우는 국내 사설 비행교육원, 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서는 비행교관이나 기타의 경우 교재의 내용에 있어 실제적인 비행 상황을 거의 적용하고 있지 못하다고 하였다. 각각의 비교 상대 조사대상자의 경우는 보통 수준으로 적용되어 있다고

Table 8. Application of flight situations

구분		교재의 내용에 있어 실제적인 비행 상황 적용 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	7 (5.5)	62 (48.4)	37 (28.9)	21 (16.4)	1 (.8)	10.451* (.033)
	대학원 졸	2 (9.1)	5 (22.7)	8 (36.4)	5 (22.7)	2 (9.1)	
연 령	30대	8 (11.3)	27 (38.0)	22 (31.0)	12 (16.9)	2 (2.8)	20.338** (.009)
	40대	1 (1.5)	38 (58.5)	17 (26.2)	9 (13.8)	0 (0.0)	
	50대	0 (0.0)	2 (14.3)	6 (42.9)	5 (35.7)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	2 (5.6)	10 (27.8)	19 (52.8)	5 (13.9)	0 (0.0)	27.283** (.007)
	해외대학	0 (0.0)	4 (40.0)	5 (50.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	5 (9.6)	25 (48.1)	8 (15.4)	14 (26.9)	0 (0.0)	
	국내대학	2 (3.8)	28 (53.8)	13 (25.0)	6 (11.5)	3 (5.8)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	7 (9.5)	18 (24.3)	33 (44.6)	14 (18.9)	2 (2.7)	31.785*** (.000)
	비행교관	2 (4.8)	24 (57.1)	7 (16.7)	9 (21.4)	0 (0.0)	
	기타	0 (0.0)	25 (73.5)	5 (14.7)	3 (8.8)	1 (2.9)	
전체		9 (6.0)	67 (44.7)	45 (30.0)	26 (17.3)	3 (2.0)	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

3.3.1.3 교재의 내용에 있어 불명확하거나 이해되지 않는 부분

교재의 내용에 있어 불명확하거나 이해되지 않는 부분에 대해 분석한 결과는 Table 9에서 볼 수 있다. 분석 결과 전체 52.7%가 교재의 내용에 있어 불명확하거나 이해되지 않는 부분이 비교적 없다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 학력, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 유의미한 차이를 보였다($p < .05$). 학력에 따라서는 대학교 졸, 면장 취득기관은 국내 사설 비행교육원, 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서는 비행교관이나 기타의 경우가 각각의 비교 조사대상자들에 비해 상대

Table 9. Incomprehensible contents

구분		교재의 내용에 있어 불명확하거나 이해되지 않는 부분					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	4 (3.1)	12 (9.4)	41 (32.0)	64 (50.0)	7 (5.5)	10.860 (.028)
	대학원 졸	4 (18.2)	1 (4.5)	9 (40.9)	8 (36.4)	0 (0.0)	
연 령	30대	4 (5.6)	5 (7.0)	28 (39.4)	30 (42.3)	4 (5.6)	15.203 (.055)
	40대	2 (3.1)	4 (6.2)	18 (27.7)	38 (58.5)	3 (4.6)	
	50대	2 (14.3)	4 (28.6)	4 (28.6)	4 (28.6)	0 (0.0)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	1 (2.8)	4 (11.1)	19 (52.8)	11 (30.6)	1 (2.8)	21.475* (.044)
	해외대학	2 (20.0)	0 (0.0)	6 (60.0)	2 (20.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	3 (5.8)	5 (9.6)	12 (23.1)	29 (55.8)	3 (5.8)	
	국내대학	2 (3.8)	4 (7.7)	13 (25.0)	30 (57.7)	3 (5.8)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	7 (9.5)	10 (13.5)	36 (48.6)	18 (24.3)	3 (4.1)	38.873*** (.000)
	비행교관	0 (0.0)	2 (4.8)	10 (23.8)	27 (64.3)	3 (7.1)	
	기타	1 (2.9)	2 (2.9)	4 (11.8)	27 (79.4)	1 (2.9)	
전체		8 (5.3)	13 (8.7)	50 (33.3)	72 (48.0)	7 (4.7)	

* $p < .05$, *** $p < .001$

적으로 교재의 내용에 있어 불명확하거나 이해되지 않는 부분이 비교적 없다고 생각하는 것으로 나타났다.

3.3.2 어휘/문법 관련

3.3.2.1 다양한 방법에서의 항공 영어 어휘 제시 정도

다양한 방법에서의 항공 영어 어휘 제시 정도에 대해 분석한 결과는 Table 10과 같다. 분석 결과, 전체 12.7%만이 다양한 방법으로 어휘가 제시되어 있다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 학력, 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 있었다($p < .05$). 학력에 따라서는 대학교 졸, 연령은 30~40대, 면장 취득기관에서는 국내 사설 비행교육원, 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위의 경우 비행교관이나 기타의 경우 다양한 방법으로 어휘가 거의 제시되어 있지 않다고 하였다. 일반적 특성에 따른 각각의 상대 조

Table 10. Presentation of aviation English vocabulary

구분		다양한 방법으로의 항공 영어 어휘 제시 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	16 (12.5)	59 (46.1)	40 (31.3)	13 (10.2)	0 (.0)	14.762 [*] (.005)
	대학원 졸	1 (4.5)	4 (18.2)	11 (50.0)	5 (22.7)	1 (4.5)	
연 령	30대	8 (11.3)	30 (42.3)	26 (36.6)	7 (9.9)	0 (0.0)	30.343 ^{***} (.000)
	40대	8 (12.3)	33 (50.8)	19 (29.2)	5 (7.7)	0 (0.0)	
	50대	1 (7.1)	0 (0.0)	6 (42.9)	6 (42.9)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	1 (2.8)	8 (22.2)	20 (55.6)	7 (19.4)	0 (0.0)	22.624 [*] (.031)
	해외대학	1 (10.0)	3 (30.0)	5 (50.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	9 (17.3)	28 (53.8)	11 (21.2)	4 (7.7)	0 (0.0)	
	국내대학	6 (11.5)	24 (46.2)	15 (28.8)	6 (11.5)	1 (1.9)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	8 (10.8)	14 (18.9)	39 (52.7)	13 (17.6)	0 (0.0)	43.026 ^{***} (.000)
	비행교관	3 (7.1)	28 (66.7)	8 (19.0)	3 (7.1)	0 (0.0)	
	기타	6 (17.6)	21 (61.8)	4 (11.8)	2 (5.9)	1 (2.9)	
전체		17 (11.3)	63 (42.0)	51 (34.0)	18 (12.0)	1 (0.7)	

