

ENSINAR PARA A PROVA OU ENSINAR PARA A VIDA: UMA ANÁLISE DO EFEITO RETROATIVO NO ENSINO DO INGLÊS PARA AVIAÇÃO

Teaching for the test or teaching for life: an analysis of the washback effect in the teaching of aviation English

Malila Carvalho de Almeida PRADO (Fujian University of Technology, Fuzhou, China)

RESUMO: *Dez anos após o desenvolvimento e a implementação do SDEA, exame de inglês para pilotos civis, é importante buscar um panorama do efeito retroativo dessa especialidade de língua. No ensino, as consequências de uma prova podem ser positivas, se afetarem as atitudes do professor na sala de aula, ou negativas, se culminarem no estreitamento do conteúdo a meros ensaios da prova. Neste artigo, propomos avaliar um recorte do mercado de inglês para aviação no Brasil em materiais disponibilizados em sítios eletrônicos para o público a que se destina: pilotos civis. Para esta investigação, partimos de uma lista ofertada no sítio da ANAC com 23 instituições que ministram cursos de inglês para aviação. Após analisarmos os materiais divulgados pelas instituições, verificamos enfoque excessivo nos itens do SDEA em detrimento da Escala de Proficiência Linguística da OACI. Concluímos este artigo com sugestões de reflexão para a melhoria do ensino no mercado brasileiro.*

PALAVRAS-CHAVE: Inglês para aviação; Efeito retroativo; Treinamento para prova; SDEA

ABSTRACT: *Ten years after the implementation of SDEA, an English exam for civil pilots, it is important to seek an understanding of the washback effect of this specificity of language. In the classroom, the consequences of an exam can be positive, if they affect the teacher's attitudes, or negative, if they end up narrowing the pedagogical content to the mere rehearsal of the test. In this article, we propose the investigation of a scope of the aviation English market in Brazil through internet-based materials addressed to civil pilots. To this end, we have used a list offered at ANAC's website with 23 aviation English institutions. After analyzing the material from each institution, we verified an excessive focus on the SDEA items to the expense of the Proficiency Scale recommended by ICAO. We conclude this paper with suggestions of a future improvement in the Brazilian market.*

KEYWORDS: Aviation English; Washback effect; Training for the test; SDEA

1. INTRODUÇÃO

As avaliações de proficiência linguística têm se propagado cada vez mais devido a fatores como a globalização, a abertura do mercado e o aumento do número de

imigrantes em diversos países. Um dos maiores expoentes é o inglês aeronáutico, que ganhou *status* a partir da primeira publicação de um documento desenvolvido pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) em 2004 (ICAO, 2004), impondo aos governos membros – Brasil entre eles – que averbassem uma nova licença aos pilotos e controladores de tráfego aéreo (ATCO, como no inglês *Air Traffic Control Operator*) para operarem internacionalmente. Esse documento, além de descrever os Requerimentos de Proficiência Linguística (RPLs) que deveriam entrar em vigor a partir de 2008 (prazo prorrogado para 2011), também introduz a Escala de Proficiência Linguística, dividida em seis áreas, a saber, pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interação, em seis níveis (sendo 1 o menor e 4 o nível mínimo para a obtenção da licença).

Foi a partir da publicação dos RPLs, em 2004, que a OACI incumbiu aos governos a confecção, a aplicação e o monitoramento da avaliação, permitindo-lhes também a opção de delegar o teste e as tarefas inerentes a ele para outras entidades. No Brasil, duas instituições se encarregaram das avaliações e do licenciamento: a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), ocupando-se dos pilotos civis, e o Instituto de Controle de Espaço Aéreo (ICEA), dos ATCOs. Os dois órgãos optaram por desenvolver as próprias avaliações¹, mas somente o ICEA acrescentou o ensino ao seu rol de responsabilidades.

