



**Centro Universitário de Brasília
Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento - ICPD**

CANDIDA CAVALHEIRO SCHWAAB

**CRISE E RISCO MIDIÁTICO NA PISTA
UM ESTUDO DA COMUNICAÇÃO SOBRE OPERAÇÕES
SIMULTÂNEAS NO AEROPORTO DE BRASÍLIA**

Brasília
2017

CANDIDA CAVALHEIRO SCHWAAB

CRISE E RISCO MUDIÁTICO NA PISTA

**UM ESTUDO DA COMUNICAÇÃO SOBRE OPERAÇÕES
SIMULTÂNEAS NO AEROPORTO DE BRASÍLIA**

Trabalho apresentado ao Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD) como pré-requisito para obtenção de Certificado de Conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em Gestão da Comunicação nas Organizações.

Orientador: Prof. Ms. Luiz Cláudio Ferreira

Brasília
2017

CANDIDA CAVALHEIRO SCHWAAB

CRISE E RISCO MIDIÁTICO NA PISTA

**UM ESTUDO DA COMUNICAÇÃO SOBRE OPERAÇÕES
SIMULTÂNEAS NO AEROPORTO DE BRASÍLIA**

Trabalho apresentado ao Centro
Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD)
como pré-requisito para a obtenção de
Certificado de Conclusão de Curso de
Pós-graduação *Lato Sensu* Gestão da
Comunicação nas Organizações

Orientador: Prof. Ms. Luiz Cláudio Ferreira

Brasília, 07 de março de 2017.

Banca Examinadora

Prof. Ms. Luiz Cláudio Ferreira

Prof^a. Dr^a. Carolina Assunção

Prof. Dr. Gilson Ciarallo

**Para minha mãe, Alice, e minha irmã, Camila.
Para minha avó, Placidia, e meu Pai, Enésio,
mesmo sem a presença física.**

AGRADECIMENTO(S)

Nenhuma jornada é realizada sozinha. Pessoas que encontramos pelo caminho ou que nos acompanham a bastante tempo. Gratidão é a palavra que resume esta jornada.

Agradeço a Deus, Senhor de todos nós.

À minha avó, Placidia Cavalheiro, o anjo que Deus enviou para me cuidar na terra, por me ensinar que o amor é o mais belo dos sentimentos e que sem fé, não temos forças para chegar em lugar nenhum. Saudade do teu abraço!

Ao meu pai, Enésio Schwaab, que me ensinou a sonhar. Hoje já não ouço a tua voz calma, mas eu sei que você continua me incentivando.

À minha mãe, Alice Cavalheiro, meu exemplo de força e de coragem. Obrigada por me ensinar a lutar e enfrentar o mundo. Estamos distantes, mas nosso coração nunca se separa.

À Camila, minha irmã, por vibrar comigo em cada conquista.

Ao Lelis, meu melhor amigo e companheiro. Obrigada pela paciência!

Aos meus professores da UFSM, Lana Campanella e André Quiroga Sandi, que se tornaram amigos para a vida toda. Mesmo de longe continuam se fazendo presentes na minha vida, carreira e estudos.

Ao Tenente Humberto e a sua biblioteca particular, fundamentais para esta construção acadêmica.

Ao meu orientador Luiz Claudio Ferreira e sua paciência frente à minha ansiedade.

A todos os meus colegas de curso, grandes presentes de Deus, que dividiram comigo suas vidas pessoais e profissionais. A convivência com vocês é fantástica!

“A pesquisa inclui sempre a percepção emancipatória do sujeito que busca fazer e fazer-se oportunidade, à medida que começa e se reconstitui pelo questionamento sistemático da realidade” (DEMO, 2007, p. 8).

RESUMO

Esta pesquisa possui como tema a gestão da comunicação em situações de risco e crise. O objetivo é identificar como ocorreu o gerenciamento de risco e crise durante o início, a suspensão e a retomada da operação simultânea das pistas no Aeroporto de Brasília. Os objetivos específicos são: analisar as notícias veiculadas na mídia sobre a operação das pistas simultâneas; analisar as notícias veiculadas sobre as ocorrências aeronáuticas que suspenderam a operação independente; analisar as notícias veiculadas sobre a retomada da operação; analisar o conteúdo divulgado pelas instituições encarregadas em seus canais de comunicação; e apontar as ações adotadas para evitar a instauração da crise. A pesquisa, de abordagem qualitativa, utiliza a técnica de estudo de casos múltiplos para analisar as 29 publicações selecionadas em sites de notícias e páginas das instituições envolvidas com a operação simultânea. As publicações foram divididas em três períodos: “Início da operação”, “Suspensão” e “Retomada” e submetidas a um questionário, destinado a orientar a análise dos dados, a fim de verificar se as instituições responsáveis conseguiram informar o público em geral sobre a complexidade das operações, principal questão da pesquisa. Uma das conclusões do estudo é a necessidade de informar cada público com linguagem e abordagem específica. Além disso, é evidente que as instituições não exploram o potencial disponível para a gestão de crise.

Palavras-chave: Comunicação. Crise. Risco. Gerenciamento. Pistas simultâneas.

ABSTRACT

The theme of this research is the management of communication in situations of risk and crisis. The goal is to identify how management of risk and crisis was exercised during the period in which simultaneous operations at Brasilia airport were started, suspended and resumed. The specific objectives are: - to analyze the news stories conveyed in the media associated with the aeronautical occurrences which resulted in suspension of independent operations; - to analyze the news stories related to the resumption of the operations; - to analyze the content of the news stories conveyed by the organizations in charge through their media resources; and, - to highlight the actions taken to prevent crisis from occurring. This qualitative-approach research utilizes a technique of study of multiple cases to analyze 29 publications selected from sites of news and pages of the institutions involved with the simultaneous operations. The publications are divided into three stages: "Beginning of Operations", "Suspension", and "Resumption", submitted to a questionnaire aimed at orienting the analysis of data to verify whether the institutions-in-charge managed to have the general public informed on the complexity of the operations, as the main issue of the established research. One of the findings of the study is a need to inform each public with language and specific approach. Besides that, it is clear that the institutions not demonstrate the potential they have for the crisis management.

Key words: Communication. Crisis. Risk. Management. Simultaneous Runways.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Públicos da Operação Simultânea.....	26
Quadro 2 – Publicações do período “Início da Operação”	31
Quadro 3 – Publicações do período “Suspensão”	32
Quadro 4 – Publicações do período “Retomada”.....	33
Quadro 5 – Análise do primeiro período.....	37
Quadro 6 – Análise do segundo período.....	42
Quadro 7 – Análise do terceiro período.....	44

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO E DE IMPRENSA	13
2 RISCO E CRISE DE IMAGEM	16
3 GESTÃO DE CRISE DE IMAGEM	22
4 O CASO DAS PISTAS SIMULTÂNEAS	28
5 MÉTODO.....	31
6 ANÁLISE	38
CONCLUSÃO.....	48
REFERÊNCIAS.....	52
ANEXO A – Material analisado do período “Início da Operação”	58
ANEXO B – Material analisado do período “Suspensão”	78
ANEXO C - Material analisado do período “Retomada”	92

INTRODUÇÃO

Em novembro de 2015 o Aeroporto Internacional Juscelino Kubitscheck, administrado pela concessionária Inframérica, iniciou a operação paralela simultânea independente. Ou seja, as duas pistas do Aeroporto passaram a aceitar pousos e decolagens ao mesmo instante, sem que precisasse esperar o tempo mínimo entre uma decolagem e outra, ou entre um pouso e outro.

O anúncio foi bem visto pela comunidade aeronáutica, uma vez que o Brasil estava se preparando para receber as Olimpíadas e tinha acabado de sediar a Copa do Mundo. Contudo, duas quase colisões entre aeronaves, com intervalo de apenas nove dias, fizeram com que a operação simultânea fosse suspensa por tempo indeterminado.

Nesta pesquisa, um estudo de gestão da comunicação em situações de risco e crise, a atenção principal é sobre a divulgação de informações, a fim de esclarecer à população e evitar o surgimento de um colapso no setor aéreo local. Assim, o questionamento que emerge é se as instituições encarregadas conseguiram prestar informação pública sobre a complexidade da operação de aeronaves em pistas simultâneas.

O objetivo é identificar como ocorreram os gerenciamentos de risco e de crise durante o início, a suspensão e a retomada da operação simultânea paralela independente no Aeroporto de Brasília. Os objetivos específicos são: analisar as notícias veiculadas na mídia sobre a operação das pistas simultâneas; analisar as notícias veiculadas sobre as ocorrências aeronáuticas, que suspenderam a operação independente; analisar as notícias veiculadas sobre a retomada da operação; analisar o conteúdo divulgado pelas instituições encarregadas, em seus canais de comunicação; e apontar as ações adotadas para evitar a instauração da crise.

A relevância da pesquisa está baseada na iminência de crise presente na área da aviação. Empresas aéreas, concessionárias de aeródromos, instituições públicas, escolas de formação, todos convivem com o risco diariamente. Este risco não envolve apenas os acidentes, mas também a imagem de um transporte seguro

e eficiente. Destarte, a necessidade de gerenciamento constante de riscos e crises motiva o estudo sobre o assunto e pretende contribuir, a partir da identificação das estratégias utilizadas, para a atuação neste nicho.

Utilizando a abordagem qualitativa, o trabalho divide-se em seis capítulos, além da introdução e da conclusão, de modo que três deles são de revisão literária e três de metodologia e análise do caso. O primeiro capítulo contempla a conceituação teórica sobre assessoria de comunicação e imprensa, onde abordam-se o ser e o fazer da atividade a partir de autores como Kopplin e Ferraretto (2001), Duarte (2011), Chinem (2003) e Kunsh (2003).

As definições de risco e crise são abordadas no segundo capítulo. A comunicação de risco e a cultura da vigilância são componentes apresentados no subcapítulo destinado especificamente à conceituação de risco. A crise e suas características são apresentadas no segundo capítulo. Além disso, a diferença entre identidade, imagem e reputação contribuem para a composição, baseando-se em autores como Kunsh (2003), Bueno (2009) e lasbeck (2007).

O terceiro capítulo apresenta o gerenciamento de crise sob a ótica de autores como Forni (2011 e 2015) e Silva Neto (2010). Nesta parte o processo de gerenciamento e a comunicação de crise são fatores fundamentais para a construção teórica sobre o assunto. Além disso, o subcapítulo 3.1 discorre sobre a importância dos públicos durante o processo de gerenciamento de crise e apresenta o mapeamento de públicos realizado a partir do caso da operação paralela simultânea independente.

O relato dos fatos envolvendo operação paralela simultânea independente no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek compõe o capítulo quatro. A construção apresenta breve resumo da trajetória do Aeroporto de Brasília e descreve os fatos do antes, do durante e da retomada da operação.

O quinto capítulo dedica-se a detalhar a metodologia de análise e aplicação da técnica de estudos de caso múltiplos, segundo Yin (2001). Em três quadros, um para cada período de análise, são apresentados os materiais de análise coletados e os itens definidos para a triangulação dos dados. Por fim, são apresentadas as análises do material coletado, obedecendo ao preconizado pela

técnica de casos múltiplos: a aplicação dos itens de análise em cada período definido, seguindo a lógica de tempo.

1 ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO E DE IMPRENSA

A preocupação específica com a comunicação dentro das organizações, com viés profissional, possui como gênese, no Brasil, a implantação de um departamento específico na empresa Light & Power (hoje, Eletropaulo) no ano de 1914, em São Paulo. O Departamento de Relações Públicas foi coordenado pelo engenheiro Eduardo Pinheiro Lobo e o principal objetivo era harmonizar a relação entre a empresa e seus clientes. Neste período o País estava em processo de urbanização e de industrialização. Em razão disso, a prestação de serviços ainda era precária.

Tanto no Brasil quanto em outros países, a proliferação e o desenvolvimento maior da atividade ocorreu a partir da década de 1950. No caso brasileiro foi uma época de redemocratização e a instauração de “uma era de transformação” (KUNSCH, W., 2009, p. 25) devido aos governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubitschek, a abertura da economia para a instalação de empresas multinacionais e ainda a ascensão do rádio e surgimento da televisão.

Em 1951 foi implantado o primeiro Departamento de Relações Públicas genuinamente brasileiro na Companhia Siderúrgica Nacional, no município de Volta Redonda/RJ. As empresas valorizavam a comunicação, principalmente o relacionamento com os públicos e a reputação, cultura trazida pelas multinacionais aqui instaladas. Em 10 de outubro de 1952 foi criada, por Inácio Penteado da Silva Teles e Romildo Fernandes, a primeira empresa de prestação de serviços em Comunicação no país, a Companhia Nacional de Relações Públicas e Propaganda, com sede em São Paulo.

A partir de então a comunicação se proliferou em empresas públicas e privadas. Em algumas a prática era denominada de relações públicas, em outras de assessoria de imprensa. Mais tarde a prática recebeu outras denominações, como: comunicação organizacional, comunicação empresarial e comunicação corporativa. Esses termos, no Brasil, são utilizados “para designar todo o trabalho de comunicação levado a efeito pelas organizações em geral” (KUNSH, 2003, p. 149).

Para Kunsh (2003) a terminologia comunicação organizacional abarca todas as atividades comunicacionais e “apresenta maior amplitude, aplicando-se a

qualquer tipo de organização – pública, privada, sem fins lucrativos, ONGs, fundações etc., não se restringindo ao âmbito do que se denomina “empresa” (KUNSH, 2003, p. 50).

Kopplin e Ferraretto (2001, p. 11) explicam que “para aprimorar o fluxo de informações com seus públicos interno e externo, as instituições utilizam serviços de uma assessoria de Comunicação Social”, que pode ser um departamento interno ou terceirizado. “A ACS presta um serviço especializado, coordenando as atividades de comunicação de um assessorado com seus públicos e estabelecendo políticas e estratégias (KOPPLIN; FERRARETO, 2011, P. 11).

As assessorias de comunicação ocupam posição estratégica nas organizações. No organograma, elas estão diretamente ligadas ao *staff*, mesmo quando há a terceirização do serviço.

Quando os profissionais de comunicação estão envolvidos nos processos e diretamente ligados à cúpula da empresa, tanto melhor transcorrerá o trabalho, inclusive para entender os sinais que a maioria das crises apresenta antes de eclodir (MENEZES, 2014, p. 25).

