PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE CIÊNCIAS AERONÁUTICAS

JOÃO MARCELO JAQUES DA ROSA

A PROVA *SANTOS DUMONT ENGLISH ASSESSMENT* (SDEA) NA PERSPECTIVA DE PILOTOS BRASILEIROS

Porto Alegre
2015

JOÃO MARCELO JAQUES DA ROSA

A PROVA *SANTOS DUMONT ENGLISH ASSESSMENT* (SDEA) NA PERSPECTIVA DE PILOTOS BRASILEIROS

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, como parte dos requisitos necessários à graduação em Ciências Aeronáuticas.

Orientador: Dra. Aline Pacheco

Porto Alegre
2015

RESUMO: A padronização da língua inglesa na aviação consiste em um importante instrumento para garantir a eficácia da telecomunicação presente em voos comerciais ao redor do mundo, desta forma, a segurança das operações. Sendo assim o presente estudo teve como objetivo descrever a prova *Santos Dumont English Assessment* de forma a mostrar sua importância e aplicabilidade a partir de um estudo teórico e de questionários aplicados a pilotos das quatro principais empresas aéreas que operam regularmente no Brasil. Constatou-se que, apesar de a prova não ser uma unanimidade entre os entrevistados, todos consideram importante a padronização da língua inglesa na aviação comercial.

PALAVRAS-CHAVE: Aviação comercial. Língua inglesa. *Santos Dumont English Assessment.* Padronização.

ABSTRACT: *The standardization of the English language in aviation consists of an important instrument to assure the telecommunication's effectiveness in commercial flights around the world, improving the operations safety. Likewise the current study had as an objective to describe the Santos Dumont English Assessment test in a way to show its importance and applicability from a theoretical study and questionnaires applied to pilots of the four main airlines that operate in Brazil regularly. It has been noticed that although the test is not a unanimity among the interviewees, all of them consider important the standardization of the English language in commercial aviation.*

KEY-WORDS: *Commercial aviation. English language. Santos Dumont English Assessment. Standardization.*

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 4

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 4

2.1 RETROSPECTIVA HISTÓRICA 4
2.1.1 DOCUMENTO 9835 DA ICAO 5
2.2 PADRONIZAÇÃO 6
2.2.1 DOCUMENTOS REGULADORES DO SDEA 7
2.2.1.a RBAC 61 7
2.2.1.b RBAC 183 8
2.2.1.c IS 183-001B 8
2.2.2 ETAPAS DO EXAME 10
2.2.3 NÍVEIS DE CERTIFICAÇÃO 12
2.3 IMPLICAÇÕES DOS CRITÉRIOS REQUERIDOS PELA ICAO 14

3 METODOLOGIA 15

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES 16

4.1 RESULTADOS 16
4.2 DISCUSSÃO 17

5 CONCLUSÃO 20

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 22

ANEXOS 23

1 INTRODUÇÃO

A utilização do inglês como língua franca no meio aeronáutico ocorreu graças ao papel de destaque das empresas aéreas americanas no desenvolvimento da aviação comercial nos anos pós Segunda Guerra Mundial, devendo-se, também, ao fato de que os principais fabricantes de aeronaves e a maioria dos pilotos pós-guerra falavam tal idioma (BOCORNY, 2009).

Como forma de melhorar a comunicação e aumentar os níveis de segurança, a *International Civil Aviotion Organization* (ICAO) passa a exigir no ano de 2003 que todos os pilotos e controladores de tráfego aéreo possuam entendimento da língua inglesa. Com o intuito de garantir a comunicação clara e efetiva, criou seus padrões de exigência, os quais são garantidos no Brasil através da prova *Santos Dumont English Assessment*.

Esse artigo se propõe a descrever a prova SDEA de forma a mostrar a sua importância e aplicabilidade. Nesse sentido, o presente trabalho tem como objetivo fazer uma revisão histórica sobre o porquê da necessidade da aplicação da SDEA, examinar a padronização da prova com relação às exigências e critérios avaliativos e determinar, a partir das informações anteriores, a importância da aplicação da prova.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Retrospectiva Histórica

Os especialistas em segurança voltados para o meio aeronáutico podem, cada vez mais, focar seus estudos e pesquisas nos acidentes que possuem como principal causa o fator humano, uma vez que, através do acentuado avanço tecnológico, as aeronaves estão se tornando máquinas perfeitas, pouco suscetíveis a erros e falhas mecânicas. Muito presente nos acidentes aéreos ocorridos nas últimas décadas, a inadequada comunicação tem se apresentado como um dos principais elementos causadores de tragédias.

Quando se refere à criação de uma padronização da língua inglesa pela ICAO, apresentando como um dos principais motivos os acidentes ocorridos devido à falha de comunicação, não se pode deixar de mencionar o conhecido acidente de Tenerife. O

caso Tenerife ocorreu em março de 1977 no aeroporto de Los Rodeos localizado nas Ilhas Canárias, ficando conhecido como o acidente com maior número de fatalidades na história da aviação, totalizando 583 vítimas fatais (BOCORNY 2009). Após minuciosas investigações, entre tantas outras causas que levaram dois Boeings 747 a se chocarem na pista do aeroporto, destaca-se o fato da utilização de uma fraseologia não convencional, assim causando erros de compreensão na comunicação entre os controladores de tráfego e os tripulantes das aeronaves. Segundo um estudo relativo à prevenção de acidentes realizado pela Boeing, na década de 1982-1991, os problemas de comunicação entre pilotos e controladores contribuíram para pelo menos 11 por cento dos acidentes fatais ao redor do mundo.

2.1.1 Documento 9835 da ICAO

Para fins dessa subseção, será utilizado como fonte de pesquisa somente o documento 9835 da ICAO -*Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*[1] – devido seu impacto no estudo proposto.

Analisando os dados obtidos através do *ICAO Accident/Incident Data Reporting System* (ADREP), dos reportes do *United States' National Transportation and Safety Board* e do United *Kingdom's Mandatory Occurrence Reporting System* de que, historicamente, a deficiente proficiência na língua inglesa (tanto por parte de tripulações de voo quanto por parte dos controladores de tráfego aéreo) era um fator contribuinte para um grande número de acidentes e incidentes, a ICAO decidiu tomar providências. Em 1998 a assembleia da ICAO criou a resolução A32-16, na qual, através da Comissão de Navegação Aérea, foi decretado que todos os países membros da organização deveriam possuir medidas para certificar-se que seus controladores e membros de tripulações possuíssem adequada fluência e compreensão na língua inglesa, assim garantindo uma comunicação eficiente nos espaços aéreos onde a utilização do inglês era requerida.

Para auxiliar a ICAO no estabelecimento dos critérios requeridos pela Comissão de Navegação Aérea, no ano 2000, foi criado o *Proficiency Requirements in Common English Study Group* (PRICESG), grupo de estudos formado por aviadores e linguistas

[1] Para fins de realizar esse estudo, utilizamos como base as duas versões do referido documento, 2004 e 2010, dando maior enfoque na versão mais atual, uma vez que a mesma possui maior foco no trabalho proposto.

experientes com conhecimento no inglês aplicado à aviação. Ao PRICESG ficaram delegadas as seguintes tarefas:

- Analisar todos os aspectos existentes na comunicação solo-ar e solo-solo dentro da comunidade aérea internacional, identificando as deficiências existentes na mesma;
- Testar requerimentos e procedimentos para padronizar o inglês segundo o exigido pela ICAO;
- Desenvolver um padrão mínimo de exigência no uso do inglês.

Após um ano de encontros e reuniões, em 2001 o PRICESG apresentou uma série de recomendações e emendas referentes a alguns Anexos da ICAO. De todas as modificações realizadas, as mais significativas ocorreram nos Anexos 1 e 10. Em primeira instância, ficou estipulado no primeiro Anexo que os controladores de voo deveriam demonstrar conhecimento da língua ou línguas nacionalmente designadas para a comunicação ar-solo e habilidade para utilizá-las sem causar efeitos negativos na rádio comunicação. No décimo Anexo determinou-se que o inglês deveria ser utilizado sempre que uma aeronave fosse incapaz de se comunicar com os controladores de tráfego na língua naturalmente utilizada pelos mesmos, fazendo o uso da fraseologia padrão estipulada pela ICAO.