Os pilotos civis brasileiros buscaram, em sua maioria, recursos próprios para desenvolverem sua proficiência linguística. Como consequência da exigência de uma licença nova, somente obtida ao comprovar nível mínimo de proficiência linguística, muitos corriam o risco de perder seus empregos, de ser rebaixados na carreira ou de não conseguir se recolocar no mercado de trabalho. Essa necessidade promoveu um novo movimento – e considerável aumento – na oferta de ensino do inglês para aviação, principalmente nos grandes centros como São Paulo e Rio de Janeiro. Contudo, esse aumento de oferta, que poderia ser celebrado como uma conquista após o início da aplicação da avaliação pela ANAC em 2007, está sendo questionado ao observarmos uma possível substituição de um trabalho didático em prol do inglês para aviação por um mero treinamento para a prova.

As avaliações de proficiência linguística de inglês para aviação devem se respaldar por um documento da OACI, o Manual de Implementação de Proficiência Linguística, ou Doc 9835, e são, portanto, resultado de uma imposição *top-down*, ou seja, de cima para baixo, em que a necessidade da avaliação se dá por motivos políticos internacionais. O Doc 9835 elenca, além dos RPLs e a Escala de Proficiência Linguística, uma série de orientações sobre o escopo de língua a ser avaliado / ensinado e as práticas consideradas relevantes para a avaliação e para o ensino do inglês aeronáutico. O interesse da OACI é descrito como “a porção de usos de linguagem

¹ A ANAC desenvolveu o Santos Dumont English Assessment (SDEA) e o ICEA, o Exame de Proficiência Linguística de Inglês (EPLIS).

produzida por apenas dois profissionais – ATCOs e pilotos. Inclui Fraseologia Aeronáutica e *plain English*² (ICAO, 2010: p.3.2). A Fraseologia Aeronáutica consiste em uma linguagem roteirizada que prescreve as ações executadas durante um voo rotineiro, enquanto o *plain English*, ou *plain aviation English* (vide BIESWANGER, 2016), corresponde à linguagem espontânea utilizada por esses mesmos profissionais em situações anormais, ou seja, situações para as quais não há Fraseologia Aeronáutica descrita.

Apesar de determinar que o uso da Fraseologia Aeronáutica seja obrigatório em situações rotineiras, o Doc 9835 preconiza que os exames de proficiência linguística não devam avaliá-la. Esse fato, junto ao entendimento de que *plain English* é muitas vezes visto como inglês geral, provavelmente favoreça uma mudança do foco no ambiente aeronáutico para um trabalho de memorização de questões. Para verificarmos essa hipótese, propomos, aqui, uma investigação, ainda que parcial, do efeito causado pelo Santos Dumont English Assessment³ (SDEA), exame aplicado no Brasil, no ensino do inglês para aviação para pilotos civis. Temos como objetivo verificar se houve promoção de mudanças positivas no ensino de inglês para aviação a pilotos, ou se houve, como abordado anteriormente, uma transição a uma prática voltada à memorização das etapas do exame. Para tanto, traçamos uma análise exploratória do mercado de inglês para aviação por meio de mídias eletrônicas.

Este artigo organiza-se da seguinte forma: após esta introdução, apresentamos o SDEA e o seu formato. A seguir, abordamos, ainda que brevemente, o efeito retroativo para maior entendimento do contexto de estudo. Na seção seguinte, introduzimos a metodologia de estudo utilizada na análise proposta neste texto para, então, esboçarmos uma investigação sobre o ensino disponibilizado a pilotos brasileiros no mercado doméstico, a fim de verificar o efeito retroativo do exame de inglês para pilotos civis. Concluímos com a retomada do ensino do inglês para aviação como componente intrínseco à carreira dos profissionais envolvidos, vislumbrando a promoção de atitudes positivas em relação à aprendizagem dessa especificidade da língua inglesa.

2. O SDEA

O Santos Dumont English Assessment (SDEA) é o exame oficial elaborado e administrado pela agência brasileira, aplicado por centros credenciados a pilotos civis com licença nacional. Obrigatoriamente, deve seguir as diretrizes do Doc 9835, dentre as quais: avaliar a produção e a compreensão oral do candidato; basear-se na abordagem comunicativa; concentrar-se na radiotelefonia aeronáutica; e respaldar-se analiticamente na Escala de Proficiência Linguística da OACI. É desejável que componha, no rol de avaliadores, equipes de dois especialistas, a saber, *English Language Experts* (ELEs –

² [...] *portion of the language uses of only two aviation professions — controllers and flight crews. It includes ICAO standardized phraseology and the use of plain language.*

³ Disponível em <<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/paginas-complementares/santos-dumont-english-assessment-sdea>>. Acesso em: 01 nov 2018.

profissionais com formação em língua inglesa) e *Subject Matter Experts* (SMEs – especialistas operacionais, tais como pilotos e ATCOs) (ICAO, 2010: p. 4.7); o SDEA cumpre esse critério.