De modo geral, as assessorias de comunicação combinam ações nas áreas de Jornalismo, Relações Públicas e Publicidade e Propaganda (KOPPLIN; FERRARETO, 2001). Já Kunsh (2003), em seu composto da comunicação organizacional integrada, divide o trabalho de uma assessoria em quatro nichos. (1) Comunicação administrativa, que viabiliza o fluxo de informações dentro do sistema organizacional; (2) comunicação interna, responsável por gerenciar o relacionamento da empresa e seus funcionários; (3) comunicação mercadológica, com vistas ao consumidor e à divulgação de produtos e serviços; e a (4) comunicação institucional, direcionada à construção e manutenção de imagem e identidade fortes da organização ou dos assessorados.

É no nicho da comunicação institucional onde se encontra o trabalho de assessoria de imprensa e relacionamento com a mídia. Duarte (2011) explica que “considerar que comunicação é igual a assessoria de imprensa é considerar a parte do todo” (DUARTE, 2011, p. 68), ou seja a assessoria de imprensa é parte de um conjunto de especializações que compõe a assessoria de comunicação.

A atividade de assessoria de imprensa “pode ser conceituada como a gestão do relacionamento e dos fluxos de informação entre fontes de informação e imprensa” (DUARTE 2011, p. 51). De modo geral busca-se atender às demandas por informações referentes ao assessorado (organização ou indivíduo).

Os autores Kopplin e Ferraretto (2001) asseveram que a assessoria de imprensa possui dois aspectos fundamentais. Um deles é a “necessidade de se divulgar opiniões e realizações de um indivíduo ou grupo de pessoas” (KOPPLIN; FERRARETTO 2001, p. 18) o outro é “a existência daquele conjunto de instituições conhecidas como meios de comunicação de massa” (KOPPLIN; FERRARETTO 2001, p. 18).

Em contrapartida, Chinem (2003) amplia a percepção de públicos atingidos pelo trabalho de assessoria de imprensa: “o profissional de Assessoria de Imprensa é um intermediário entre as informações disponíveis em uma organização e os diversos públicos que ela atinge” (CHINEM, 2003, p. 13). Esses públicos compreendem a mídia, em primeiro plano, e conseqüentemente funcionários, fornecedores, clientes e outros.

Importante ressaltar que o fluxo de informações pode ocorrer de diferentes formas. Um jornalista de redação não procura o assessor de imprensa apenas quando precisa do esclarecimento de um fato, mas também o faz quando é estimulado por parte do assessor.

Dessa forma, os profissionais de assessoria utilizam-se de ferramentas específicas. Arrisca-se dizer que essas ferramentas podem ser divididas em dois momentos: o primeiro é preditivo, ou seja, que se antecipa a acontecimentos e gera o interesse dos veículos de comunicação sobre determinado assunto. Aqui podem-se elencar como ferramentas *press release*, *media training*, portal institucional, blog, *press kit* e *house organ*.

Já o segundo momento é reativo, de modo que presta esclarecimento e fornece informações após um acontecimento. Notas oficiais, atendimento a jornalistas, entrevistas, coletivas de imprensa, são alguns exemplos de estratégias utilizadas pelas assessorias após acontecimentos, programados ou não.

2 RISCO E CRISE DE IMAGEM

Neste capítulo são abordadas as conceituações de risco e crise de imagem como efeito para estudo em comunicação. Contudo, antes disso, faz-se necessário elucidar sobre termos aqui mencionados: identidade, imagem e reputação, a fim de contribuir para a melhor compreensão acerca do tema.

Para Bueno (2009), a identidade de uma organização pode ser definida como a sua personalidade. Está diretamente ligada à política e à cultura organizacional, de modo a expressar a finalidade a que se propõe. Para Woodward (2009), as regras de conduta e formas de comportamento podem construir identidades. Ainda, para Joan Costa (2001), a identidade pode se definir “por dois parâmetros: o que a empresa é, e o que ela faz” (JOAN COSTA, 2001 apud KUNSH, 2003, p. 172). A identidade, então, é tudo aquilo que identifica a empresa, desde sua cultura até a identidade visual presente no uniforme dos funcionários.

Já a imagem é constituída pela representação que os públicos possuem da empresa, ou seja, uma leitura. A ela atribui-se o conceito de que “é o que passa na mente dos públicos, no seu imaginário” (KUNSH, 2003, p.170) e é constituída através de uma “síntese integradora, que acumula aspectos cognitivos, afetivos e valorativos, e expressa a ‘leitura’ (...) da identidade corporativa de uma organização” (BUENO, 2009, p.189).

Segundo lasbeck (2007), quando se fala em imagem, refere-se a um “produto dinâmico da elaboração mental (imaginação) de quem mantém com o objeto de sua percepção e experiência uma relação comunicativa” (IASBECK, 2007, p. 91). Trata-se de uma “impressão”, resultado da mescla entre dados do imaginário e a percepção, acerca de uma organização, por exemplo.

A reputação é o conceito formado em torno da empresa. Contudo, segundo Bueno (2008, s.p.), “diferentemente da imagem, ela é menos fluída, é construída num prazo maior de tempo, tem maior consistência e intensidade”, além disso requer um processo mais demorado de interação e engajamento com público.

Sobre a diferença entre imagem e reputação, lasbeck (2007) explica que

enquanto a 'imagem', como vimos, se forma na mente do receptor com base em estímulos mais densamente povoados por sensações e qualidades, a reputação é formada por juízos de caráter lógico e alicerçada em argumentos, opiniões e até mesmo convicções, crenças consolidadas (IASBECK, 2007, p. 91).

Passível de mensuração, a imagem organizacional é algo que se constrói e modifica em processo menos gradual do que a reputação. Assim, de acordo com o entendimento de Forni (2015) a partir dos escritos de lasbeck (2007), “pode-se mexer com a imagem num dia, para o bem, ou para o mal, mas a reputação se constrói ao longo da existência” (FORNI, 2015, p. 44).

2.1 Risco

A gestão do risco teve início nas instituições financeiras, mas se considera uma posição de vanguarda na comunicação. A preocupação genuína era o prejuízo monetário. Nessa área, o termo risco é utilizado para designar a “combinação entre a probabilidade de ocorrência de um determinado evento aleatório e futuro, fora do controle proporcionado pelo planejamento humano, e seu impacto resultante” (CARDOSO; POLIDORO, s.d., p. 03) na organização. O resultado da soma de probabilidade e impacto geram o planejamento de gerenciamento de risco.

Mais tarde, o conceito foi ampliado para organizações de outras naturezas. Segundo Forni (2015) “as grandes corporações acabaram incorporando essa cultura, porque risco à marca e à reputação está hoje muito ligado ao risco financeiro” (FORNI, 2015, p. 90). O mesmo autor complementa que “o custo das crises pode inviabilizar financeiramente muitas empresas” (FORNI, 2015, p. 93-94).

Cardoso e Polidoro (s.d., p. 03) explicam que o simples fato de a organização existir abre precedente para ocorrências que, combinadas ou não, “constituem oportunidades para obter vantagens ou representam ameaças ao sucesso do empreendimento”. A ameaça é inerente ao risco, de modo que por meio do gerenciamento de risco é possível reduzir o nível de ameaças (FORNI, 2015, p. 90).

Outro fator intrínseco à noção de risco é a oportunidade. Junto com a ameaça, ela compõe os dois lados da mesma moeda de modo que não podem ser

consideradas separadamente. Da mesma forma que o risco possui ameaças à empresa, existe a possibilidade de que a aplicação certa da estratégia de gerenciamento torne-se uma oportunidade para alavancar os negócios ou fortalecer a imagem e a reputação institucional.

Para Forni (2015, p. 96) “o segredo está na importância do estágio de identificação dos riscos, que não podem ser subestimados”. O mesmo autor explica que o desenvolvimento industrial e social implica na constante mutação dos riscos, pois eliminar uma fonte de perigo pode significar introduzir outra.

Mas afinal, quais são os riscos aos quais as organizações estão expostas? São diversos. Existem riscos físicos, que compreendem questões como saúde e segurança, acidentes provenientes da atividade da empresa, legais, financeiros, econômicos, governamentais, ambientais e catástrofes naturais. Todos eles, de uma forma ou outra, afetam a imagem da organização.

A cultura de gerenciamento de risco nas empresas é estimulada de modo a evitar problemas e emergências que, na sequência, podem se tornar grandes crises. Segundo Fink (2002 apud FORNI, 2015, p. 94), as crises ocorrem por que as empresas não percebem os sinais de perigo, ou não dão a devida importância. Isso se deve ao fato de ausência do estado de vigilância dos riscos.

A vigilância constante do risco necessita do esforço conjunto de todos os indivíduos que compõem uma organização. Forni (2015, p. 94) chama isso de “vigilância responsável, em que cada empregado ou diretor seja também um “gerente de risco”” (FORNI, 2015, p. 94). O objetivo é evitar a complacência e a acomodação com determinadas situações a fim de que crises possam ser evitadas.

Além disso, para contribuir com o processo de prevenção, existe a comunicação de risco. Trata-se do direcionamento da comunicação para suprir o público de informações necessárias para a tomada de decisão sobre riscos de saúde, segurança, meio ambiente, entre outros. Em outras palavras, significa informar, com transparência, tudo que acontece e represente algum tipo de risco à população.

Silva Neto (2010, p. 180) conceitua a comunicação de risco como o conjunto de técnicas “desenvolvidas para ajudar as empresas e seus dirigentes a se comunicarem com o público em situações reais ou potenciais de conflito de

interesses”, de baixa credibilidade e controvérsias. As mensagens produzidas para esses momentos devem ser críveis, convincentes, claras, objetivas e positivas, na medida do possível.

A importância de informar o público em situações de risco se dá pelo fato de que quanto menos informação as pessoas possuírem, mais a percepção de risco será potencializada.

Quanto menos as pessoas dominam ou têm informações sobre determinado assunto, mais elas racionalizam que sua percepção é realidade e tendem a ficar mais preocupadas e a ter percepções de risco maiores do que as pessoas mais bem informadas. Pessoas mal informadas magnificam a importância dos problemas e se tornam mais refratárias à comunicação das empresas com as quais estão em conflito (SILVA NETO, 2010, p. 183).

Nesse contexto, Forni (2015) explica que a mídia e os formadores de opinião têm papel fundamental na comunicação de risco a fim de evitar o alarme e o boato, extremamente prejudiciais para a segurança da população. O autor esclarece que diferente da comunicação de crise, a comunicação de risco ajuda a opinião pública a se informar, monitorar e reagir frente a determinados riscos, antes que a falta de informação faça com que a crise se instaure (FORNI, 2015, p. 98).

2.2 Crise

Crises devem ser compreendidas como uma ruptura no andamento normal da organização, além dos altos e baixos comuns aos negócios. Trata-se de uma situação de anormalidade que se revela como ameaça à atividade fim, à reputação e ao futuro de uma empresa ou governo (FORNI, 2015, p. 8).

O Institute for Public Relations, da University of Florida, define crise como uma ameaça, significativa, para as operações da empresa, que não é tratada de maneira adequada. Silva Neto (2010) caracteriza crise como “evento específico e inesperado, que cria altos níveis de incerteza e ameaça às empresas e aos públicos” e provoca “grande pressão por respostas imediatas sobre as suas causas, seus efeitos e consequências” (SILVA NETO, 2010, p. 187).

Por outro lado, Ian Mitroff (2001, p.34-35 apud FORNI 2015, p. 7) é direto ao afirmar que “uma crise é um evento que afeta ou tem potencial de afetar uma organização inteira”. O mesmo autor diz que a crise é algo negativo, embora passível de ser administrada nos limites humanamente possíveis.

Já o Institute for Crisis Management (ICM), pioneiro na consultoria de gestão de crise nos Estados Unidos, considera a influência dos meios de comunicação ao conceituar crise. Segundo o ICM, crise é “uma ruptura significativa nos negócios que estimula uma extensa cobertura dos meios de comunicação” (INSTITUTE FOR CRISIS MANAGEMENT apud FORNI, 2015, p. 8).

Segundo Lopes (2000, p. 67) “qualquer coisa negativa que escape ao controle da empresa e ganhe visibilidade” pode detonar uma crise. Podem ser geradas por fatos triviais: nota jornalística mal escrita, efeito climático, publicação em redes sociais ou funcionário insatisfeito. Além disso, o consumidor também se caracteriza como fonte de crise devido à qualidade do serviço prestado. Reclamações nos PROCON são constantes e, por diversas vezes, as empresas são proibidas de vender o produto fruto da reclamação (FORNI, 2015, p. 22).

Alguns estudos, como o do ICM, apontam que a maioria das crises está envolvida diretamente com problemas de gestão ou relacionamento com os funcionários. “Se analisarmos cada uma dessas crises, veremos no cerne de sua origem decisões erradas; falta de controle ou de um plano de contingência; análise equivocada de cenário e erros de administração” (FORNI, 2015, p. 20).

Forni (2011, p. 389) ainda explica que “hoje, a administração de crises preocupa-se também com fatos aparentemente simples, que assumem dimensões bem maiores do que as empresas desejam e imaginam”, quando não são monitoradas. O fator determinante para que uma ocorrência se classifique como crise é o modo com que as empresas as conduzem. Segundo Forni (2015) as crises podem ser evitadas por meio da vigilância dos riscos. O autor afirma que

por trás de grande parte das crises, há quase sempre um escorregão administrativo, o cochilo de um executivo, falta de treinamento, descuido com normas de segurança ou ação deliberada de cometer um ato ilícito (FORNI, 2015, p. 5).

Francisco Viana (2001, p. 167) elenca algumas características de crises de imagem:

o elemento surpresa. A falta de hábito de lidar com a mídia. A carência de informações. A forma como seus impactos se propagam. A incomum curiosidade da mídia. A mobilização da opinião pública e dos governantes. E, o que é pior, a perda de controle das iniciativas.

Existem, ainda, princípios de conduta e ações proativas que podem reverter situações críticas e preservar a reputação da organização (FORNI, 2011). A resposta rápida, por exemplo, é uma estratégia essencial para evitar boatos distorcidos nas mídias sociais e nos veículos de imprensa, já que a pressão do tempo é uma das características das crises.

