

O CENÁRIO DA PROFICIÊNCIA EM LÍNGUA INGLESA PARA PROFISSIONAIS DA AVIAÇÃO NO BRASIL: LEVANTAMENTO DE INFORMAÇÕES

The English language proficiency scenario for aviation professionals in Brazil: information survey

Marília Tavella de Souza GABRIEL (Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de São Paulo – Campus São Carlos, São Paulo, Brasil/ PIBIFSP).

Daniela TEREZI (Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de São Paulo – Campus São Carlos, São Paulo, Brasil).

RESUMO: *A língua inglesa tem status de língua franca pois é utilizada como meio de comunicação entre pessoas de diversas nacionalidades e profissões que são falantes nativos de línguas diferentes. No meio aeronáutico não é diferente e, além disso, o inglês é a língua oficial da aviação, principalmente nas comunicações rádio telefônicas e nos documentos das aeronaves. Dessa maneira, há orientações da Organização da Aviação Civil Internacional para que a proficiência linguística de diferentes profissionais da aviação seja avaliada. Este artigo, por meio de pesquisa de levantamento, busca apresentar quais são as exigências e avaliações em relação ao inglês dos profissionais da aviação no Brasil. Os resultados mostram que há diferentes cenários para comissários, controladores de voo, mecânicos e pilotos.*

PALAVRAS-CHAVE: Proficiência, Língua inglesa, Aviação, Profissionais, Brasil

ABSTRACT: *English has a lingua franca status as it is used as means of communication among people of different nationalities and professions who are native speakers of different languages. In the aeronautical environment, this is not different and, in addition, English is the official language of aviation, mainly in radiotelephony communications and aircraft documents. Because of that, there are guidelines from the International Civil Aviation Organization to assess the language proficiency of different aviation professionals. This article, based on data survey, seeks to present what are the requirements and assessments related to English of aviation professionals in Brazil. The results show that there are different scenarios for flight attendants, air traffic controllers, mechanics and pilots.*

KEYWORDS: Proficiency, English, Aviation, Professionals, Brazil.

1. Introdução

A língua inglesa é a língua oficial da aviação, ela é utilizada nas radiotelefonias aeronáuticas entre pilotos e controladores, em diálogos entre comissários e a tripulação e em manuais e documentações de manutenção (TERENZI, 2014).

A proficiência para pilotos e controladores de tráfego aéreo foi tomada como resposta direta a acidentes e incidentes que tinham como fator contribuinte a falta do domínio da língua inglesa (ICAO¹,2010). Assim, foram instituídos testes de proficiência para esses profissionais pelas agências regulamentadoras. No Brasil são aplicados o SDEA (*Santos Dumont English Assessment*) para pilotos e o EPLIS (Exame de Proficiência em Língua Inglesa do Sisceab – sistema de controle do espaço aéreo) para controladores, respectivamente desenvolvidos pela Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) e Departamento do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (DECEA).

Profissionais como comissários e mecânicos também utilizam da língua inglesa em suas atividades, e não são avaliados por exames oficiais como os pilotos e controladores, mas podem vir a ter suas proficiências avaliadas pela empresa aeronáutica na qual forem contratados.

Sendo assim este artigo apresenta resultados de um estudo (pesquisa de iniciação científica) que teve como objetivo investigar as publicações existentes em busca de requisitos e necessidades que envolvam a proficiência em língua inglesa, como exames de proficiência, regulamentações e prerrogativas nas seguintes profissões da aviação: comissário, controlador de voo, mecânico e piloto.

2. Desenvolvimento

2.1 O Inglês e a Aviação

Quando lidamos com a aviação civil devemos entender o cenário no qual ela se encontra: cada país tem sua própria agência regulamentadora, as quais são subordinadas à Organização da Aviação Civil Internacional (OACI = ICAO), tal organização cria os padrões e práticas recomendadas (SARPs - *Standards and Recommended Practices*), além de políticas para manter a segurança, eficiência, economia e sustentabilidade da aviação civil mundial, o que nos proporciona a aviação segura e rentável que temos hoje (ICAO, 2020).

Sendo assim, quando temos tal autoridade nos apresentando a língua inglesa como língua oficial da aviação, não há dúvidas da veracidade dessa informação, mas devemos entender a relação entre os diversos profissionais da área com o inglês, aqui apresentaremos o estudo de quatro profissões aeronáuticas e sua relação com tal língua.