As atividades do SDEA estão distribuídas em quatro partes. A parte 1 é composta de uma breve entrevista de três a seis perguntas sobre o contexto aeronáutico em que o candidato se insere. A parte 2 apresenta cinco situações que iniciam com simulações orais de instruções de Fraseologia Aeronáutica em situações normais, seguidas de situações-problema, em que o candidato deve dramatizar uma transmissão via rádio. Já a parte 3 elenca três áudios com comunicações via rádio em que se reporta algum tipo de contratempo; o candidato deve relatar cada evento e responder a perguntas técnicas. Finalmente, a parte 4 constitui-se de uma ilustração que deve ser narrada, seguida de uma pequena entrevista, com linguagem mais complexa, sobre a situação da foto. Essas informações constam do Manual do Candidato⁴ elaborado pela própria agência.

Os áudios são sequenciados por nível de dificuldade, e cada versão da prova procura atender a dois públicos principais: pilotos de helicóptero ou de avião. O interlocutor, sempre um ELE, restringe-se a fornecer o conteúdo protocolado, ou seja, dar as instruções da avaliação, enquanto o observador, o SME, anota pontos pertinentes à produção linguística do candidato. O objetivo é fornecer insumos suficientes para que se possa avaliar o material linguístico produzido usando a Escala de Proficiência Linguística da OACI como parâmetro. Os dois avaliadores, então, discutem entre si e sugerem uma nota final ao candidato, que é ou não averbada pela ANAC. A seguir, explicamos o quadro teórico que respalda a nossa análise.

3. O EFEITO RETROATIVO

Em termos gerais, o efeito retroativo trata das consequências de determinado exame refletidas na sociedade. Um exemplo bastante significativo é o vestibular e os denominados ‘cursinhos’, que se dedicam a treinar o aluno até que seja aprovado para o curso superior desejado.

As consequências promovidas por um exame no ensino são frequentemente estudadas sob a ótica do efeito retroativo, ou *washback effect* (BAILEY, 1996; GREEN, 2013; SCARAMUCCI, 2004, 2011; WALL, 2012). Entre várias questões, tais estudos abordam não somente os reflexos de um exame no ensino, mas também o impacto na sociedade como um todo (SCARAMUCCI, 2011). Estudos assim também podem promover melhorias no próprio exame, que pode considerar uma triangulação de evidências de seus efeitos para adequar-se à comunidade a que se destina (MCNAMARA & ROEVER, 2006).

⁴ Disponível em <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/paginas-complementares/instrucoes-para-os-candidatos.pdf>. Acesso em: 03 nov. 2019.

Scaramucci (2004) aborda questionamentos sobre a existência *per se* do efeito retroativo (vide ALDERSON; WALL, 1993), e aponta a necessidade de estudos que triangulem percepções dos participantes desse efeito para a sua verificação empírica. Por participantes, entendemos alunos, professores, elaboradores de materiais e currículos, e pesquisadores, que se engajam em um ciclo envolto em determinados processos, a saber, aprendizagem, ensino, currículos e materiais, e pesquisa (BAILEY, 1996: p.264). Assim, o teste deve atingir o aluno e sua aprendizagem, o professor e seu ensino, autores e seus materiais e, finalmente, pesquisadores e seus estudos. O ideal é que esse efeito seja, então, retomado pelo exame, em uma constante renovação e melhoria – daí o nome retroativo (WALL, 2012).