Charles F. Hermann (1963 apud LOURENÇO; MARCHIORI, 2011, p. 3) assevera que a crise ameaça os valores fundamentais da organização e “permite apenas um período limitado de tempo para a tomada de decisões, pois é inesperada e tem origem no ambiente relevante da organização”). Segundo o autor as organizações devem adotar atitude proativa, pois quando se trata de crise, os trabalhos devem iniciar com antecedência.

Sobre a velocidade de ação e de tomada de decisão, Guanaes (2003, p. 16) assevera que “rapidez e coragem podem fazer toda a diferença no meio de uma crise. Tem hora que o medo é um péssimo conselheiro. Prudência em excesso paralisa. Da mesma forma que uma imprudência pode ser fatal”.

Ou seja, o gerenciamento de situações de risco e crise é imprescindível para evitar danos à imagem e à reputação organizacional. Trata-se da preservação de ativos intangíveis para evitar que os efeitos do evento crítico se espalhem para além do prejuízo financeiro.

No Brasil, mesmo com uma “imprensa livre e vigorosa e uma opinião pública atenta e atuante” (ROSA, 2003, p. 21), o tema ainda não é pauta recorrente nos *staff*. Este fato pode dificultar o gerenciamento de crise e a pronta resposta necessária nestas situações, como veremos no próximo capítulo.

3 GESTÃO DE CRISE DE IMAGEM

Crise é uma ruptura no desenvolvimento normal de alguma atividade, que pode desencadear prejuízos tangíveis e intangíveis e atrair a atenção do público. Entende-se por gestão de crise o processo que inicia antes dessa ruptura ser desencadeada, por meio de ações preventivas, até o pós-crise, com a análise das lições aprendidas e as correções que precisam ser efetuadas. Fink (2002) considera o gerenciamento de crise como “qualquer medida que antecipe uma situação de crise ou remova o risco ou incerteza de uma situação dada” (FINK, 2002 apud FORNI, 2015, p. 110).

Para o gerenciamento efetivo de crise, Silva Neto (2010) considera três etapas para o processo: auditoria de vulnerabilidade, planejamento e preparação para responder às demandas.

A auditoria de vulnerabilidade busca avaliar os riscos e identificar as fraquezas da organização. Alguns autores consideram essa fase o primeiro passo para a elaboração do plano de gestão de crise, uma vez que todas as vulnerabilidades estarão mapeadas. “Num primeiro momento, descobrir os fatos negativos, ameaças à organização ou aos *stakeholders*” (FORNI, 2015, p. 102).

O planejamento de crises consiste na estruturação dos planos de gestão e comunicação a partir dos principais problemas identificados. Mesmo que esses documentos nunca estejam completos, “permitem ordenar rapidamente as primeiras ações e orientar os próximos passos” (SILVA NETO, 2010, p. 190).

Por fim, a preparação para responder às demandas geradas pela crise deve ser proveniente dos planos previamente elaborados. O treinamento periódico dos funcionários “para lidar com os aspectos relativos à incerteza e à liderança, e refinar competências com base nas melhores práticas em gestão e comunicação de crises” (SILVA NETO, 2010, p. 190), também estão contemplados nessa fase.

Forni (2015) considera que o processo de gestão começa antes de a crise acontecer, por meio de medidas preventivas e de contenção. O mesmo autor entende que o processo é composto por fatores básicos. São eles:

um plano de crise simples e flexível; a necessidade de liderança; um porta-voz preparado; a identificação e a necessidade de estabelecer relação com

os diversos stakeholders, principalmente os envolvidos na crise; o timing da resposta, que não comporta alternativa, a não ser a rapidez; finalmente, o plano de comunicação, levando em conta, prioritariamente, a comunicação interna e a relação com a mídia (FORNI, 2015, p. 110).

A comunicação de crise está contemplada no plano multidisciplinar de gestão de crise. Silva Neto (2010) considera a comunicação como a parte mais visível do plano pois, arrisca-se a dizer, independente do contexto em que a crise se origina, que ela sempre afetará o patrimônio intangível da organização, a imagem e a reputação. Assim, é a comunicação que vai reduzir o dano causado pela crise.

O principal objetivo de criar um plano de comunicação de crise é orientar ações a serem executadas antes e durante a situação de crise de forma mais rápida e com o menor prejuízo possível à imagem da organização. Diante da situação, a organização se tornará uma mira para a imprensa e a história nem sempre será contada da melhor forma, uma vez que “o negócio da imprensa não é trabalhar pela imagem de ninguém” (FORNI, 2015, p. 126).

As crises ganham a atenção da mídia e se tornam notícia porque fogem da normalidade, despertam a atenção da audiência, são inusitadas e envolvem a imagem das organizações. A mídia, claro, buscará fatos que conquistem a audiência e irá contar a história de acordo com as informações que possuir. Assim, quanto mais informações relevantes forem divulgadas, no menor tempo possível, melhor será a compreensão do público sobre o fato e a imagem da organização sofrerá danos menos severos.

Na era da visibilidade total, Mitroff (2000, p. 60-61 apud FORNI, 2015, p. 179) afirma que “as tecnologias da informação, tais como a internet, a televisão, as novas mídias desempenham significativo papel na ocorrência das crises graves, como na maneira de conduzi-las”. As organizações são como casas de vidro, onde nada pode ser escondido e não estão imunes às ameaças midiáticas.

Contudo, é preciso derrubar o mito de que a comunicação de crise, por meio de ações isoladas, poderá blindar a imagem da organização. É imprescindível que as macrodecisões diante da situação sejam coerentes com o que é informado. Ou seja, a empresa precisa demonstrar as medidas para reduzir os impactos ambientais ou prestar atendimento necessário a famílias de vítimas, por exemplo.

Se nada disso for feito, simplesmente não há o que dizer. São as posturas de uma empresa diante da crise que efetivamente “comunicam” e servem de matéria-prima para que as assessorias trabalhem (LUCAS, 2007, p. 60).

Nesse sentido, Forni (2015, P. 125) nos apresenta duas vertentes que devem ser zeladas no memento da crise: a operacional e a comunicação. A primeira se refere a todas as medidas para conter, controlar e avaliar o problema, para que não mais ocorra. Já a comunicação implica na versão da crise, como é contada e como o público a percebe.

Silva Neto (2010, p. 194) orienta que diversos materiais estejam previamente elaborados, como: *releases*; perguntas e respostas sobre o incidente; perfis e fotos das unidades e dos executivos; e relação das fontes de apoio. Esses materiais também servem de base para o treinamento dos porta-vozes, responsáveis por explicar à mídia e a sociedade os fatos relacionados à crise. Os porta-vozes devem ser constantemente treinados, de modo a estarem preparados para estas situações.

3.1 Públicos de interesse durante a crise

Todas as situações de crise chamam a atenção, seja em maior ou menor escala. Algumas crises podem ser internas da organização, mas o fato será repassado entre os funcionários, que comentaram com familiares, vizinhos, amigos, até que grande número de pessoas tome conhecimento da situação pela qual a empresa está passando. Em casos mais graves, pode-se considerar a ampla cobertura da mídia, nacional e internacional, divulgando a crise para pessoas que nem sequer conheciam a organização.

Por essa razão, a comunicação de crise se preocupa não apenas com a cobertura da imprensa, mas com outros públicos atingidos pela crise. “Todos os públicos com alguma relação com a organização, principalmente voltados ao negócio, precisam ser informados e tranquilizados” (FORNI, 2015, p. 125), utilizando-se dos canais existentes.

Forni (2015, p. 127) considera que quando uma organização deixa de conversar com seus *stakeholders* em função da ausência de sistema de comunicação bem elaborado, está desistindo de assumir o controle da história. O mesmo autor assevera que a falta de comunicação com os públicos deixa as pessoas inseguras e predispostas a não confiar mais na organização, produto ou serviço envolvido na crise.

É preciso compreender que as decisões das empresas não têm um efeito isolado e, portanto, provocam desdobramentos em outros públicos – razão para que a comunicação de crise não se restrinja apenas à comunicação dos fatos à mídia, mas leve em conta todos os demais públicos que precisam ser informados (LUCAS, 2007, p. 60).

De modo geral, pode-se considerar que a comunicação de crise constitui-se do “ato de processar efetivamente as informações sobre um evento negativo, com os principais *stakeholders*: empregados, mídia, clientes, acionistas, fornecedores e tantos outros, conforme a natureza da crise” (FORNI, 2015, p. 125) e a atividade da empresa.

Entende-se por público o grupo de pessoas com características ou interesses em comum. O foco da comunicação de crise é criar uma versão para circular no mercado, por meio de ações de comunicação tempestivas, objetivas e claras (FORNI, 2015, p. 125).

Ana Maria Roig Steffen (2002), em sua tese de doutorado, propõe a revisão do conceito de público, a partir da percepção da área de relações públicas, baseada na metodologia da Hermenêutica de Profundidade (HP), desenvolvida por Thompson (1995). A autora, considerou o que Thompson (1995, p. 365 apud STEFFEN, 2002, p. 44) chama de “formas simbólicas” e propõe a análise do conceito e classificação dos públicos sob dois enfoques: Comunicação e Poder.

O enfoque Comunicação pressupõe a troca de mensagens ou informações entre elementos do sistema social organização-público. “Segundo esse enfoque, o público é a parte do sistema que troca informações com a organização e é por ela tratado com linguagem apropriada” (STEFFEN, 2002, p. 78).

O enfoque Poder expressa o exercício de influência baseado em interesses. “O público é o elemento do sistema que tanto pode influenciar, quanto

ser influenciado pelo seu parceiro, conforme os interesses de cada um” (STEFFEN, 2002, p. 78).

Steffen (2002) elenca, ainda, propriedades essenciais para a análise sob a ótica de cada um dos enfoques. Assim, as principais propriedades, destacadas pela autora, para o enfoque Comunicação são:

- Ser atingido por linguagem específica;
- Relacionar-se com a organização por meio da comunicação;
- Ser alvo da comunicação; e
- Estar dentro da esfera de uma instituição.

O enfoque Poder também possui propriedades essenciais, conforme a relação do público com a organização:

- Reagir favorável ou desfavoravelmente em relação à organização;
- Cooperar com os interesses legítimos da organização;
- Refletir seus atos e ações na organização;
- Ser influenciado por um programa de Relações Públicas;
- Ter expectativas em relação à organização;
- Ser qualquer indivíduo ou grupo, cujos interesses podem afetar a organização, ou serem afetados pelas suas ações, decisões, políticas, práticas ou resultados; e
- Relacionar-se com a organização em situações de conflito

No caso da operação paralela simultânea independente a delimitação e classificação de públicos não é feita a partir da relação público-organização, mas sim da relação público-serviço. Isso se deve ao fato de não existir apenas uma organização envolvida, mas sim um conjunto de organizações representativas do setor aéreo. Assim, a delimitação de público não pode ser feita a partir da relação física: público interno, externo e misto.

Dessa forma, adaptou-se a proposta de Steffen (2002) de maneira a permitir a classificação dos públicos identificados no caso das pistas simultâneas, a partir da relação com a operação, conforme apresentado no quadro 1. Todos os públicos listados possuem algum tipo de relação com o serviço, em maior ou menor escala.

Quadro 1 – Públicos da Operação Simultânea

	Enfoque Comunicação	Enfoque Poder
Públicos identificados	<ul style="list-style-type: none"> • Veículos de imprensa do Distrito Federal; • Veículos de imprensa de abrangência nacional; • Formadores de opinião; • Estudiosos da área; • Funcionários de empresas aéreas; • Passageiros nacionais e estrangeiros; e • Funcionários do Aeroporto e das companhias aéreas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Organização da Aviação Civil Internacional (OACI); • Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil; • Ministério da Defesa; • Secretaria de Aviação Civil; • Agência Nacional de Aviação Civil; • Força Aérea Brasileira; • Departamento de Controle do Espaço Aéreo; • Empresas de transporte de passageiros e de carga; e • Inframérica.

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

4 O CASO DAS PISTAS SIMULTÂNEAS

O Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek – foi inaugurado em 3 de maio de 1957, antes mesmo da capital federal. Construído com a finalidade de integrar a nova capital com o resto do país, é, atualmente o segundo maior do Brasil em movimentação de passageiros e o maior *hub*¹ doméstico do país, com capacidade para receber até 21 milhões de passageiros anualmente.

Em 2012 o Aeroporto, até então administrado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), entrou para a lista de concessões do Governo Federal. Em fevereiro do mesmo ano, a concessão foi vendida para o Consórcio Inframérica, pelo valor de 4,5 bilhões de reais, o qual administrará o complexo aeroportuário por 25 anos. O Aeroporto de Brasília, após as obras de infraestrutura, aumentou a capacidade operacional e hoje recebe mais de 19,8 milhões de passageiros por ano. Além disso, se tornou o maior terminal com capacidade de pista do Brasil.

O *layout* das pistas do Aeroporto, duas longas retas paralelas ao alcance visual da Torre, e a otimização dos fluxos de tráfego na terminal aérea de Brasília, tornaram possível a implantação da operação paralela simultânea independente. No dia 22 de junho de 2015, a Força Aérea Brasileira (FAB), por meio do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), anunciou o início do novo procedimento. No mesmo dia, o Portal Brasil também apresentava a notícia sobre o tema.

Com a implantação da operação simultânea, o Aeroporto de Brasília passou a aceitar pousos e decolagens ao mesmo tempo, sem precisar esperar o tempo mínimo entre um pouso (ou decolagem) e outro. Segundo as divulgações, a novidade seria implantada em novembro.

As primeiras publicações na página oficial do Brasil e da FAB foram realizadas no dia 22 de junho. Contudo, o Blog Sobrevoos, gerenciado pelo DECEA, apresentou o tema no dia 12, abordando os exemplos de aeroportos de outros

¹ *Hub* (do inglês) é o termo utilizado para designar o aeroporto utilizados por companhias aéreas como ponto de conexão entre os voos.

países que já operavam em pistas simultâneas. Além disso, o texto também explica os benefícios da operação e expõe dados estatísticos.