Mais tarde, em 2003, através de novas recomendações, ficou determinado que o estipulado anteriormente no Anexo 1 fosse válido não apenas para os controladores de voo, mas também para os tripulantes de aeronaves.

2.2 Padronização

No Brasil, as exigências de proficiência linguística feitas pela ICAO são contempladas pelo *Santos Dumont English Assessment*, exame elaborado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e aplicado por instituições homologadas ao redor do país.

2.2.1 Documentos Reguladores do SDEA

A prova segue o disposto no Anexo 1da ICAO e no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 61 (RBAC 61), para fins de padronização. Nos parágrafos que seguem, serão analisados não somente os documentos reguladores da prova, mas também a sua estruturação.

2.2.1.a RBAC 61

O RBAC 61, "Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos", na sua seção 61.10 estabelece que todo piloto de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que pretenda operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro deve demonstrar as habilidades em falar e compreender a língua inglesa, submetendo-se ao exame de proficiência linguística elaborado pela ANAC.

No seu Apêndice A o documento institui que no exame de proficiência linguística na língua inglesa, o piloto será avaliado com relação à pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interação, de forma aceitável pela ANAC, sendo atribuído os níveis 1 a 6, os quais serão explicados posteriormente. Ainda fazendo referência ao que se encontra no Apêndice antes relatado, fica claro no RBAC 61 que pessoas que pretendem se comunicar verbalmente com proficiência devem ser capazes de:

(1) comunicar-se efetivamente em situações em que apenas a voz é utilizada (telefone/radiotelefone) e em situações face a face;

(2) comunicar-se em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho com precisão e clareza;

(3) usar estratégias comunicativas apropriadas para trocar mensagens e para reconhecer e resolver mal entendidos (Ex: checar, confirmar, ou esclarecer informações) em um contexto geral ou relacionado com o trabalho;

(4) lidar com sucesso e relativa facilidade com os desafios linguísticos apresentados por uma complicação ou eventos inesperados que ocorram dentro do contexto de uma situação de trabalho rotineira ou uma tarefa comunicativa com a qual eles estejam familiarizados; e

(5) usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica.

2.2.1.b RBAC 183

O RBAC 183, intitulado Credenciamento de Pessoas, tem como principal objetivo expor os requisitos necessários para o credenciamento de pessoas que poderão expedir laudos, pareceres ou relatórios que demonstrem o cumprimento dos requisitos necessários à emissão de certificados ou atestados relativos às atividades de competência da ANAC.

Na sua subparte C, o documento determina que:

> *"O profissional credenciado em exames de proficiência de tripulante de voo ou de cabine pode, sob a supervisão geral da ANAC, dentro dos limites de credenciamento e conforme critérios e procedimentos estabelecidos pela ANAC, expedir relatórios, laudos ou pareceres, avaliando se o candidato apresenta as condições mínimas necessárias para a emissão ou renovação de um certificado de habilitação técnica, conforme o previsto no RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo.".*

2.2.1.c IS 183-001B

A Instrução Suplementar 183-001B (IS 183-001B) tem como objetivo estabelecer o credenciamento de pessoas jurídicas para aplicação do exame de proficiência linguística, desenvolvido pela ANAC. Nesta subseção, será apresentado um breve resumo dos principais requisitos contidos na IS, com o intuito de deixar o leitor ciente do alto grau de exigência requerido.

O documento exige que qualquer entidade que queira se credenciar para efetuar a aplicação do exame deverá indicar pelo menos dois profissionais especializados: um com experiência linguística para atuar como entrevistador e avaliador, e outro com experiência operacional, para atuar como avaliador.

A pessoa que deseje atuar como entrevistador/avaliador com experiência linguística (ELE) deve possuir:

a) diploma universitário (Letras – Português/Inglês) ou Certificado em TESL (CELTA – Universidade de Cambridge; Certificado TESOL – Trinity College of London; SIT TESOL – Alumni);

b) certificado de proficiência linguística reconhecido internacionalmente, válido e obtido nos últimos cinco anos ou, caso obtido anteriormente, anexar comprovação de experiência recente no ensino e/ou testagem da língua inglesa;

c) experiência de pelo menos dois anos no ensino e/ou testagem da língua inglesa;

d) familiarização com radiotelefonia e fraseologia na língua inglesa com carga horária mínima de 30 horas (comprovada através de certificado de curso e grade curricular); e

e) conhecimento acerca dos requisitos de proficiência linguística estabelecidos no Anexo 1 da Convenção de Aviação Civil Internacional e no RBAC 61, bem como dos procedimentos e orientações contidos na Instrução Suplementar correspondente (a ser comprovado durante a pré-avaliação); e

f) conhecimento acerca do DOC 9835 da OACI – Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements, dos requisitos estabelecidos no RBAC 183, bem como dos procedimentos e orientações contidos nesta Instrução Suplementar (a ser comprovado durante a pré-avaliação).

O candidato ao cargo de ELE, além de ter que cumprir os requisitos citados à cima, deve passar por um curso inicial de duração mínima de 40 horas, dedicando-se exclusivamente ao treinamento. O curso oferecido pretende capacitar o candidato para:

I - interagir com o candidato durante o SDEA de acordo com os procedimentos e princípios estabelecidos pela ANAC;

II - aplicar a Escala de Níveis da OACI de forma eficiente e justificar o julgamento sobre a proficiência linguística do candidato com base na mesma, fornecendo exemplos de todas as áreas analisadas; e

III - fornecer feedback e relatórios para o setor responsável da ANAC.

Por sua vez o avaliador com experiência operacional (SME) necessita:

a) ser detentor de no mínimo licença de piloto comercial de avião ou de helicóptero, ou ser detentor de licença de controlador de tráfego aéreo;

b) averbação de proficiência linguística em inglês nível 5 válida ou nível 6;

c) possuir experiência internacional:

> I - para pilotos: ter composto tripulação em 50 voos internacionais para fora da América Latina, ou ter composto tripulação em 50 voos de empresa aérea estrangeira, excluindo América Latina, ou ter composto tripulação em 50 voos domésticos realizados em outros países, exceto América Latina;
>
> II - para controladores de tráfego aéreo: experiência em órgãos ATC brasileiros que gerenciem tráfego aéreo internacional, ou tráfego aéreo

doméstico em outros países, exceto América Latina, incluindo TWR, APP ou ACC, e totalizando no mínimo dois anos de serviço nessas funções operacionais;

d) conhecimento acerca dos requisitos de proficiência linguística estabelecidos no Anexo 1 da Convenção de Aviação Civil Internacional e no RBAC 61, bem como dos procedimentos e orientações contidos na Instrução Suplementar correspondente (a ser comprovado durante a pré-avaliação); e

e) conhecimento acerca do DOC 9835 da OACI – Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements, dos requisitos estabelecidos no RBAC 183, bem como dos procedimentos e orientações contidos nesta Instrução Suplementar (a ser comprovado durante a pré-avaliação).

Para a pessoa que deseja atuar como SME será oferecido um curso para capacitá-la a desenvolver um série de competências e ainda:

I - aplicar a Escala de Níveis da OACI de forma eficiente e justificar o julgamento sobre a proficiência linguística do candidato com base na mesma, fornecendo exemplos de todas as áreas analisadas; e

II - fornecer feedback e relatórios para o setor responsável da ANAC.

2.2.2 Etapas do Exame

Segundo o documento de 2014 que contém as instruções para o candidato elaboradas pela ANAC (2014, p. 2):

> *"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."*

As instruções deixam claro que o candidato não será avaliado segundo sua precisão técnica ou operacional, uma vez que o objetivo do exame é verificar a proficiência linguística como um todo.

Para atender os requisitos avaliativos exigidos, a prova SDEA é dividida em quatro partes, as quais serão descritas a seguir, utilizando como base o documento relatado no parágrafo anterior e a IS61-003A.