A ICAO nos trás a proficiência em língua inglesa de pilotos e controladores de voo como uma resposta direta a acidentes e incidentes aeronáuticos, onde a falta de proficiência foi identificada como fator contribuinte, passando assim a aplicar testes de proficiência para tais profissionais, os quais são obrigatórios para exercer certas

¹*International Civil Aviation Organization* = Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Como a instituição é amplamente, e mundialmente, conhecida pela sigla ICAO, optamos por utilizar tal sigla ao longo deste artigo.

funções e apenas são desenvolvidos e aplicadas pelas agências regulamentadoras seguindo os parâmetros da ICAO (ICAO, 2010), os parâmetros e obrigatoriedades dos testes aplicados serão expostos juntos do estudo de cada profissão individualmente.

Esse é o cenário atual no qual nos encontramos. Temos duas profissões oficialmente declaradas como dependentes da proficiência em inglês e que essa é a língua oficial da aviação; mas uma vez que temos uma língua oficial, outros profissionais, além dos pilotos e controladores, que sejam de países com língua nativa diferente da oficial, não teriam a necessidade de proficiência também?

Duas profissões que não têm a necessidade da proficiência declarada oficialmente serão abordadas aqui, os mecânicos de manutenção de aeronaves e os comissários de bordo, profissões importantes no meio, mas que ainda não tiveram uma abordagem quanto às suas necessidades de inglês como os pilotos e controladores.

2.2 Proficiência em Língua Inglesa

No presente estudo tratamos da proficiência em língua inglesa para profissionais da aviação. Além de abordarmos o meio da aviação e suas necessidades é de grande importância tratarmos também o conceito de proficiência, que de forma geral é utilizado para se referir ao conhecimento, domínio, capacidade, habilidade, entre outros, de uso de uma língua, porém tal termo necessita de uma definição mais precisa (COSTA, 2008).

Scaramucci (2000, p.13) define proficiência na área da linguagem como:

(...) ser proficiente em uma determinada língua poderia pressupor, portanto, conhecimento, domínio, controle, capacidade, habilidade, independentemente do significado que possamos dar a cada um desses termos (...) parece ter como referência o controle ou comando operacional do falante nativo ideal (SCARAMUCCI, 2000, p.13)

Testes e avaliações são utilizados para os mais diversos fins em nossa sociedade: como em instituições educacionais, para avaliar se os objetivos de aprendizagem foram atingidos, e no mercado de trabalho, para ingressar na empresa, para manutenção e promoção de cargos (KOBAYASHI, 2016). Assim, estamos familiarizados com tais processos. No caso do teste de proficiência EPLIS, por exemplo, temos a definição:

O EPLIS é um exame de proficiência desenvolvido para avaliar o uso da língua inglesa em contexto aeronáutico por profissionais de determinadas áreas do SISCEAB, especialmente em situações que não estejam previstas na fraseologia. (BRASIL, 2016, p. 4)

Com base nessa definição podemos entender que um exame de proficiência aeronáutico é um exame que tem como objetivo avaliar o conhecimento, a capacidade

do candidato de utilizar a língua inglesa no contexto aeronáutico tendo como referencial um falante nativo.

Sendo que tais testes costumam não avaliar a forma como tal conhecimento foi adquirido, apenas se ele está condizente com os parâmetros desejados (COSTA, 2008), no caso da proficiência aeronáutica, ela poderia ser obtida de diversas formas, mas o importante seria que ela estivesse de acordo com os padrões de fraseologia utilizados e estabelecidos pela ICAO, que são o foco de avaliação dos exames de proficiência em língua inglesa para pilotos e controladores de voo.

2.3 Proficiência em Língua Inglesa para Pilotos de Aeronaves

Os pilotos de aeronaves têm sua proficiência em língua inglesa avaliada por um exame específico, assim como os controladores de voo, uma vez que eles são responsáveis pelas comunicações aeronáuticas que em diversos casos são realizadas em inglês e devem ser forma clara e eficiente.

Nessas condições, quando temos uma única parte da informação não esclarecida ela pode gerar resultados desastrosos (KIM; ELDER, 2015), como podemos ver no famoso acidente de Tenerife de 1977, onde transcrições das gravações indicam confusão e mal-entendidos (BBC, 2017).

Para tanto a ICAO publicou um manual de requisitos para a implementação do teste de proficiência (*Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*) (ICAO, 2010) compilando informações sobre uma série de aspectos relacionados ao treinamento e aos testes de proficiência.