* $p < .05$, ** $p < .01$, *** $p < .001$

사대상자의 경우 보통 수준 또는 조금 다양한 방법으로 제시되어 있다고 하여 차이를 보였다.

3.3.2.2 항공 영어 구조에 맞는 문법 사용 정도

항공 영어 구조에 맞는 문법 사용 정도에 대해 분석한 결과는 Table 11과 같다. 분석 결과 전체 22.0%만이 항공 영어 구조에 맞는 문법을 사용했다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 학력, 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이를 보여줬다($p < .05$). 학력은 대학원 졸, 연령에서는 비교적 연령이 많을수록 항공 영어 구조에 맞는 문법을 사용했다고 생각하는 것으로 나타났다. 또한 면장 취득기관에 따라서는 해외 사설 비행교육원이나 해외 대학, 항공 관련 직위는 민간 조종사의 경우가 항공 영어 구조에 맞는 문법을 보통 수준으로

Table 11. Use of aviation English structure

구분		항공 영어 구조에 맞는 문법 사용 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	10 (7.8)	46 (35.9)	47 (36.7)	23 (18.0)	2 (1.6)	9.772* (.044)
	대학원 졸	1 (4.5)	8 (36.4)	5 (22.7)	5 (22.7)	3 (13.6)	
연 령	30대	7 (9.9)	22 (31.0)	29 (40.8)	11 (15.5)	2 (2.8)	23.072** (.003)
	40대	4 (6.2)	29 (44.6)	19 (29.2)	13 (20.0)	0 (0.0)	
	50대	0 (0.0)	3 (21.4)	4 (28.6)	4 (28.6)	3 (21.4)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	1 (2.8)	4 (11.1)	23 (63.9)	7 (19.4)	1 (2.8)	36.280*** (.000)
	해외대학	1 (10.0)	1 (10.0)	6 (60.0)	2 (20.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	6 (11.5)	23 (44.2)	11 (21.2)	12 (23.1)	0 (0.0)	
	국내대학	3 (5.8)	26 (50.0)	12 (23.1)	7 (13.5)	4 (7.7)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	7 (9.5)	12 (16.2)	36 (48.6)	15 (20.3)	4 (5.4)	31.608*** (.000)
	비행교관	2 (4.8)	20 (47.6)	10 (23.8)	10 (23.8)	0 (0.0)	
	기타	2 (5.9)	22 (64.7)	6 (17.6)	3 (8.8)	1 (2.9)	
전체		11 (7.3)	54 (36.0)	52 (34.7)	28 (18.7)	5 (3.3)	

* $p<.05$, ** $p<.01$, *** $p<.001$

사용한다고 하였다. 일반적 특성에서의 상대 조사대상자의 경우 거의 사용하지 않는다고 하여 차이를 보였다.

3.3.3 교재 활동 관련

3.3.3.1 교재에 있는 내용을 통한 듣기/말하기의 통합적 연습 가능 정도

교재에 있는 내용을 통한 듣기/말하기의 통합적 연습 가능 정도에 대해 분석한 결과는 Table 12에 있다. 분석 결과 전체 60.0%가 교재에 있는 내용을 통한 듣기/말하기의 통합적 연습이 가능하지 않다고 생각하는 것으로 볼 수 있다.

조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 있었다($p<.05$). 연령은 30~40대, 면장 취득기관에서는 국내 사설 비행교육원이나 국

Table 12. Listening and speaking practice

구분		듣기/말하기의 통합적 연습가능 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	16 (12.5)	63 (49.2)	36 (28.1)	10 (7.8)	3 (2.3)	2.961 (.564)
	대학원 졸	2 (9.1)	9 (40.9)	6 (27.3)	4 (18.2)	1 (4.5)	
연 령	30대	9 (12.7)	35 (49.3)	19 (26.8)	5 (7.0)	3 (4.2)	19.541* (.012)
	40대	9 (13.8)	34 (52.3)	18 (27.7)	4 (6.2)	0 (0.0)	
	50대	0 (0.0)	3 (21.4)	5 (35.7)	5 (35.7)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	2 (5.6)	7 (19.4)	22 (61.1)	5 (13.9)	0 (0.0)	39.767*** (.000)
	해외대학	2 (20.0)	3 (30.0)	4 (40.0)	0 (0.0)	1 (10.0)	
	국내사설 비행교육원	9 (17.3)	30 (57.7)	9 (17.3)	3 (5.8)	1 (1.9)	
	국내대학	5 (9.6)	32 (61.5)	7 (13.5)	6 (11.5)	2 (3.8)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	8 (10.8)	18 (24.3)	33 (44.6)	12 (16.2)	3 (4.1)	44.005*** (.000)
	비행교관	4 (9.5)	33 (78.6)	3 (7.1)	2 (4.8)	0 (0.0)	
	기타	6 (17.6)	21 (61.8)	6 (17.6)	0 (0.0)	1 (2.9)	
전체		18 (12.0)	72 (48.0)	42 (28.0)	14 (9.3)	4 (2.7)	

* $p<.05$, *** $p<.001$

내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서의 경우가 교재에 있는 내용을 통한 듣기/말하기의 통합적 연습이 거의 가능하지 않다고 하였다. 일반적 특성에서의 상대 조사대상자들의 경우 교재에 있는 내용을 통한 듣기/말하기의 통합적 연습이 보통 정도 가능하다고 하여 차이를 보였다.

