



Manual do Examinando EPLIS



SUMÁRIO

1.0 O EPLIS	4
1.1 SOBRE O EXAME	4
1.2 ESTRUTURA DO EXAME	4
1.2.1 FASE 1	4
1.2.2 FASE 2	5
1.2.3 PEDIDOS DE REPETIÇÃO OU ESCLARECIMENTO NA FASE 2	6
1.2.4 TEMPO DE RESPOSTA NA FASE 2	6
2.0 PÚBLICO-ALVO	7
2.1 PÚBLICO-ALVO DO EPLIS	7
2.2 PÚBLICO-ALVO da FASE 1	7
2.3 PÚBLICO-ALVO DA FASE 2	7
2.4 INTERVALOS DE reAVALIAÇÃO	7
2.5 ADIANTAMENTO DA REALIZAÇÃO DO EXAME	7
2.6 OUTROS EXAMES DE PROFICIÊNCIA	8
3.0 CADASTRAMENTO NO EXAME	8
3.1 COMO SE CADASTRAR NO EXAME	8
3.2 RECUPERAÇÃO DE SENHA	8
3.3 INTEGRAÇÃO COM SGPO	9
3.4 AGENDAMENTO DA FASE 2 (ENTREVISTA) E DIA DE PROVA	9
3.5 PROVA EM TRÂNSITO	9
4.0 DÚVIDAS SOBRE A PROVA	9
4.1 PROBLEMAS TÉCNICOS E BARULHO	9
4.2 PRESENÇA DE TERCEIROS NO AMBIENTE DE PROVA	10
4.3 RECUSA DO EXAMINANDO	10
5.0 RESULTADOS	10
5.1 NOTA DA FASE 1	10
	2

5.2 NOTA DA FASE 2	
5.3 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO	11
5.4 O NÍVEL OPERACIONAL (NP4)	12
6.0 RECURSO	13
6.1 PROCEDIMENTO	13
6.2 PRAZO DE SUBMISSÃO	13
6.3 RESPOSTA AO RECURSO	13
7.0 PREPARAÇÃO PARA O TESTE	14
7.1 FAMILIARIZAÇÃO COM A PROVA	14
7.2 SIMULADO DA F1	14
7.3 CURSOS/TREINAMENTOS DE INGLÊS AERONÁUTICO	14
ANEXO A – ESCALA OACI DOS NÍVEIS DE PROFICIÊNCIA EM LÍNGUA INGLESA	15
ANEXO B – FORMULÁRIO DE RECURSO	17

1.0 O EPLIS

1.1 SOBRE O EXAME

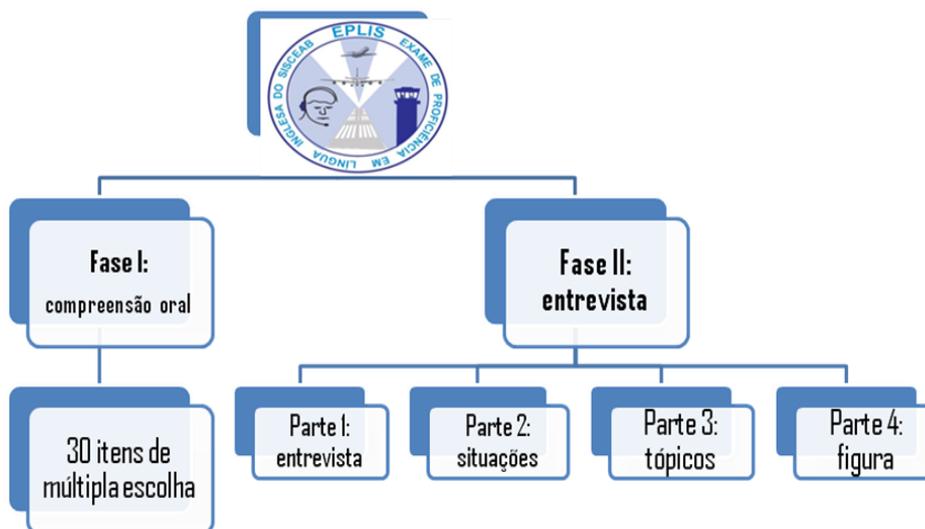
O EPLIS é o Exame de Proficiência de Inglês Aeronáutico do SISCEAB, desenvolvido para avaliar o uso da língua inglesa por profissionais que prestam serviço de tráfego aéreo no Brasil. Ele avalia as habilidades de compreensão e produção orais dentro do contexto aeronáutico, em situações que não estejam previstas na fraseologia.

O exame foi criado em 2007, após a resolução A36-11 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) que, visando a níveis de segurança ainda mais altos na navegação aérea, estabeleceu uma proficiência mínima em língua inglesa para pilotos, controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica envolvidos em operações internacionais.

A avaliação da proficiência em língua inglesa desses profissionais no âmbito do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) é de responsabilidade do Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA), segundo a ICA 37-924: *Programa de Elevação de Nível de Proficiência em Inglês Aeronáutico*.

1.2 ESTRUTURA DO EXAME

O EPLIS é composto por duas fases: a Fase 1 (F1) avalia a compreensão oral (*listening*) de comunicações aeronáuticas via radiotelefonia, e a Fase 2 (F2) consiste em uma entrevista que avalia a compreensão oral e produção oral (*listening/speaking*) de forma integrada.



1.2.1 FASE 1

A OACI ressalta que a compreensão, embora seja apenas uma das seis categorias da Escala de Níveis de Proficiência, representa metade da carga de trabalho linguística dos profissionais, e adiciona que são nas complicações que as comunicações se tornam ainda mais cruciais (Doc 9835/AN 453, item 4.6.6).

Considerando a importância incontestável da compreensão nas comunicações aeronáuticas via radiotelefonia, essa habilidade é avaliada em dois momentos distintos no EPLIS: isoladamente na Fase 1 e integrada à habilidade de produção oral na Fase 2.

