



# **SANTOS DUMONT**

## **ENGLISH ASSESSMENT**



**Instruções para o candidato**

*2020*

## SANTOS DUMONT ENGLISH ASSESSMENT

### INSTRUÇÕES PARA O CANDIDATO

O *Santos Dumont English Assessment - SDEA* é o exame desenvolvido pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para verificar o nível de proficiência na língua inglesa de pilotos, conforme o disposto na regulamentação pertinente, qual seja, Anexo 1 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e RBAC 61.

Seguindo as diretrizes da OACI, o *Santos Dumont English Assessment* avalia a habilidade do candidato em falar e compreender a língua inglesa dentro de contextos relacionados ao trabalho. Incluem-se aí situações de rotina, imprevistas e de emergência, todas elas apropriadas ao contexto operacional, dando ao candidato oportunidade para mostrar sua capacidade de conduzir comunicações radiotelefônicas em língua inglesa de forma eficiente e segura. Assim, em todas as partes do exame as questões são relacionadas ao universo da aviação civil, sendo que muitas aparecem contextualizadas por radiotelefonía e fraseologia padrão de tráfego aéreo. Apesar disso, a produção oral do candidato não será julgada de acordo com a precisão técnica ou operacional, já que o exame procura verificar sua proficiência linguística como um todo.

A escala de proficiência linguística e os descritores holísticos da OACI fundamentam a avaliação do desempenho do candidato. A escala detalha as seis áreas da produção linguística: pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interações. Em cada uma dessas áreas, o formato atual do exame classifica o candidato em cinco níveis – de um a cinco. A nota final é igual à menor nota recebida nas seis áreas. Para ser autorizado a realizar voos internacionais, o piloto deverá obter, no mínimo nível final quatro – Operacional.

O resultado completo, com detalhes sobre o nível atingido pelo piloto em cada área avaliada, é divulgado para o candidato por e-mail pela ANAC, até 30 dias úteis após a realização do exame.

Sobre a prova:

Caso o(a) candidato(a) possua licença apenas de piloto de avião, ele(a) irá realizar a prova específica para pilotos de avião. Caso o(a) candidato(a) possua licença apenas de piloto de helicóptero, ele(a) irá realizar a prova específica para pilotos de helicóptero. Contudo, se o(a) candidato(a) possuir ambas licenças de piloto de avião e helicóptero, o examinador deverá verificar em qual delas o(a) candidato(a) possui habilitação válida. Caso tenha habilitações válidas nos dois equipamentos (avião e helicóptero), então o(a) candidato(a) fará a prova desenvolvida para pilotos de helicópteros, criada para avaliar a proficiência linguística dos candidatos que possuem ambas licenças.

A prova é dividida em quatro partes e leva aproximadamente 40 (quarenta) minutos. Durante a prova, se o(a) candidato(a) não entender uma palavra, expressão, instrução ou pergunta, deve-se solicitar esclarecimento ao examinador(a). Pedir repetição das perguntas, instruções e gravações da parte 2 não penaliza o candidato em termos de concessão do nível 4, tendo em vista que o piloto, na vida real, deve sempre pedir esclarecimento quando não compreende uma comunicação radiotelefônica. Entretanto, pedir esclarecimentos frequentes pode eventualmente, em conjunto com outros fatores, levar à concessão do nível 4 ao invés do nível 5, já que, segundo explicação da escala de proficiência linguística da OACI, o candidato nível 5 utiliza estratégias para checar, confirmar e esclarecer com uma frequência menor.

Na prova estão presentes no mínimo dois examinadores: o *English Language Expert* (ELE), que faz a interação com o(a) candidato(a), e o *Subject Matter Expert* (SME) que não interage com o(a) candidato(a). A entidade credenciada registrará uma imagem do(a) candidato(a) antes da prova ou no início da mesma para envio à ANAC. É facultado ao candidato(a) fazer anotações durante as Partes 2 (*Interacting as a Pilot*) e 3 (*Unexpected Situations*) da entrevista. O material para escrita será fornecido pelo(a) examinador(a) e os papéis das anotações, (se houver), serão rasgados ao final da Parte 3.

---

## PART 1 – AVIATION TOPICS

---

Na primeira parte do teste, “*Aviation Topics*”, os candidatos respondem a questões relativas à sua experiência profissional, às atividades cotidianas no desempenho da função de piloto e à aviação de uma forma geral. Um dos objetivos desta parte é fazer com que os candidatos se sintam confortáveis durante a entrevista, criando uma atmosfera favorável para demonstrarem seu conhecimento do idioma. Entretanto, essas respostas também são avaliadas, devendo ser apropriadas e informativas. É esperado que os candidatos respondam a cada pergunta em um tempo de aproximadamente 1 (um) minuto. O(A) examinador(a) poderá dizer ao candidato(a) quando parar, se necessário.

## PARTE 2 – INTERACTING AS A PILOT

---

Na segunda parte do teste, “*Interacting as a Pilot*”, o(a) candidato(a) interage com o controle de tráfego aéreo desempenhando o papel do piloto de uma aeronave bimotora, cujo indicativo de chamada (*call sign*) é ANAC 123. Cinco situações diferentes são apresentadas. Cada situação é composta por dois áudios, que podem trazer tanto informações previsíveis quanto inesperadas. Caso não tenha entendido alguma informação do áudio, ou precise confirmar se o entendimento foi correto, o(a) candidato(a) pode solicitar uma repetição. Para fazer esta solicitação, o(a) candidato(a) deve interagir como um piloto ao se comunicar com o controlador em uma situação real. Na Parte 2 do teste, o(a) candidato(a) deve agir como em um *role-play*, entrando no papel do piloto do voo e interagindo com o controlador de forma apropriada, confirmando ou esclarecendo mal-entendidos como se estivesse mesmo vivendo aquela situação. Da mesma forma que o faria se estivesse na cabine, é permitido ao candidato(a) fazer anotações enquanto escuta os áudios. Todas as informações compreendidas devem ser reportadas. Caso o(a) candidato(a) perceba que foi dito algo que não compreendeu, ou não esteja seguro com relação ao que foi dito, mesmo após escutar a gravação pela segunda vez, ele(a) pode comunicar esse fato dizendo algo como, por exemplo, “*I didn’t understand the last instruction*”, ou “*please confirm the altitude*”. Apesar disto contar como uma falha local de compreensão, demonstra uma boa capacidade de interação. Ao final de cada situação da Parte 2, após interagir com o