3.3.3.2 관제사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice 정도

관제사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice 정도에 대해 분석한 결과는 Table 13과 같다. 분석 결과 전체 56.0%가 관제사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice가 없다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사한 대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이를 알 수 있었다($p<.001$). 연령은 30~40대, 면장 취득기관은 국내 사설 비행

Table 13. Task-oriented practice with ATC

구분		관제사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	17 (13.3)	60 (46.9)	39 (30.5)	11 (8.6)	1 (0.8)	8.984 (.062)
	대학원 졸	1 (4.5)	6 (27.3)	9 (40.9)	5 (22.7)	1 (4.5)	
연 령	30대	8 (11.3)	32 (45.1)	24 (33.8)	7 (9.9)	0 (0.0)	28.680*** (.000)
	40대	10 (15.4)	31 (47.7)	19 (29.2)	5 (7.7)	0 (0.0)	
	50대	0 (0.0)	3 (21.4)	5 (35.7)	4 (28.6)	2 (14.3)	
면 장 취 득 기 관	해외시설 비행교육원	3 (8.3)	3 (8.3)	24 (66.7)	5 (13.9)	1 (2.8)	46.857*** (.000)
	해외대학	1 (10.0)	2 (20.0)	6 (60.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내시설 비행교육원	10 (19.2)	31 (59.6)	8 (15.4)	3 (5.8)	0 (0.0)	
	국내대학	4 (7.7)	30 (57.7)	10 (19.2)	7 (13.5)	1 (1.9)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	10 (13.5)	13 (17.6)	36 (48.6)	14 (18.9)	1 (1.4)	49.292*** (.000)
	비행교관	3 (7.1)	32 (76.2)	5 (11.9)	2 (4.8)	0 (0.0)	
	기타	5 (14.7)	21 (61.8)	7 (20.6)	0 (0.0)	1 (2.9)	
전체		18 (12.0)	66 (44.0)	48 (32.0)	16 (10.7)	2 (1.3)	

*** $p < .001$

교육원과 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에 따라서는 비행교관이나 기타의 경우가 관제사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice가 없다고 생각하는 것으로 나타났다. 반면, 상대 조사대상자들의 경우 관제사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice가 보통 수준이라고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

3.3.4 외관 관련

3.3.4.1 학습 동기 부여를 위한 교재의 표지와 소개 설명의 도움 정도

학습 동기 부여를 위한 교재의 표지와 소개 설명의 도움 정도에 대해 분석한 결과는 Table 14와 같다. 분석 결과 전체 43.4%가 교재의 표지와 소개 설명이 학습 동기 부여에 도움이 되지 않는다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특

Table 14. Introductory remarks to motivate learning

구분		교재의 표지와 소개 설명의 도움 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	6 (4.7)	52 (40.6)	40 (31.3)	29 (22.7)	1 (0.8)	11.388* (.023)
	대학원 졸	4 (18.2)	3 (13.6)	9 (40.9)	5 (22.7)	1 (4.5)	
연 령	30대	7 (9.9)	28 (39.4)	21 (29.6)	14 (19.7)	1 (1.4)	16.591* (.035)
	40대	2 (3.1)	26 (40.0)	19 (29.2)	18 (27.7)	0 (0.0)	
	50대	1 (7.1)	1 (7.1)	9 (64.3)	2 (14.3)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외시설 비행교육원	2 (5.6)	5 (13.9)	23 (63.9)	5 (13.9)	1 (2.8)	38.886*** (.000)
	해외대학	2 (20.0)	1 (10.0)	6 (60.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내시설 비행교육원	5 (9.6)	23 (44.2)	9 (17.3)	15 (28.8)	0 (0.0)	
	국내대학	1 (1.9)	26 (50.0)	11 (21.2)	13 (25.0)	1 (1.9)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	7 (9.5)	13 (17.6)	40 (54.1)	13 (17.6)	1 (1.4)	47.707*** (.000)
	비행교관	3 (7.1)	21 (50.0)	2 (4.8)	16 (38.1)	0 (0.0)	
	기타	0 (0.0)	21 (61.8)	7 (20.6)	5 (14.7)	1 (2.9)	
전체		10 (6.7)	55 (36.7)	49 (32.7)	34 (22.7)	2 (1.3)	

* $p < .05$, *** $p < .001$

성에 따라서는 학력, 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 의미 있는 차이가 있었다($p < .05$). 학력은 대학교 졸, 연령은 30~40대, 면장 취득기관에서는 국내 시설 비행교육원과 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위의 경우의 비행교관이나 기타의 경우가 교재의 표지와 소개 설명이 학습 동기 부여에 거의 도움이 되지 않는다고 하였다. 일반적 특성에서의 상대 조사대상자의 경우 교재의 표지와 소개 설명이 학습 동기 부여에 보통 수준으로 도움이 된다고 하여 차이를 보였다.