O objetivo da F1 do EPLIS é, portanto, avaliar a capacidade de compreensão oral do examinando no contexto das operações de voos internacionais, em situações comuns, concretas e relacionadas ao trabalho, contemplando complicações causadas por mudanças inesperadas dos acontecimentos.

Nessa fase, são utilizadas gravações de áudios autênticos de radiotelefonia, com diversos sotaques e variedades regionais presentes na aviação civil internacional, bem como diferentes velocidades, ritmos de fala e estilos de usos.

O examinando ouve as gravações de controle de tráfego aéreo e responde a perguntas de múltipla escolha com três alternativas cada. Para cada áudio, há apenas uma questão. Tanto os enunciados como as alternativas das questões são apresentadas em português e todas as perguntas que compõem esta fase estão relacionadas ao conteúdo da gravação.

Primeiramente, o examinando lê o enunciado e as alternativas da questão. São disponibilizados 30 segundos para isso, mas é possível dar início ao áudio antes de decorrido esse tempo. Em seguida, o examinando ouve o áudio, que pode ter até 45 segundos de duração. Para selecionar uma alternativa, o examinando dispõe de 1 minuto. É permitido ouvir o áudio mais uma vez, no entanto o tempo de rescusa está inserido no tempo máximo de resposta, ou seja, dentro do 1 minuto alocado para a seleção da alternativa. Decorrido 1 minuto, o sistema passa automaticamente para a próxima questão. Caso o examinando termine antes do tempo alocado, é possível adiantar para a próxima questão.

O tempo total do teste varia de examinando para examinando, uma vez que é permitido avançar para a questão seguinte antes do término do tempo alocado por questão, sendo o tempo máximo de prova de 70 minutos.

Os itens que compõem a prova são retirados de um banco de questões, por um programa de computador, de acordo com seus índices de facilidade. O índice de facilidade é calculado, primeiramente, com base no número de acertos no processo de pilotagem, conhecido pelo examinando como 'simulado da Fase 1'. Esse índice é, periodicamente, ajustado com base no número de acertos nas diferentes edições do teste.

A F1 do EPLIS é eliminatória, sendo composta por 30 questões, das quais o examinando deve acertar o mínimo de 70%, ou seja, 21 de 30 questões, para que seja considerado habilitado para a fase seguinte. Para mais informações sobre a F1, [acesse o site do EPLIS](#).

1.2.2 FASE 2

Na F2 do EPLIS, as habilidades de compreensão oral e produção oral (*speaking/listening*) são avaliadas de forma integrada em uma entrevista presencial. Essa entrevista tem duração média de, aproximadamente, 20 minutos e o examinando deve produzir o suficiente para que possa ser avaliado adequadamente. É importante destacar que não são avaliados procedimentos operacionais nem fraseologia, e tampouco são julgadas as opiniões do examinando sobre os temas abordados.

A entrevista é composta de quatro partes. Na **Parte 1**, o examinando responde a perguntas relacionadas ao seu dia-a-dia profissional ou sobre sua carreira.

Na **Parte 2**, não há contato visual com o interlocutor. O examinando ouve atentamente a 10 frases que descrevem problemas relacionados a tráfego aéreo, e deve reproduzi-las ou reportá-las a fim de comprovar a compreensão e, em seguida, apontar soluções ou dar sugestões. É importante mencionar que as situações são direcionadas ao órgão operacional para o qual a CHT do examinando é válida, havendo as seguintes possibilidades de direcionamento: TWR, APP, ACC, AFIS, FIS, COpM e *Abinitio*, sendo esse último voltado para profissionais que se encontram na fase final de seu processo de formação.

Na **Parte 3**, o examinando responde a perguntas gerais relacionadas à aviação, nas quais necessita compartilhar sua experiência ou dar opiniões.

Por fim, a **Parte 4** possui duas tarefas relacionadas a uma figura também específica do órgão operacional. Primeiramente, o examinando tem 15 segundos para observar a figura. O examinando é, então, orientado a descrever a figura em um tempo máximo de 60 segundos. Na sequência, dispõe de mais 30 segundos para organizar uma história relacionada à imagem. Nesse momento, é oferecido ao examinando papel e caneta

para que possa fazer anotações, se assim desejar. Por fim, é dado ao examinando 90 segundos para contar a história. A criatividade da história não é avaliada.

No caso de examinandos em processo de formação (*Abinitio*), as perguntas feitas e as situações abordadas durante toda a prova não contêm aspectos que exijam experiência profissional em determinados órgãos de controle, embora seja cobrado o conhecimento de inglês aeronáutico.

As questões da F2 do EPLIS são elaboradas, revisadas, pilotadas e aprovadas por uma equipe de elaboradores de itens, composta por especialistas de língua inglesa e profissionais de tráfego aéreo com experiência em diversos órgãos operacionais, que se reúne periodicamente para esse fim. Os elaboradores de itens recebem capacitação específica e são orientados por profissionais com capacitação na área de desenvolvimento de exames de proficiência. Acesse [o site do EPLIS](#) para mais informações e vídeos sobre a F2.

IMPORTANTE! O desempenho do examinando na F2 é gravado em arquivo de áudio e armazenado no sistema EPLIS para fins de correção e segurança do exame. A gravação e o conteúdo do áudio são utilizados nos treinamentos de padronização de Examinadores EPLIS e podem ser também usados no aprimoramento das atividades de capacitação e avaliação desenvolvidas pela Seção de Inglês Aeronáutico do ICEA (EEIA), bem como em atividades de pesquisa do GEIA (Grupo de Estudos em Inglês Aeronáutico). Ao realizar o exame, entende-se que o examinando está ciente e de acordo com esses procedimentos. O sigilo da avaliação e a identidade do examinando são resguardados em todas essas circunstâncias.

1.2.3 PEDIDOS DE REPETIÇÃO OU ESCLARECIMENTO NA FASE 2

Caso não entenda algo que foi dito na F2, o examinando pode solicitar esclarecimento uma vez por item, desde que o faça em inglês, em forma de pedido de repetição, de clarificação ou de verificação. Isso não o impede de atingir o nível mínimo suficiente (NP4). No entanto, a Escala de Níveis de Proficiência da OACI (Anexo A) não prevê o uso excessivo dessas estratégias para examinandos NP5 e NP6.