Em 14 de julho de 2015, a Inframérica divulgou *release* sobre o tema. No material, a concessionária destacou a segurança da nova operação, avaliada e autorizada pelo DECEA. Além disso, também abordou exemplos de outros países. A operação iniciou no dia 12 de novembro.

Após quase quatro meses do início da operação paralela simultânea independente, em 23 de fevereiro de 2016, uma aeronave da FAB e uma da Polícia Federal (PF), de matrícula PR-BSI, quase se chocaram após a decolagem. Segundo as notícias, o piloto da aeronave da PF deveria curvar à direita assim que atingisse 200 metros de altura. Contudo, a aeronave curvou para a esquerda, na direção da aeronave da FAB, que deveria seguir reto por 35 quilômetros e curvar à direita, em seguida.

Ao perceber a manobra não prevista, o controlador de tráfego aéreo alertou ao piloto da FAB e orientou a aeronave PR-BSI para corrigir a rota. Após a correção da rota e do nível, as duas aeronaves seguiram viagem aos seus destinos. A aeronave da Polícia Federal tinha como destino São Paulo-SP, onde buscaria um dos envolvidos da Operação Lava-Jato e o conduziria para Curitiba-PR.

No dia dois de março, outro incidente de tráfego aconteceu nas mesmas condições. Desta vez envolvendo aeronaves das companhias aéreas GOL e Avianca. A aeronave da Avianca decolou na pista da direita e cumpriu o procedimento de subida, virando à direita após a decolagem. A aeronave da GOL deveria seguir reto, mas também virou para a direita.

As duas ocorrências, com intervalo de nove dias, fizeram com que o Comando da Aeronáutica suspendesse a operação em pistas simultâneas por tempo indeterminado. Segundo as informações, a FAB optou pela suspensão enquanto realizava a investigação dos dois incidentes.

No dia 18 de julho de 2016, pousos simultâneos foram liberados novamente. A previsão era que em agosto também as decolagens, momento do voo em que quase ocorreram as duas colisões, fossem liberadas. O Primeiro Centro Integrado Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I), órgão regional do DECEA e responsável pelo tráfego em Brasília, refez as análises de risco,

redesenhou as cartas aeronáuticas, criando uma para cada pista. Os controladores também passaram por treinamentos específicos, testando diversas situações em simuladores.

O anúncio da retomada da operação foi realizado no dia cinco de julho, em uma palestra de esclarecimento voltada à comunidade aeronáutica, principalmente para os que operam no Aeroporto de Brasília. O evento foi organizado pelo CINDACTA I e o objetivo foi esclarecer aos profissionais da área as peculiaridades da operação. A retomada dos pousos entrou em vigor menos de um mês antes do início dos jogos olímpicos – RIO 2016.

5 MÉTODO

Esta pesquisa refere-se à gestão da comunicação, frente a situações de risco e crise, a partir do caso da operação simultânea paralela independente no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília-DF. Para atender ao objetivo de identificar como ocorreu a gestão da comunicação durante o início, a suspensão e a retomada da operação no Aeroporto de Brasília, foi escolhida a abordagem qualitativa de pesquisa, com base documental e bibliográfica, e exploração da estratégia de estudo de caso.

A abordagem qualitativa analisa fenômenos de modo a descobrir as “causas da existência dele, procurando *explicar* sua origem, suas relações, suas mudanças e se esforça por intuir as consequências que terão para a vida humana” (TRIVIÑOS, 1987, p. 129, grifo do autor). Essa abordagem vai além da quantificação dos dados, pois permite interpretações mais abrangentes.

O vasto potencial de interpretações é o principal suporte para as críticas sofridas pela abordagem em vista de que o pesquisador, em busca de esgotar as possibilidades de investigação de um fenômeno, pode viciar sua análise crítica. Ao final pode-se obter uma conclusão diferente de outros pesquisadores. Mesmo assim, optou-se por técnicas dessa abordagem pela melhor adequação ao objetivo do estudo.

A pesquisa bibliográfica é o suporte para todas as fases da investigação. É ela que fornece o embasamento teórico necessário para fundamentar o trabalho, pois é “desenvolvida a partir de material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (GIL, 1999, 65), que sejam de destaque na área de estudo. O desenvolvimento da estrutura teórica contribui para a organização do projeto de pesquisa, para a coleta de dados, para a definição de critérios de análise e para “a generalização dos resultados do estudo de caso” (DUARTE, M., 2005, p. 225).

A pesquisa documental, neste trabalho, se constituiu pela consulta a notícias, pronunciamentos e notas de imprensa divulgados sobre o caso da operação simultânea paralela independente no Aeroporto de Brasília. O contato com o material foi por meio digital, pela facilidade na localização e acesso. Em princípio,

a pesquisa documental possui as mesmas características da pesquisa bibliográfica, mas se distinguem pela natureza da fonte. Gil (1999, p. 67) afirma que “a pesquisa documental utiliza materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou que podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa” recebendo novas interpretações.

O estudo de caso é uma investigação empírica de fatos contemporâneos dentro de seu contexto de realidade, sem que a fronteira entre eles seja rigorosamente delimitada. Gil (1999, p.72) diz que o estudo de caso “é caracterizado pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir o seu conhecimento amplo e detalhado”.

Nesta estratégia são utilizadas diversas fontes de evidências (YIN, 2001, p. 32). Além disso, o estudo de caso pode ser utilizado tanto em pesquisas exploratórias quanto descritivas e explicativas.

Em face das características da estratégia metodológica definida e do objetivo proposto ao estudo, optou-se pela aplicação do estudo de casos múltiplos, pois “cada caso deve servir a um propósito específico dentro do escopo global de investigação” (YIN, 2001, p. 68). Nessa pesquisa o que Yin (2001) chama de “cada caso” é concretizado pelos três períodos elencados para a coleta e análise do material divulgado sobre a operação simultânea independente.

Yin (2001, p. 68) explica que devem-se considerar os casos múltiplos da mesma forma que os experimentos múltiplos, ou seja, repetir o processo diversas vezes. Os itens de análise foram aplicados a cada matéria, de cada um dos três períodos utilizando a lógica da repetição.

Os dados coletados foram divididos em três períodos, a fim de melhor estruturar a análise:

- O Primeiro período, delimitado entre 12/06 a 14/07/2015, foi denominado “**Início da Operação**” pois abarca o material disponível quando a operação de pistas simultâneas independentes foi divulgada. Este período é maior em função da data da primeira publicação sobre o assunto (12/06) e do pico de notícias, em 14/07.

- O segundo período, de 23/02 a 08/03/2016, denominado “**Suspensão**”, compreende o período em que dois casos de incidente de tráfego aéreo provocaram a suspensão da operação.
- Por fim, o terceiro período, o de “**Retomada**”, de 05/07 a 19/07/2016, inicia com o anúncio da autorização para que a operação paralela seja novamente executada no Aeroporto de Brasília.

A coleta do material foi realizada, em fevereiro de 2017, por intermédio do site de busca Google, utilizando-se dos filtros: "operação simultânea paralela independente", "pistas simultâneas Aeroporto de Brasília", "pistas simultâneas" e “Aeroporto de Brasília” para os três períodos. Foram consideradas as publicações com mais de três parágrafos de conteúdo.

Matérias de veículos especializados em aviação não foram consideradas, por serem dirigidas aos profissionais, estudantes e interessados na área e não ao público geral. Os conteúdos disponíveis em portais de organizações públicas foram analisados separadamente, dentro do período, dos conteúdos oriundos de sites de notícias.

No período “**Início da Operação**” foram coletadas 12 notícias, de modo que sete matérias são de sites de notícias e viagens. Quatro são de portais de instituições públicas: Governo Brasileiro, Secretaria de Aviação Civil e Comando da Aeronáutica (portal institucional da Força Aérea Brasileira e Departamento de Controle do Espaço Aéreo) e uma é da página institucional da Inframérica, concessionária do Aeroporto de Brasília e que, por sua relação com o governo, será considerada como veículo organizacional. Foram coletadas as matérias (Quadro 1):

Quadro 2 – Publicações do período “Início da Operação”

Título	Veículo	Autor	Data
Aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo no aeroporto de Brasília. Entenda	Blog Sobrevoos - DECEA	Daniel Marinho	12/06/2015
Aeroporto de Brasília será o 1º do Brasil a permitir pousos simultâneos	Gazeta do Povo	Gustavo Ribeiro	15/06/2015
Aeroporto de Brasília se prepara para operação simultânea	Página oficial da Força Aérea Brasileira	---	22/06/2015
Aeroporto de Brasília iniciará pousos e decolagens em pistas simultâneas	Portal Brasil	---	22/06/2015
Aeroporto de Brasília vai operar com duas pistas simultâneas	Página oficial da Secretaria de Aviação Civil	---	14/07/2015
Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas	Jornal de Brasília	---	14/07/2015
Aeroporto de Brasília será o primeiro da América do Sul a operar pistas simultâneas.	Melhor Embarque	Raissa Melo	14/07/2015
Aeroporto de Brasília opera pousos e decolagens simultâneos	Aeroporto Internacional Brasília	---	14/07/2015
Aeroporto de Brasília fará pousos e decolagens simultaneamente	G1-Distrito Federal	---	14/07/2015
Terminal de Brasília fará pouso e decolagens de forma simultânea	Correio Braziliense	Guilherme Pera	14/07/2015
Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas	Inframérica - Aeroporto de Brasília	---	14/07/2015
Aeroporto de Brasília adota sistema de pousos e decolagens simultâneas a partir de novembro	R7.com		15/07/2015

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

O recorte realizado no período “**Suspensão**” colheu 11 publicações, todas de sites de notícias, conforme Quadro 2.

Quadro 3 – Publicações do período “Suspensão”

Título	Veículo	Autor	Data
Aviões decolam simultaneamente em Brasília e quase se chocam no ar	Correio Braziliense	Pedro Ferreira	23/02/2016
Piloto ignora instrução, e aviões quase colidem na decolagem no DF	G1-Distrito Federal	---	24/02/2016
Susto! Aviões quase colidem durante decolagem simultânea em Brasília	Jornal de Brasília	---	24/02/2016
Ao buscar João Santana, avião da PF quase bate em outro ao decolar; ouça	Folha de São Paulo	Ricardo Gallo	24/02/2016
PF investiga quase batida de avião que buscava preso na Lava Jato	G1-Distrito Federal	Raquel Moraes	24/02/2016
Após dois aviões quase se chocarem, FAB suspende decolagens simultâneas em Brasília	O Estado de São Paulo	Mônica Reolom	04/03/2016
FAB suspende decolagens simultâneas no Aeroporto de Brasília	G1-Distrito Federal	---	04/03/2016
Aviões quase colidem no Aeroporto de Brasília e FAB suspende decolagens simultâneas	Jornal de Brasília	---	04/03/2016
Controlador aéreo evita possível colisão entre aviões em Brasília	Correio Braziliense	Amanda Carvalho	04/03/2016
Piloto de avião que quase colidiu com outro assume erro em áudio	Correio Braziliense	---	05/03/2016
Suspensão de pousos e decolagens simultâneas não afetará passageiros em Brasília	EBC	Pedro Peduzzi	07/03/2016

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

Por fim, foram coletadas seis matérias referentes ao período “**Retomada**” (Quadro 3). Destas, três de sites de notícias, duas do Comando da Aeronáutica e uma da página oficial da Inframérica. Não foram localizadas notas oficiais de instituições envolvidas em nenhum dos períodos, apenas publicações nos sites oficiais.

Quadro 4 – Publicações do período “Retomada”

Título	Veículo	Autor	Data
FAB libera pousos simultâneos no DF após quatro meses de suspensão	G1-Distrito Federal	---	15/07/2016
Pousos simultâneos serão novamente liberados no aeroporto de Brasília	EBC	Sabrina Craide	15/07/2016
Aeroporto de Brasília volta a operar pistas simultâneas independentes e é o único da terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento	Inframérica - Aeroporto de Brasília	---	18/07/2016
Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília	Página oficial da Força Aérea Brasileira	Evellyn Abelha	18/07/2016
Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília	Página Oficial do DECEA	Evellyn Abelha	21/07/2016
Pousos simultâneos serão liberados no aeroporto de Brasília na segunda (18)	TV +	---	26/02/2017

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

Para sistematizar a pesquisa, foram elencados itens de análise, a fim de buscar semelhanças e lacunas nos três períodos pesquisados nos veículos de comunicação, e eventualmente, nas notas e releases divulgados, quando for o caso. Os itens contemplam aspectos gerais, aplicados a todas as matérias dos três períodos delimitados para esta pesquisa. Os itens norteadores da observação são os seguintes:

- 1- Qual é a contribuição do setor aéreo, nas reportagens, para alertar e esclarecer fatos?
- 2- Quem responde pelas informações?
- 3- As informações prestadas antecipam riscos ou benefícios da operação especial?
- 4- As expressões são essencialmente técnicas?
- 5- Há controvérsias entre as informações sobre a operação?
- 6- Como as reportagens utilizam a visibilidade do “quase acidente” e como o setor aéreo esclareceu?
- 7- Quais são os indícios de crise de imagem no segundo período pesquisado?
- 8- Na retomada das operações, as instituições sanam dúvidas sobre os riscos?

A partir do resultado da análise, apresentado no próximo capítulo, a ideia é tentar explicar a problemática proposta para o trabalho: as instituições encarregadas conseguiram prestar informação pública sobre a complexidade da operação de aeronaves em pistas simultâneas?

6 ANÁLISE

A aplicação do método de estudo de casos múltiplos consiste na repetição do processo por diversas vezes. Neste estudo a repetição ocorre por meio das perguntas elencadas para a análise do material, aplicada nos três períodos delimitados. Trata-se de considerar cada período como um “caso específico dentro do escopo global de investigação” (YIN, 2001, p. 68).

O primeiro período, chamado de “**Início da Operação**”, abarca as matérias publicadas no período em que foi anunciado o início da Operação Simultânea Paralela Independente no Aeroporto de Brasília. Das 11 publicações, quatro são oriundas de portais institucionais.