O efeito retroativo pode ser identificado nas dimensões micro, quando o efeito atinge a sala de aula, e macro, quando o efeito chega ao programa educacional e à sociedade (SCARAMUCCI, 2004). Além dessas dimensões, também buscamos um entendimento sobre a polaridade do efeito retroativo, seja ela positiva ou negativa (BAILEY, 1996: p.268). O impacto pode ser positivo no que tange à busca pela melhoria do ensino, materializado na revisão dos programas, conceitos pedagógicos, e conteúdos ministrados (HUGHES, 1989). Porém, pode ser negativo caso haja uma limitação dos objetivos e conteúdos às concepções e atividades do exame (NOBLE; SMITH, 1994). Apesar de a conscientização do teste e a familiarização com sua estrutura serem necessárias (GREEN, 2013), questões éticas são desrespeitadas quando os exercícios propostos em sala de aula são “muito similar[es] ao material usado na prova”⁵ (WALL, 2012: p.81).

No entanto, pesquisas demonstram que não há uma relação automática entre a qualidade do exame e a qualidade do ensino: “inovações educacionais não são conseguidas, automática e unicamente, através da implementação de propostas direcionadoras e exames externos” (SCARAMUCCI, 2004: p.217). Há ainda que se considerar que, em muitos cenários, não há mudança, pois não há impacto de determinado exame na comunidade à qual se destina. Além disso, os pressupostos teóricos dos profissionais envolvidos podem limitar a compreensão do teste.

A verificação do efeito retroativo – caso exista – se dá por meio de diversas metodologias, tais como entrevistas, análise de documentos e observações em sala de aula. Esse efeito deve sempre ser averiguado, principalmente se o teste tiver alta relevância, como é o caso do inglês para aviação (SOUZA, 2018). Vale retomar que há outros aspectos a serem investigados para a verificação do efeito retroativo de um teste, muitos dos quais dizem respeito às ações daqueles que desenvolvem o teste; tais aspectos são relacionados, por exemplo, à adequação das atividades propostas, à relevância do teste; à formação dos avaliadores, entre outros (SCARAMUCCI, 2011). Neste artigo, no entanto, ocupamo-nos tão somente do material pedagógico

⁵ [...] *very similar to the material used in the test*

disponibilizado *online* por instituições de ensino de inglês para aviação. Trata-se, assim, de um recorte bastante restrito que não contempla conceitos ou formação dos professores envolvidos, mas a imagem que propagam de seu trabalho. Na próxima seção, abordamos a metodologia utilizada em nossa investigação.

4. METODOLOGIA

Considerando os quesitos sugeridos por Bailey (1996), envolvendo tanto participantes quanto processos no estudo do efeito retroativo, elencamos aqui alguns recortes não exaustivos de uma investigação motivada pela experiência em sala de aula. Completando dez anos de ensino a pilotos, vivenciamos discursos como ‘quero só fazer simulados para a prova’, ou ‘isso não é o que todo mundo estuda’, ou ainda, ‘só quero passar na prova primeiro, depois estudo inglês’. Também o professor Daniel Calazan, em 2014, publicou a seguinte afirmação em uma revista de aviação publicada no Brasil:

A comunidade aeronáutica, principalmente no Brasil, não está trilhando um caminho seguro em direção à proficiência do idioma inglês na radiocomunicação e, sim, um atalho. Busca-se um conhecimento mínimo necessário para passar nas bancas examinadoras em detrimento da proficiência plena. Mentalidade e comportamento precários para a realidade da atividade aérea⁶ (CALAZAN, 2014).

O ensino do inglês para aviação já existia antes do SDEA no Brasil em 2007 (vide Bocorny, 2011), porém ganhou força a partir de sua implementação. Nos dias atuais, o sítio da ANAC elenca um total de 23 centros de treinamento para o SDEA. No entanto, essa lista não compreende as universidades (vide Pacheco, 2017⁷) e os professores particulares, estimados em aproximadamente 40. Por si só, esse número considerável de instituições para uma comunidade pequena já revela um efeito positivo do teste.