3.3.4.2 학습 및 질문 이해를 위한 교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료 도움 정도

학습 및 질문 이해를 위한 교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료 도움 정도에 대해 분석한 결과는

Table 15에서 볼 수 있다. 분석 결과 전체 39.3%가 교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료가 학습 및 질문 이해에 도움이 되지 않는다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사한 대상자들의 일반적 특성과 관련해서 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 유의미한 차이를 보여줬다($p<.01$). 먼저 연령에 따라서는 40대의 경우 교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료가 학습 및 질문 이해에 도움이 거의 되지 않는다고 하였으나 30대의 경우 보통 수준, 50대의 경우 비교적 도움이 된다고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였고, 면장 취득기관에 따라서는 국내 사설 비행교육원과 국내 대학, 항공 관련은 비행교관이나 기타의 경우 교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료가 학습 및 질문 이해에 도움이 거의 되지 않는다고 하였으나, 상대 조상 대상자들은 보통 수준으로 도움이 된다고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

Table 15. Picture material help level

구분	교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료 도움 정도					χ^2 (p)
	전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸 4 (3.1)	48 (37.5)	43 (33.6)	30 (23.4)	3 (2.3)	3.987 (.408)
	대학원 졸 1 (4.5)	6 (27.3)	6 (27.3)	7 (31.8)	2 (9.1)	
연 령	30대 4 (5.6)	23 (32.4)	29 (40.8)	13 (18.3)	2 (2.8)	22.312** (.004)
	40대 0 (0.0)	31 (47.7)	16 (24.6)	16 (24.6)	2 (3.1)	
	50대 1 (7.1)	0 (0.0)	4 (28.6)	8 (57.1)	1 (7.1)	
면장취득기관	해외사설 비행교육원 0 (0.0)	6 (16.7)	23 (63.9)	4 (11.1)	3 (8.3)	39.259*** (.000)
	해외대학 0 (0.0)	2 (20.0)	6 (60.0)	2 (20.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원 4 (7.7)	22 (42.3)	9 (17.3)	17 (32.7)	0 (0.0)	
	국내대학 1 (1.9)	24 (46.2)	11 (21.2)	14 (26.9)	2 (3.8)	
항공관련직위	민간조종사 3 (4.1)	15 (20.3)	35 (47.3)	17 (23.0)	4 (5.4)	30.090*** (.000)
	비행교관 2 (4.8)	17 (40.5)	8 (19.0)	15 (35.7)	0 (0.0)	
	기타 0 (0.0)	22 (64.7)	6 (17.6)	5 (14.7)	1 (2.9)	
전체	5 (3.3)	54 (36.0)	49 (32.7)	37 (24.7)	5 (3.3)	

*** $p<.01$, ** $p<.001$

3.3.5 목표 상황 관련

3.3.5.1 교재로 인한 항공 영어 실력 향상 도움 정도

교재로 인한 항공 영어 실력 향상 도움 정도에 대해 분석한 결과는 Table 16과 같다. 분석 결과, 전체 64.0%가 교재로 인해 항공 영어 실력 향상에 도움이 되지 않았다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 있었다($p<.01$). 연령에 따라서는 30~40대, 면장 취득기관은 국내 사설 비행교육원과 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서 비행교관이나 기타의 경우가 교재로 인해 항공 영어 실력 향상에 도움이 되지 않았다고 생각하는 것으로 나타났고 상대 조사대상자들에게서는 교재로 인해 항공 영어 실력 향상에 보통 수준으로 도움이 되었다고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

Table 16. Improvement in aviation English skill

구분	교재로 인한 항공 영어 실력 향상 도움 정도					χ^2 (p)
	전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸 25 (19.5)	58 (45.3)	35 (27.3)	10 (7.8)	0 (0.0)	5.956 (.202)
	대학원 졸 4 (18.2)	9 (40.9)	6 (27.3)	2 (9.1)	1 (4.5)	
연 령	30대 17 (23.9)	31 (43.7)	20 (28.2)	3 (4.2)	0 (0.0)	20.243** (.009)
	40대 11 (16.9)	33 (50.8)	15 (23.1)	6 (9.2)	0 (0.0)	
	50대 1 (7.1)	3 (21.4)	6 (42.9)	3 (21.4)	1 (7.1)	
면장취득기관	해외사설 비행교육원 1 (2.8)	11 (30.6)	21 (58.3)	3 (8.3)	0 (0.0)	37.470*** (.000)
	해외대학 4 (40.0)	2 (20.0)	4 (40.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원 16 (30.8)	25 (48.1)	7 (13.5)	4 (7.7)	0 (0.0)	
	국내대학 8 (15.4)	29 (55.8)	9 (17.3)	5 (9.6)	1 (1.9)	
항공관련직위	민간조종사 13 (17.6)	20 (27.0)	32 (43.2)	9 (12.2)	0 (0.0)	32.628*** (.000)
	비행교관 11 (26.2)	26 (61.9)	3 (7.1)	2 (4.8)	0 (0.0)	
	기타 5 (14.7)	21 (61.8)	6 (17.6)	1 (2.9)	1 (2.9)	
전체	29 (19.3)	67 (44.7)	41 (27.3)	12 (8.0)	1 (0.7)	

** $p<.01$, *** $p<.001$

3.3.5.2 학습자들에게 교재의 적합성

학습자들에게 교재의 적합성에 대해 분석한 결과는 Table 17과 같다. 분석 결과 전체 60.7%가 학습자들에게 교재가 적합하지 않다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 차이가 있는 것을 알 수 있었다($p<.01$). 연령에 따라서는 30~40대, 면장 취득기관은 국내 사설 비행교육원과 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서의 비행교관이나 기타의 경우가 학습자들에게 교재가 적합하지 않다고 생각하는 것으로 나타났다. 상대 조사대상자들에게서는 보통 수준으로 적합하다고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

3.3.6 교재 만족도 관련

3.3.6.1 시험대비 교재의 수준의 적절성

시험대비 교재의 수준의 적절성에 대해 분석한 결과

는 Table 18과 같다. 분석 결과, 전체 60.0%가 시험대비 교재의 수준이 적절하지 않다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이를 알 수 있었다($p<.05$). 연령은 30~40대, 면장 취득기관은 국내 사설 비행교육원과 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서 비행교관이나 기타의 경우가 시험대비 교재의 수준이 적절하지 않다고 하였다. 상대 조사대상자들의 경우 시험대비 교재의 수준이 보통 수준으로 적절하다고 하여 차이를 보였다.