A primeira publicação encontrada é datada do dia 12/06/2015 e está disponível no Blog Sobrevoo, do DECEA, órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, responsável pelo controle do espaço aéreo brasileiro. A publicação “Aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo no aeroporto de Brasília. Entenda”, destaca a capacidade física do aeroporto, as melhorias nos procedimentos promovidos pelo DECEA, casos de outros aeroportos no mundo. Também apresenta um vídeo para ilustrar ao leitor como acontece a operação simultânea. O mesmo texto foi replicado na página oficial da Força Aérea Brasileira e no Portal Brasil, gerenciado pelo governo federal.

Já a notícia “Aeroporto de Brasília vai operar com duas pistas simultâneas”, publicada pela Secretaria de Aviação Civil, em 14 de junho, apresenta a opinião de um usuário do serviço de transporte aéreo em Brasília e a posição do diretor do Departamento de Gestão e Planejamento de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil (SAC). O conteúdo destaca a melhoria na pontualidade dos voos em horários de tráfego intenso.

De modo geral, todas as publicações de órgãos governamentais utilizaram expressões técnicas, mas sem comprometer o entendimento do público em relação ao conteúdo. Fizeram referência ao trabalho realizado pelo DECEA, ao viabilizar este tipo de procedimento; enfatizaram a capacidade física do Aeroporto para operar em tais condições; e destacaram o aumento da capacidade do Aeroporto JK, de 60 para 80 pousos/decolagens por hora,

Sete foram as publicações coletadas em sites de notícias e viagens: “Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas” – Jornal de Brasília. “Aeroporto de Brasília será o primeiro da América do Sul a operar pistas simultâneas.”. “Aeroporto de Brasília opera pousos e decolagens simultâneas” - Melhor Embarque. Aeroporto de Brasília fará pousos e decolagens simultaneamente” – G1-Distrito Federal. “Terminal de Brasília fará pouso e decolagens de forma simultânea” – Correio Braziliense. “Aeroporto de Brasília adota sistema de pousos e decolagens simultâneas a partir de novembro” – R7.com. “Aeroporto de Brasília será o 1º do Brasil a permitir pousos simultâneos” – Gazeta do Povo.

As publicações dos portais de notícias são menos homogêneas nos conteúdos, sem linguagens técnicas e apenas com dados factuais, as matérias destacam o pioneirismo (nacional e sul-americano) do Aeroporto de Brasília ao implantar a operação simultânea. Todas falam do tamanho das pistas, a distância segura entre elas, o que é um dos fatores que permite este tipo de operação. Além disso, todas comentam sobre o aumento no número de voos com a implantação da operação simultânea, de 60 para 80 voos por hora.

A questão da segurança esteve presente em quatro publicações, nos textos dos portais Jornal de Brasília, Melhor Embarque, Aeroporto Internacional de Brasília e Correio Braziliense. De modo geral, todos mencionaram a questão da segurança da operação, embora não tenha sido o foco principal das matérias. O Correio Braziliense apresentou entrevista com fonte do DECEA sobre o assunto da segurança.

As principais fontes identificadas foram a Inframérica, release e palavras do presidente, e o Comando da Aeronáutica, na pessoa do assessor de Planejamento do DECEA. Além disso, uma das reportagens (“Terminal de Brasília fará pouso e decolagens de forma simultânea”) também conversou com o presidente do Instituto de Transporte Aéreo do Brasil.

Percebeu-se, contudo, que uma matéria (“Aeroporto de Brasília será o primeiro da América do Sul a operar pistas simultâneas.”) é reprodução do release publicado na página da Inframérica. Pode-se inferir, também, que o texto foi uma construção conjunta entre as assessorias de imprensa da INFRAMÉRICA e do

DECEA e, possivelmente foi enviado para veículos de comunicação, principalmente da região de Brasília.

Quadro 5 – Análise do primeiro período

INÍCIO DA OPERAÇÃO		
Questões de análise	Veículos organizacionais	Veículos comerciais
<p>1- Qual é a contribuição do setor aéreo, nas reportagens, para alertar e esclarecer fatos?</p> <p>2- Quem responde pelas informações?</p> <p>3- As informações prestadas antecipam riscos ou benefícios da operação especial?</p> <p>4- As expressões são essencialmente técnicas?</p> <p>5- Há controvérsias entre as informações sobre a operação?</p> <p>6- Como as reportagens utilizam a visibilidade do “quase acidente” e como o setor aéreo esclareceu?</p> <p>7- Quais são os indícios de crise de imagem no segundo período pesquisado?</p> <p>8- Na retomada das operações, as instituições sanam dúvidas sobre os riscos?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Explicam os requisitos de infraestrutura para a realização do procedimento; • Apresentam exemplos de outros países; • Detalham a implementação de novos procedimentos <i>PBN</i> (Navegação Baseada em Performance), implementado pelo DECEA; • Utilizam expressões técnicas; • A mesma matéria replicada em diferentes portais; • A principal fonte é o Comando da Aeronáutica; • Apenas uma matéria apresenta fontes diferente das demais: um dos diretores da SAC e um usuário do serviço; • Não são identificadas controvérsias nas informações. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diferentes formas de abordar o assunto; • Destaque para o pioneirismo da operação; • A questão da segurança foi mencionado, mas não foi o foco principal; • O aumento do número de voos por hora foi mencionado em todas as publicações; • Não abordam riscos, apenas benefícios; • Linguagem técnica quase inexistente; • Apresentam as mesmas fontes: Inframérica e Comando da Aeronáutica; • Apenas uma das publicações ouviu fonte diferente das demais: o presidente do Instituto de Transporte Aéreo do Brasil. • Não são identificadas controvérsias nas informações.

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

Para análise do período “**Suspensão**”, foram coletadas 11 publicações, todas oriundas de portais de notícias, conforme Quadro 2. Neste período houve cobertura mais ampla da mídia nacional em função das quase colisões e também porque na primeira ocorrência estava envolvida uma aeronave da Polícia Federal, destinada a buscar uma das testemunhas da Operação Lava-Jato. Não foram encontradas publicações sobre a suspensão nas páginas das instituições envolvidas.

Sobre o primeiro incidente, ocorrido no dia 23 de fevereiro, foram selecionadas cinco matérias: “Aviões decolam simultaneamente em Brasília e quase se chocam no ar”, Correio Braziliense; “Piloto ignora instrução, e aviões quase colidem na decolagem no DF”, G1-Distrito Federal; “Susto! Aviões quase colidem durante decolagem simultânea em Brasília”, Jornal de Brasília; “Ao buscar João Santana, avião da PF quase bate em outro ao decolar; ouça”, Folha de São Paulo; e “PF investiga quase batida de avião que buscava preso na Lava Jato”, G1-Distrito Federal.

Nas publicações sobre o primeiro incidente recebeu destaque a conversa entre o controlador de tráfego aéreo e os pilotos das duas aeronaves. Foram apresentadas, tanto a transcrição das conversas quanto o áudio, na íntegra. Destacaram, também, a agilidade do controlador para evitar a colisão. Este é um ponto positivo, já que em outros casos, como o do GOL 1907, a reação tardia do controlador contribuiu para o acidente.

Todas expõem informações da Força Aérea Brasileira (FAB). Embora as publicações falem em “nota” da FAB, nada foi encontrado na página da instituição referente a esse fato. Assim, pressupõem-se que se tratam de respostas, idênticas, fornecidas pelo Comando da Aeronáutica mediante solicitação dos veículos.

Outra fonte foi a Polícia Federal, mencionada em duas matérias (“Ao buscar João Santana, avião da PF quase bate em outro ao decolar; ouça” e “PF investiga quase batida de avião que buscava preso na Lava Jato”). Em sua declaração, a PF afirmou que iria abrir processo administrativo para apurar os fatos. Com exceção de uma matéria (“Aviões decolam simultaneamente em Brasília e quase se chocam no ar”), todas as outras mencionaram que o destino da aeronave

da PF era São Paulo, onde buscaria um dos envolvidos na operação Lava Jato, sendo este um dos focos.

Todas as notícias referentes ao primeiro incidente explicam o procedimento que deveria ser executado pelas duas aeronaves, por meio de linguagem não técnica. De forma simplificada, comparam as ações executadas e as que estavam previstas.

A matéria “Aviões decolam simultaneamente em Brasília e quase se chocam no ar”, do Correio Braziliense, menciona o Centro Comercial da Aeronáutica. No entanto, não existe unidade da Força Aérea Brasileira com este nome e a unidade responsável pela comunicação com a imprensa é denominada Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER).

O segundo incidente, envolvendo duas aeronaves da aviação comercial, ocorrido em dois de março, desencadeou a decisão da FAB de suspender a operação. Por ser o segundo caso em nove dias, os títulos dão a conotação de perigo para os usuários do aeroporto de Brasília. Além do mais, as publicações enfatizam que não é a primeira ocorrência com as mesmas características.

Sobre o segundo incidente, foram selecionadas seis publicações: “Após dois aviões quase se chocarem, FAB suspende decolagens simultâneas em Brasília” – O Estado de São Paulo; “FAB suspende decolagens simultâneas no Aeroporto de Brasília” – G1-Distrito Federal; “Aviões quase colidem no Aeroporto de Brasília e FAB suspende decolagens simultâneas” – Jornal de Brasília; “Controlador aéreo evita possível colisão entre aviões em Brasília” – Correio Braziliense; “Piloto de avião que quase colidiu com outro assume erro em áudio – Correio Braziliense; e “Suspensão de pousos e decolagens simultâneas não afetará passageiros em Brasília” – EBC.

O fato envolveu uma aeronave da Gol e uma da Avianca. As duas companhias aparecem como fontes nas matérias, com discurso semelhante. As duas afirmaram que estavam em contato com as autoridades competentes para esclarecer os fatos.

A Gol apareceu como fonte em quatro publicações: “Após dois aviões quase se chocarem, FAB suspende decolagens simultâneas em Brasília”, “FAB suspende decolagens simultâneas no Aeroporto de Brasília”, “Suspensão de pousos

e decolagens simultâneas não afetará passageiros em Brasília” e “Controlador aéreo evita possível colisão entre aviões em Brasília”. Já a Avianca foi citada em duas: “Após dois aviões quase se chocarem, FAB suspende decolagens simultâneas em Brasília” e “Suspensão de pousos e decolagens simultâneas não afetará passageiros em Brasília”.

Outra fonte consultada pelo G1-Distrito Federal, em 4 de março foi um consultor em aviação civil e professor de ciências aeronáuticas da PUC. O consultor afirmou que Brasília tem as condições ideais para a operação simultânea, mas que os pilotos ainda não estão preparados para isso.

Todas as publicações afirmaram que a FAB decidiu suspender as operações enquanto realizasse as investigações sobre assunto. Também buscaram amenizar a preocupação dos leitores ao afirmar que a redução de operações não prejudicaria os usuários, em duas delas.

Quadro 6 – Análise do segundo período

SUSPENSÃO	
Questões de análise	Veículos comerciais
<p>1- Qual é a contribuição do setor aéreo, nas reportagens, para alertar e esclarecer fatos?</p> <p>2- Quem responde pelas informações?</p> <p>3- As informações prestadas antecipam riscos ou benefícios da operação especial?</p> <p>4- As expressões são essencialmente técnicas?</p> <p>5- Há controvérsias entre as informações sobre a operação?</p> <p>6- Como as reportagens utilizam a visibilidade do “quase acidente” e como o setor aéreo esclareceu?</p> <p>7- Quais são os indícios de crise de imagem no segundo período pesquisado?</p> <p>8- Na retomada das operações, as instituições sanam dúvidas sobre os riscos?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Na primeira ocorrência as matérias destacaram a conversa dos pilotos com a torre de controle e a ação ágil do controlador para evitar a colisão; • Na segunda ocorrência a ação do controlador também foi destaque em uma publicação; • A principal fonte é o Comando da Aeronáutica, que explicou os fatos e suspendeu a operação até a conclusão da investigação; • Outras fontes identificadas foram: Polícia Federal, Gol e Avianca e professor da PUC; • Praticamente todas as publicações, referentes ao primeiro incidente, mencionam a operação Lava-Jato; • A explicação dos procedimentos que deveriam ser feitos e o que realmente foi executado, nas duas ocorrências, não utilizou expressões técnicas; • Duas matérias publicadas após o anúncio da suspensão mencionam que não haveria prejuízos aos passageiros; • Embora os sites falem em “nota” da FAB, nenhum conteúdo sobre o assunto foi encontrado na página da instituição; • Nas páginas das entidades envolvidas com a operação paralela simultânea independente não foi encontrada nenhuma publicação sobre o assunto, neste período; • O fato de apenas enviar respostas aos jornalistas é um risco, tendo em vista que, na matéria, será resumida a informação enviada.

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

Na “**Retomada**” das operações, o número de matérias é menor. Acredita-se que a quantidade foi influenciada pela proximidade das Olimpíadas RIO 2016. Ao todo foram coletadas seis matérias, de modo que três são de veículos de comunicação: “FAB libera pousos simultâneos no DF após quatro meses de suspensão”, “Pousos simultâneos serão novamente liberados no aeroporto de Brasília” e “Pousos simultâneos serão liberados no aeroporto de Brasília na segunda (18)”; e duas são de portais governamentais, com o mesmo título “Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília”. Há, também, uma publicação na página da Inframérica, com o título “Aeroporto de Brasília volta a operar pistas simultâneas independentes e é o único da terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento”.

As duas publicações do Comando da Aeronáutica, uma no portal institucional da FAB e outra na página do DECEA, são iguais. Nelas são apresentadas as medidas adotadas para que a retomada da operação acontecesse. São expostos alguns requisitos físicos do aeroporto, o que permite este tipo de operação, de acordo com orientações da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), da mesma forma como foi apresentado no “**Início da Operação**” e reforçado na “**Retomada**”.

As análises de risco foram refeitas e os controladores passaram por treinamentos em simuladores. Essas informações, além de serem destacadas em todas as matérias também foram apresentadas para a comunidade aeronáutica, que opera em Brasília, em coletiva de imprensa realizada no Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I). Ou seja, além de informar o público em geral, a Força Aérea também realizou apresentação para um público mais específico. A coletiva de imprensa foi mencionada nas publicações da FAB (“Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília”).

Nas matérias dos sites de notícias as medidas adotadas para que a operação simultânea fosse retomada também foram destaque. Em uma das publicações (“FAB libera pousos simultâneos no DF após quatro meses de suspensão”) foi feito o resgate dos fatos que ocasionaram na suspensão da

atividade. Todos os textos das publicações comerciais apresentaram o assunto em quatro parágrafos.