A primeira fase do exame é chamada de "*Pilot's Background*". Nessa etapa o candidato é submetido a questões relativas à sua experiência dentro do universo aeronáutico. O principal objetivo desse momento inicial é criar um ambiente confortável para o candidato, fazendo com que o mesmo consiga demonstrar seus conhecimentos no idioma. Apesar de possuir a intenção de descontrair a pessoa que está sendo avaliada, a primeira fase já serve como método de avaliação, devendo as respostas fornecidas conter caráter informativo e possuir um tempo aproximado de um minuto cada.

A segunda etapa, "*Interacting as a Pilot*", faz com que o candidato interaja com o controle de tráfego aéreo no papel de piloto de uma aeronave. Para que tal fase possa ser realizada, são apresentadas, através de áudios, três comunicações radiotelefônicas e a partir delas o candidato deve atuar como se estivesse enfrentando uma situação real, confirmando ou esclarecendo mal entendidos. Ao final de cada situação proposta pela segunda parte do exame, o candidato deverá transmitir ao examinador todas as informações compreendidas do áudio. Essa fase tem como objetivo avaliar a capacidade de compreensão e interação apropriadas do candidato.

A fase denominada "*Emergency Situations*" constitui a terceira parte do exame. Nesse momento o candidato escuta três situações de emergência por meio de gravações de diálogos entre pilotos e controladores. É exigido que o candidato, ao final dos áudios, reporte todas as informações que absorveu e responda uma questão proposta pelo examinador, além de ter que comparar as situações que lhe foram apresentadas com relação ao grau de severidade, soluções possíveis e formas de prevenção. A terceira etapa objetiva avaliar a capacidade do candidato de identificar e compreender situações reais de emergência ou complicações situacionais através de gravações e interagir com o examinador, fazendo a transição da fraseologia padronizada para o inglês geral.

A quarta e última etapa da prova chamada de "*Aviation Topics*" exige que o candidato descreva uma foto ou figura que lhe é apresentada. Além de descrever a figura, o candidato deve responder as questões realizadas pelo examinador, inferindo, avaliando, levantando hipóteses e comparando as consequências ocorridas em eventos passados, atuais e passíveis de ocorrer no futuro. A parte final do exame tem como objetivo avaliar a capacidade do candidato em sustentar diálogos, expressando e justificando suas opiniões. O ponto crucial dessa parte é a habilidade de quem esta

sendo avaliado em desenvolver, satisfatoriamente, diálogos de alto nível relacionados ao seu trabalho, utilizando o inglês geral.

2.2.3 Níveis de Certificação

Em 2003 a ICAO resolveu adotar uma escala de níveis específicos de proficiência, com o objetivo de deixar claro o que a habilidade de falar inglês, exigida tanto para controladores quanto para pilotos, significa. A medida tomada pela ICAO foi de grande importância, uma vez que trouxe a necessidade de se criar materiais e programas de treinamento de alta qualidade, na busca de atingir os níveis requeridos (ICAO 9835). Para realizar tal objetivo foi criada uma tabela de nivelamento padrão, a qual se tornou de uso obrigatório nos exames de proficiência a partir do dia 5 de março de 2008. A tabela de proficiência possui seis diferentes níveis, começando no Pré Elementar (nível 1) e terminando no Expert (nível 6). Todos os níveis possuem diferentes requerimentos no âmbito da proficiência linguística, sendo o nível 4 o mínimo requerido para que um piloto possa compor uma tripulação que realize voos internacionais.

Em busca de seguir o estipulado pela ICAO, a ANAC também possui uma tabela padrão de níveis de proficiência, que nada mais é do que uma cópia traduzida da tabela utilizada pela ICAO[2].

A proficiência linguística é composta por duas partes: entender o que está sendo escutado e saber se comunicar através da fala. Ambas as partes podem ser divididas em seis diferentes habilidades, as quais segundo o documento 9835 da ICAO (2010, seç. 2.6.3) são:

- *Pronunciation (phonological competence): The basic elements of pronunciation (therefore of accent) are the individual sounds (phonemes) of the language, the patterns for stressing and unstressing syllables and words, and the patterns governing the rhythm and intonation of sentences or utterances.*

[2] Ambas as tabelas, ICAO e ANAC, estão disponibilizadas na seção Anexos deste trabalho.

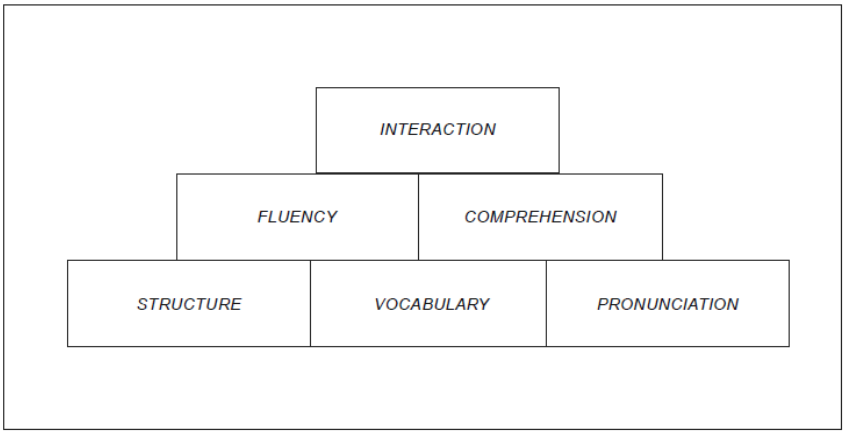
- *Structure (grammatical competence): This skill addresses the accurate and appropriate use of basic and complex syntactic structures and grammatical features of the language, such as tenses and modality.*
- *Vocabulary (lexical competence). The elements of vocabulary are words and fixed expressions comprising several words.*
- *Fluency: This skill addresses the ability to produce unrehearsed speech at an appropriate pace.*
- *Comprehension: This skill addresses the ability to recognize and understand speech.*
- *Interaction: This skill addresses the ability to engage in spontaneous spoken dialogue and to successfully achieve communicative goals.*

Segundo o mesmo documento (2010, seç. 2.6.3):

> *"It can be helpful to consider the above skills as forming a pyramid structure as llustrated in Figure 1. In this representation, the three linguistic subskills, structure, vocabulary and pronunciation, at the base of the pyramid are used by speakers and hearers and provide the foundation for the performance skills of peaking (fluency) and listening (comprehension). These two performance skills are further combined to ensure proficiency in interaction."*

A partir da Figura 1, citada acima, pode-se observar a estrutura piramidal das seis habilidades que estão dispostas no documento 9835 da ICAO (2010, seç. 2.6.4) para proficiência linguística.

Figura 1 – Estrutura Piramidal das Habilidades na Proficiência Linguística.



Fonte: ICAO 9835, 2010.

Os níveis 1 e 3 da tabela foram criados para ajudar os países signatários a criar um padrão de proficiência linguística, enquanto que os níveis 4 à 6 foram criados para estabelecer o padrão mínimo operacional, além de fornecer uma base para determinar intervalos entre nova avaliação ou a dispensa da reavalição (ICAO 9835).

A reavaliação/revalidação tem como objetivo verificar se o piloto mantém o nível de proficiência exigido para voos internacionais, decorrido o tempo estabelecido em cada nível (IS 61-003). O agendamento da revalidação é responsabilidade do detentor do certificado e no caso do prazo para a realização de nova avaliação expirar, o mesmo não se encontrará apto a atuar como tripulante em voos internacionais até que realize novo exame (IS 61-003).

2.3 Implicações dos Critérios Requeridos pela ICAO

A escolha do inglês como língua franca da aviação tem origem no término da Segunda Grande Guerra, uma vez que tanto os líderes aliados quanto os principais fabricantes de aeronaves e a maioria do excedente número de pilotos falavam tal idioma. Como relatado anteriormente a expansão do tráfego aéreo trouxe junto inúmeros acidentes e uma crescente preocupação com questões relacionadas à segurança (BOCORNY, 2009).