Ressalta-se que, na parte 2 da entrevista, em que são lidas situações para que o examinando reproduza, apenas pedidos de repetição são atendidos. Como é importante que o examinando tenha conhecimento do vocabulário e a estrutura empregados nos itens, não são atendidas solicitações de clarificação ou verificação nessa parte da prova.

Ao longo de toda a prova, o interlocutor não pode repetir ou esclarecer sem que haja pedido verbal do examinando. Ou seja, o examinando que não compreendeu precisa manifestar sua dificuldade verbalmente, a fim de que o interlocutor possa ajudá-lo.

1.2.4 TEMPO DE RESPOSTA NA FASE 2

Durante a entrevista da F2, o examinando tem, no máximo, 20 segundos para iniciar sua resposta. Caso o examinando não a inicie dentro do tempo previsto, o interlocutor passará para a próxima questão. Ressalta-se, no entanto, que a imediaticidade da resposta é um dos critérios avaliados na categoria 'Interações' da Escala de Níveis de Proficiência da OACI.

Caso o examinando não tenha compreendido a situação ou pergunta mesmo após repetição ou explicação, ele poderá pedir que o interlocutor prossiga para a próxima questão de forma a abreviar o tempo de espera.

No site do [EPLIS](#), é possível ter acesso a mais informações sobre o Exame, testes práticos da F2, vídeos de demonstração da F2 e exemplos de questões da F2 comentadas.

2.0 PÚBLICO-ALVO

2.1 PÚBLICO-ALVO DO EPLIS

Fazem parte do público-alvo do EPLIS os controladores de tráfego aéreo (ATCOs) e os operadores de estação aeronáutica (OEAs) que possuem Habilitação Técnica válida nos PSNA das Classes I1 a I5, conforme indicado na ICA 37-924, item 4.2.

O exame também se estende aos alunos dos cursos de formação em Controle de Tráfego Aéreo ou Operação de Estação Aeronáutica.

Outros profissionais ATCO/OEA pertencem ao escopo ampliado do EPLIS e podem ser designados ou voluntários para realizar o Exame, conforme ordem de prioridade indicada na ICA 37-924.

É importante destacar que, seguindo as diretrizes emanadas pelo DECEA, cabem aos Regionais a gerência das indicações dos examinandos que fazem parte do público-alvo do EPLIS de acordo com a ICA 37-924.

2.2 PÚBLICO-ALVO DA FASE 1

A F1 1 do EPLIS será realizada de janeiro a março do ano corrente, conforme Anexo A da ICA 37-924. Devem realizar a F1 os profissionais que fazem parte do público-alvo do exame e se encontram em uma das situações apresentadas abaixo:

- a) Não foram habilitados na Fase 1 do exame anterior;
- b) Obtiveram nível de proficiência 1, 2 ou 3 no exame anterior;
- c) Possuem nível de proficiência 4 ou 5 a expirar no ano corrente ou já expirado;
- d) São alunos no último semestre dos cursos de formação em Controle de Tráfego Aéreo ou Operação de Estação Aeronáutica;
- e) Realizam o Exame pela primeira vez.

2.3 PÚBLICO-ALVO DA FASE 2

A Fase 2 no ano corrente deve ser realizada pelos profissionais que pertencem ao público-alvo do exame e foram aprovados na F1. Os períodos de realização da F2 seguirão as diretrizes emanadas no Anexo A da ICA 37-924. O cronograma específico será informado aos Regionais tão logo se encerre a Fase 1.

2.4 INTERVALOS DE REAVALIAÇÃO

De acordo com a orientação da OACI (Anexo I), os profissionais que obtiveram NP4 devem ser reavaliados a cada três anos e os profissionais que alcançaram o NP5, a cada 6 anos. Já, os profissionais que receberam NP6 estão dispensados de realizar o EPLIS, salvo haja uma convocação do DECEA nesse sentido. Os profissionais que não possuem níveis de proficiência suficientes devem realizar o EPLIS a cada nova edição.

2.5 ADIANTAMENTO DA REALIZAÇÃO DO EXAME

Profissionais que possuem nível de proficiência suficiente (NP4 e NP5) ainda válido, porém gostariam de refazer o EPLIS a fim de obter um nível mais alto, devem solicitar essa antecipação ao seu Regional. Caso seja autorizada, o profissional deverá realizar ambas as fases do exame.

O ICEA ressalta que o nível de proficiência registrado na HT do examinando será aquele obtido no processo de avaliação antecipado, **sendo esse nível superior ou mesmo inferior ao obtido previamente**. Assim, se um examinando que, no processo de antecipação, não conseguiu ser aprovado na F1, ele perderá o nível que

possuía anteriormente, seja NP4 ou NP5, e na sua HT passará a constar nível insuficiente (*below level*). O mesmo irá ocorrer caso ele seja aprovado na F1, mas não realize a F2 independente do motivo.

No caso de profissionais transferidos para um novo órgão operacional, não há necessidade de prestar o EPLIS novamente se o nível de proficiência obtido ainda estiver válido. O objetivo da divisão do exame por órgão operacional é deixar o examinando mais confortável a lidar com questões afetas ao seu local de trabalho, porém as provas dos diferentes órgãos são equiparáveis e equivalentes, na medida em que todas avaliam a proficiência em inglês para o serviço de tráfego aéreo.

2.6 OUTROS EXAMES DE PROFICIÊNCIA

Possuir certificado de proficiência de outros exames (Santos Dumont, IELTS, TOEFL, etc.) NÃO isenta o examinando de se submeter ao EPLIS. O EPLIS avalia o uso da língua inglesa visando ao desempenho da atividade profissional de prestação do serviço de tráfego aéreo. Os resultados obtidos em outros testes de proficiência, inclusive de inglês aeronáutico, não são reconhecidos pelo DECEA como substituição ao EPLIS.