3.3.6.2 시험 준비에 있어 EPTA 교재의 도움 정도

시험 준비에 있어 EPTA 교재의 도움 정도에 대해 분석한 결과는 Table 19와 같다. 분석 결과, 전체 62.0%가 시험 준비에 있어 EPTA 교재가 비교적 도움이 된다고 생각하는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관

Table 17. Compatibility for learners

구분		학습자들에게 교재의 적합성					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	25 (19.5)	56 (43.8)	38 (29.7)	9 (7.0)	0 (0.0)	8.101 (.088)
	대학원 졸	3 (13.6)	7 (31.8)	8 (36.4)	3 (13.6)	1 (4.5)	
연 령	30대	12 (16.9)	32 (45.1)	24 (33.8)	3 (4.2)	0 (0.0)	22.030** (.005)
	40대	15 (23.1)	29 (44.6)	15 (23.1)	6 (9.2)	0 (0.0)	
	50대	1 (7.1)	2 (14.3)	7 (50.0)	3 (21.4)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	0 (0.0)	8 (22.2)	23 (63.9)	5 (13.9)	0 (0.0)	46.226*** (.000)
	해외대학	2 (20.0)	2 (20.0)	5 (50.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	18 (34.6)	23 (44.2)	8 (15.4)	3 (5.8)	0 (0.0)	
	국내대학	8 (15.4)	30 (57.7)	10 (19.2)	3 (5.8)	1 (1.9)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	10 (13.5)	16 (21.6)	36 (48.6)	12 (16.2)	0 (0.0)	49.599*** (.000)
	비행교관	11 (26.2)	28 (66.7)	3 (7.1)	0 (.0)	0 (0.0)	
	기타	7 (20.6)	19 (55.9)	7 (20.6)	0 (0.0)	1 (2.9)	
전체		28 (18.7)	63 (42.0)	46 (30.7)	12 (8.0)	1 (0.7)	

** $p<.01$, *** $p<.001$

Table 18. Adequacy of difficulty

구분		시험 대비 교재의 수준의 적절성					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	26 (20.3)	54 (42.2)	39 (30.5)	8 (6.3)	1 (0.8)	5.977 (.201)
	대학원 졸	1 (4.5)	9 (40.9)	10 (45.5)	1 (4.5)	1 (4.5)	
연 령	30대	11 (15.5)	32 (45.1)	23 (32.4)	5 (7.0)	0 (0.0)	18.869* (.016)
	40대	15 (23.1)	30 (46.2)	17 (26.2)	2 (3.1)	1 (1.5)	
	50대	1 (7.1)	1 (7.1)	9 (64.3)	2 (14.3)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	2 (5.6)	10 (27.8)	22 (61.1)	1 (2.8)	1 (2.8)	34.230*** (.001)
	해외대학	1 (10.0)	2 (20.0)	6 (60.0)	1 (10.0)	0 (0.0)	
	국내사설 비행교육원	16 (30.8)	24 (46.2)	7 (13.5)	5 (9.6)	0 (0.0)	
	국내대학	8 (15.4)	27 (51.9)	14 (26.9)	2 (3.8)	1 (1.9)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	10 (13.5)	16 (21.6)	39 (52.7)	8 (10.8)	1 (1.4)	42.195*** (.000)
	비행교관	11 (26.2)	26 (61.9)	4 (9.5)	1 (2.4)	0 (0.0)	
	기타	6 (17.6)	21 (61.8)	6 (17.6)	0 (0.0)	1 (2.9)	
전체		27 (18.0)	63 (42.0)	49 (32.7)	9 (6.0)	2 (1.3)	

* $p<.05$, *** $p<.001$

Table 19. Help level in preparation for EPTA

구분		시험 준비에 있어 EPTA 교재의 도움 정도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	2 (1.6)	6 (4.7)	37 (28.9)	57 (44.5)	26 (20.3)	5.063 [*] (.281)
	대학원 졸	1 (4.5)	3 (13.6)	8 (36.4)	6 (27.3)	4 (18.2)	
연 령	30대	2 (2.8)	3 (4.2)	23 (32.4)	27 (38.0)	16 (22.5)	16.063 [*] (.041)
	40대	0 (0.0)	3 (4.6)	16 (24.6)	34 (52.3)	12 (18.5)	
	50대	1 (7.1)	3 (21.4)	6 (42.9)	2 (14.3)	2 (14.3)	
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	0 (0.0)	5 (13.9)	19 (52.8)	7 (19.4)	5 (13.9)	36.050 ^{***} (.000)
	해외대학	1 (10.0)	0 (0.0)	5 (50.0)	3 (30.0)	1 (10.0)	
	국내사설 비행교육원	0 (0.0)	2 (3.8)	8 (15.4)	25 (48.1)	17 (32.7)	
	국내대학	2 (3.8)	2 (3.8)	13 (25.0)	28 (53.8)	7 (13.5)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	1 (1.4)	9 (12.2)	36 (48.6)	13 (17.6)	15 (20.3)	55.019 ^{***} (.000)
	비행교관	1 (2.4)	0 (0.0)	4 (9.5)	24 (57.1)	13 (31.0)	
	기타	1 (2.9)	0 (0.0)	5 (14.7)	26 (76.5)	2 (5.9)	
전체		3 (2.0)	9 (6.0)	45 (30.0)	63 (42.0)	30 (20.0)	

* $p < .05$, *** $p < .001$

면 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이를 보여줬다($p < .05$). 연령은 30~40대, 취득기관은 해외 사설 비행교육원과 해외 대학, 그리고 항공 관련 직위에서의 비행교관과 기타의 경우가 시험 준비에 있어 EPTA 교재가 비교적 도움이 된다고 생각하는 것으로 나타났고, 상대 조사대상자들에게서는 시험 준비에 있어 EPTA 교재가 보통 수준으로 도움이 된다고 생각하는 것으로 나타나 차이를 보였다.