A obrigatoriedade da padronização do inglês segundo os padrões estipulados pela ICAO trouxe como consequência a necessidade da implementação de cursos preparatórios, oferecidos tanto para pilotos quanto para controladores de tráfego. Tal necessidade gerou o privilégio histórico para o seleto grupo de treinadores de inglês aplicado de fazerem parte do esforço empenhado na busca de um objetivo mundial (JEREMY MELL, 2004).

Porém, grande parte da comunidade aeronáutica parece não ter se dado conta da real importância da necessidade da aplicação do teste requerido pela ICAO, se o mesmo não fosse obrigatório, o tráfego aéreo estaria em uma situação ainda mais crítica (CALAZANS, 2015)[3]. Devido a essa falta de percepção, somada ao fato de que algumas empresas aéreas, na hora da contratação de seus pilotos, têm dado atenção especial à proficiência, muitos pilotos brasileiros buscam maneiras mais fáceis de adquirir a sua certificação (CALAZANS, 2015). Segundo a ANAC, a realização do exame promovido

[3] Apesar da revista Aero Magazine não possuir cunho científico, a mesma foi utilizada como fonte de pesquisa para a elaboração do artigo, devido à falta de materiais específicos sobre o assunto.

por escolas em países estrangeiros, cujos critérios de avaliação não se encontram em conformidade com os padrões da ICAO, tem sido um atalho utilizado por muitos pilotos. Calazans afirma que a realização do teste no exterior gera uma situação constrangedora para os pilotos, uma vez que os mesmos precisam recorrer à justiça brasileira para convalidar seus exames. Após investigações realizadas pela ANAC, foi constatado que muitos desses profissionais que realizaram suas provas fora do país, haviam sido reprovados anteriormente no teste efetuado no Brasil (CALAZANS, 2015). Os fato citados nesse parágrafo servem para comprovar que muitos pilotos não possuem a noção da enorme responsabilidade que os acompanha constantemente a partir do momento que sentam em uma cabine de comando.

3 METODOLOGIA

A metodologia adotada para a elaboração do presente artigo teve como base a utilização de um breve questionário[4] dissertativo destindo a pilotos brasileiros, que possuam certificação na prova. Por terem maior representatividade dentro do cenário aéreo brasileiro e pelo fato de possuirem praticamente toda a sua tripulação formada por brasileiros, foram escolhidos pilotos das empresas Avianca Brasil, Azul Linhas Aéreas Brasileiras , GOL Linhas Aéreas Inteligentes e TAM Linhas Aéreas.

O questionário buscou, através de suas perguntas, identificar a opinião dos entrevistados sobre a prova SDEA, tanto quanto sua aplicação e importância na busca da padronização da língua inglesa no meio aeronáutico. As perguntas foram elaboradas a partir da leitura dos materiais base, citados na seção dois e podem ser conferidas abaixo:

1. Você concorda que a aplicação da prova *Santos Dumont English Assessment* tem grande importância na busca da paronização da língua inglesa? Por quê?
2. Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
3. Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?

[4] O questionário que foi enviado aos pilotos encontra-se na seção Anexos deste trabalho.

4. Você possui alguma sugestão com relação a prova *Santos Dumont English Assessment*? Qual?

Com o objetivo de ter uma ampla visão da opinião dos pilotos, foram enviados via email 20 questionários entre os meses de agosto e outubro. Porém, por motivos desconhecidos apenas nove dos entrevistados colaboraram com suas respostas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 Resultados

Na presente seção, serão apresentadas as respostas[5], em forma de quadro, dadas pelos pilotos das quatro grandes empresas aéreas que possuem operação regular no país.

No Quadro 1, o leitor encontrará o número do informante, bem como a empresa em que o mesmo trabalha e qual sua função a bordo. As quatro questões que constituem o questionário foram divididas em colunas, possuindo abaixo do número da questão as opções de resposta SIM, PARCIALMENTE e NÃO (a questão de número quatro, por sua ntureza, não possui a opção PARCIALMENTE).

Quadro 1 – Quadro de Respostas.

Informante	Empresa	Função	Questão 1			Questão 2			Questão 3			Questão 4	
			S	P	N	S	P	N	S	P	N	S	N
1	AVIANCA	Comandante	X			X			X			X	
2	AVIANCA	Comandante	X			X					X	X	
3	AZUL	Copiloto			X	X				X		X	
4	AZUL	Copiloto	X			X			X			X	
5	AZUL	Copiloto		X		X				X		X	
6	GOL	Copiloto	X			X					X	X	
7	TAM	Comandante			X	X			X			X	
8	TAM	Comandante	X			X			X			X	
9	TAM	Comandante	X			X			X			X	
Total			6	1	2	9	0	0	5	2	2	9	0

S – Sim; P- Parcialmente; N – Não.

[5] As respostas utilizadas para a elaboração do Quadro 1 foram retiradas dos questionários enviados diretamente para os pilotos. Os questionários respondidos podem ser encontrados na seção de anexos do presente trabalho.

A seguir, com o objetivo de fornecer um breve resumo das opiniões obtidas através do questionário, serão fornecidos os termos que apareceram com maior frequência nas respostas dadas para cada uma das quatro questões.

- Questão 1: Fraseologia padrão; Padronização; Uniformidade; Disciplina linguística; Vocabulário pertinente; Erros de comunicação; Segurança de voo; Segurança operacional; Consciência Situacional; Situações anormais; Realidade diferente e Comércio.
- Questão 2: Segurança operacional; Segurança aeronáutica; Dinâmica em segurança; Consciência situacional; Aviação fala inglês; Reduz a possibilidade de mal entendidos e *Miscommunication.*
- Questão 3: Base da comunicação; Requer conhecimento não só de vocabulário; Padrões para o meio aeronáutico; "Indústria" da certificação e Método não confiável.
- Questão 4: Transparência; Áudios de melhor qualidade; Avaliação mais abrangente; Fiscalização mais eficiente; Agilidade na divulgação do resultado; Preço "decente" e Menor interesse comercial.

4.2 Discussão

Nos próximos parágrafos, será feita a análise dos resultados anteriormente apresentados, realizando uma conexão entre as respostas obtidas e os pontos teóricos citados anteriormente. Através das respostas, todas as questões serão analizadas com o objetivo de identifiar a visão que os pilotos brasileiros possuem com relação a SDEA.

A questão de número um, "Você concorda que a aplicação da prova *Santos Dumont English Assessment* tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?", busca identificar o grau de seriedade que a prova possui dentro do meio aeronáutico. Pode-se perceber que a grande maioria dos pilotos entrevistados, seis de nove, considera, sim, que a prova aplicada pela ANAC para atender os objetivos dispostos no documento 9835 da ICAO é de suma importância para a busca de um inglês padrão. A segurança de voo foi o ponto chave mencionado por quase todos os respondentes. De tal forma, percebe-se que, através de uma maneira padronizada de comunicação, cria-se uma disciplina linguística, deixando todos que

estão envolvidos com a atividade aeronáutica familiarizados com o vocabulário pertinente para a operação internacional. Uma vez que se cria tal familiariação com o vocabulário, aumenta-se o nível da consciência situacional dos pilotos e controladores, diminuindo, assim, possíveis erros de comunicação. Com a redução das falhas na comunicação entre pessoas de diferentes nacionalidades, consequentemente, se reduz o número de acidentes que possuem como gatilho principal o que se chama em inglês de *miscommunication,* aumentando-se assim os níveis de segurança operacional. Porém, três dos nove entrevistados não concordam ou concordam parcialmente com a importância da prova SDEA na busca da padronização do inglês, pois afirmam que a mesma serve para avaliar o inglês do candidato quanto a sua operacionalidade. Apesar de afirmarem que a realidade é muito diferente do cobrado na prova e que muitos candidatos nível quatro, quando se encontram em situações anormais, não conseguem fazer uma boa fonia apenas com a fraseologia padrão, continuam apontando a SDEA como uma importante ferramenta para o aumento da segurança dentro da aviação.