3.0 CADASTRAMENTO NO EXAME

3.1 COMO SE CADASTRAR NO EXAME

Os examinandos que fazem parte do público-alvo do EPLIS e se encontram em uma das situações apresentadas no item 2.2 deverão:

- acessar a Área do Examinando no site do EPLIS, mediante CPF e senha;
- atualizar dados pessoais;
- solicitar cadastramento na F1 do ano corrente; e
- entrar em contato com o coordenador local para agendar a realização da F1.

Os alunos da EEAR que realizarão o EPLIS no ano corrente deverão:

- aguardar o cadastro inicial no sistema EPLIS que será feito pelo coordenador local;
- acessar a Área de Examinando no site do EPLIS, inserindo CPF e senha recebidos no e-mail cadastrado;
- efetuar a troca de senha para fins de segurança;
- completar os dados pessoais;
- solicitar o cadastramento na F1 do exame; e
- entrar em contato com o coordenador local para agendar a realização da F1.

3.2 RECUPERAÇÃO DE SENHA

Caso o examinando não lembre sua senha de acesso ao Sistema EPLIS, é possível recuperá-la clicando no link 'Esqueci minha senha' no site do Exame. Deverão ser informados o CPF e o endereço de e-mail de cadastro no Sistema EPLIS. As informações para recuperação de senha serão enviadas para o e-mail cadastrado.

Caso o examinando não tenha recebido o e-mail de recuperação de senha ou porventura não tenha mais acesso ao e-mail cadastrado, será necessário solicitar ao coordenador local um *token* para acesso ao Sistema EPLIS. Esse *token* funcionará como a senha do usuário para quem ele foi gerado e terá validade de 24 horas. Se, dentro dessas 24 horas, não ocorrer o acesso, um novo *token* deverá ser solicitado ao coordenador.

Se mesmo com o uso do *token* o acesso não for permitido, o examinando deverá entrar em contato com o suporte EPLIS por meio do e-mail eplis.suporte@fab.mil.br.

3.3 INTEGRAÇÃO COM SGPO

O Sistema EPLIS está atualmente integrado com o SGPO (Sistema de Gerenciamento de Pessoal Operacional). Isso significa que dados como Regional, Localidade administrativa e Órgão Operacional serão extraídos do SGPO e não poderão ser alterados pelo examinando. Caso haja inconsistência no momento de cadastramento no Exame do ano corrente, o examinando precisará, primeiramente, procurar o responsável pelo SGPO de sua localidade e solicitar atualização. Somente após correção das informações, o examinando poderá realizar sua inscrição no exame.

ATENÇÃO, EXAMINANDO! Não se inscreva no Exame caso haja incorreções nos seus dados cadastrais. Procure o elo do SGPO na sua unidade.

3.4 AGENDAMENTO DA FASE 2 (ENTREVISTA) E DIA DE PROVA

Os profissionais que obtiverem êxito na F1 deverão realizar a F2 no mesmo ano. Para isso, é necessário:

- verificar o calendário de aplicação na localidade onde fará a entrevista; e
- agendar sua entrevista na Área do Examinando [no site do EPLIS](#) até 30 dias antes do início da aplicação do exame em sua localidade, conforme prevê a ICA 37-924, item 4.9.3.

No dia da prova, os examinandos deverão:

- comparecer no horário, dia e local agendados para a entrevista, com antecedência de 10 minutos;
- portar documento de identidade com foto ou crachá funcional e o número do CPF;
- aguardar ser chamado, uma vez que pode haver prova em andamento; e
- deixar do lado de fora do ambiente de prova bolsa, mochila, celular ou qualquer outro dispositivo eletrônico como, por exemplo, *smart watches*.

Em caso de atraso, a tolerância será de 15 minutos. Caso esse período exceda, o examinando deverá agendar outra entrevista, estando condicionado à disponibilidade de horários.

3.5 PROVA EM TRÂNSITO

Ao longo de todo o período de aplicação da F2 do EPLIS, os profissionais habilitados poderão realizar a entrevista no ICEA. Para isso, é preciso, primeiramente, que o examinando comprove, junto ao coordenador local, a impossibilidade de realização da F2 no período alocado para a sua localidade. Em seguida, é necessário realizar o agendamento da entrevista na Área do Examinando no site EPLIS, escolhendo como local de prova o ICEA. A entrevista deve ser marcada com antecedência mínima de 15 dias da data desejada.

4.0 DÚVIDAS SOBRE A PROVA

4.1 PROBLEMAS TÉCNICOS E BARULHO

Fase 1: Para casos referentes a problemas técnicos, tais como erros no sistema de aplicação da prova, panes no computador, queda de energia elétrica, barulho excessivo, defeito no fone de ouvido, o examinando deve comunicar o fato imediatamente ao coordenador local, ou seja, no momento da prova. O coordenador local

deve comunicar o ocorrido ao coordenador regional, que irá decidir (ou não) pelo cancelamento da prova em andamento e reinício de uma nova prova. Solicitações posteriores e encaminhadas diretamente pelo examinando ao ICEA **NÃO** serão aceitas. Problemas de outra natureza, como questões com gabarito errado, devem ser reportados em caráter de **recurso**.

Fase 2: Para quaisquer situações nas quais o examinando considere que foi prejudicado (barulho excessivo, interlocutor falando baixo, problema pessoal no momento da entrevista, entre outros), o examinando deve comunicar de imediato ao interlocutor, que decidirá quanto à providência a ser tomada, conforme padronização feita pelo ICEA para esses casos, e registrará o ocorrido em ATA. Solicitações posteriores e encaminhadas diretamente pelo examinando ao ICEA **NÃO** serão aceitas. Para recorrer da nota, devem ser seguidos os procedimentos de **recurso**.