3.3.6.2.1 시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되는 부분(다중응답)

시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 된다고 생각하는 93명을 대상으로 도움이 되는 부분에 대해 분석한 결과는 Table 20과 같다. 분석 결과, 대체로 EPTA 시험 구성 이해가 도움이 된다고 생각하는 것으로 알 수 있다.

Table 20. Helpful in preparing for EPTA (multiple response)

구분		시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되는 부분				
		학습 동기 부여	EPTA 시험 구성 이해	항공 영어의 구조 이해	비상 상황의 이해	기타
학 령	대학교 졸	6(7.2)	73(88.0)	28(33.7)	3(3.6)	1(1.2)
	대학원 졸	2(20.0)	4(40.0)	2(20.0)	1(10.0)	2(20.0)
연 령	30대	3(7.0)	36(83.7)	13(30.2)	2(4.7)	1(2.3)
	40대	3(6.5)	40(87.0)	16(34.8)	1(2.2)	2(4.3)
	50대	2(50.0)	1(25.0)	1(25.0)	1(25.0)	0(0.0)
면 장 취 득 기 관	해외사설 비행교육원	2(16.7)	8(66.7)	2(16.7)	0(0.0)	0(0.0)
	해외 대학	0(0.0)	3(75.0)	1(25.0)	0(0.0)	1(25.0)
	국내사설 비행교육원	3(7.1)	38(90.5)	11(26.2)	3(7.1)	2(4.8)
	국내 대학	3(8.6)	28(80.0)	16(45.7)	1(2.9)	0(0.0)
항 공 관 련 직 위	민간조종사	3(10.7)	20(71.4)	7(25.0)	3(10.7)	2(7.1)
	비행교관	4(10.8)	34(91.9)	10(27.0)	1(2.7)	0(0.0)
	기타	1(3.6)	23(82.1)	13(46.4)	0(0.0)	1(3.6)
전체		8(8.6)	77(82.8)	30(32.3)	4(4.3)	3(3.2)

3.3.6.2.2 시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되지 않는 부분(다중응답)

시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되지 않는다고 생각하는 12명을 대상으로 도움이 되지 않는 부분에 대해 분석한 결과는 Table 21과 같다. 분석 결과, 대체로 유창성 연습에 도움이 되지 않기 때문에 도움이 되지 않는다고 생각하는 것으로 볼 수 있다.

3.3.6.3 시험 준비에 있어 EPTA 교재의 도움 정도

부족한 부분들 보완 후 교재 출판 시 구매 의도에 대해 분석한 결과는 Table 22와 같다. 분석 결과, 전체 71.4%가 부족한 부분들 보완 후 교재 출판 시 구매 의도가 있는 것으로 볼 수 있다. 조사대상자의 일반적 특성에 따라서는 연령, 면장 취득기관, 항공 관련 직위에 따라 통계적으로 의미 있는 차이가 있는 것을 알 수 있었다($p < .001$). 연령에 따라서는 비교적 연령이 적을수록, 면장 취득기관에서는 국내 사설

Table 21. Not helpful in preparing for EPTA (multiple response)

구분		시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되지 않는 부분			
		어휘나 표현이 다양하지 않음	상호대응 연습에 부족	교신내용 이해에 도움이 되지 않음	유창성 연습에 도움이 되지 않음
학 력	대학교 졸	2(25.0)	3(37.5)	0(0.0)	6(75.0)
	대학원 졸	1(25.0)	0(0.0)	1(25.0)	2(50.0)
연 령	30대	2(40.0)	1(20.0)	0(0.0)	4(80.0)
	40대	0(0.0)	1(33.3)	1(33.3)	2(66.7)
	50대	1(25.0)	1(25.0)	0(0.0)	2(50.0)
면 장 취 득 기 관	해외시설 비행교육원	0(0.0)	2(40.0)	1(20.0)	3(60.0)
	해외대학	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)	1(100.0)
	국내시설 비행교육원	1(50.0)	0(0.0)	0(0.0)	2(100.0)
	국내대학	2(50.0)	1(25.0)	0(0.0)	2(50.0)
항 공 관 련 직 위	민간조종사	2(20.0)	2(20.0)	1(10.0)	7(70.0)
	비행교관	0(0.0)	1(100.0)	0(0.0)	1(100.0)
	기타	1(100.0)	0(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
전체		3(25.0)	3(25.0)	1(8.3)	8(66.7)

Table 22. Purchase intention for supplemented study material

구분		부족한 부분들 보완 후 교재 출판 시 구매 의도					χ^2 (p)
		전혀 아니다	거의 아니다	보통	조금 그렇다	매우 그렇다	
학 력	대학교 졸	11 (8.6)	3 (2.3)	22 (17.2)	15 (11.7)	77 (60.2)	7.404 (.116)
	대학원 졸	2 (9.1)	1 (4.5)	4 (18.2)	7 (31.8)	8 (36.4)	
연 령	30대	6 (8.5)	1 (1.4)	12 (16.9)	9 (12.7)	43 (60.6)	28.020*** (.000)
	40대	6 (9.2)	2 (3.1)	11 (16.9)	5 (7.7)	41 (63.1)	
	50대	1 (7.1)	1 (7.1)	3 (21.4)	8 (57.1)	1 (7.1)	
면 장 취 득 기 관	해외시설 비행교육원	3 (8.3)	4 (11.1)	12 (33.3)	8 (22.2)	9 (25.0)	44.929*** (.000)
	해외대학	3 (30.0)	0 (0.0)	4 (40.0)	0 (0.0)	3 (30.0)	
	국내시설 비행교육원	4 (7.7)	0 (0.0)	4 (7.7)	6 (11.5)	38 (73.1)	
	국내대학	3 (5.8)	0 (0.0)	6 (11.5)	8 (15.4)	35 (67.3)	
항 공 관 련 직 위	민간조종사	10 (13.5)	4 (5.4)	21 (28.4)	20 (27.0)	19 (25.7)	61.037*** (.000)
	비행교관	3 (7.1)	0 (0.0)	1 (2.4)	0 (0.0)	38 (90.5)	
	기타	0 (.0)	0 (0.0)	4 (11.8)	2 (5.9)	28 (82.4)	
전체		13 (8.7)	4 (2.7)	26 (17.3)	22 (14.7)	85 (56.7)	

*** $p < .001$

비행교육원과 국내 대학, 그리고 항공 관련 직위에서의 비행 교관과 기타의 경우가 각각의 비교 조사대상자들에 비해 상대적으로 부족한 부분들 보완 후 교재 출판 시 구매 의도가 높은 것으로 나타났다.