Através das respostas obtidas pode se afirmar com certeza que a padronização do inglês é um quesito unanime, na opinião dos pilotos, para um aumento na segurança de voo. Assim como na questão de número um, a questão número dois "Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação comercial é importante? Por quê?" a palavra segurança apareceu em todas as justificativas dadas. A questão de número dois foi respondida de forma afirmativa por todos os entrevistados, que, além de utilizarem a segurança como principal justificativa, também levantaram o fato de que a aviação fala inglês. Como mencionado por Bocorny (2009), um dos principais motivos para o inglês ter se tornado a língua oficial da aviação consiste no fato de que, após o término da Segunda Guerra Mundial, quando as empresas aéreas começaram a sua expansão, os manuais aeronáuticos eram todos escritos em inglês, pois os principais fabricantes de aeronaves e a maioria dos pilotos falavam tal idioma. Setenta anos se passaram desde o término da segunda grande guerra, a aviação já se expandiu por todo o mundo e os principais livros que tratam do assunto e os manuais utilizados nos cursos e pelos fabricantes continuam sendo escritos em inglês. Devido a isso se justifica a expressão "a aviação fala inglês".

Na questão de número três "Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc)? Por quê?" cinco dos nove entrevistados estão de acordo com o estabelecido no documento 9835 da ICAO e reproduzido no Brasil pelo RBAC 61. Os seis quesitos avaliados pela ICAO formam a

base da comunicação e como mencionado por um dos pilotos, para se ter uma comunicação efetiva é necessário mais do que apenas conhecimento do vocabulário, é preciso saber aplicá-lo. Em uma das respostas, o entrevistado afirma acreditar que o principal objetivo da prova não é fazer com que o candidato não tenha sotaque, mas sim avaliar sua fluência e fazer com que o mesmo demonstre que a língua nativa não vai prevalecer num episódio de emergência, indo de acordo com o disposto na Instrução para o Candidato (2014) elaborada pela ANAC. Tal resposta ajuda a perceber que o objetivo principal da ICAO, mencionado na seção 2, ao criar os níveis de padronização está consolidado entre os pilotos, pois o fato que o entrevistado acredita ser verdadeiro vai de acordo com o estabelecido no RBAC 61, o qual afirma que qualquer pessoa que pretenda se comunicar verbalmente com proficiência deve ser capaz de usar um dialeto ou sotaque que seja inteligível para a comunidade aeronáutica. Mesmo sendo a menor parte dos entrevistados, alguns dos pilotos afirmam não concordar com os critérios avaliativos, pois eles não são suficientes para diferenciar os profissionais que sabem de fato utilizar a língua, daqueles que apenas se preparam para o teste em si, através de ações que exigem apenas o processo de memorização. A justificativa utilizada pelos pilotos que responderam a questão de forma negativa é altamente preocupante, pois muitas pessoas que não possuem a real capacidade de fazer uma fonia padronizada, seja em uma comunicação normal do dia a dia ou em uma situação de emergência, estão sendo certificadas com níveis operacionais, colocando centenas de vidas em perigo.

Analizando as respostas obtidas nas três primeiras questões, percebe-se que apesar de existir algumas desconfianças sobre a qualidade da prova SDEA por parte de alguns pilotos, todos concordam que a padronização da lingua inglesa é fundamental para o aumento do índice da segurança operacional. Porém, quando questionados se possuíam alguma sugestão relativa à prova, surgiram muitos comentários que levam a crer que a comunidade aeronáutica avalia o SDEA com certa desconfiança. Muitos pilotos sugeriram uma maior transparência no processo avaliativo, uma fiscalização mais eficiente e, quase que de forma unanime, sugeriram um preço mais acessível. Muitos consideram que a prova tornou-se um grande negócio, devido ao seu preço abusivo e ao alto indíce de reprovação de candidatos que possuem grande experiência internacional. Devido a essa desconfiança gerada ao redor da prova, surgiram sugestões de que os locais selecionados para a realização da SDEA devem ser melhor fiscalizados pela ANAC, ou deve ser aplicada única e exclusivamente pela mesma, assim como as bancas de Piloto Privado e Comercial, por exemplo.

Em relação à execução da prova em si, muitos criticaram a qualidade dos áudios apresentados, os quais são gravados por brasileiros que tentam imitar sotaques estrangeiros. Diferentes sotaques são importantes para uma melhor avaliação da capacidade do aluno em realmente compreender a língua, independentemente de quem esteja falando. Porém, o fato de os áudios serem uma cópia do sotaque pode acabar atrapalhando a compreensão do avaliado, prejudicando-o na sua nota final. Outro fato importante levantado é a demora na divulgação do resultado, que em casos extremos pode levar até 50 dias para ser expedido, enquanto que em instituições européias leva em torno de 15 dias.

5 CONCLUSÃO

Em um mundo onde a globalização toma conta da sociedade, a necessidade de conectar pessoas de diferentes lugares torna-se cada vez maior. Com números incalculáveis de pousos e decolagens diários, a aviação tornou-se uma atividade fundamental para a civilização. Nos dias atuais milhares de pessoas tem acesso a tal facilidade, consequentemente, esforços não devem ser medidos para elevar ao máximo os níveis de segurança dentro da atividade aérea. Sabendo que o maior acidente aéreo da história, o famoso caso de Tenerife, teve como principal fator contribuinte erros na comunicação entre pilotos e controladores, as autoridades aeronáuticas perceberam que algo deveria ser feito. Desde 1998 a ICAO, através do estabelecimento de normas de padronização da língua inglesa, busca diminuir o número de acidentes e incidentes provocados por falhas na comunicação entre pessoas de diferentes nacionalidade.

Através de estudos específicos e de pesquisas de campo, o presente trabalho buscou identificar a real percepção dos pilotos, principais envolvidos no assunto, quanto à importância e a necessidade da aplicação da prova SDEA, a qual contempla os objetivos da ICAO dentro do cenário aéreo brasileiro. Apesar de a prova aplicada pela ANAC se encontrar dentro dos padrões requeridos pela ICAO e ser um instrumento fundamental na busca de seus objetivos, pôde-se perceber que existem pilotos que não a levam a sério e outros que a encaram com certa desconfiança. Devido a esses fatos, talvez seja necessário que a ANAC reveja alguns de seus conceitos, com o objetivo de conscientizar todos os envolvidos da real importância da aplicação do exame de proficiência. Seria interessante que o método de avaliação empregado pelas instituições homologadas fosse revisto, com o objetivo de evitar que candidatos que apenas se

preparam para o exame, e na realidade possuem baixo grau de conhecimento na língua sejam certificados com graus operacionais, enquanto pessoas com profundo conhecimento reprovam, muitas vezes devido ao nervosismo. Talvez, esteja na hora de a ANAC pensar em ensinar os tripulantes, ao invés de apenas avaliá-los. A criação de um curso obrigatório que substitua a prova seria uma ideia interessante, pois dessa forma aumentaria-se o conhecimento específico dos pilotos, acabando com o fator nervosismo que influencia muitos candidatos e com a polêmica de que a aplicação do exame possa ter se tornado um grande comércio.

Porém, sabendo que ainda existe muito o que evoluir, não se pode deixar de ressaltar que a prova *Santos Dumont English Assessment*, apesar de possuir alguns pontos negativos, é uma ferramenta fundamental na busca de uma aviação mais segura e eficaz. Mesmo sabendo da existência de pilotos que não concordam com sua seriedade e veracidade, vale enfatizar o fato de que a maior parte da comunidade aeronáutica concorda que a prova ajuda a aumentar consideravelmente a efetividade das comunicações radiotelefônicas internacionais, aumentando a segurança da operação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. **Instrução Suplementar – IS 61-003 – Revisão A**. Brasília, 2013.

____. **Instrução para o Candidato – Santos Dumont English Assessment.** Brasília, 2014.

____. **Instrução Suplementar – IS 183-001 – Revisão B.** Brasília, 2014.

____. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 183 – Emenda 00.** Brasília, 2011.

____. **Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC 61 – Emenda 05.** Brasília, 2012.

BOCORNY, A. E. P. (2008). **Descrição das unidades especializadas poliléxicas nominais no âmbito da aviação: subsídios para o ensino do inglês para fins específicos (ESP).** Tese (Doutorado em Estudos da Linguagem) – Programa de Pós-graduação em Letras, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008.

CALAZANS, D. (2014). Prova para inglês ver. **Aero Magazine,** n. 239, p. 79-81, 2014.