A publicação no site da concessionária do aeroporto foi a mais completa (“Aeroporto de Brasília volta a operar pistas simultâneas independentes e é o único da terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento”). Em 16 parágrafos, o release apresenta detalhes dos novos procedimentos adotados pelo CINDACTA I, capacidade operacional do aeroporto, valores de investimentos realizados desde o início da concessão, segurança da operação, entre outras informações. Estão presentes falas do Comandante do CINDACTA I e do presidente da Inframérica.

Quadro 7 – Análise do terceiro período

RETOMADA		
Questões de análise	Veículos organizacionais	Veículos comerciais
<p>1- Qual é a contribuição do setor aéreo, nas reportagens, para alertar e esclarecer fatos?</p> <p>2- Quem responde pelas informações?</p> <p>3- As informações prestadas antecipam riscos ou benefícios da operação especial?</p> <p>4- As expressões são essencialmente técnicas?</p> <p>5- Há controvérsias entre as informações sobre a operação?</p> <p>6- Como as reportagens utilizam a visibilidade do “quase acidente” e como o setor aéreo esclareceu?</p> <p>7- Quais são os indícios de crise de imagem no segundo período pesquisado?</p> <p>8- Na retomada das operações, as instituições sanam dúvidas sobre os riscos?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Destacam as melhorias realizadas para a retomada das operações; • As fontes são o Comandante do CINDACTA I, o Chefe do Controle de Aproximação da Terminal Brasília e o presidente da Inframérica. • A mesma matéria publicada no site institucional da FAB foi replicada no site do DECEA; • A publicação na página institucional da FAB apresenta um vídeo falando sobre a retomada das operações e entrevista com o Comandante do CINDACTA I; • A página do DECEA apresenta apenas fotos e o release publicado pela Inframérica não utiliza nenhum recurso visual; • A publicação da Inframérica é a mais completa deste período. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ressaltam que o Aeroporto de Brasília é o único do país que a distância entre as pistas permite a operação simultânea; • Apresentam informações fornecidas pela Força Aérea e Inframérica, mas sem declarações de pessoas específicas; • Todas as matérias tratam da retomada em quatro parágrafos do texto; • A publicação do G1 faz o resgate dos dois incidentes;

Fonte: Elaborado pela autora do trabalho.

CONCLUSÃO

Este trabalho é um estudo da gestão da comunicação frente a situações de risco e crise, utilizando como campo de análise a área de aviação, cujo objeto é a operação simultânea paralela independente no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília-DF. Em sua espinha dorsal emerge o questionamento: as instituições encarregadas conseguiram prestar informação pública sobre a complexidade da operação de aeronaves em pistas simultâneas?

A partir de então, buscou-se identificar como ocorreram os gerenciamentos de risco e de crise durante o início, a suspensão e a retomada da operação simultânea paralela independente no Aeroporto de Brasília. Os objetivos específicos consistiram em (1) analisar as notícias veiculadas na mídia sobre a operação das pistas simultâneas; (2) analisar as notícias veiculadas sobre as ocorrências aeronáuticas que suspenderam a operação independente; (3) analisar as notícias veiculadas sobre a retomada da operação (4) analisar o conteúdo divulgado pelas instituições encarregadas em seus canais de comunicação; e (5) apontar as ações adotadas para evitar a instauração da crise.

A partir da técnica de estudo de casos múltiplos (YIN, 2001), foram definidos oito itens de análise, aplicados a cada um dos períodos de pesquisa definidos (“**Início da Operação**”, “**Suspensão**” e “**Retomada**”). Foram itens de análise: qual é a contribuição do setor aéreo, nas reportagens, para alertar e esclarecer fatos? Quem responde pelas informações? As informações prestadas antecipam riscos ou benefícios da operação especial? As expressões são essencialmente técnicas? Há controvérsias entre as informações sobre a operação? Como as reportagens utilizam a visibilidade do “quase acidente” e como o setor aéreo esclareceu? Quais são os indícios de crise de imagem no segundo período pesquisado? Na retomada das operações, as instituições sanam dúvidas sobre os riscos?

As 29 publicações foram coletadas em sites de notícias e nos portais institucionais das organizações identificadas como envolvidas com o assunto. A partir da aplicação dos itens de análise constatou-se que as informações divulgadas em veículos organizacionais possuem mais profundidade técnica, embora o

conteúdo de veículos comerciais também apresente características técnicas do Aeroporto, como o tamanho e a distância entre as pistas (objetivos 1, 3 e 4).

A Inframérica foi a instituição que divulgou o conteúdo mais completo. O *release* publicado no período da “**Retomada**” versa sobre investimentos realizados desde o início da concessão, características físicas do Aeroporto e declarações do DECEA sobre as melhorias de procedimento para que pousos simultâneos fossem liberados novamente. No entanto, no período de “**Suspensão**”, nada declarou para a imprensa e, dessa forma, não contribuiu para que a situação fosse controlada, naquele momento. Mesmo o controle de tráfego aéreo não sendo responsabilidade da Inframérica, se os incidentes assumissem maiores proporções, a concessionária seria diretamente prejudicada (objetivos 3, 4 e 5).

As publicações do Comando da Aeronáutica, nas páginas da Força Aérea Brasileira e do DECEA, referentes ao “**Início da Operação**” e a “**Retomada**”, utilizaram vídeos para exemplificar a operação e para explicar as melhorias realizadas para que a operação fosse liberada novamente. Desta forma, proporcionou informação clara e objetiva ao público leigo no assunto (objetivos 4 e 5).

No período da “**Suspensão**”, não foram localizadas publicações nos veículos organizacionais referentes às pistas simultâneas. No entanto, identificou-se que os veículos comerciais apresentaram fontes institucionais, como a FAB. Nas respostas fornecidas pela instituição, foi ressaltado o trabalho dos controladores, que nos dois incidentes agiram rapidamente para evitar colisões entre as aeronaves envolvidas. Além disso, as respostas frisaram a segurança deste tipo de operação.

Considera-se que as respostas destacando os pontos “positivos” foram a maneira mais adequada de gerenciar a instabilidade causada e os questionamentos em torno da segurança para operadores e usuários do Aeroporto (objetivo 5). Entende-se que, naquele momento, a Força Aérea optou pela não divulgação de conteúdo em seus canais de comunicação para que os casos dos incidentes não fossem potencializados. No entanto acredita-se que a instituição poderia ter explorado outros recursos (mídias sociais, blogs, audiovisuais) neste período, a exemplo do que foi feito no caso do acidente que matou o ministro Teori Zavaski.

Ponto positivo na “**Retomada**”, foi a realização de coletiva de imprensa realizada em Brasília. O público eram operadores que atuam no Aeroporto de Brasília, veículos de comunicação e formadores de opinião na área da aviação. Acredita-se que explicação detalhada sobre o procedimento, as atualizações das cartas aeronáuticas e a reciclagem dos controladores contribuiu para que a comunidade aeronáutica local se sentisse segura no momento da retomada da operação. Embora, acredita-se que esta estratégia também poderia ter sido realizada antes do início da operação.

Em todos os períodos, é perceptível a participação das instituições nas matérias dos veículos comerciais (objetivo 1, 2 e 3). As respostas ou os releases divulgados contribuíram significativamente para que as informações fossem melhor explicadas para o público leigo. Mesmo que as publicações não aprofundassem o assunto, abordaram alguns itens técnicos e exemplos de aeroportos de outros países para embasar os textos. No entanto, cabe aqui mencionar pequenos deslizes encontrados nas publicações, como nome errado de unidade militar da FAB e palavras incompletas.

Ao final da análise não é possível, com esses elementos levantados, identificar impactos significativos na imagem das instituições envolvidas e nem na imagem do serviço de transporte aéreo, embora as publicações especializadas não tenham sido consideradas neste estudo. As instituições responsáveis se anteciparam em apresentar as características necessárias para a operação segura, o que contribuiu para o momento da suspensão de modo que a informação foi reforçada.

Na retomada da operação a cobertura midiática não foi tão significativa quanto nos dois primeiros períodos, em parte porque a abertura dos jogos olímpicos – RIO 2016 estava próxima. Contudo, nesse período houve o trabalho mais minucioso e dirigido ao público diretamente envolvido na atividade aérea, na Terminal Brasília.

Esta construção acadêmica entende que, em nenhum momento, teve a ambição de esgotar o tema e tampouco saciar o desejo de aprofundar o estudo, visto que a gestão de risco e crise é assunto complexo e possui vasto campo de análise. Uma outra possibilidade de olhar o tema está em tentar cruzar registros de

impressões da opinião pública (que ocorreram após o acidente da Gol em 2006) com os temores de voar em outras ocasiões, como nesse episódio de estudo.

REFERÊNCIAS

AEROPORTO DE BRASÍLIA. **Aeroporto de Brasília opera pousos e decolagens simultâneos.** Disponível em: < <http://www.aeroporto-brasil.com.br/noticias/aeroporto-de-brasil-operando-pousos-e-decolagens-simultaneos>> Acesso em: 28 fev 2017.

BUENO, Wilson da Costa. **Imagem, reputação e identidade:** revisitando conceitos. 2008. Disponível em: <<http://portalimprensa.com.br/noticias/wilson-da-costa-bueno/193/imagem-reputacao-e-identidade-revisitando-conceitos>> Acesso em: 7 nov 2016.

BUENO, Wilson da Costa. **Comunicação empresarial:** políticas e estratégias. São Paulo: Saraiva, 2009.

CARDOSO, Claudio; POLIDORO, Márcio. **Gestão do Risco da Imagem Institucional.** Disponível em: <<http://inovforum.fgv.br/wp-content/uploads/Gest%C3%A3o-do-Risco-da-Imagem-Institucional-Cardoso-e-Polidoro.pdf>> Acesso em: 2 dez 2016.

CHINEM, Rivaldo. **Assessoria de imprensa – como fazer.** São Paulo: Summus, 2003.

CORREIO BRAZILIENSE. **Aviões decolam simultaneamente em Brasília e quase se chocam no ar.** Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/02/23/interna_cidade_sdf,519046/avioes-decolam-simultaneamente-em-brasil-e-quase-se-chocam-no-ar.shtml>. Acesso em: 28 fev 2017.

_____. **Terminal de Brasília fará pouso e decolagens de forma simultânea.**

Disponível em:

<http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/07/14/interna_cidade_sdf,490184/terminal-de-brasil-faz-pouso-e-decolagens-de-forma-simultanea.shtml>. Acesso em: 2 mar 2017.

_____. **Controlador aéreo evita possível colisão entre aviões em Brasília.**

Disponível em:

<http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/03/04/interna_cidade_sdf,520605/controlador-aereo-evita-possivel-colisao-entre-avioes-em-brasil.shtml> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Piloto de avião que quase colidiu com outro assume erro em áudio.**

Disponível em:

<http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2016/03/05/interna_cidade_sdf,520738/piloto-de-aviao-que-quase-colidiu-com-outro-assume-erro-antes-de-decol.shtml> Acesso em: 28 fev 2017.

DEMO, Pedro. **Educar pela pesquisa**. 8.ed. Campinas, SP: Autores Associados, 2007.

DEPARTAMENTO DE CONTROLE DO ESPAÇO AÉREO. **Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília.** Disponível em:

<https://www.decea.gov.br/?i=midia-e-informacao&p=pg_noticia&materia=aeronautica-volta-a-realizar-operacoes-simultaneas-independentes-em-brasilia> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo no aeroporto de Brasília. Entenda.** Disponível em: < <https://www.decea.gov.br/blog/?p=134#more-134>>. Acesso em: 28 fev 2017.

DUARTE, Marcia Yukiko Matsuuchi. Estudo de Caso. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio. **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, 2005 (Org.).

EBC AGÊNCIA BRASIL. **Pousos simultâneos serão novamente liberados no aeroporto de Brasília.** Disponível em:

<<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-07/pousos-simultaneos-serao-novamente-liberados-no-aeroporto-de-brasilia>> Acesso em: 1º mar 2017.

____. **Suspensão de pousos e decolagens simultâneas não afetará passageiros em Brasília.** Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2016-03/suspensao-de-pousos-e-decolagens-simultaneas-nao-afetara-passageiros-em>>.

Acesso em: 28 fev 2017.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Ao buscar João Santana, avião da PF quase bate em outro ao decolar; ouça.** Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/poder/2016/02/1742812-ao-buscar-joao-santana-aviao-da-pf-quase-bate-em-outro-ao-decolar-ouca.shtml>> Acesso em: 28 fev 2017.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília.** Disponível em:

<<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/26709/TR%C3%81FEGO%20A%C3%89REO%20%E2%80%93%20Aeron%C3%A1utica%20volta%20a%20realizar%20opera%C3%A7%C3%B5es%20simult%C3%A2neas%20independentes%20em%20Bras%C3%ADlia>> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Aeroporto de Brasília se prepara para operação simultânea.** Disponível em: <<http://www.fab.mil.br/noticias/mostra/22300/TRÁFEGO-AÉREO---Aeroporto-de-Brasília-se-prepara-para-operação-simultânea/>>. Acesso em: 28 fev 2017.

FORNI, João José. **Gestão de Crises e Comunicação:** o que gestores e profissionais de comunicação precisam saber para enfrentar crises corporativas. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2015.

____. Comunicação em tempo de crise. In: DUARTE, Jorge. **Assessoria de imprensa e relacionamento com a mídia:** teoria e técnica. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

GAZETA DO POVO. **Aeroporto de Brasília será o 1º do Brasil a permitir pousos simultâneos.** Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/blogs/avioes-em-foco/aeroporto-de-brasilia-sera-o-1o-do-brasil-a-permitir-pousos-simultaneos/>>. Acesso em: 28 fev 2017.

GIL, Antônio C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GUANAES, Nizan. Prefácio. In: ROSA, Mário. **A era do escândalo:** lições, relatos e bastidores de quem viveu as grandes crises de imagem. São Paulo: Geração Editorial, 2003.

G1. **FAB libera pousos simultâneos no DF após quatro meses de suspensão.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/07/fab-libera-pousos-simultaneos-no-df-apos-quatro-meses-de-suspensao.html>>. Acesso em: 2 mar 2017.

