



## A Prova ICAO em Exemplos

Olá cmtte bem vindo à bordo, aqui quem fala é o cmtte Pope, e neste podcast eu vou explicar a prova ICAO demonstrando com exemplos cada etapa dela, Primeiramente eu vou resumir para você do que se trata: A prova ICAO é composta de 4 etapas e é inteiramente oral.

A avaliação é toda em inglês e durante ela basicamente você vai:

- Conversar e responder perguntas sobre sobre aviação,
- Ouvir e explicar ao examinador o que você entendeu de audios de fonia ou de eventos aeronáuticos.
- Enviar mensagens simuladas ao controle de tráfego, manutenção ou equipe de vôo.
- E Elaborar explicações e opiniões ao descrever uma foto sobre aviação.

A avaliação inteira dura aproximadamente 30 minutos e é dividida em quatro etapas:

A parte um da prova é bem nos moldes de uma entrevista, após o avaliador se apresentar e explicar em inglês rapidamente como é a prova ele vai buscar fazer perguntas à você e começar a avaliar seu inglês nessa interação.

Pra ficar mais claro eu vou exemplificar agora como seria essa parte assumindo que me foi feita a seguinte pergunta:

-Captain, what would you say are the advantages and the disadvantages of being a pilot?

Para quem não entendeu, a pergunta foi quais seriam as vantagens e desvantagens em ser um piloto?

E a minha resposta seria:

I think the advantages and disadvantages of being a pilot are both related to the fact that we travel a lot, because there's a good side and a bad side to it.

The good side of travelling a lot is that we get to know more places and people than in any other career I know of, especially if you are able to perform international flights.

Now of course that this is not always the case, most times we don't stay long enough to explore and enjoy the destinations we fly to, but still it is a possibility from time to time.

I could also add that for most most pilots, including me, to simply fly an aircraft is already a fascinating experience on its own.

In the other hand sometimes we just travel too much and the lack of a conventional routine can be very difficult because we spend a lot of time away from home and this may have drastic consequences to our social life. We don't have weekends and holidays like most people do and it's difficult to attend to birthdays and special dates in general.

In the end I think it's worth the sacrifice but it' definitely an easy job.



Bom esse foi um exemplo de como seria uma boa resposta para uma das possíveis perguntas a serem feitas nessa primeira parte da prova ICAO de inglês.

Em breve teremos mais vídeos e áudios explicando e explorando mais a fundo cada etapa da prova, as estratégias e os métodos de estudo, por enquanto vamos seguir para um áudio similar ao que você irá escutar durante a segunda etapa da prova, e baseado nele irá interagir de maneira simulada com um controle de tráfego.

-Imagine yourself now as the captain of Anac 123, a passenger aircraft that just took off from Miami Airport, listen to Miami Tower and readback all the information:

-Anac 123 Maintain Runway Heading, Climb to seven thousand squawk 3437, contact miami departure on frequency 122,40

Só para ficar claro, inicialmente recebemos instruções de que devíamos nos imaginar pilotando da o Anac123, uma aeronave recém decolada de Miami e que devíamos prestar atenção no que a Torre Miami nos dizia pelo rádio para efetuar um cotejamento correto.

Após isso ouvimos a Fonia da Torre com um certo ruído nos dando instruções.

Vou tocar mais uma vez o áudio, lembre-se, na prova você sempre pode ouvir uma segunda vez sem ser penalizado por isso, basta pedir e seu examinador irá tocar novamente.

-Anac 123 Maintain Runway Heading, Climb to seven thousand squawk 3437, contact miami departure on frequency 122,40

-Roger miami tower maintain runway heading climb 7 thousand squawk 3437 call departure 12240 anac123.

Esse foi um exemplo de um bom cotejamento como o piloto do ANAC 123.

Perceba que eu cotejei as instruções que me foram dadas sobre: manter a proa da pista (maintain runway heading - 2x), de subir para 7 mil pés (climb to 7 thousand - x2), de alocar 3437 no transponder (squawk 3437 - 2x) e a frequência do controle de partidas de Miami contact 122,40 (contact miami departure on frequency 122,40)

Repare que o “quatro” na fraseologia em inglês é pronunciado como “fower”, isso é para distinguir da preposição “for” evitando falhas de comunicação, o nove é outro número que muda, deve ser pronunciado como “niner” ao invés de “nine”.

Durante essa etapa da prova ainda haverá a continuação com mais áudios para cada situação, no caso vamos supor que agora o seu examinador lhe pedisse para imaginar que um de seus motores acaba de apagar e que você deseja informar o ocorrido à Torre Miami e solicitar o retorno imediato. Uma boa forma de fazer isso seria dizendo:

Pan pan pan! Miami Tower, we lost one of our engines, requesting immediate return. Anac123



Note que declarei urgência no início da mensagem, ao dizer “pan pan pan” informei o ocorrido logo após e solicitei o retorno, deixando minha identificação no fim da mensagem.

Após essa interação o examinador toca outro áudio com a resposta do controle:

Roger Anac123 you are clear to return, I'll give you runway zero niner, fly heading 270, turn base leg at your discretion you are now clear to land, wind calm. I will inform the fire departure that there's a fire onboard.