4.2 PRESENÇA DE TERCEIROS NO AMBIENTE DE PROVA

No ambiente de aplicação da F2, devem estar presentes somente o examinando e o Examinador EPLIS. É vedada a presença de terceiros no ambiente de prova. Caso alguém insista em permanecer na sala, o fato deverá ser comunicado imediatamente à chefia da Seção de Inglês Aeronáutico (EEIA) do ICEA.

Exceções: pessoas autorizadas pela EEIA, tais como, integrantes da equipe do EPLIS e pesquisadores autorizados previamente pela EEIA.

4.3 RECUSA DO EXAMINANDO

Se o examinando, no dia da entrevista, informar ao interlocutor, antes do início da prova, que se recusa a realiza-la por não se sentir em condições físicas ou psicológicas (ou por outro motivo incapacitante), o fato será informado **ao coordenador local** e registrado em ATA pelo examinador EPLIS.

Da mesma forma, se o examinando interromper a entrevista antes de seu término, o ocorrido será reportado na Ata e o interlocutor poderá solicitar que o examinando registre em sua gravação a decisão tomada.

Quanto à nota, em caso de recusa a realizar a entrevista, não será atribuído um nível de proficiência ao desempenho do examinando e ele constará na lista de faltosos. Em caso de interrupção, o nível de proficiência atribuído será NP1 independente do momento em que essa interrupção for feita.

Ressalta-se que realizar o EPLIS é muito importante para todos os profissionais do SISCEAB. A nota obtida no exame deve constar na HT e, com base no resultado, o examinando saberá o quanto está avançando na proficiência em língua inglesa, tão necessária para o exercício de sua profissão.

5.0 RESULTADOS

5.1 NOTA DA FASE 1

O examinando que não atingir um mínimo de 21 questões corretas (70% de aproveitamento) na Fase 1 do EPLIS não será habilitado para realizar a Fase 2 e, no Sistema EPLIS, constará a sigla RF1 (reprovado na Fase 1). Recomenda-se que esses examinandos concentrem seus estudos no desenvolvimento de sua capacidade de compreender conversas radiotelefônicas que envolvem diversos sotaques, principalmente, aqueles com que tenham menos familiaridade.

5.2 NOTA DA FASE 2

As entrevistas da Fase 2 são avaliadas por dois examinadores EPLIS, preferencialmente um especialista na língua inglesa e um especialista em tráfego aéreo. A primeira avaliação é realizada pelo interlocutor, que é o responsável pela condução da entrevista. No final da entrevista, o interlocutor atribui uma nota holística de 1 a 6, que corresponde a um dos seis níveis de proficiência da Escala de Níveis da OACI.

A gravação da entrevista é enviada ao ICEA, por meio do Sistema EPLIS, que aloca um segundo examinador responsável por atribuir uma nota analítica ao desempenho do examinando, ou seja, uma nota para cada categoria da Escala de Níveis da OACI, a saber: Pronúncia, Estrutura, Vocabulário, Fluência, Compreensão e Interação. Conforme preconizado pela OACI e, por questões de segurança operacional, o nível de proficiência (NP) final do examinando é sempre o menor nível obtido em quaisquer das categorias.

Se a nota dada pelo interlocutor e a nota final dada pelo avaliador forem iguais, o processo de avaliação é finalizado e a nota é divulgada ao examinando. Caso as notas sejam discrepantes, um terceiro avaliador, considerado sênior, faz uma nova análise. Esses procedimentos estão em consonância com o disposto no item 6.3.4.2 do Doc 9835/AN 453 e garantem uma avaliação mais justa e confiável.

As notas atribuídas são lançadas no sistema EPLIS sem que o examinador tenha conhecimento das notas anteriores, em um processo conhecido como 'avaliação às cegas', o que confere maior confiabilidade ao processo de avaliação do examinando.

O resultado é disponibilizado no **site do EPLIS**, na área restrita, sendo necessário que o examinando faça uso da identificação de usuário e senha fornecidos em seu endereço eletrônico durante o período de inscrição. Na área do Examinando, o examinando deverá clicar no item 'Relatórios' e, em seguida, em 'Resultados'. As informações serão mostradas conforme a imagem abaixo:

Nome: Candidato teste		RG: 1234567890					
Fase 1							
Ano	Acertos	Erros	Nota	Situação			
2019	23	7	7.67	Habilitado para a Fase 2			
Fase 2							
Clique sobre o ano para ver os detalhes dos descritores. (Disponível a partir do ano de 2011)							
Ano	Pronúncia	Estrutura	Vocabulário	Fluência	Compreensao	Interação	Nível Proficiência
2020	4	3	3	4	3	3	3

Ao acessar o resultado, o examinando pode clicar no ano para ler os descritores que justificam a sua nota. O examinando deve buscar melhorar nas categorias que ficarem abaixo de 4.

É importante destacar que o ICEA não emite certificados nem declarações. O resultado é consultado somente através do link explicitado acima e pode ser acessado pelos **coordenadores regionais, locais e consultores do ICEA e DECEA**, que são os representantes do SISCEAB no que se refere aos Requisitos de Proficiência Linguística da OACI.

Não será determinada uma data limite para a publicação dos resultados. Os resultados serão divulgados conforme disponibilidade de pessoal capacitado para avaliação.

5.3 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Na Fase 2, são empregadas seis categorias definidas pela OACI em sua escala (Anexo A):

Pronúncia: é observada a adequação da produção de sons da língua, do ritmo e da entonação, tendo em vista a inteligibilidade para a comunidade aeronáutica internacional, que é composta tanto por falantes nativos quanto não nativos.

Estrutura: são avaliados a adequação da gramática para a resolução das tarefas apresentadas, bem como a correção e a complexidade dessas estruturas.

Vocabulário: são conferidos a variedade e a adequação no uso de palavras relacionadas à aviação, além da habilidade de parafrasear quando necessário.

Fluência: é observado se o examinando consegue manter o fluxo da conversa e usar palavras de ligação, sem que suas pausas e hesitações sejam incômodas para o interlocutor e prejudiquem, assim, o entendimento do que é dito.