____. **Aeroporto de Brasília fará pousos e decolagens simultaneamente.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2015/07/aeroporto-de-brasilia-fara-pousos-e-decolagens-simultaneamente.html>>. Acesso em: 27 fev 2017.

____. **FAB suspende decolagens simultâneas no Aeroporto de Brasília.**

Disponível em: < <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/03/fab-suspense-decolagens-simultaneas-no-aeroporto-de-brasilia.html>> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Piloto ignora instrução, e aviões quase colidem na decolagem no DF.**

Disponível em: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/02/piloto-desobedece-instrucao-e-avioes-quase-colidem-na-decolagem-no-df.html> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **PF investiga quase batida de avião que buscava preso na Lava Jato.**

Disponível em: < <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/02/pf-investiga-quase-batida-de-aviao-que-buscava-presos-na-lava-jato.html>> Acesso em: 28 fev 2017.

IASBECK, Luiz Carlos. **Imagem e reputação na gestão da identidade organizacional.** Organicom – Revista Brasileira de Comunicação Organizacional e Relações Públicas. São Paulo: ECA/USP, 2º semestre de 2007, p. 87-97.

INFRAMÉRICA. **Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas.** Disponível em: < <http://www.bsb.aero/br/sala-imprensa/aeroporto-de-brasilia-sera-o-unico-da-america-do-sul-a-operar-pistas-simultaneas/2051/>>. Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Aeroporto de Brasília volta a operar pistas simultâneas independentes e é o único da terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento.**

Disponível em: <http://www.bsb.aero/br/sala-imprensa/aeroporto-de-brasilia-volta-a-operar-pistas-simultaneas-independentes-e-e-o-unico-da-terminal-aereo/3084/> Acesso em: 28 fev 2017.

INSTITUTE FOR PÚBLIC RELATIONS. **Crisis Management and**

Communications. Disponível em: <<http://www.instituteforpr.org/crisis-management-and-communications/>> Acesso em: 5 nov 2016.

JORNAL DE BRASÍLIA. **Aviões quase colidem no Aeroporto de Brasília e FAB suspende decolagens simultâneas.** Disponível em:

<<http://www.jornaldebrasilia.com.br/cidades/avioes-quase-colidem-no-aeroporto-de-brasilia-e-fab-suspende-decolagens-simultaneas/>> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Susto! Aviões quase colidem durante decolagem simultânea em Brasília.**

Disponível em: <http://www.jornaldebrasilia.com.br/cidades/susto-avioes-quase-colidem-durante-decolagem-simultanea-em-brasilia/> Acesso em: 28 fev 2017.

____. **Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas**. Disponível em: < <http://www.jornaldebrasil.com.br/cidades/aeroporto-de-brasil-ia-sera-o-unico-da-america-do-sul-a-operar-pistas-simultaneas/>>. Acesso em: 28 fev 2017.

KOPPLIN, Elisa; FERRARETO Luiz Artur. **Assessoria de imprensa: teoria e prática**. Porto Alegre: Editora Sagra Luzzatto, 2001.

KUNSH, Margarida Maria Krohling. **Planejamento de relações públicas na comunicação integrada**. 4. ed. ver., atul. e ampl. São Paulo: Summus, 2003.

KUNSCH, Waldemar Luiz. Gênese e desenvolvimento do campo profissional e acadêmico das relações Públicas no Brasil. In: KUNSH, Margarida M. Krohling (Org.). **Relações Públicas: história, teorias e estratégias nas organizações contemporâneas**. São Paulo: Saraiva, 2009.

LOPES, Marilene. **Quem tem medo de ser notícia?** São Paulo: Makron Books, 2000.

LOURENÇO, Milene Rocha; MARCHIORI, Marlene Regina. A comunicação de risco como fator essencial no processo de gestão de crises. In: **Anais do XII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sul**. Londrina, 2011.

LUCAS, Luciane (org.) **Media training: como agregar valor ao negócio melhorando a relação com a imprensa**. São Paulo: Summus, 2007.

MELHOR EMBARQUE. **Aeroporto de Brasília será o primeiro da América do Sul a operar pistas simultâneas**. Disponível em: <<http://www.melhorembarque.com.br/aeroporto-de-brasil-ia-sera-o-primeiro-da-america-do-sul-a-operar-pistas-simultaneas/>>. Acesso em: 28 fev 2017.

MENEZES, Roberta Oliveira Teles de. **Comunicação de crise: Um Aporte Semiótico Cultural**, 2014.83 folhas. Dissertação apresentada à Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa Stricto Sensu em Comunicação. Universidade Católica de Brasília, Brasília/DF, 2014.

SILVA NETO, Belmiro Ribeiro da. **Comunicação corporativa e reputação: construção e defesa da imagem favorável**. São Paulo: Saraiva, 2010.

O ESTADO DE SÃO PAULO. **Após dois aviões quase se chocarem, FAB suspende decolagens simultâneas em Brasília**. Disponível em: <<http://brasil.estadao.com.br/noticias/geral,apos-dois-avioes-quase-se-chocarem--fab-suspende-decolagens-simultaneas-em-brasilia,10000019585>> Acesso em: 28 fev 2017.

PORTAL BRASIL. **Aeroporto de Brasília iniciará pousos e decolagens em pistas simultâneas**. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2015/06/aeroporto-de-brasilia-iniciara-pousos-e-decolagens-em-pistas-simultaneas>. Acesso em: 27 fev 2017.

ROSA, Mario. **A era do escândalo**: lições, relatos e bastidores de quem viveu as grandes crises de imagem. São Paulo: Geração Editorial, 2003.

R7.COM. **Aeroporto de Brasília adota sistema de pousos e decolagens simultâneas a partir de novembro**. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/distrito-federal/aeroporto-de-brasilia-adota-sistema-de-pousos-e-decolagens-simultaneas-a-partir-de-novembro-15072015>>. Acesso em: 28 fev 2017.

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL. **Aeroporto de Brasília vai operar com duas pistas simultâneas**. Disponível em: <<http://www.aviacao.gov.br/noticias/2015/07/aeroporto-de-brasilia-vai-operar-com-duas-pistas-simultaneas>>. Acesso em: 28 fev 2017.

STEFFEN, Ana Maria Walker Roig. **Modos de percepção em Relações Públicas**: o significado do conceito de público. 2003. 144f. Tese (Doutorado). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.

TRIVIÑOS, Nivaldo Silva. **Introdução a Pesquisa em Ciências Sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

TV +. **Pousos simultâneos serão liberados no aeroporto de Brasília na segunda (18)**. Disponível em: <<http://tvmaisabc.com.br/pousos-simultaneos-serao-novamente-liberados-no-aeroporto-de-brasilia/>>. Acesso em: 28 fev 2017.

WOODWARD, Kathryn. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. In: SILVA, Tomaz Tadeu da. **Identidade e Diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. 9ª Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

YIN, Robert K. **Estudo de caso**: planejamento e métodos. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

ANEXO A – Material analisado do período “Início da Operação”

1- Aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo no aeroporto de Brasília. Entenda

Blog Sobrevoos

Com duas pistas operando independentemente, aeroporto aumentará ainda mais sua capacidade operacional

Pouso paralelo

Dois aviões podem pousar ao mesmo tempo no mesmo aeroporto? Teoricamente, não haveria problema. Bastariam duas pistas. Na prática, porém, esse pouso é ‘mais embaixo’.

Ainda que a moderna geometria analítica postule que as paralelas se cruzariam no infinito, até hoje não há melhor meio de pousar e decolar o maior número de aviões num mesmo aeroporto do que dispondo-o de pistas lado a lado. Ao menos, enquanto não se voar no infinito.

É o caso do Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek. Inaugurado antes mesmo da Capital Federal, em 1957, o aeroporto é um dos poucos do País detentor desse “layout” ideal para operar com pistas independentes: duas longas retas paralelas, distantes suficientemente uma da outra, ao alcance visual de uma Torre.

Não à toa, a partir de novembro desse ano, o “JK” iniciará a operação independente de suas duas pistas, viabilizando as chamadas operações paralelas simultâneas independentes, quando dois aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo do aeroporto.

Esse ganho de capacidade operacional é resultado de um amplo trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), destinado a otimização dos fluxos de tráfego na terminal aérea de Brasília com a implementação de novos procedimentos PBN (em português, Navegação Baseada em Performance) especificamente orientados às referidas operações. O aeroporto, aliás, será o primeiro de toda a América do Sul a poder pousar ou decolar aviões simultaneamente nessas condições.

Na prática, é como se houvesse dois aeroportos funcionando separadamente, uma vez que, a partir de então, cada pista terá suas três posições de controle na Torre, operando com auxílios a navegação aérea próprios.

Para compreender melhor as operações paralelas independentes num aeroporto, assista o vídeo abaixo que registra o pouso simultâneo de dois Boeings de grande porte (Boeing 777 da Asiana Airlines, no primeiro plano, e um 757 da United Airlines, no segundo) no Aeroporto Internacional de São Francisco, na Califórnia, Estados Unidos.

A capacidade de pista do aeroporto de Brasília (pousos e decolagens por hora), que já vinha aumentando nos últimos anos, crescerá agora cerca de 30%. A partir de novembro, ela saltará dos atuais 60 movimentos aéreos/hora para 80 pousos e decolagens por hora.

Operações simultâneas em pistas paralelas são hoje uma exclusividade de grandes hubs internacionais e dos maiores aeroportos mundo. Os três mais movimentados do mundo – Atlanta (Hartsfield-Jackson), nos EUA, Pequim (Beijing Capital International), na China e Londres (Heathrow), na Inglaterra – transportaram só no ano passado 95, 86 e 73 milhões respectivamente – dados Airports Council International (ACI). Jamais alcançariam esses números se não operassem com pistas paralelas independentes que viabilizam uma elevação significativa de embarques e desembarques.

Na figura, aeroportos que operam pistas paralelas independentes no mundo. No hemisfério Sul, iniciativa ainda é recente. (Fonte: Skybrary)

Na figura, aeroportos que operam pistas paralelas independentes no mundo. No hemisfério Sul, iniciativa ainda é recente. (Fonte: Skybrary)

A novidade, escassa nos principais aeroportos do hemisfério Sul, aporta em Brasília e já é vislumbrada por outros administradores de aeroportos no País. Embora o movimento por aqui ainda seja menor (39 milhões de passageiros/ano no Aeroporto Internacional de Guarulhos – São Paulo, o maior do Brasil) a demanda é crescente e a necessidade de aumento de capacidade operacional, mandatária. Em Campinas, a Concessionária de Viracopos conjectura a implementação de operações simultâneas de pouso e decolagens no aeroporto com a construção de uma segunda pista. O mesmo pode ocorrer no novo aeroporto da região metropolitana de Porto Alegre, ainda em planejamento. Guarulhos, por outro lado, ainda não pode operar suas pistas independentemente. A distância entre as mesmas, na sua configuração atual, é menor do que a mínima requerida pela ICAO (International Civil Aviation Organization) – órgão da ONU regulador do transporte aéreo civil internacional, para executar pousos e decolagens simultâneos com segurança.

Na vista aérea do Aeroporto de Brasília, fica clara a disposição adequada de suas pistas a essas operações: paralelas, suficientemente afastadas, ao alcance visual da Torre de Controle.

De todo modo, o aumento substancial de capacidade de pista em Brasília chega no momento em que o aeroporto se transforma cada vez mais num importante hub doméstico. Desde 2014, Brasília já transporta mais passageiros do que Congonhas e Galeão (cujas administração foi repassada a iniciativa privada muito recentemente). Ainda no ano passado, 8,1 milhão de passageiros utilizaram o aeroporto de Brasília como conexão para visitar outras regiões, sobretudo no Sudeste e o Nordeste. Os benefícios e ganho de capacidade provenientes do início das operações paralelas simultâneas independentes, somados à localização geográfica estratégica da Capital poderão, enfim, alçar o Distrito Federal como um grande centro de distribuição de passageiros entre o Norte e o Sul do País, estimulando a concorrência entre os “novos” grandes aeroportos do País.

2 – Aeroporto de Brasília será o 1º do Brasil a permitir pousos simultâneos

gazetadopovo.com.br

A partir de novembro deste ano, o **aeroporto de Brasília** será o primeiro do Brasil a permitir a operação simultânea em suas duas pistas. Ou seja, dois aviões poderão pousar ou decolar ao mesmo tempo no aeroporto.

É um avanço importante em relação ao fluxo do tráfego aéreo. No caso da capital federal, a capacidade de pista crescerá aproximadamente 30% e saltará de 60 movimentos (decolagens ou pousos) por hora para 80 movimentos.

Esse tipo de operação só é possível porque o aeroporto de Brasília tem duas pistas paralelas com uma distância suficiente segura entre elas (1.800 metros) e ao alcance visual dos controladores de voo.

Operar pistas de forma simultânea é fundamental para atender ao aumento da demanda nos aeroportos brasileiros. Em Campinas, a concessionária que administra Viracopos planeja a construção de uma nova pista.

O de Guarulhos, o mais movimentado do país, por exemplo, tem pistas muito próximas e não tem muito o que fazer para aumentar a capacidade, a não ser que uma nova pista seja construída ou o que os órgãos da Aeronáutica permitam esse tipo de operação, mesmo que com restrições, em condições visuais. San Francisco, nos EUA, por exemplo tem uma distância menor entre as pistas, mas pousos e decolagens ocorrem simultaneamente.

Este é um espaço público de debate de idéias. A Gazeta do Povo não se responsabiliza pelos artigos e comentários aqui colocados pelos autores e usuários do blog. O conteúdo das mensagens é de única e exclusiva responsabilidade de seus respectivos autores.

3 – Aeroporto de Brasília se prepara para operação simultânea

fab.mil.br

A partir de novembro, o Aeroporto Internacional de Brasília vai iniciar a operação independente de suas duas pistas, viabilizando as chamadas operações paralelas simultâneas independentes, quando dois aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo do aeroporto. É o primeiro aeródromo da América Latina que vai possibilitar o aumento do fluxo aéreo nestas condições.