Para uma análise inicial do mercado de inglês para aviação, respaldamo-nos pela já mencionada lista de 23 escolas que espontaneamente enviaram seus dados à agência para a divulgação de seu trabalho. Analisamos, então, cada um dos sítios disponibilizados pelas próprias instituições para buscarmos conceitos sobre inglês aeronáutico, objetivo e filosofia da escola, além de possíveis materiais didáticos ofertados. Para nortear essa investigação, propusemos duas perguntas que nos possibilitassem buscar respostas em torno do objetivo principal desta pesquisa, qual seja, identificar se o treinamento de língua recai sobre a prova ou sobre o currículo proposto pela OACI: (i) o conteúdo administrado é pautado pela escala da OACI ou

⁶ Disponível em <https://aeromagazine.uol.com.br/artigo/prova-para-ingles-ver_1506.html>. Acesso em: 09 set 2018.

⁷ Comunicação oral no Simpósio Comemorativo ANAC-ICEA, 10 anos dos Requisitos de Proficiência em Inglês Aeronáutico no Brasil em 2017. Disponível em <<http://pesquisa.icea.gov.br/geia/simposio.php>>. Acesso em: 09 dez 2018.

pelas atividades do SDEA?; e (ii) as atividades pedagógicas são variadas ou se restringem àquelas propostas pelo SDEA?

Retomando a proposta deste artigo, almejamos unicamente entender se o efeito retroativo do SDEA é positivo, no sentido de ampliar a proposta educacional e o currículo pedagógico da instituição, ou negativo, no que tange a um ensino exclusivamente estreitado aos itens da prova. Na próxima seção, apresentamos os resultados da análise.

5. O IMPACTO DOS TESTES NA COMUNIDADE AERONÁUTICA DE PILOTOS BRASILEIROS

A partir da lista de instituições de ensino de inglês para aviação, levantamos inicialmente os sítios eletrônicos, assim como canais de vídeo no YouTube e materiais de autoria de cada escola, quando disponível. Por meio do material elaborado e divulgado pela própria instituição escolar, almejávamos analisar como a escola se identificava para o mercado, sua filosofia e concepção de ensino, e se seu conteúdo se resumia às atividades que compõem o SDEA. Omitimos, nos resultados expostos aqui, os nomes das instituições, a fim de preservar sua imagem; estão, porém, elencadas no final deste texto, tal como dispostas no sítio eletrônico da ANAC. Almejamos um entendimento do efeito retroativo do ensino de grande parte da população de pilotos da aviação civil, que buscam treinamento nas instituições de ensino particular sugeridas pela própria ANAC.

Das 23 instituições listadas no sítio da ANAC, uma não tinha sítio eletrônico e duas não traziam qualquer tipo de informação sobre inglês aeronáutico, portanto foram desconsideradas para esta pesquisa. As 20 restantes expunham informações sobre treinamento para o SDEA como atrativo ao público alvo. Dessas, dezoito utilizam as palavras *mock interviews*, *mock tests* e simulados, que remetem ao ensaio das partes do teste. Apenas quatro abordaram outras necessidades de alunos ou aspectos do inglês aeronáutico, tais como Fraseologia Aeronáutica e leitura de manuais.

Ao buscarmos os vídeos correspondentes a cada uma das instituições, encontramos 10 canais. Todos eles abordam ensinamentos sobre as partes da prova, mencionando o que o candidato deve fazer a cada atividade. As informações fornecidas nos vídeos são basicamente aquelas já prescritas no sítio da ANAC sobre o SDEA. Todavia, atentamo-nos às ‘dicas’, termo normalmente utilizado para referências a procedimentos de realização de prova. Para ilustrar, um dos vídeos propõe que o aluno descreva as imagens da prova, partindo de um lado ao outro, de cima a baixo, preenchendo sua produção oral com tantos detalhes quanto forem possíveis. Curiosamente, a imagem deve apresentar, segundo as instruções da ANAC, um tema central que servirá de insumo para uma discussão posterior, e julgamos que certos detalhes da imagem, tais como a presença de árvores ou cercas nos arredores do aeroporto, não atendem aos princípios de radiotelefonia impostos pela OACI. Ademais, alguns vídeos trazem informações sobre como produzir linguagem com gramática e

vocabulário amplos, sem uso do inglês técnico, utilizando, assim, uma linguagem rebuscada, contrariando os preceitos da própria OACI. Além disso, o que consideramos mais grave é que esses vídeos ilustram exemplos de respostas com o *plain aviation English* sobrepondo-se ao uso da Fraseologia Aeronáutica. Há, inclusive, uma afirmação de que a Fraseologia Aeronáutica é uma linguagem errada, e não deve ser utilizada pelo piloto (ao menos na prova). Poucos vídeos mencionam a Escala da OACI, o que pode reforçar o discurso propagado entre os pilotos de que eles precisam se limitar a responder o que a ANAC quer ouvir, como se houvesse um roteiro pronto de produção linguística.