controlador, é solicitado ao candidato(a) reportar ao examinador(a) todas as informações compreendidas no último áudio.

O objetivo da Parte 2 é avaliar a capacidade do(a) candidato(a) de compreender e interagir apropriadamente. Em três situações, o(a) examinador(a) introduz oralmente ao candidato(a) alguma complicação situacional. Em duas situações, essa é apresentada ao candidato(a) através de uma foto.

Na Parte 2 do teste, caso a mensagem do(a) controlador(a) solicite alguma informação a qual o(a) candidato(a) não possua, como, por exemplo, “*number of persons onboard*” ou “*speed*”, ele(a) deve imaginar uma situação fictícia e fornecer uma informação criada no momento.

É importante pontuar que, apesar de na vida real ser necessário cotejar o nome da interseção ou VOR, na prova, não é, já que o(a) candidato(a) não está familiarizado com a carta local. Contudo, os nomes reportados em alfabeto fonético precisam ser cotejados. Dessa forma, é aceitável que o(a) candidato(a) reporte apenas a informação da seguinte maneira:

Exemplos:

1) Instrução do controlador: “*Pass ODINA intersection.*”

Candidato(a): “*Pass intersection.*”

2) Instrução do controlador: “*Proceed direct to SARONNO VOR.*”

Candidato(a): “*Proceed direct to VOR.*”

Outro ponto a ser considerado é que, apesar de o objetivo da prova não ser a avaliação da fraseologia, o(a) candidato(a) deve procurar utilizar a fraseologia ao se comunicar com o controle de tráfego aéreo, já que pesquisas comprovam que um dos fatores que aumentam os índices de acidentes e incidentes é a não utilização da fraseologia. É importante destacar que o(a) examinador(a) não utiliza a fraseologia, sendo responsabilidade do(a) candidato(a) transformar a instrução recebida pelo(a) examinador(a) em fraseologia.

Exemplo: Examinador(a): “*Call the (...) Control to (...) and request to hold for thirty minutes.*”

Candidato(a): “*(...) Control, (...) Request a three zero minute hold.*”

### **PART 3 – UNEXPECTED SITUATIONS**

---

Na terceira parte do exame, “*Unexpected Situations*”, o(a) candidato(a) escuta três situações de emergência diferentes, apresentadas por meio de gravações de diálogos radiotelefônicos entre um piloto e um controlador. Nesta parte do teste também é permitido fazer anotações. Cada interação é tocada automaticamente duas vezes, havendo uma pausa de 5 segundos entre elas. Em seguida, o(a) candidato(a) deve reportar, com as próprias palavras, todas as informações que conseguiu compreender, tanto do piloto, quanto do controlador. Recomenda-se ao(à) candidato(a) imaginar estar reportando a situação para alguém que nunca ouviu a gravação. Essa comunicação deve ser precisa e detalhada. Em seguida, o(a) candidato(a) precisa responder a uma ou duas questões proposta(s) pelo(a) examinador(a). Ao final da Parte 3, o(a) candidato(a) deve informar qual é a situação que acha mais difícil de lidar e por quê, e deve também comparar as situações que escutou com relação ao grau de severidade, soluções possíveis ou formas de prevenção. Ao final da terceira parte do teste, o(a) examinador(a) recolhe o papel no qual foram feitas as anotações das Partes 2 e 3 para descartá-lo. As informações contidas neste papel não são usadas para avaliação do(a) candidato(a).

O objetivo desta parte é não apenas avaliar a capacidade do(a) candidato(a) de identificar e compreender situações reais de emergência ou complicações situacionais através de gravações (canal não-visual), como também de avaliar a capacidade de interação com o(a) examinador(a) ao relatar o que ouviu (face-a-face), fazendo a transição da fraseologia padronizada para o inglês geral. Além disso, as perguntas propostas pelo(a) examinador(a) na Parte 3 dão ao candidato(a) a oportunidade de expandir mais suas respostas e de demonstrar melhor sua proficiência no idioma.

#### **PART 4 – PICTURE DESCRIPTION AND DISCUSSION**

---

Na quarta parte do exame, “*Picture Description and Discussion*”, o(a) candidato(a) deve descrever uma foto e responder a perguntas sobre a foto e relacionadas ao tema da foto, inferindo, avaliando, levantando hipóteses e comparando as consequências ocorridas em eventos passados, atuais e passíveis de ocorrer no futuro. Em todas as versões é apresentada uma afirmação (*statement*) relacionada com aviação, e o(a) candidato(a) deve dizer o quanto concorda ou não com ela, justificando sua opinião com argumentos e exemplos. O objetivo desta parte é avaliar a capacidade do(a) candidato(a) de sustentar conversas, expressando e justificando opiniões sobre tópicos relacionados à aviação. A habilidade em desenvolver, satisfatoriamente, diálogos de alto nível relacionados ao seu trabalho, utilizando o inglês geral, é o ponto crucial.