Os requisitos de proficiência linguística da OACI - *ICAO Language Proficiency Requirements* (LPR) – são um conjunto de parâmetros que devem ser cumpridos para que o profissional seja classificado como operacional em sua proficiência na língua inglesa, seu foco é a operacionalidade de pilotos de aeronaves.

Tais parâmetros são uma orientação acerca da proficiência requerida nas radiocomunicações e, a partir deles, testes de proficiência são desenvolvidos por agências regulamentadoras de países de língua nativa diferente da inglesa, incluindo o Brasil, onde a prova desenvolvida e aplicada pela agência brasileira ANAC é a *Santos Dumont English Assessment* (SDEA) (BRASIL, 2016).

Os critérios de avaliação propostos pela ICAO são baseados em seis tópicos (ICAO, 2010): pronúncia (ritmo e entonação), estrutura (gramática, formação de frases, erros nativos e mundiais), vocabulário (estilo, tom, contexto e expressões), fluência (naturalidade da fala, falta de hesitações e pausas), compreensão (transferência de informações) e interações (sensibilidade com sugestões verbais e não-verbais e respostas apropriadas).

A avaliação SDEA é elaborada seguindo os parâmetros propostos pela ICAO. Ela foi estruturada em quatro etapas (*Aviation Topics, Interacting as a Pilot, Unexpected Situations* e *Picture Description and Discussion*), nessas quatro etapas são avaliadas as seis habilidades requeridas pela ICAO, anteriormente citadas, e cada habilidade é

atribuído um nível de 1 à 6, sendo o nível final ao nível da habilidade de menor valor; todas as quatro etapas são realizadas em um único dia e é aplicada apenas por instituições credenciadas, para que as habilidades avaliadas e os níveis atribuídos estejam de acordo com os parâmetros da ICAO (BRASIL, 2018b).

Os seis níveis de proficiência operacional: pré-elementar (nível operacional 1), elementar (nível operacional 2), pré-operacional (nível operacional 3), operacional (nível operacional 4), avançado (nível operacional 5) e *expert* (nível operacional 6). A partir do nível 4 o candidato se torna operacional, obtendo a proficiência e estando apto a voar internacionalmente. A validade da proficiência no nível operacional é de 3 anos, no nível avançado é de 6 anos e o nível *expert* tem validade definitiva (BRASIL, 2018a).

A avaliação, SDEA, é um requisito para pilotos que queiram operar uma aeronave civil brasileira fora do espaço aéreo brasileiro. Segundo RBAC nº61 (BRASIL, 2018b), intitulado “Licenças, Habilitações e Certificados para Pilotos”, há a exigência do piloto de submeter-se ao exame de proficiência da ANAC e ter seu desempenho avaliado nos níveis 4, 5 ou 6 para operar uma aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro.

2.4 Proficiência em Língua Inglesa para Controladores de Tráfego Aéreo

A proficiência em língua inglesa dos controladores de tráfego e operadores de estações aeronáuticas, operadores de estações aeronáuticas e profissionais envolvidos com o tráfego é avaliada através do exame EPLIS (Exame de Proficiência em Inglês Aeronáutico do SISCEAB), um exame específico para tais profissionais e suas necessidades.

O EPLIS também avaliará o candidato em seis níveis de proficiência, do 1 ao 6, sendo a partir do nível 4 operacional, ou seja, o nível mínimo para estar apto a realizar comunicações rádio telefônicas em língua inglesa.

Ele é dividido em duas fases, a primeira avalia a compreensão oral através de questões de múltipla escolha contendo áudios de comunicações reais, e a segunda fase avalia a compreensão e a produção oral através de interações entre o candidato e um avaliador, cada fase é realizada em datas distintas, e nelas são avaliados os critérios da ICAO (RAYMUNDO, 2018).

Segundo o Instituto de Controle do Espaço Aéreo (BRASIL, 2019), órgão aplicador do exame, ele foi desenvolvido pelo Departamento do Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (DECEA) por especialistas em língua inglesa e especialistas em tráfego aéreo da Força Aérea Brasileira, cumprindo com o estabelecido pela ICAO no manual de implementação dos requisitos de proficiência em língua inglesa (ICAO, 2010), assim como a prova SDEA aplicada nos pilotos, uma vez que ambas possuem o mesmo foco, a correta coordenação e entendimento nas comunicações rádio telefônicas entre ambos os profissionais.