Esse foco exacerbado no treinamento das atividades para a prova pode ser resultado de uma pressão sofrida por professores e instituições para se adequarem às exigências do mercado. Grande parte dos pilotos preocupa-se tão somente com a aprovação, com o fim de obter a licença, desconsiderando a preparação para voos internacionais. Nesse sentido, podemos afirmar que o efeito retroativo, a partir desse recorte, é (infelizmente) negativo.

6. CONCLUSÕES PARCIAIS E ENCAMINHAMENTOS

Observamos, pelos resultados das análises, que há um reducionismo nas propostas educacionais das escolas de inglês aeronáutico de forma geral, que estreitam seu conteúdo aos itens do SDEA. Essa seja, talvez, uma resposta à pressão do mercado, que busca soluções rápidas para garantir a obtenção da licença para voos internacionais.

Convidamos os participantes desse mercado à reflexão e à ampliação dos temas e atividades promovidos em sala de aula. A avaliação deve se ater aos requerimentos elencados no Doc 9835. A sala de aula também deve se orientar por eles, mas não se restringir a eles. O efeito retroativo não depende tão somente da qualidade da prova (SCARAMUCCI, 2004), e o caso aqui estudado ilustra esse ponto. Cabe principalmente ao professor de inglês para aviação uma perspectiva – ética, inclusive – que vislumbre atender ao contexto mais amplo do aluno, qual seja, a segurança de voo. Acrescentamos que a Fraseologia Aeronáutica é mandatória e que, apesar de o professor de línguas não ser o profissional adequadamente apto a ensiná-la (ICAO, 2010), ele deve ao menos conhecê-la e motivar o aluno a aderir à linguagem roteirizada. Além disso, pode-se partir da Fraseologia Aeronáutica como insumo, assim como sugerido pelo próprio SDEA.

Reforçamos que são várias as pesquisas que mostram que a OACI precisa atualizar a Escala e os RPLs, inclusive no Brasil, principalmente por meio do Grupo de Estudos de Inglês Aeronáutico (GEIA)⁸, descritas em Scaramucci et al. (2018), e outros estudos como Monteiro (2009; 2019), Garcia (2015) e Pacheco (2019). O professor pode se valer dessas investigações. Refletir sobre análises dos documentos da OACI é

⁸ Disponível em < <https://geia.icea.gov.br/geia/inicial.php>>. Acesso em: 01 mar 2020.

também uma forma de promover ensino significativo, promovendo conscientização sobre a língua e seu uso.

A investigação aqui proposta é um recorte. Para um entendimento mais pleno do efeito retroativo, é necessário também analisar os outros participantes do processo – alunos, professores e a própria ANAC. Também é importante que tais estudos sejam mais aprofundados e conectados, com a adoção de uma metodologia similar, em grupos de pesquisas, como o Grupo de Estudos de Inglês Aeronáuticos (GEIA), para que as investigações abranjam outros campos e não se encerrem em si mesmas.

REFERÊNCIAS

ALDERSON, C.; D. WALL. 1993. Does washback exist? *Applied Linguistics*, Oxford, **14.2**: pp. 115-129.

BAILEY, K. 1996. Working for washback: A review of the washback concept in language testing. *Language Testing*, **13**: pp. 257-279.

BIESWANGER, M. 2016. Aviation English: Two distinct specialised registers? In: SCHUBERT, C.; C. SANCHEZ-STOCKHAMMER. *Variational Text Linguistics: Revisiting Register in English*. Berlin: DeGruyter. pp. 67-85.

BOCORNÝ, A. E. 2011. Panorama dos estudos sobre a linguagem da aviação. *Revista Brasileira de Linguística Aplicada*, **11.4**: pp. 963-986.