III. 결 론

본 연구는 항공 영어 능력 향상을 위해 EPTA 시험과 연관된 교재의 문제점을 확인하고 필요성에 대해 알아보았다.

EPTA는 listening과 speaking 영역의 구분 없이 통합적으로 각 Task 별로 6개의 평가 영역에 1에서 5등급으로 평가된 점수를 기준으로 4등급 이상을 취득해야 합격이 결정되는 시험이다. 각 항목별 분석에 따른 요약 결과는 Table 23과 같다.

설문 분석 결과, 대상자의 74%가 교재를 사용하지 않았고 대부분은 교재의 존재 자체를 알지 못한 것으로 나타났다. 교재를 사용하지 않는 이유는 전반적으로 '주제, 내용 등이 맞지 않아서'라고 답하였다. 하지만 71.3%의 응답자가 교재가 필요하다고 응답했으며 특히 해외보다는 국내에서 면장을 취득한 경우 EPTA 시험 준비를 위해 교재가 필요한 것으로 나타났다는 것은 외부적, 환경적 요인인 면장 취득 기관, 직위 등이 영향을 주었다고 판단되었다.

우리나라의 상황에 해당하는 EFL(English as a Foreign Language) 환경 안에서의 영어 학습은 듣기 말하기 중심보다는 읽기와 문법 위주다 보니 교신내용을 듣고 특정 상황 인지, 분석, 해결 방안을 모색해 축적된 비행 지식을 기초로 하여 짧은 시간 내에 항공 영어 구조에 맞게 간결하고 정확하게 발화해야 하는 부담감이 클 수밖에 없다. 항공사 조종사들은 체계적인 항공 영어 학습은 이루어지지 않았으나, 실제 비행에 대한 배경지식이 많고 다양한 교신에 대한 경험으로 EPTA 시험에 대한 접근이 비교적 용이할 수는 있었다. 반면 비행과 항공 영어 사용에 대한 배경지식과 경험적 스킬이 부족한 취업 준비생이나 예비 조종사들은 교재의 부정확성으로 제대로 된 학습이 이루어지지 않았다.

교재의 내용 면에서는 불명확한 부분은 없으나, 첫째, 전반적으로 항공 영어나 실제 비행 상황으로 구성되어 있지 않고, 둘째, 다양한 항공 영어 어휘 제시의 부족 셋째, 도움이 되지 않는 외관과 목표 상황 관련을 이유로 교재를 사용하지 않았다는 것을 알 수 있었다.

Table 23. Summaries of analysis results

구분	내용	평균 결과
EPTA 시험 관련	EPTA 시험 응시 횟수	3회
	EPTA 시험 응시등급	4등급
	EPTA 시험 준비를 위한 교재 사용 정도	74% (사용하지 않음)
	EPTA 시험 준비를 위한 교재를 사용하지 않은 이유	주제, 내용 등이 비행 상황에 맞지 않아서 교재를 사용하지 않음
	EPTA 시험 준비를 위한 교재의 필요성	71.3% (교재 필요함)
교재 내용 관련	교재의 내용에 있어 실제적인 항공 영어 구성 정도	23.3% (실제 항공 영어로 구성됨)
	교재의 내용에 있어 실제적인 비행 상황 적용 정도	19.3% (실제 비행 상황 적용함)
	교재의 내용에 있어 불명확하거나 이해되지 않는 부분	52.7% (불명확 부분 없음)
어휘/문법 관련	다양한 방법으로의 항공 영어 어휘 제시 정도	12.7% (다양한 방법 어휘 제시됨)
	항공 영어 구조에 맞는 문법 사용 정도	22.0% (항공 영어 구조 문법 사용함)
교재 활용 관련	교재에 있는 내용을 통한 듣기/말하기의 통합적 연습 가능 정도	60.0% (가능하지 않음)
	관계사와 상호 작용이 포함된 과업중심의 Practice 정도	56.0% (과업중심 Practice 없음)
외관 관련	학습 동기 부여를 위한 교재의 표지와 소개 설명의 도움 정도	43.4% (도움 되지 않음)
	학습 및 질문 이해를 위한 교재 내용에 삽입된 그림이나 사진 자료 도움 정도	39.3% (도움 되지 않음)
목표 상황 관련	교재로 인한 항공 영어 실력 향상 도움 정도	64% (도움 되지 않음)
	학습자들에게 교재의 적합성	60.7% (적합하지 않음)
교재 만족도 관련	시험 대비 교재의 수준의 적절성	60.0% (적절하지 않음)
	시험 준비에 있어 EPTA 교재의 도움 정도	62.0% (도움 됨)
	시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되는 부분	EPTA 시험 구성 이해에 도움이 됨 (도움이 된다고 응답한 98명 대상)
	시험 준비에 있어 EPTA 교재가 도움이 되지 않는 부분	유창성 연습에 도움 안됨 (도움이 안 된다고 응답한 12명 대상)
	부족한 부분들 보완 후 교재 출판 시 구매 의도	71.4% (구매 의도 있음)

마지막으로, EPTA의 큰 특징인 듣기와 말하기의 통합적 연습, 즉 유창성과 상호대응 연습이 부족해 교재로서의 적합성이 낮다고 응답했는데 비행 시 여러 상황을