Após ouvirmos novamente este áudio para nos certificar percebemos que a torre não compreendeu direito o motivo do nosso retorno e acha que há um incêndio a bordo. Portanto na interação a seguir além de cotejarmos as instruções que nos foram dadas teremos também que efetuar uma correção, algo muito comum nos exercícios de rádio interação da prova ICAO. Isso poderia ser feito da seguinte forma:

Tower Negative for fire onboard, the reason for our return is that we lost one of our engines, I say again we are flying with a single engine, cleared for base leg and landing runway 09.  
Anac123

Note que optei por uma fonia objetiva, cortando informações que julguei menos necessárias, como eu faria se estivesse de fato voando essa aeronave, caso julgue necessário não é um problema dar as informações extra, porém lembre-se de que é melhor falar um pouco menos e bem, do que o contrário.

Na parte três da prova você ainda irá escutar áudios, porém dessa vez não será necessário que peça para ouvir novamente, as três situações narradas nessa etapa serão tocadas sempre duas vezes com intervalo de 5 segundos entre cada vez.

Após a repetição de cada áudio seu examinador irá pedir que você explique no máximo de detalhes o que entendeu e após isso fará uma pergunta baseada na situação escutada.

Vamos ouvir um exemplo:

Pan pan pan! Anac123. Our left windshield is broken, there was a bird strike and the captain is injured and barely conscious, I request emergency landing and medical services, a123. (2x)

Como você pode perceber não é a toa que a terceira etapa da prova é chamada de Emergency Situations, normalmente os áudios serão muito mais dramáticos do que os da segunda parte. Após ouvir duas vezes então, o seu examinador pediria à você uma explicação detalhada sobre o áudio, algo como: Captain, in as much details as possible, please tell me what you've understood from the situation you just heard..

E uma resposta adequada seria:

I understood that Anac 123 had a bird strike which resulted in a pilot incapacitation, the captain was injured and barely conscious and the left side of the windshield was broken, the copilot was



flying the aircraft and he sent a message to the ATC informing about the situation and requesting emergency landing and medical services.

Após essa explicação por parte do piloto sendo avaliado o examinador poderia fazer a seguinte pergunta sobre o áudio:

Captain are there any ways to reduce the risk of a bird strike?

Um boa resposta poderia ser:

Avoiding bird strikes is not an easy thing to do because in general we fly too fast to see them but paying extra attention to the outside world during low altitude operations can really help because most of the times it's easier for a bird strike to happen during takeoffs and landings and this is when we are actually flying slower. In terms of preventive measures the airports can be built considering the environment, avoiding proximity from landfills for instance.

Essa resposta foi bastante completa e dessa forma o avaliador provavelmente não faria outra pergunta complementar à mim e assim prosseguiríamos para os próximos exercícios, e ao final da terceira etapa da prova você terá feito três. Ele ainda irá pedir que você faça uma comparação das três situações entre si, elegendo e justificando a que julga perigosa.

Na parte quatro da prova, que é a última, é dada ao piloto a tarefa de descrever uma imagem. Nessa etapa é ideal que demonstremos segurança e fluidez ao falar sem interrupção por um período relativamente longo de tempo.

As fotografias usadas nessa etapa são sempre correlatas com a aviação e na maior parte das vezes com acidentes e situações anormais, portanto praticar para uma boa descrição de imagem significa ter um bom vocabulário não apenas para descrever o que se vê na imagem, mas para emitir opiniões sobre o que aconteceu e elaborar hipóteses a respeito.

A seguir farei um exemplo de descrição de imagem, porém se você está acessando essa aula apenas por áudio vá ao nosso site e na seção "Estude Aqui" aqui encontre a fotografia de um Boeing 777 da American Airlines com uma grande explosão acontecendo em seu motor esquerdo. Uma boa descrição para essa foto poderia ser a seguinte.

This picture shows a twin engine passenger aircraft on the runway during takeoff or landing, I think it's a Boeing triple seven and I can tell that the plane is having problems with its left engine. I can't precise what exactly is the cause of the problem but there is an explosion happening and the fire is expanding to both sides of the engine so I think may be it's due to a compressor stall, I say that because a compressor stall can disrupt the airflow of the engine and cause intense and ephemeral explosions.

I hope this is happening during landing because then it's safer for the aircraft to simply shut off this engine and have the fire department coming as fast as possible because if this is a takeoff, not only the pilots will have to climb in this condition, for return, but also to deal with a possible overweight landing condition, a triple seven usually takes off carrying too much weight to land so he might have to make a tough decision and evaluate if it's safer to fly a little longer with this



unreliable engine or if it is better risk an overweight landing. Either way I think the problem was solved safely. I never heard of a catastrophic accident with an American Airlines triple seven during landings or takeoffs.

Bom assim terminaria a prova ICAO, o examinador poderia ainda fazer algumas perguntas sobre a foto caso julgasse necessário. Lembre-se é sempre importante estudar, não importa qual o seu nível de inglês sempre é possível melhorar. Eu mesmo por exemplo apesar de ser fluente e de ter ICAO 6 acabo ampliando meu vocabulário, explorando novas formas de realizar descrições e outras etapas da prova e gosto de partilhar.

Lembre-se na Vector o nosso sucesso é a sua conquista, material de qualidade e aulas com quem entende de inglês e de aviação.

Até o a próxima comandante, foi um prazer tê-lo conosco, Captain Alex Pope