Vale ressaltar que apesar das provas de pilotos e controladores terem requisitos em comum elas são diferentes, são desenvolvidas e aplicadas por instituições diferentes e são especificadas para o profissional a qual se destina.

Exames como o EPIS e a SDEA têm grande impacto, na vida dos candidatos que estão sendo avaliados e conseqüentemente na de todos as pessoas que utilizaram os serviços aéreos do Brasil, tendo tamanho impacto esses exames são foco de estudos que buscam justificá-los e validá-los (RAYMUNDO, 2018). Analisando tais exames pode-se avaliar aspectos relacionados à segurança e eficiência, assim como possibilidades de aprimoramento, sempre há espaço para melhorias em todo processo de validação (SCARAMUCCI et al, 2010, p.8).

2.5 Proficiência em Língua Inglesa para Mecânicos de Aeronaves

No cenário brasileiro não temos uma prova oficial de proficiência específica para tais profissionais, porém a regulamentação da profissão nos traz a necessidade que tais profissionais têm em relação à língua inglesa, assim como questões que avaliam o idioma no exame teórico que tais profissionais realizam para exercerem suas licenças, a banca da ANAC.

No cenário Brasileiro, encontramos uma proposta de reformulação (minuta) do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) nº65, intitulado “Licenças, habilitações e regras gerais para despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica” (BRASIL, 2014), em substituição ao Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica nº65 (RBHA 65 – BRASIL, 2001). Nesse documento temos uma minuta e um anexo à resolução, em que a Subparte D do mesmo é destinada às licenças de Mecânicos de Manutenção Aeronáutica. Especificamente na “seção 65.75 Conhecimento requerido”, item b, há a seguinte informação: “O exame teórico incluirá, também, avaliação no idioma inglês, com questões abrangendo termos técnicos utilizados na manutenção aeronáutica” (BRASIL, 2014, p.15).

Tal minuta não entrou em vigor, porém a ANAC demonstrou entender a necessidade do inglês como conteúdo técnico para seus mecânicos, assim publicando uma Instrução Suplementar (IS 141-002B – BRASIL, 2018a) referente ao Manual do Curso de Mecânico de Manutenção Aeronáutica, onde apresenta a grade curricular mínima para a homologação dos cursos para mecânicos, e nelas estão contidas as matérias de Inglês básico e técnico em todas os módulos (Básico, Célula, Grupo Motopropulsor e Aviônicos), uma vez que tal conteúdo passa a ser cobrado nos cursos ele consecutivamente será cobrado na banca da ANAC, a prova regulamentada pela ANAC responsável por habilitar ou não o profissional para o trabalho, essa informação não está explícita na documentação, mas candidatos que realizaram a prova em 2018 e 2019 afirmaram ter se deparado com questões em/sobre inglês em suas bancas.

Segundo a seção 65.81 “Prerrogativas e limitações gerais da licença”, item b da minuta (BRASIL, 2014, p.16), “O titular de licença de mecânico de manutenção aeronáutica somente pode exercer as prerrogativas de sua licença se entender e

compreender as instruções de aeronavegabilidade continuada, incluindo aí os manuais de manutenção, dedicadas para o serviço específico relacionado”.

Além disso, temos no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n°21, Emenda n°02 (BRASIL, 2015, p.22) que “os manuais, listas de verificações, procedimentos e marcações de instrumentos e outras marcações na cabine de comando, requeridos pelos requisitos de aeronavegabilidade aplicáveis (e de ruído, se for o caso) forem apresentados em língua portuguesa ou, se assim aceito pela ANAC, em língua inglesa”, sendo assim o profissional que irá realizar tais procedimentos deve ser capaz de ler e compreender a língua inglesa para realizá-los.

Assim temos que os mecânicos de manutenção de aeronaves têm a necessidade de entender e compreender os manuais e listas de verificações das aeronaves para poderem exercer suas atividades, e que tais documentos podem ser publicados em língua inglesa, ou seja, para que o profissional possa exercer seu trabalho ao se deparar com uma instrução que está em língua inglesa ele deve ser capaz de ler e entender o que está ali escrito, e para isso ele necessitará de proficiência na língua.