ICAO. International Civil Aviation Organization. **Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements – Doc 9835**. 1ª Edição. Montreal, 2004.

____. **Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements – Doc 9835**. 2ª Edição. Montreal, 2010.

MELL, J. 2004. Training implications of ICAO (International Civil Aviation Organisation): language proficiency requirements. In: **Professional Communication Conference, 2004. IPCC 2004. Proceedings. International**. IEEE, 2004. p. 262-265.

ANEXOS

ANEXO A – TABELAS DE NÍVEIS DE PROFICIÊNCIA LIGUÍSTICA DA ICAO

LEVEL	*PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community.*	*STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task.*	*VOCABULARY*	*FLUENCY*	*COMPREHENSION*	*INTERACTIONS*
Expert 6	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though possibly influenced by the first language or regional variation, almost never interfere with ease of understanding.	Both basic and complex grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on a wide variety of familiar and unfamiliar topics. Vocabulary is idiomatic, nuanced, and sensitive to register.	Able to speak at length with a natural, effortless flow. Varies speech flow for stylistic effect, e.g. to emphasize a point. Uses appropriate discourse markers and connectors spontaneously.	Comprehension is consistently accurate in nearly all contexts and includes comprehension of linguistic and cultural subtleties.	Interacts with ease in nearly all situations. Is sensitive to verbal and non-verbal cues and responds to them appropriately.
Extended 5	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation, though influenced by the first language or regional variation, rarely interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are consistently well controlled. Complex structures are attempted but with errors which sometimes interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work-related topics. Paraphrases consistently and successfully. Vocabulary is sometimes idiomatic.	Able to speak at length with relative ease on familiar topics but may not vary speech flow as a stylistic device. Can make use of appropriate discourse markers or connectors.	Comprehension is accurate on common, concrete, and work-related topics and mostly accurate when the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events. Is able to comprehend a range of speech varieties (dialect and/or accent) or registers.	Responses are immediate, appropriate, and informative. Manages the speaker/ listener relationship effectively.
Operational 4	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation but only sometimes interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns are used creatively and are usually well controlled. Errors may occur, particularly in unusual or unexpected circumstances, but rarely interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are usually sufficient to communicate effectively on common, concrete, and work-related topics. Can often paraphrase successfully when lacking vocabulary in unusual or unexpected circumstances.	Produces stretches of language at an appropriate tempo. There may be occasional loss of fluency on transition from rehearsed or formulaic speech to spontaneous interaction, but this does not prevent effective communication. Can make limited use of discourse markers or connectors. Fillers are not distracting.	Comprehension is mostly accurate on common, concrete, and work- related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. When the speaker is confronted with a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events, comprehension may be slower or require clarification strategies.	Responses are usually immediate, appropriate, and informative. Initiates and maintains exchanges even when dealing with an unexpected turn of events. Deals adequately with apparent misunderstandings by checking, confirming, or clarifying.
Levels 1, 2 and 3 are on subsequent page.						

LEVEL	*PRONUNCIATION Assumes a dialect and/or accent intelligible to the aeronautical community.*	*STRUCTURE Relevant grammatical structures and sentence patterns are determined by language functions appropriate to the task.*	*VOCABULARY*	*FLUENCY*	*COMPREHENSION*	*INTERACTIONS*
Levels 4, 5 and 6 are on preceding page.						
Pre-operational 3	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are influenced by the first language or regional variation and frequently interfere with ease of understanding.	Basic grammatical structures and sentence patterns associated with predictable situations are not always well controlled. Errors frequently interfere with meaning.	Vocabulary range and accuracy are often sufficient to communicate on common, concrete, or work-related topics, but range is limited and the word choice often inappropriate. Is often unable to paraphrase successfully when lacking vocabulary.	Produces stretches of language, but phrasing and pausing are often inappropriate. Hesitations or slowness in language processing may prevent effective communication. Fillers are sometimes distracting.	Comprehension is often accurate on common, concrete, and work- related topics when the accent or variety used is sufficiently intelligible for an international community of users. May fail to understand a linguistic or situational complication or an unexpected turn of events.	Responses are sometimes immediate, appropriate, and informative. Can initiate and maintain exchanges with reasonable ease on familiar topics and in predictable situations. Generally inadequate when dealing with an unexpected turn of events.
Elementary 2	Pronunciation, stress, rhythm, and intonation are heavily influenced by the first language or regional variation and usually interfere with ease of understanding.	Shows only limited control of a few simple memorized grammatical structures and sentence patterns.	Limited vocabulary range consisting only of isolated words and memorized phrases.	Can produce very short, isolated, memorized utterances with frequent pausing and a distracting use of fillers to search for expressions and to articulate less familiar words.	Comprehension is limited to isolated, memorized phrases when they are carefully and slowly articulated.	Response time is slow and often inappropriate. Interaction is limited to simple routine exchanges.
Pre-elementary 1	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.	Performs at a level below the Elementary level.

ANEXO B – TABELAS DE NÍVEIS DE PROFICIÊNCIA LIGUÍSTICA DA ANAC

Nível	6 – Expert	5 – Avançado	4 - Operacional
Pronúncia Utiliza um dialeto e/ou sotaque inteligível, para a comunidade aeronáutica.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação, embora possivelmente influenciados pela língua materna ou variação regional, quase nunca interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação, embora influenciados pela língua materna ou variação regional, raramente interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são influenciados pela língua materna ou variação regional, mas apenas algumas vezes interferem na facilidade de compreensão.
Estrutura Aspectos gramaticais relevantes e padrões estruturais das frases são determinados pelas funções da linguagem apropriadas à tarefa.	Aspectos gramaticais básicos e complexos e padrões estruturais das frases são constantemente bem controlados.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases são constantemente bem controlados. Esforça-se para usar estruturas complexas mas com erros, o que algumas vezes interfere no significado.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases são usados com criatividade e são geralmente bem controlados. Erros podem acontecer, particularmente em circunstâncias não usuais ou não esperadas, mas raramente interferem no significado.
Vocabulário	A riqueza e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar-se efetivamente em uma grande variedade de tópicos familiares e desconhecidos. O vocabulário é idiomático, suficiente para expressar sutilezas, e apropriado ao contexto.	A riqueza e precisão do vocabulário são suficientes para comunicar-se efetivamente em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho. Parafraseia constantemente e com sucesso. O vocabulário é algumas vezes idiomático.	A riqueza e precisão do vocabulário são geralmente suficientes para comunicar-se efetivamente em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho. Pode geralmente parafrasear com sucesso quando faltar vocabulário em circunstâncias não usuais ou não esperadas.
Fluência	Capaz de falar por um longo período em ritmo natural e sem esforço. Varia o ritmo da fala para efeitos estilísticos, ex: para enfatizar um assunto. Usa marcadores de discurso e conectores apropriados espontaneamente.	Capaz de falar por um longo período com uma facilidade relativa em tópicos familiares, mas pode não variar o ritmo da fala para efeitos estilísticos. Pode usar marcadores de discurso e conectores apropriados.	Produz segmentos linguísticos em cadência apropriada. Pode ocorrer perda de fluência ocasional na transição da fala ensaiada ou formatada para a interação espontânea, mas isto não impede a comunicação efetiva. Pode fazer uso limitado de marcadores de discurso ou conectores. Os marcadores conversacionais não comprometem a compreensão da mensagem.
Compreensão	A compreensão é constantemente precisa em quase todos os contextos e inclui o entendimento de sutilezas linguísticas e culturais.	A compreensão é precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho e na maioria das vezes precisa quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou com eventos inesperados. É capaz de compreender uma gama de variedades do discurso (dialetos e/ou sotaques) ou registros.	A compreensão é na maioria das vezes precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou com eventos inesperados, a compreensão pode ser mais vagarosa ou requerer estratégias de clarificação.
Interações	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível à pistas verbais e não verbais, e as responde apropriadamente.	As respostas são imediatas, apropriadas e informativas. Gerencia a relação falante/ ouvinte efetivamente.	As respostas são geralmente imediatas, apropriadas e informativas. Inicia e mantém trocas mesmo quando lidando com eventos inesperados. Sabe lidar adequadamente com mal entendidos aparentes, checando, confirmando ou esclarecendo.