Compreensão: na Fase 1 do exame, a compreensão oral é analisada de maneira isolada. Por meio de perguntas que o examinando responde sobre diferentes situações presentes nas comunicações aeronáuticas. Já na Fase 2, a compreensão é observada de maneira integrada, por meio do entendimento das perguntas e dos itens de prova tal qual demonstrado nas respostas do examinando.

Interações: é observado o uso de recursos para interagir, principalmente o emprego de estratégias de clarificação, confirmação e verificação. Também se observa se as respostas dadas pelo examinando são imediatas (não demoram para começar), informativas (fornecem informações suficientes para responder à questão em sua totalidade) e adequadas (referem-se ao que foi perguntado).

5.4 O NÍVEL OPERACIONAL (NP4)

O profissional de tráfego aéreo com NP4 é aquele que consegue se comunicar de forma inteligível e eficaz em tópicos comuns, concretos e relacionados ao trabalho, sabendo lidar com os desafios de forma bem sucedida e com relativa facilidade.

Ou seja, o parâmetro não é o inglês nativo, nem uma proficiência absoluta. Avalia-se a proficiência **mínima** para o exercício da função em situações que fujam à fraseologia. A tabela a seguir explica por categoria as características que o profissional NP4 apresenta.

O PERFIL DO NP4		
Pronúncia	Estrutura	Vocabulário
É inteligível, isto é, sua pronúncia e entonação não afetam negativamente a facilidade de ser entendido. Se um examinando não consegue pronunciar um som corretamente, mas o diz de maneira próxima, é aceitável. No entanto, se o som, a entonação ou a acentuação das sílabas tônicas diferirem muito, isto poderá interferir no entendimento, não sendo, portanto, aceitável.	Tem um bom domínio das estruturas básicas, utilizando-se delas para atingir ao objetivo da comunicação. Pode cometer erros de estrutura que não afetem o sentido ou dificultem o entendimento.	Conhece as palavras e expressões pertinentes à sua área de trabalho. Caso não saiba a palavra exata, é capaz de parafraseá-la, ou seja, sua eventual falta de vocabulário não o impede de cumprir a tarefa.
Fluência	Compreensão	Interações
Produz em um ritmo adequado, sem pausas ou hesitações excessivas. Ser fluente não significa necessariamente falar rápido, pois processamos as ideias antes de falar, mas longas	Compreende diferentes sotaques, desde que sejam inteligíveis, mas não tem, necessariamente, uma compreensão 100% o tempo	Utiliza as estratégias de clarificação, confirmação e verificação para se certificar de que a comunicação está sendo efetiva. Além disso, suas

pausas e hesitações excessivas (como <i>éééé</i> ou <i>uhmmmm</i> muito frequentes) podem acabar interferindo na comunicação, o que não é aceitável para o nível 4.	todo. Pode perder nuances de significado, porém sempre sabe lançar mão de estratégias de negociação de sentido como pedir esclarecimento ou repetição.	respostas são imediatas, informativas e coerentes. Não adianta o examinando dizer uma frase com pronúncia e fluência perfeitas e com um vocabulário rico se a resposta for inadequada, vaga ou tangencial à pergunta.
---	--	---

6.0 RECURSO

6.1 PROCEDIMENTO

O examinando que discordar de qualquer do seu resultado no EPLIS poderá solicitar revisão de suas notas por meio do **Formulário de Recursos** (Anexo B). O formulário deveser enviado ao protocolo do ICEA da forma pelos Correios ou entregue em mãos. Sugere-se que o examinando guarde um comprovante de que o formulário de recurso foi encaminhado ou que chegou ao ICEA, como aviso de recebimento dos correios ou carimbo de entrada no protocolo do ICEA, por exemplo. O recurso deve estar destinado à **Seção de Avaliação de Inglês Aeronáutico do ICEA**, no endereço Praça Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, 50, Vila das Acácias, São José dos Campos, SP, CEP 12.228-615. Recomenda-se aos examinandos que guardem consigo uma cópia do formulário de recurso e que enviem e-mail para epilis.suporte@fab.mil.br, a fim de informar que encaminharam o formulário de recurso para o ICEA.

Cabe enfatizar que **NÃO** são aceitos outros modelos de formulário. Caso o examinando necessite de mais espaço, deve iniciar sua argumentação no formulário do Anexo B e continuar em uma folha A4 branca, indicando no texto a continuação em folha anexa.

6.2 PRAZO DE SUBMISSÃO

Fase 1: Para casos referentes a problemas técnicos (pane no computador, falta de energia elétrica, defeito no fone de ouvido), o candidato deve informar a ocorrência ao coordenador local no momento do exame e este tomará as decisões cabíveis. Solicitações posteriores e encaminhadas diretamente pelo candidato ao ICEA **NÃO** serão aceitas. Problemas de outra natureza, como questões com gabarito errado, devem ser reportados em caráter de **recurso** em até **10 dias corridos** após a realização da Fase 1.

Caso o recurso seja em relação à **Fase 2**, o examinando tem até **10 dias corridos**, a contar da divulgação do resultado na Área do Examinando do site do EPLIS, para que seu pedido de recurso seja enviado ao protocolo do ICEA, pautando sua argumentação pela Escala de Níveis de Proficiência da OACI (Anexo A).

6.3 RESPOSTA AO RECURSO

O mérito do recurso é analisado pela Seção de Avaliação de Inglês Aeronáutico do ICEA, considerada soberana e, portanto, constitui-se última instância para recurso, não cabendo recurso adicional.

No caso dos pedidos de revisão de nota de F2, as gravações das entrevistas são encaminhadas, via Sistema EPLIS, a um Examinador Sênior. Esse Examinador, sem conhecimento da nota original, atribui uma nota para cada categoria da Escala da OACI. Essas notas passarão a constar como o resultado do examinando no teste, sejam elas maiores ou menores do que àquelas que originaram o processo de recurso. Essa decisão é soberana e, portanto, não caberá recurso adicional.