Considerando que a segurança de voo está diretamente relacionada com a manutenção das aeronaves e que para realizá-la é necessário usar manuais e documentos publicados em língua inglesa, os mecânicos devem ser capazes de ler e compreender tais publicações para a correta realização de suas atividades (GABRIEL, 2018). Sendo assim, “o ensino de inglês a técnicos de aeronaves é fundamental para garantir a segurança desses profissionais e a segurança de voo” (ZUPPARDO, 2013, p.23).

2.6 Proficiência em Língua Inglesa para Comissários de Voo

Ao analisarmos as regulamentações da profissão de comissário de voo, não encontramos requisitos que envolvam diretamente a proficiência em língua inglesa (BRASIL, 2008), assim como não foi instituída na grade obrigatória dos cursos a matéria de inglês (BRASIL, 2005).

Temos no RBAC 063 (BRASIL, 2008) que homologa a profissão do Comissário de Voo, na subparte 63.67 “Requisitos de Conhecimento” o seguinte: “O requerente de uma licença de comissário de voo deve demonstrar um nível de conhecimento apropriado às prerrogativas concedidas ao detentor de uma licença de comissário de voo pelo menos nos seguintes assuntos:” no item 2 temos “(2) aspectos psicológicos e fisiológicos da atividade do comissário de voo: (i) relações interpessoais;”.

Com o presente temos que tais profissionais são responsáveis pelas relações interpessoais realizadas nos voos, uma vez que temos voos internacionais e passageiros nativos de diversas nacionalidades, será necessário um meio de manter tais relações com esses passageiros, e um método prático seria a comunicação através da língua inglesa, que é a língua universal (ASSIS-PETERSON; COX, 2007).

Além disso, ao analisarmos as qualificações necessárias para ingressar nas empresas aéreas encontramos a língua inglesa, como por exemplo a empresa Azul

Linhas Aéreas que tem como requisitos o idioma inglês ou espanhol de nível intermediário (AZUL LINHAS AÉREAS, 2019).

3. Conclusão

Por meio deste artigo podemos entender a relação da aviação com a língua inglesa, o que é um teste de proficiência e ver o cenário da proficiência em língua inglesa no Brasil distintamente para cada profissão apresentada, pilotos de aeronaves, controladores de tráfego, mecânicos de manutenção aeronáutica e comissários de voo,

Temos que os pilotos de aeronaves, controladores e profissionais envolvidos com o tráfego aéreo já têm exames de proficiência específicos para suas atividades, desenvolvidos pelas respectivas agências regulamentadoras em concordância com os parâmetros da ICAO, a organização internacional da aviação civil.

Os mecânicos de aeronaves têm a necessidade do inglês comprovada através das regulamentações da profissão, porém as referências de provas quanto à proficiência estão relacionadas apenas aos cursos de formação e a banca da ANAC, que têm o inglês como uma das matérias exigidas, porém ainda sem apresentar um exame oficial ou específico para suas necessidades como o de pilotos e controladores.

Os requisitos de proficiência para comissários são encontrados apenas no momento da contratação pelas empresas aéreas, nas regulamentações da profissão e dos cursos não há exigências quanto à língua inglesa, apenas quando olhamos mais profundamente as funções de tal profissional temos a exigência de relações interpessoais, que podem vir a necessitar a proficiência.

É possível entender a importância da língua inglesa para esses profissionais ao desempenharem suas atividades, no contexto brasileiro, que é um país de língua nativa diferente da inglesa, assim como sua importância para a aviação como um todo, sendo a proficiência tratada pela ICAO como meio de prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos.

Referências

ASSIS-PETERSON A. A., COX. M. I. P. 2007. Inglês em tempos de globalização: para além de bem e mal. *Calidoscópios*, v. 5 n. 1. Disponível em: <http://revistas.unisinos.br/index.php/calidoscopio/article/view/5616>. Acesso em: 23 jun. 2019.

AZUL LINHAS AÉREAS. 2019. *Vaga Comissário de Voo*. RHREQ0004339 – Comissário de Voo. Disponível em: https://www.voeazul.com.br/en/voeazul/carreira/opportunity_detail.html?id=3f86535adb1ef44082c980c8a9619d3. Acesso em: 23 jul. 2019.