GARCIA, A. C. *What do ICAO Language Proficiency test developers and raters have to say about the ICAO Language Proficiency Requirements 12 years after their publication?* Lancaster: Lancaster University, 2015. 115 p.

GREEN, A. 2013. Washback in language assessment. *International Journal of English Studies*, **13.2**: pp. 39-51.

HUGHES, A. 1989. *Testing for language teachers*. Cambridge: Cambridge University Press.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). 2004. *Manual of implementation of the language proficiency requirements (DOC9835-AN/453)*. Montreal: International Civil Aviation Organization.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). 2010. *Manual of implementation of the language proficiency requirements (DOC9835-AN/453)*. 2nd. ed. Montreal: International Civil Aviation Organization.

MCNAMARA, T.; C. ROEVER. 2006. *Language Testing: The Social Dimension*. Malden, MA: Blackwell.

MONTEIRO, A. L. *Comunicações entre pilotos e controladores de vôo: fatores linguísticos, discursivo-interacionais e interculturais*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

MONTEIRO, A. L. *Reconsidering the Measurement of Proficiency in Pilot and Air Traffic Controller Radiotelephony Communication: From Construct Definition to Task Design*. Ottawa: Carleton University, 2019.

NOBLE, A.; M. L. SMITH. 1994. Old and new beliefs about measurement-driven reform: the more things change, the more they stay the same. *CSE Technical Report 373*. Arizona State University. Tempe, AZ.

PACHECO, A. 2019. *English for Aviation*. Porto Alegre: EDIPUCRS.

SCARAMUCCI, M. 2004. Efeito retroativo da avaliação no ensino/aprendizagem de línguas: o estado da arte. *Trabalhos em Linguística Aplicada*, Campinas, **43.2**: pp. 203-226.

SCARAMUCCI, M. 2011. Validade e conseqüências sociais das avaliações em contextos de ensino de línguas. *LINGVARVM ARENA*, **2**: pp. 103-120.

SCARAMUCCI, M.; TOSQUI-LUCKS, P.; DAMIÃO, S. 2018. *Pesquisas sobre inglês aeronáutico no Brasil*. Campinas: Pontes.

SOUZA, P. R. E. 2018. Os componentes determinantes do efeito retroativo de um exame de proficiência em inglês aeronáutico. In: SCARAMUCCI, M.; P. TOSQUI-LUCKS; S. DAMIÃO. *Pesquisas sobre inglês aeronáutico no Brasil*. Campinas: Pontes. pp. 221-242.

WALL, D. 2012. Washback. In: FULCHER, G.; F. DAVIDSON. *The Routledge Handbook of Language Testing*. New York: Routledge. pp. 79-82.

Anexo

Lista de instituições retiradas do sítio <<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/proficiencia-linguistica-1>>. Acesso em 09 dez 2018.

Take Five: www.takefive.com.br

Iclearning: www.iclearning.com

BHS English for Aviation: www.bhsaviation.com.br

English Global Language: www.facebook.com/englishgloballanguageitapolis

Cleared for Takeoff: www.clearedfortakeoff.com.br

Air English School: www.airenglischschool.com

Flight Crew Escola: <http://flight-crew-escola-de-ingles-e-hostel.business.site/>

Up Language: www.uplanguage.com.br

English4ICAO - Aviation English Experts: www.english4icao.com

Mister Colin: www.icaoqrh.com

Alfa Bravo English: www.alfabravoenglish.com.br

English4ICAODEA: www.english4icaosdea.com

ICAO sem estresse: www.icaosemestresse.com.br

YÁZIGI Chácara Flora: www.ychacaraflora.com.br

ELAP - English lessons for aeronautical purposes: www.elaponline.com.br

Instituto UFLY Consultoria de Idiomas

ICAO now!: www.icaonow.com.br

McMaster Idiomas: <http://www.mcmasteridiomas.com.br/>

Clear Sky Aviation English ICAO Training: www.clearsky.com.br

Vector Inglês ICAO: www.vectoringlesicao.com

Bell'Arte Cultural: <http://bellartecultural.blogspot.com/>

Expedite School: www.expediteschool.com

Passaporte Internacional: <http://english4aviation.pbworks.com>

UPTIME: www.uptimecorporate.com.br