A Seção de Inglês Aeronáutico (EEIA) tem um prazo de **15 dias úteis** para a análise dos recursos referentes à Fase 1 e de **30 dias úteis** para a análise referente à Fase 2. Esse prazo começa a ser contado a partir da chegada do recurso à EEIA.

7.0 PREPARAÇÃO PARA O TESTE

7.1 FAMILIARIZAÇÃO COM A PROVA

Em primeiro lugar, é importante se familiarizar com a prova. Fora as descrições deste manual, há vídeos ilustrativos no [site do EPLIS](#), bem como amostras de questões da Fase 1 e da Fase 2. No entanto, é sempre bom ter em mente que não é possível aprender um idioma às vésperas de um exame. Não se adquire uma língua em pouco tempo. É um processo contínuo e que requer motivação, dedicação e administração do tempo pela pessoa envolvida.

7.2 SIMULADO DA F1

Examinandos que irão realizar o EPLIS podem participar do processo de pilotagem de novos itens de teste. Chamado de “simulado”, a pilotagem consiste em uma prova similar à prova real em termos de formato (múltipla escolha), número de questões, tempo de realização e sistema de aplicação. O que diferencia essa simulação da prova real é o seu nível de dificuldade. Pelo fato de as questões estarem sendo utilizadas pela primeira vez, não é possível precisar o índice de facilidade de cada uma delas. Por essa razão, o desempenho do examinando no simulado não pode ser interpretado como uma previsão do seu desempenho em uma prova real.

Embora não seja possível fazer uma associação entre o desempenho no simulado e o desempenho na prova real, os participantes do simulado beneficiam-se pela experiência de realizar um teste que é similar ao que em breve irão se submeter. Conhecer o método de aplicação, os tipos de áudios e itens encontrados na prova real é uma etapa importante na preparação para um exame, uma vez que reduz a chance de que elementos externos como, por exemplo, o programa de aplicação do teste, interfiram no desempenho do examinando no momento da prova.

A pilotagem de novos itens é também uma etapa de suma importância para o desenvolvimento e manutenção do exame. Os dados coletados são analisados estatisticamente e qualitativamente, o que permite verificar a qualidade do item produzido, bem como elaborar versões de provas equivalentes, ou seja, dentro do mesmo nível de dificuldade.

Para realizar o simulado, o examinando precisa efetuar o seu *login* na área restrita do site e fazer o seu cadastramento. Feito isso, é necessário que o examinando entre em contato com o coordenador local do EPLIS para agendar dia e horário do simulado.

7.3 CURSOS/TREINAMENTOS DE INGLÊS AERONÁUTICO

No Programa de Atividades de Ensino e Atualização Técnica do DECEA (PAEAT), existem ofertas de diversos cursos e treinamentos de inglês aeronáutico, na modalidade presencial ou à distância, que visam à elevação do nível de proficiência dos profissionais envolvidos com o serviço de tráfego aéreo: CTP010 (Curso Inglês Aeronáutico); CTP016E (Curso Inglês Aeronáutico – ACC); CTP017E (Curso Inglês Aeronáutico – APP); CTP018E (Curso Inglês Aeronáutico – TWR); TRE001AICE (Curso Inglês Aeronáutico – Vocabulário); TRE002AICE (Curso Inglês Aeronáutico – Compreensão); TRE003AICE (Curso Inglês Aeronáutico – Estrutura); TRE004AICE (Curso Inglês Aeronáutico – Fluência e Interação); e TRE007AICE (Curso Inglês Aeronáutico – Pronúncia).

O DECEA também oferece, regularmente, vagas em cursos contratados com instituições de ensino especializadas. São também promovidas diversas iniciativas locais com foco no uso do inglês nas comunicações aeronáuticas.

Para mais informações sobre os cursos, treinamentos e iniciativas, procure a Seção de Inglês Aeronáutico do seu Regional.

ANEXO A – ESCALA OACI DOS NÍVEIS DE PROFICIÊNCIA EM LÍNGUA INGLESA

NÍVEL	PRONÚNCIA Pressupõe a utilização de um dialeto e/ou de um sotaque inteligível para a comunidade aeronáutica.	ESTRUTURA A relevância das estruturas gramaticais e dos padrões de oração é determinada pela adequação da linguagem à tarefa a ser executada.	VOCABULÁRIO	FLUÊNCIA	COMPREENSÃO	INTERAÇÕES
Experto NP6	Pronúncia, tonicidade, ritmo e entonação, embora possam ter influência do idioma materno ou variante regional, quase nunca dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais e os padrões de oração, tanto básicos, quanto complexos, são consistentemente bem controlados.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para uma comunicação eficaz sobre uma ampla variedade de temas familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, matizado e sensível ao registro.	Capaz de sustentar conversas de forma prolongada com naturalidade e sem esforço. Varia o fluxo da fala para efeitos estilísticos; por exemplo, para enfatizar um argumento. Utiliza espontaneamente os marcadores e conectores discursivos.	A compreensão é constantemente correta em quase todos os contextos, inclusive de sutilezas linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a pistas verbais e não verbais e responde a elas adequadamente.
Pós-operacional NP5	Pronúncia, tonicidade, ritmo e entonação, embora possam ter influência do idioma materno ou variante regional, raramente dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais e os padrões de oração básicos são consistentemente bem controlados. Há tentativas de uso de estruturas complexas, mas com erros que, às vezes, interferem no sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são suficientes para uma comunicação eficaz sobre temas cotidianos, concretos e relacionados ao trabalho. Capaz de parafrasear sistematicamente e corretamente. O vocabulário é às vezes idiomático.	Capaz de sustentar conversas de forma prolongada, com relativa facilidade, sobre temas familiares, mas pode não variar o fluxo da fala como instrumento estilístico. Capaz de utilizar adequadamente marcadores ou conectores discursivos.	A compreensão é correta para temas cotidianos, concretos e relacionados ao trabalho e na maioria das vezes correta quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma mudança inesperada dos acontecimentos. Capaz de compreender uma gama de variedades linguísticas (dialeto e/ou sotaques) ou registros.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gerencia a relação falante/ouvinte de maneira eficaz.
Operacional NP4	Pronúncia, tonicidade, ritmo e entonação são influenciados pelo idioma materno ou variante regional, mas somente às vezes dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais básicas e os padrões de oração básicos são usados com criatividade e geralmente bem controlados. Erros podem ocorrer, principalmente, em circunstâncias incomuns ou inesperadas, mas raramente interferem no sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são geralmente suficientes para uma comunicação eficaz sobre temas cotidianos, concretos e relacionados ao trabalho. Frequentemente capaz de parafrasear com êxito quando falta vocabulário em circunstâncias incomuns ou inesperadas.	Capaz de produzir enunciados em um ritmo adequado. Pode haver perda ocasional de fluência na mudança do discurso ensaiado ou formulaico para uma interação espontânea, mas sem que isso impeça a comunicação efetiva. Utiliza de um modo limitado os conectores ou marcadores do discurso. As pausas preenchidas não são dispersantes.	A compreensão é, na maioria das vezes, correta para temas cotidianos, concretos e relacionados ao trabalho quando o sotaque ou a variedade linguística utilizada é suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Quando o falante se confronta com uma complicação linguística ou situacional ou uma mudança inesperada dos acontecimentos, a compreensão pode ficar mais	As respostas são geralmente imediatas, adequadas e informativas. Inicia e mantém o diálogo mesmo quando lida com uma mudança inesperada dos acontecimentos. Lida de maneira adequada com aparentes falhas no entendimento verificando, confirmando ou clarificando o que se pretende.