경험하고 교신하는 조종사들에게 EPTA 교재는 실제 상황을 반영하고 실질적으로 쓰이는 콘텐츠로 구성된 신뢰 있는 교재가 아니라, 단순히 시험만을 위해 출판된 현장과 동떨어진 공신력 없는 교재로 인식되어 있는 관계로 이러한 결과가 나온 것으로 판단된다. 그로 인해 시험 대비로의 수준도 적절하지 않아 시험 준비를 위한 유창성 연습에 도움이 되지 않는다고 답해 포괄적인 교재 만족도가 낮게 평가되었다. 하지만 시험 준비에 도움이 되는 부분 관련하여 시중 교재들이 실제 항공 전문가들에 의해 집필이 되지 않아 비행 상황 대한 전문성이 떨어지지만 시험 구성과 파트별 문제 유형 등의 시험 정보를 얻는 데는 유용해 시험을 처음 준비하는 학습자들에게만 도움이 될 수 있다는 한계성이 보였다. 항공 영어 어휘나 표현의 다양한 제시, 관제사와의 상호연습 및 유창성 연습 등의 모든 측면에서 개선이 필요하지만, 관련한 문제점이 보완된다면 71.4%의 응답자가 교재를 활용할 의사가 있다고 밝혀 교재의 필요성에 대한 인식과 요구가 있다는 것을 알 수 있었다.

교재는 갖추어야 할 기본 요소들 중 어느 쪽으로든 치우치지 말고 교육의 궁극적인 목표에 부합할 수 있어야 교재로서의 의의가 있다.

따라서 학습의 증추적인 역할로서의 교재는 반드시 중요하며 더불어 EPTA 교재는 첫째, 현장에서 실질적으로 쓰이는 다양한 국가들의 교신내용을 반영해 비행 시 발생할 수 있는 정상적, 비정상적 사례들의 콘텐츠를 기반으로 둘째, 항공 영어 구조와 문법의 사용, 셋째, 상호대응과 유창성 연습에 도움이 되어 체계적이고 전반적인 항공 영어 학습으로 이끌 수 있어야 한다. 또한, 특정 환경에 국한되지 말고 어느 곳에서 학습하더라도 학습의 최종 목표에 도달할 수 있게 개발되어야 한다.

항공 종사자들이 흔히 입을 모아 말하는 “제대로 된 EPTA 교재”가 개발되어 항공 영어 학습의 체계적인 틀을 마련해 항공 관련 학과 예비 졸업생과 취업 준비생 그리고 예비 조종사들의 항공 영어 학습에 훌륭한 가이드라인의 역할을 해 준다면 항공 안전을 위한 외국어 교육의 활성화 등의 항공 분야에 전반적인 영향을 미칠 수 있는 긍정적인 효과도 기대할 수 있다고 예상된다.

향후 연구과제로 EPTA와 항공 영어에 관한 꾸준한 교재의 연구, 개발, 그것에 따른 적절한 커리큘럼을 위한 점진적인 노력을 한다면 항공 전문인들의 효율적인 의사소통 능력 향상과 항공 안전에 크게 기여하게 될 것이다.

References

1. Jeon W. S., "A study overcome aircraft accident caused by human error", Master's Thesis, Gongju University, 2014.
2. Lee J. S., "2019 CBT Satisfaction study of new english proficiency test for aviation", Master's Thesis, Far East University, 2019.
3. Article 34-2 of the Aviation Act(English Proficiency Test for Aviation).
4. Shin, W. C., Kim, S. Y., Kim, N. R., So, M. J., Sohn, N. H., Lee, K. J., Yi Y. S. and Lee M. K., "A study on the evaluation checklist for chinese textbooks", Korea Association of Chinese Language Education, 25, 2017, pp. 167-201.
5. Rivers, W. "Designing training to meet local needs", The ESP Journal 2(1), 1983, pp. 66-67.
6. Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs, Seoul, H. S. and Jin, K. A., "A Study on the Improvement of the English Proficiency Test for Aviation".
7. Im, H. J., and Park, S. -M., "The evaluation of ESP textbooks for pre-service flight attendants and development of a task-based instruction model", The Mirae Journal of English Language and Literature, 21(1), 2016, pp. 507-530.
8. Dudley, E., T. and St. John, M. J., "Development in ESP: A Multi-Disciplinary Approach", Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
9. Lee, K. I., "Research for improvement of EPTA(English Proficiency Test for Aviation)", The Korean Society for Aviation and Aeronautics, 24(4), 2016, pp. 70-80.
10. Lee, J. S., and Choi, J. K., "Satisfaction study of English proficiency test for aviation", The Korean Society for Aviation and Aeronautics, 27(4), 2019, pp. 114-118.
11. Choi K. H., "An analysis of the textbooks for airline service English within the NCS framework", The Modern English Education Society, 19(1), 2018, pp. 105-119.
12. Son Y. B., "Basic research on development of Korean textbooks for foreigner flight attendants :Focusing on analysis on existing textbooks and needs survey", Master's Thesis, Yonsei University, 2012.
13. Jang W. J., "A study on ESP: With special reference to English for cabin attendant", Master's Thesis, Sungkyunkwan University, 2010.
14. Lee S. Y., "A study on English education for airline service quality improvement", Korean Association of Business Education, 31(4), 2016, pp. 545-569.
15. Nezhad, H. Y., and Khalili, M. "A checklist-based evaluative and comparative study of ESP Books: The Case of Mechanical Engineering, Journal of Foreign Language Teaching and Translation Studies, 2(2), 2013, pp. 50-69.
16. Chung, Y. B. and Chung, H. I., "A Study of English for specific purposes through needs analysis of international pilots' language proficiency", The Linguistics Association of Korea Journal, 23(2), 2015, pp. 71-95.