Nível	3 – Pré-operacional	2 – Elementar	1 – Pré-elementar
Pronúncia Utiliza um dialeto e/ou sotaque inteligível, para a comunidade aeronáutica.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são influenciados pela língua materna ou variação regional e freqüentemente interferem na facilidade de compreensão.	Pronúncia, intensidade, ritmo e entonação são fortemente influenciados pela língua materna ou variação regional e geralmente interferem na facilidade de compreensão.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Estrutura Aspectos gramaticais relevantes e padrões estruturais das frases são determinados pelas funções da linguagem apropriadas à tarefa.	Aspectos gramaticais básicos e padrões estruturais das frases associados com situações previsíveis não são sempre bem controlados. Erros freqüentemente interferem no significado.	Demonstra apenas controle limitado de poucas estruturas gramaticais e padrões estruturais das frases simples e memorizados.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Vocabulário	A variação e exatidão do vocabulário são freqüentemente suficientes para comunicar-se em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho, mas a variedade é limitada e a escolha de palavras freqüentemente inapropriada. É muitas vezes incapaz de parafrasear com sucesso quando falta vocabulário.	Variedade de vocabulário limitada consistindo apenas de palavras isoladas e frases memorizadas.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Fluência	Produz segmentos lingüísticos, mas a construção das frases e pausas são geralmente inapropriadas. Hesitações ou lentidão no processamento da língua pode impedir a comunicação efetiva. Os marcadores conversacionais algumas vezes comprometem a compreensão da mensagem.	Pode produzir elocuções muito pequenas, isoladas e memorizadas com pausas freqüentes e um uso de marcadores conversacionais que desviam a atenção a fim de procurar expressões e articular palavras menos familiares.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Compreensão	A compreensão é freqüentemente precisa em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou variedade usada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Pode falhar em entender uma complicação linguística ou situacional ou eventos inesperados.	A compreensão é limitada a frases isoladas e memorizadas quando são articuladas com cuidado e vagarosamente.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.
Interações	As respostas são algumas vezes imediatas, apropriadas e informativas. Pode iniciar e manter trocas com relativa facilidade em tópicos familiares e em situações previsíveis. Geralmente inadequado quando lidando com eventos inesperados.	O tempo de resposta é lento, e freqüentemente inapropriado. Interação é limitada a trocas de rotina simples.	Desempenha em um nível abaixo do Nível Elementar.

ANEXO C – QUESTIONÁRIO ENVIADO AOS PILOTOS

Este questionário será utilizado na elaboração de um artigo, referente à importância da padronização da língua inglesa na aviação comercial e sua aplicabilidade através da prova Santos Dumont English Assessment. O artigo será apresentado a PUCRS como requisito para obtenção do diploma de bacharel no curso de Ciências Aeronáuticas.

EMPRESA:_____
FUNÇÃO À BORDO:_____
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA:_____

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?

_____
_____
_____
_____

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?

_____
_____
_____
_____

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?

_____
_____
_____
_____

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?

_____
_____
_____
_____

Grato, João Marcelo Jaques da Rosa.

ANEXO D – QUESTIONÁRIOS RESPONDIDOS

INFORMANTE 1

EMPRESA: Avianca Brasil
FUNÇÃO À BORDO: Comandante
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 5

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?
Sim, concordo. O formato da prova exige que o candidato esteja familiarizado não só com a gramática correta, mas também com vocabulário pertinente à aviação. Na minha opinião, o objetivo não é que o candidato responda corretamente às perguntas de cunho aeronáutico. Uma resposta errada pode ser dada, mas que seja em Inglês correto.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
Sim, concordo. Dessa forma, aumenta-se a segurança aeronáutica e a consciência situacional dos pilotos. Historicamente pode-se notar que muitos acidentes e incidentes foram provocados por desconhecimento da língua Inglesa ou por uso de expressões que não eram padrão e provocaram mal-entendidos.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?
Não estou tão familiarizada com os critérios de avaliação. De qualquer maneira, creio que sejam justos. A prova Santos Dumont English Assessment está em um formato melhor hoje do que quando foi implantada há alguns anos. O objetivo não é que o candidato não tenha sotaque, mas que tenha fluência e que demonstre que a língua nativa não vai prevalecer num episódio de emergência. É importante ressaltar que esse certificado atesta que o candidato atinge padrões para o meio aeronáutico. Mas isso não significa que atinja padrões para sustentar interação em ambiente social.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?
Infelizmente no Brasil a qualidade da aplicação da prova depende da instituição onde é feita. Em conversas informais, percebo variação de qualidade de uma instituição para outra. O formato da prova está adequado, mas acho que seria melhor existir uma fiscalização mais eficiente das referidas instituições. E a divulgação do resultado é por demais demorado. Em instituições européias o resultado é divulgado em torno de 15 dias após a aplicação da prova. No Brasil demora em torno de 50 dias.

INFORMANTE 2

EMPRESA: Avianca Brasil
FUNÇÃO À BORDO: Comandante
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 4

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?
Concordo, mas não como esta sendo aplicada hoje, cara, sem critérios e está na cara que virou um grande comercio.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
Claro, porque coloca toda a dinâmica em segurança.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?
Não, volto a repetir, fiz a ultima prova e me senti prejudicado, eu que voei internacional por anos, fiz faculdade nos usa e também voei por lá.....tirar 4.....lógico que recorri mas não tive alteração de nota.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?
Sim, que seja aplicada exclusivamente pela ANAC e com um preço decente e sem interesse comerciais.

INFORMANTE 3

EMPRESA: Azul Linhas Aéreas Brasileiras
FUNÇÃO À BORDO: Copiloto
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 6

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?

Não acho que a prova em si contribua para a padronização da língua inglesa. Acho que a prova serve como um instrumento de avaliação da operacionalidade do nível de inglês dos pilotos, assegurando que eles tenham condições mínimas de se comunicar em língua estrangeira, além da fraseologia padrão. Isso é fundamental para garantir a segurança das operações, especialmente em caso de situações não normais e/ou emergências.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?

Sim. A Aviação fala inglês. Todos os manuais, tanto de operação quanto de manutenção, materiais de estudo, etc., são produzidos na língua inglesa. Um bom conhecimento em inglês, tanto na compreensão escrita quanto na expressão (oral e escrita) são fundamentais. Isso não se aplica somente aos pilotos: toda a interface com fabricantes, mecânicos, sistemas de suporte é feita em inglês. Um melhor entendimento se traduz em operações mais seguras e eficientes.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?

Parcialmente. Os critérios estabelecidos pela ICAO são bem razoáveis e a política de nivelar o SCORE do piloto pela sua nota mais baixa faz sentido na aviação, devido à complexidade das operações e riscos envolvidos. Por exemplo, se um piloto compreende perfeitamente (lvl 6) mas não consegue se expressar (lvl 3) este piloto não é operacional, não vai conseguir pedir ajuda se precisar ou explicar o que está acontecendo em uma emergência. Contudo, tenho a impressão de que muitas vezes, colegas com experiência internacional, inglês fluente e muito boa dicção, vocabulário e desenvoltura acabam, surpreendentemente levando notas baixas (e.g. lvl 4). Esses "pontos fora da curva" me preocupam. Tenho a impressão de que está se criando uma "indústria" da certificação de inglês no Brasil. Como a análise é tipicamente subjetiva, sobra pouco para o piloto a não ser refazer o teste conforme necessário. Outro fator que corrobora com esta linha, é a "mística" que se criou em torno da certificação de nível 6 no Brasil. O Próprio site da ANAC não contempla esta possibilidade, muito embora a regulamentação específica IS 61-003A não faça qualquer menção de restrições à qualificação permanente (lvl 6).Quando fiz minha prova, ela era realizada na gerência regional, aqui em porto alegre, pagava-se uma GRU de ~R$50,00 para o pre-test e outra de aproximadamente R$100, para a entrevista. Era simples, o entrevistador gravava a entrevista e a nota vinha normalmente sem surpresas. Hoje o valor subiu muito e muitas vezes os pilotos não concordam com os resultados de suas avaliações.