BBC. 2017. 'O avião se desmanchou': o relato do piloto que sobreviveu ao maior desastre aéreo da história. BBC News Brasil. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-39406301>. Acesso em: 28 fev. 2020

- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2018a. *Instrução Suplementar IS 141-002*. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/iac-e-is/is/is-141-002>. Acesso em: 23 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional da Aviação Civil. 2005. *Manual de Curso ANAC MCA 58-11*. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/aceso-a-informacao/biblioteca/manuais-de-cursos-da-anac>. Acesso em: 23 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2016. *Proficiência Linguística*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/processo-de-licencas-e-habilitacoes/proficiencia-linguistica>. Acesso em: 15 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2018b. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC n° 61 Emenda n° 08*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-061-md-06>. Acesso em: 15 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2008. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC n° 63*. Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbha/rbha-063>. Acesso em: 23 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2014. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil (RBAC) n°65: minuta*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/audiencias-publicas-encerradas-de-2014>. Acesso em: 15 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2001. *Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica n° 65: Despachante operacional de voo e Mecânico de manutenção aeronáutica*. 48 p. Disponível em: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/rbha/rbha065.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2019.
- BRASIL. Agência Nacional de Aviação Civil. 2015. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil RBAC n° 21 Emenda n° 02*. Disponível em: <http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rbha-e-rbac/rbac/rbac-021-md-02>. Acesso em: 15 jul. 2019.
- BRASIL. Instituto de Controle do Espaço Aéreo. 2016. *Exame de proficiência em língua inglesa do SISCEAB, EPLIS. Manual do candidato*. Disponível em: <https://docplayer.com.br/11222228-Exame-de-proficiencia-em-lingua-inglesa-do-sisceab-eplis-manual-do-candidato-03-dez-2015-versao-2016-3.html>. Acesso em: 01 mar. 2020.
- BRASIL. Instituto de Controle do Espaço Aéreo. 2019. *Manual do Candidato EPLIS*. Disponível em: <https://eplis.icea.gov.br/sobre.php>. Acesso em: 23 jul. 2019.
- COSTA, L. P. 2008. *Uso de um exame internacional de proficiência em língua inglesa para crianças no ensino fundamental brasileiro*. Unicamp. Campinas-SP. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/269796/1/Costa_LenyPereira_M.pdf. Acesso em: 01 mar. 2020.
- GABRIEL, M. T. S. 2018. *Exame de proficiência em língua inglesa para mecânicos de aeronaves: levantamento de informações e reflexões*. Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de São Paulo, São Carlos-SP. Disponível em: <https://www.unicep.edu.br/arquivos/anais-cic-2018.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2019.

- ICAO, INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2010. *Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*. 2nd Edition (Doc. 9835). Montreal, Canada.
- ICAO, INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. 2020. *About ICAO*. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>. Acesso em: 01 mar. 2020.
- KIM, H.; ELDER, C. 2015. Interrogating the construction of aviation English: Feedback from test takes in Korea. *Language Testing.*, vol. 32, n. 2, p.129-149.
- KOBAYASHI, E. *Efeito retroativo de uma exame de proficiência em língua inglesa em um núcleo de línguas do programa inglês sem fronteiras*. Unicamp. Campinas-SP, 2016. Disponível em: http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/305689/1/Kobayashi_Eliana_D.pdf. Acesso em: 01 mar. 2020.
- RAYMUNDO, N, A. 2018. Evidências de validade em exames de alta relevância: o caso do EPLIS. In: SCARAMUCCI, M.; TOSQUI-LUCKS, P.; DAMIAO, S. *Pesquisas sobre inglês aeronáutico no Brasil*. Campinas: Pontes. p. 271-293.
- SCARAMUCCI, M. V. R.; GATTOLIN, S. R. B.; ROCHA, C. H.; SATO, E. T. N.; AZEVEDO, N. C. 2010. *Validação do exame de proficiência em língua inglesa para profissionais prestadores de serviços de tráfego aéreo do SISCEAB*. Relatório final de pesquisa, Campinas-SP; Unicamp.
- SCARAMUCCI, M. V. R. 2000. Proficiência em LE: Considerações terminológicas e conceituais. In: *Trabalhos em Linguística Aplicada, Universidade Estadual de Campinas*. IEL Campinas, v. 36, p. 11-22.
- TERENZI, D. 2014. *Princípios norteadores para o planejamento de cursos de línguas para propósitos específicos em curso superior tecnológico (manutenção de aeronaves): considerando visões de aprendizes, instituição formadora e empregadores*. 2014. Tese (Doutorado em Linguística) – Programa de Pós-Graduação em Linguística, Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.