



## **SANTOS DUMONT ENGLISH ASSESSMENT**

### **MANUAL DO CANDIDATO**

#### Informações gerais:

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 SDEA avalia a habilidade do(a) candidato(a) 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(à) candidato(a) oportunidade para demonstrar 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. É importante ressaltar que a produção oral do(a) candidato(a) não é julgada de acordo com a precisão técnica ou operacional, já que o exame procura verificar apenas sua proficiência linguística.

Para agendar o teste, o(a) candidato(a) deve procurar diretamente uma das entidades credenciadas listadas no portal da ANAC ([www.anac.gov.br/sdea](http://www.anac.gov.br/sdea)).

É recomendado aos candidatos que acessem o portal da ANAC onde estão disponibilizadas outras informações importantes como:

- a versão modelo da prova, e áudios correspondentes;
- a escala de níveis da OACI;
- lista das principais palavras que os pilotos precisam melhorar a pronúncia;
- lista de escolas de inglês para aviação;
- o manual de implementação dos requisitos de proficiência linguística da OACI, que explica porque a OACI adotou os requisitos de proficiência linguística, apresenta as “*Standard and Recommended Practices – SARPs*” relativas aos requisitos de proficiência linguística da OACI, inclui uma explicação dos descritores da escala de proficiência linguística da OACI e também informações importantes sobre as funções comunicativas da linguagem, eventos e domínios das comunicações entre controle e pilotos, tarefas linguísticas de controladores e um glossário de estruturas básicas e complexas;
- link para ANACpedia, um glossário bilíngue de termos e siglas da área da aviação.

### O que levar:

O(A) candidato(a) deverá apresentar-se na entidade credenciada na qual o exame fora previamente agendado com no mínimo 15 minutos de antecedência, portando o *Formulário de Solicitação de Serviço* referente ao SDEA, já preenchido (**sem assinar**). O formulário deverá ser assinado apenas quando solicitado pelo(a) examinador(a), no início da prova. A assinatura do documento deverá ser a mesma do documento de identificação apresentado e do sistema SACI. O(A) candidato(a) é responsável por atualizar sua foto e assinatura no SACI. Os parâmetros de aceitação de fotos e assinaturas seguem abaixo:

FOTO: fundo branco, de rosto e paleta de cor no formato rgb, tipo de arquivo em jpeg e as dimensões aproximadas de 300 x 400 píxeis.

ASSINATURA: fundo branco (não pode ser papel reciclado) isentas de linhas de contorno, caneta cor preta (0,7mm) e paleta de cor no formato rgb, tipo de arquivo em jpeg a as dimensões aproximadas de 600 x 150 píxeis.

O(A) candidato(a) deverá, obrigatoriamente, apresentar sua licença de piloto e um documento oficial de identificação válido original, com foto recente (preferencialmente carteira de motorista, passaporte ou documento com menos de cinco anos de expedição). A entidade irá enviar para a ANAC um arquivo digital com fotocópia do documento de identificação apresentado.

É proibida a entrada na sala na qual a prova é realizada de candidatos portando equipamentos eletrônicos e utensílios, tais como aparelhos celulares, gravadores, tablets, notebooks, canetas, relógios etc. Qualquer procedimento ou prática, no curso do processo de exame de proficiência linguística, que revelem falta de idoneidade do(a) candidato(a) ensejará na aplicação das providências administrativas previstas no CBAer e sua adoção não prejudicará nem impedirá a imposição, por outras autoridades competentes, de penalidades cabíveis.

### 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.

### **PART 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 disso 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.*”

*Observação: Algumas poucas vezes as gravações do teste não são completamente fidedignas à fraseologia, pois infelizmente na vida real os controladores ainda muitas vezes não seguem a fraseologia totalmente (principalmente nos EUA), e o teste precisa verificar se o piloto está preparado para situações que podem ocorrer na vida real.*

### **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.

Após a prova:

**Resultado:**

A escala de proficiência linguística detalha as seis áreas da produção linguística: pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interações. Para cada uma dessas áreas, os examinadores classificam o(a) candidato(a) em cinco níveis – de um a cinco. A nota final é igual à menor nota recebida nas seis áreas, conforme recomendado pela OACI. Para ser autorizado a realizar voos internacionais, o piloto deve obter, no mínimo nível final 4 – Operacional, em todas as áreas.

O resultado do *SDEA* é informado ao piloto, exclusivamente pela ANAC, por e-mail, no prazo de até 30 (trinta) dias úteis após a realização do respectivo exame. Desta forma, é muito importante que o e-mail colocado no *Formulário de Solicitação de Serviço* esteja claramente legível.

A validade do nível 4 - Operacional é de três anos e do nível 5 – Avançado é de seis anos. Um detentor de licença com averbação de proficiência linguística deverá programar sua revalidação de acordo com os períodos de validade acima e com antecedência suficiente para continuar apto a realizar voos internacionais.

O objetivo da revalidação é verificar se o piloto manteve o nível de proficiência linguística exigido para voos internacionais, decorrido o prazo estabelecido acima. É importante frisar que o nível de proficiência linguística poderá ser alterado para um nível superior, inferior ou manter-se inalterado. O resultado da última revalidação prevalecerá sobre quaisquer resultados obtidos anteriormente pelo piloto, ainda que válido estejam em sua licença.

Em qualquer situação, aprovação ou reprovação, o(a) candidato(a) somente poderá realizar um novo *SDEA* após:

- a) 60 (sessenta) dias corridos da realização do teste anterior; e
- b) a divulgação do resultado obtido no teste anterior.

Qualquer exame realizado sem a observância das condições estabelecidas acima não terá seu resultado processado pela ANAC, independentemente da instituição ou localidade em que tenha sido realizado.

**Recurso:**

Caso o(a) candidato(a) discorde do resultado obtido no SDEA, deverá preencher o *Formulário de Recurso de Proficiência Linguística*, disponível em formato eletrônico no SEI e protocolá-lo no seguinte endereço <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/protocolo-eletronico/>.

**Pesquisa:**

Em até um mês após a data de realização da prova, é enviado aos candidatos um questionário que tem como principais objetivos:

- Checar se o impacto da prova no treinamento de inglês dos pilotos civis brasileiros e na segurança operacional foi positivo ou negativo;
- Receber feedback dos candidatos sobre o método usado para avaliação;
- Obter a opinião do público de pilotos da adequação do exame aos descritores da escala de níveis da OACI; e
- Verificar a satisfação dos candidatos com relação às entidades credenciadas.

O(A) candidato(a) que tiver feito a prova há mais de 30 (trinta) dias e não tiver recebido o e-mail com o convite para participar da pesquisa poderá solicitar o reenvio do convite para participar da pesquisa enviando e-mail para o endereço [proficiencia.linguistica@anac.gov.br](mailto:proficiencia.linguistica@anac.gov.br), informando nome completo, código ANAC, data e local em que realizou a prova.