Para resumir, embora a prova seja adequada, acho o processo de avaliação pouco transparente aqui no BRASIL.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?

Acho que a estrutura da prova é adequada. Ouço relatos de pilotos que têm feito a prova recentemente e ouviram gravações de péssima qualidade (mais chiado do que voz) e situações com sotaques descritos como "provavelmente gravado por um brasileiro tentando imitar um sotaque estrangeiro, com efeitos bizarros" por alguns colegas. Embora eu esteja familiarizado com diferenças de linguagem das diferentes.

INFORMANTE 4

EMPRESA: Azul Linhas Aéreas Brasileiras
FUNÇÃO À BORDO: Copiloto
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 4

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?

Não acredito que seja a solução definitiva, mas não me vem nenhuma outra ação que possa avaliar o quesito "inglês" como ela. A preocupação está no que se refere à padronização da língua no meio aéreo. A realidade do que ouço na fonia em rota é muito diferente do que se exige nesta avaliação. Muitos níveis 4 ou superiores acabam que "não realizando" uma fonia padronizada.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?

A padronização é o caminho principal para a concentração de todas as línguas em uma única universal. Contudo, o caminho é longo e tortuoso...

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?

De certo modo acredito ser o adequado. Mas como toda avaliação padronizada, temos que saber diferenciar àqueles profissionais que sabem utilizar a língua, daqueles que apenas se preparam para o teste em si, através de ações que exigem apenas o processo de memorização.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?

Pensaria apenas em realizar uma prova mais "subjetiva e ampla", buscando avaliar o inglês do indivíduo de uma maneira mais abrangente. Contudo, é fácil falar, e dificílimo por em prática uma ferramenta assim.

INFORMANTE 5

EMPRESA: Azul Linhas Aéreas Brasileiras
FUNÇÃO À BORDO: Copiloto
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 4

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?

Sim. Eu concordo pelo fato de que o teste possui uma abordagem padrão, com uma estrutura específica e que é cobrada da mesma forma a todos que fazem o teste. Sendo assim, acredito que a prova avalia todos de forma similar, aprovando apenas os que adquirem os requisitos do teste.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?

Sim. Acredito ser de extrema importância, principalmente no caso da fraseologia onde temos uma enorme gama de sotaques. Com a padronização já se espera qual vai ser a reposta dada pelo ATC ou pelo piloto. Além da fraseologia em si, é importante também no contexto "intracockpit", principalmente em situações inesperadas, como numa emergência por exemplo.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?

Concordo sim. Concordo que todos os critérios são necessários para que haja um dialogo onde os interlocutores possam se expressar e entender um ao outro, sem que haja grandes dificuldades de comunicação.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?

Eu realizei o teste no molde antigo de avaliação, na época lembro que a qualidade dos áudios eram bem ruim. Sugeriria que houvesse áudios de melhor qualidade, principalmente na questão do volume.

INFORMANTE 6

EMPRESA: GOL Linhas Aéreas Inteligentes
FUNÇÃO À BORDO: Copiloto
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 5

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?
Sim. A língua inglesa, ainda que bem difundida pelo mundo, se não for dominada por controladores e pilotos pode gerar erros graves de comunicação e levar a acidentes graves. Uma padronização facilita entendimento evitando uso de expressões idiomáticas por aqueles que tem o inglês como língua nativa.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
Resposta está embutida na questão 1.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?
Não. A teoria é boa, mas na prática já vi muitos colegas que não falam inglês serem aprovados e outros que tem domínio muito bom do idioma serem reprovados. Não sei precisar o que está errado nos métodos de avaliação, mas vendo isto acontecer posso dizer que ele não é confiável.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?
Apenas uma. Não sei como ajustar o método de avaliação para evitar disparates como citados na resposta 4, mas uma coisa acho importante sobre a parte "listening" da prova. Os áudios são gravados por um brasileiro falando inglês. Acho que deveria ser gravado por uma pessoa que tivesse o inglês como idioma nativo! Australiano, americano, neozelandês, inglês, sul-africano, etc. Os diferentes sotaques são importantes para ver se o aluno sendo avaliado consegue compreender realmente a língua independentemente de quem esteja falando.

INFORMANTE 7

EMPRESA: TAM Linhas Aéreas Inteligentes
FUNÇÃO À BORDO: Comandante
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 4

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?
Não concordo, a prova visa verificar o grau de compreensão e de comunicação na língua inglesa na aviação em situações não normais, ou seja naquelas em que somente a fraseologia padrão de comunicação entre aeronave e controles de tráfego aéreo não é suficiente para o entendimento de certas situações inesperadas. Sem dúvida esta avaliação contribui para a segurança de voo.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
Sim concordo, pois a padronização evita maus entendidos entre a aeronave e controles de tráfego aéreo, exemplo o acidente de Tenerife, que teve como um dos fatores contribuintes a comunicação.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?
Sim concordo, porque se comunicar em outra língua requer conhecimentos não só de vocabulário mas da estrutura gramatical, pronúncia, para evitar maus entendidos.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?
Sim a avaliação tem que ser acompanhada por um profissional piloto com experiência real em comunicação em voos internacionais, para que os cenários sejam criados dentro de uma realidade factível.

INFORMANTE 8

EMPRESA: TAM Linhas Aéreas Inteligentes
FUNÇÃO À BORDO: Comandante
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 4

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?
Sim. Porque a segurança da atividade aérea sustenta-se de padrões e de melhores práticas operacionais. A busca por uniformidade, disciplina linguística e convergência de entendimento no processo de comunicação aeronáutica na língua inglesa só tem a contribuir para a sustentação de um Nível Aceitável de Segurança Operacional.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
Sim. Porque esta ação reduz a possibilidade de mal entendidos na comunicação aeronáutica que possam contribuir para um incidente, acidente ou eventos indesejáveis que possam afetar a Segurança Operacional da atividade aérea.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?
Sim. Porque constituem a base da comunicação em língua estrangeira.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?
Na verdade, a única sugestão que tenho não se refere à aplicação da prova aos profissionais de voo. Penso que no currículo de preparação dos novos pilotos já deva constar matéria voltada à conquista do nível operacional de proficiência linguística. Na minha opinião, isto reduziria o número de reprovações na SDEA e contribuiria para que a comunicação deixasse de ser fator contribuinte para os eventos aeronáuticos indesejáveis.

INFORMANTE 9

EMPRESA: TAM Linhas Aéreas
FUNÇÃO À BORDO: Comandante
GRAU OBTIDO NA PROVA SDEA: 6

1) Você concorda que a aplicação da prova Santos Dumont English Assessment tem grande importância na busca da padronização da língua inglesa? Por quê?
Sim. Porque a aplicação de um instrumento de avaliação pode não ser o melhor modo para se avaliar a proficiência em uma língua, mas é a forma mais eficaz de se ter uma avaliação confiável em um curto espaço de tempo e que permita mensurar um nível mínimo de padronização da língua inglesa entre os tripulantes.

2) Você concorda que a padronização da língua inglesa na aviação é importante? Por quê?
Sim. Porque esta ação reduz a possibilidade de miscommunication na fraseologia aeronáutica. Dirimindo assim, os fatores que possam contribuir para um incidente, acidente ou eventos que possam afetar a Segurança Operacional na aviação.

3) Você concorda com os critérios de avaliação utilizados pela prova (a saber, pronúncia, estrutura, etc.)? Por quê?
Sim. Porque é necessário avaliar o candidato em todas as competências da língua em questão.

4) Você possui alguma sugestão com relação a prova Santos Dumont English Assessment? Qual?
Na verdade, entendo que a prova é bem elaborada. Entretanto, acredito que poderíamos pensar em outros tipos de avaliação, como por exemplo, cursos autorizados pela ANAC, que após concluídos com êxito pelos seus alunos, auferissem aos mesmos o grau de competência linguística correspondente, permitindo assim uma avaliação mais contínua e diminuindo o fator psicológico que a realização de uma única prova pode trazer.