					lenta ou exigir estratégias de clarificação.	
Pré-operacional NP3	Pronúncia, tonicidade, ritmo e entonação são influenciados pelo idioma materno ou variante regional e frequentemente dificultam a compreensão.	As estruturas gramaticais básicas e os padrões de oração básicos associados a situações previsíveis nem sempre são bem dominados. Erros frequentemente interferem no sentido.	A variedade e a precisão do vocabulário são frequentemente suficientes para comunicação sobre temas cotidianos, concretos e relacionados ao trabalho, porém o vocabulário é limitado e a escolha das palavras é, muitas vezes, inadequada. Frequentemente incapaz de parafrasear corretamente quando falta vocabulário.	Capaz de produzir enunciados, mas o fraseamento e as pausas são frequentemente inadequadas. As hesitações ou a lentidão no processamento da linguagem podem impedir uma comunicação efetiva. As pausas preenchidas são, às vezes, um fator de dispersão.	A compreensão é frequentemente correta em temas cotidianos, concretos e relacionada ao trabalho quando o sotaque ou a variedade linguística usada for suficientemente inteligível para uma comunidade internacional de usuários. Pode falhar em compreender uma complicação linguística ou situacional ou uma mudança inesperada dos acontecimentos.	As respostas são às vezes imediatas, adequadas e informativas. Capaz de iniciar e manter diálogos com razoável facilidade sobre temas familiares e em situações previsíveis. Resposta geralmente inadequada perante mudanças imprevistas dos acontecimentos.
Elementar NP2	Pronúncia, tonicidade, ritmo e entonação são fortemente influenciados pelo idioma materno ou variante regional e geralmente dificultam a compreensão.	Demonstra apenas domínio limitado de algumas estruturas gramaticais e padrões de oração simples e memorizados.	Vocabulário limitado, consistindo somente de palavras isoladas e expressões memorizadas.	Capaz de produzir segmentos muito curtos, isolados e memorizados. Para procurar expressões e articular palavras menos familiares, frequentemente utiliza pausas vazias e pausas preenchidas que causam distração no interlocutor.	A compreensão limita-se a frases isoladas e memorizadas, quando elas são cuidadosa e lentamente articuladas.	O tempo de resposta é lento e frequentemente inadequado. A interação limita-se a diálogos simples de rotina.
Pré-elementar NP1	Desempenho abaixo do nível elementar.	Desempenho abaixo do nível elementar.	Desempenho abaixo do nível elementar.	Desempenho abaixo do nível elementar.	Desempenho abaixo do nível elementar.	Desempenho abaixo do nível elementar.

ANEXO B – FORMULÁRIO DE RECURSO

<p align="center">Pedido de revisão de nota ou conceito no EPLIS</p>	<p>Responsável pela análise do recurso: _____ Data: _____</p>
<p align="center">Recurso referente à () Fase 1 () Fase 2</p>	<p>Argumentação da Seção de Avaliação de Inglês Aeronáutico:(usar folha anexa, caso necessário)</p>
<p>Examinando: _____</p>	
<p>CPF: _____ Id: _____ Órgão expedidor: _____</p>	
<p>Tel.: () _____</p>	
<p>End. Eletrônico: _____</p>	
<p>Órgão Regional: _____ Localidade: _____ Operacional: _____</p>	
<p>Local de realização da prova: _____ Data de realização da prova: / /</p>	
<p align="center">Notas ou conceitos do examinando (preencher somente dados da fase pertinente)</p>	
<p>Fase 1: _____ pontos</p>	
<p>Fase 2: P: _____ E: _____ V: _____ F: _____ C: _____ I: _____</p>	
<p>Argumentação do Examinando</p>	
<p>(Compulsória para ambas as fases. Utilizar letra de forma ou digitar. Fundamentar a argumentação com base na Escala de Níveis de Proficiência da OACI, no caso da fase 2. Na ausência de tais requisitos, o pedido NÃO será aceito. Usar folha anexa se necessário.)</p>	
<p>Local: _____ Data: ____ / ____ / ____</p>	<p>Informo-vos que foi feita nova análise do seu desempenho no EPLIS. Assim, a nota do examinando passa/continua a ser:</p>
<p>Assinatura: _____</p>	<p>Fase I: _____</p>
	<p>OU</p>
	<p>Fase II: P: _____ E: _____ V: _____ F: _____ C: _____ I: _____</p>
	<p>Assinatura: _____</p>
	<p align="center">Chefe da ELAI</p>