A capacidade de pista do Aeroporto de Brasília (pousos e decolagens por hora), que já vinha aumentando nos últimos anos, crescerá agora cerca de 30%. Com as mudanças, ela saltará dos atuais 60 movimentos aéreos/hora para 80 pousos e decolagens por hora. Inaugurado antes mesmo da Capital Federal, em 1957, o aeródromo é um dos poucos do País detentor desse “layout” ideal para operar com pistas independentes: duas longas retas paralelas, distantes suficientemente uma da outra, ao alcance visual de uma Torre.

Esse ganho de capacidade operacional é resultado de um amplo trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), destinado a otimização dos fluxos de tráfego na terminal aérea de Brasília com a implementação de novos procedimentos *PBN* (em português, Navegação Baseada em Performance), especificamente orientados às referidas operações. Na prática, é como se houvesse dois aeroportos funcionando separadamente, uma vez que, a partir de então, cada pista terá suas três posições de controle na torre, operando com auxílios a navegação aérea próprios.

Experiência

Operações simultâneas em pistas paralelas são hoje uma exclusividade

de grandes hubs internacionais e dos maiores aeroportos mundo. Os três mais movimentados do mundo – Atlanta (Hartsfield-Jackson), nos EUA, Pequim (Beijing Capital International), na China e Londres (Heathrow), na Inglaterra – transportaram só no ano passado 95, 86 e 73 milhões respectivamente – dados [Airports Council International](#) (ACI). Jamais alcançariam esses números se não operassem com pistas paralelas independentes que viabilizam uma elevação significativa de embarques e desembarques.

A novidade, escassa nos principais aeroportos do hemisfério sul, aporta em Brasília e já é vislumbrada por outros administradores de aeroportos no País. Embora o movimento no Brasil ainda seja menor (39 milhões de passageiros/ano no Aeroporto Internacional de Guarulhos – São Paulo, o maior do Brasil) a demanda é crescente e a necessidade de aumento de capacidade operacional, mandatória. Em Campinas, a Concessionária de Viracopos conjectura a implementação de operações simultâneas de pouso e decolagens no aeroporto com a construção de uma segunda pista. O mesmo pode ocorrer no novo aeroporto da região metropolitana de Porto Alegre, ainda em planejamento. Guarulhos, por outro lado, ainda não pode operar suas pistas independentemente. A distância entre as mesmas, na sua configuração atual, é menor do que os 1.035 metros requeridos pela [ICAO \(International Civil Aviation](#)

[Organization](#) – órgão da ONU regulador do transporte aéreo civil internacional, para executar pousos e decolagens simultâneos com segurança.

De todo modo, o aumento substancial de capacidade de pista em Brasília chega no momento em que o aeroporto se transforma cada vez mais num importante hub doméstico. Desde 2014, Brasília já transporta mais passageiros do que Congonhas e Galeão. Ainda no ano passado, 8,1 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Brasília como conexão para visitar outras regiões, sobretudo no Sudeste e Nordeste. Os benefícios e ganho de capacidade proveniente do início das operações paralelas simultâneas independentes, somados à localização geográfica estratégica da capital poderão, enfim, alçar o Distrito Federal como um grande centro de distribuição de passageiros entre o Norte e o Sul do País, estimulando a concorrência entre os “novos” grandes aeroportos do País.

Acompanhe mais informações como esta no blog <http://www.decea.gov.br/blog/>.

4 – Aeroporto de Brasília iniciará pousos e decolagens em pistas simultâneas

brasil.gov.br

por Portal Brasil

Com duas pistas operando independentemente, aeroporto aumentará ainda mais sua capacidade operacional

publicado: 22/06/2015 15h24 última modificação: 22/06/2015 15h24

O Aeroporto Internacional de Brasília vai iniciar, a partir de novembro, a operação independente de suas duas pistas, viabilizando as chamadas operações paralelas simultâneas independentes, quando dois aviões poderão pousar (ou decolar) ao mesmo tempo. O Aeroporto Juscelino Kubitschek é o primeiro aeródromo da América Latina que vai possibilitar o aumento do fluxo aéreo nestas condições.

A capacidade de pista do Aeroporto de Brasília (pousos e decolagens por hora), que já vinha aumentando nos últimos anos, crescerá agora cerca de 30%. Com as mudanças, ela saltará dos atuais 60 movimentos aéreos/hora para 80 pousos e decolagens por hora.

Inaugurado antes mesmo da Capital Federal, em 1957, o aeródromo é um dos poucos do País detentor desse “layout” ideal para operar com pistas independentes: duas longas retas paralelas, distantes suficientemente uma da outra, ao alcance visual de uma Torre.

Esse ganho de capacidade operacional é resultado de um amplo trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), destinado a otimização dos fluxos de tráfego na terminal aérea de Brasília com a implementação de novos procedimentos PBN (em português, Navegação Baseada em Performance), especificamente orientados às referidas operações.

Na prática, é como se houvesse dois aeroportos funcionando separadamente, uma vez que, a partir de então, cada pista terá suas três posições de controle na torre, operando com auxílios a navegação aérea próprios.

Experiência

Operações simultâneas em pistas paralelas são hoje uma exclusividade de grandes hubs internacionais e dos maiores aeroportos do mundo. Os três mais movimentados do mundo – Atlanta (Hartsfield-Jackson), nos EUA, Pequim (Beijing Capital International), na China e Londres (Heathrow), na Inglaterra – transportaram, só no ano passado, 95, 86 e 73 milhões respectivamente – dados da Airports Council International (ACI). Jamais alcançariam esses números se não operassem com pistas paralelas independentes que viabilizam uma elevação significativa de embarques e desembarques.

A novidade, escassa nos principais aeroportos do hemisfério sul, aporta em Brasília e já é vislumbrada por outros administradores de aeroportos no País. Embora o

movimento no Brasil ainda seja menor (39 milhões de passageiros/ano no Aeroporto Internacional de Guarulhos – São Paulo, o maior do Brasil) a demanda é crescente e a necessidade de aumento de capacidade operacional, mandatária.

Em Campinas, a Concessionária de Viracopos planeja a implementação de operações simultâneas de pouso e decolagens no aeroporto com a construção de uma segunda pista. O mesmo pode ocorrer no novo aeroporto da região metropolitana de Porto Alegre, ainda em planejamento.

Guarulhos, por outro lado, ainda não pode operar suas pistas independentemente. A distância entre as mesmas, na sua configuração atual, é menor do que os 1.035 metros requeridos pela Icao (International Civil Aviation Organization) – órgão da ONU regulador do transporte aéreo civil internacional, para executar pousos e decolagens simultâneos com segurança.

De todo modo, o aumento substancial de capacidade de pista em Brasília chega no momento em que o aeroporto se transforma cada vez mais num importante hub doméstico. Desde 2014, Brasília já transporta mais passageiros do que Congonhas e Galeão. Ainda no ano passado, 8,1 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Brasília como conexão para visitar outras regiões, sobretudo no Sudeste e Nordeste.

Os benefícios e ganho de capacidade proveniente do início das operações paralelas simultâneas independentes, somados à localização geográfica estratégica da capital poderão, enfim, alçar o Distrito Federal como um grande centro de distribuição de passageiros entre o Norte e o Sul do País, estimulando a concorrência entre os “novos” grandes aeroportos do País.

Fonte: [Força Aérea Brasileira](#)

5 – Aeroporto de Brasília vai operar com duas pistas simultâneas

aviacao.gov.br

Procedimento inédito na América do Sul levará a aumento no número de voos de 60 a 80 a cada hora. Operação simultânea deve começar em novembro

O Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília, vai operar, a partir de novembro deste ano, com duas pistas simultâneas. Será o primeiro aeroporto da América do Sul a realizar operações paralelas simultâneas independentes. A operação aumentará a capacidade de pousos e decolagens de 60 para 80 por hora, facilitando o controle de tráfego aéreo nos horários de pico. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), órgão ligado à Aeronáutica, analisou e autorizou o novo procedimento.

O terminal é o único do País com pistas paralelas a uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneos. As pistas têm 3.300m x 45m e 3.200m x 45m, com espaço de 1,8 km entre elas. O mínimo exigido para distância entre duas pistas é de 1.025m, estipulado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). As duas pistas do Aeroporto JK têm uma distância de 50% a mais do que o mínimo requerido.

O diretor do Departamento de Gestão e Planejamento de Navegação Aérea Civil da Secretaria de Aviação Civil, Rafael Botelho Faria, explica que o procedimento é considerado de rotina e não é mais ou menos seguro do que outra operação. “O principal benefício desse tipo de operação é o de diminuir a restrição na quantidade de aeronaves que deveriam decolar ou pousar no aeroporto numa hora-pico. Com o fim dessa restrição ganha-se rapidez no número de movimentos, que aumentam em 33% por hora, passando de 60 para 80. Assim, você permite mais ofertas de horários nos momentos de pico, além de mais infraestrutura para as companhias aéreas operarem no horário e consigam atender maior número de voos e assentos”, analisa o diretor da Secretaria de Aviação Civil.

Segundo ele, a medida também é positiva para a companhia aérea, porque diminui os casos de sequenciamento. “No Aeroporto JK, por exemplo, há uma média de 30 pousos e 30 decolagens por hora. Há momentos em que há mais de 30 aeronaves para pousar e aí o avião é obrigado a entrar na fila, no alto, dando voltas e gastando combustível”, diz. “Com oportunidade de mais voos, você evita ou minimiza a fila, economizando combustível, dando ganho de tempo para os passageiros, colocando mais voos à disposição, facilitando as conexões”, completa Rafael Botelho Faria.

É o que poderia ser evitado numa situação parecida com a do advogado Igor Maia de Castro, 27 anos, que embarcaria num voo de Brasília para Aracaju, vindo do Galeão, no Rio de Janeiro. Para ele, a novidade vai reduzir consideravelmente esse tipo de situação. “Essa medida é muito importante para nós, passageiros. Eu, por exemplo, já enfrentei um atraso de duas horas num voo, por conta de problemas na conexão. Eu estava saindo de Brasília para Aracaju e o tráfego aéreo estava intenso. Meu avião, que vinha do Galeão, no Rio de Janeiro, ficou sobrevoando Brasília. Utilizar as duas pistas ao mesmo tempo facilita muito nos casos de conexão, para eliminar esse tempo dos aviões no ar sem poder pousar. Se todos os aeroportos fossem assim seria muito melhor”, elogia o advogado.

MEDIDA POSITIVA

Com a operação de duas pistas de maneira simultânea, haverá maior capacidade de processamento de passageiros e aeronaves, além de maior conforto para o passageiro e pontualidade de operação e incremento do número de voos nos horários de pico, de 7h às 11h, e das 17h às 21h. Mas essa operação exige uma capacitação extra dos controladores de voo. Eles farão treinamento prático até setembro, nos simuladores do Decea, em São José dos Campos, em São Paulo.

“A operação abre oportunidades de novos negócios e possibilidades de mais rotas e destinos para os usuários. Nos horários mais concorridos, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos”, declarou, em nota, a Inframerica, concessionária do aeroporto.

PRIMEIRO DA AMÉRICA DO SUL

O Decea é o responsável pela implementação dos procedimentos de navegação aérea e fluxos de tráfego. Segundo o órgão, a operação simultânea das pistas é segura e exige muito trabalho, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo. A permissão coloca o Aeroporto de Brasília no primeiro lugar de maior capacidade de pista do País e o único a operar pousos e decolagens simultâneas na América do Sul.

A operação abre oportunidades de novos negócios e possibilidades de mais rotas e destinos para os usuários. Nos horários mais concorridos, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos. O Aeroporto de Brasília tem 45 destinos nacionais e sete internacionais regulares, operados por 12 companhias aéreas. É o segundo aeroporto em movimentação de passageiros do Brasil e o terceiro em movimentação internacional. A média diária de voos no Terminal é de 500 movimentos aéreos. Já de usuários, entre embarques, desembarques e conexão são 49 mil.

O procedimento já é realizado em alguns aeroportos do mundo, como o Aeroporto de Hartsfield-Jackson, em Atlanta, nos Estados Unidos, um dos mais movimentados do mundo. O Terminal possui cinco pistas, sendo que três delas operam simultaneamente.

Além do terminal americano, outros aeroportos como o de Pequim, na China; Heathrow, na Inglaterra; Indira Gandhi, na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

Capacidade de voos nos principais aeroportos brasileiros

- JK (Brasília) / 60 pousos e decolagens por hora (passará para 80 a partir de novembro)
- Galeão (Rio de Janeiro) / 48
- Guarulhos (São Paulo) / 47
- Congonhas (São Paulo) / 32-33
- Confins (Belo Horizonte) / 31

6 - Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas

jornaldebrasilia.com.br

Redação do Jornal de Brasília

O Aeroporto de Brasília será o primeiro aeródromo da América do Sul a realizar operações paralelas simultâneas independentes. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão ligado a Aeronáutica, foi o responsável pela análise e autorização do novo procedimento.

O Terminal é o único do país que possui pistas paralelas com uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneas. As pistas têm 3.300x45 e 3.200x45 com espaço de 1,8km entre elas. A previsão, de acordo com o DECEA, é iniciar a operação em novembro deste ano.

A conquista é resultado de investimentos realizados pela Inframerica em infraestrutura que possibilitou a entrada de mais voos para o Terminal e a ampliação das salas de embarque, que trouxeram mais conforto e variedade para os passageiros, isso tudo aliado a quantidade de vagas no pátio e pistas de taxiamento. Além disso, o trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo foi essencial, pois são eles os responsáveis pela implementação dos procedimentos de navegação aérea e pelos fluxos de tráfego.

Segundo o DECEA, a operação simultânea das pistas é totalmente segura, mas requer um trabalho meticuloso, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo.

Com a autorização, o Aeroporto de Brasília terá sua capacidade de pista acrescida dos atuais 60 movimentos por hora para 80. Esse será o terceiro aumento desde que a Inframerica assumiu a administração do Terminal, um crescimento total que chegará a 45%.

A permissão coloca o Aeroporto de Brasília no 1º lugar de maior capacidade de pista do país e o único a operar pousos e decolagens simultâneas na América do Sul.

A operação abre oportunidades de novos negócios e possibilidades de mais rotas e destinos para os usuários. Nos horários mais concorridos, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos.

Para o presidente da Inframerica, o engenheiro José Luis Menghini, trabalhar com as pistas simultaneamente coloca o Aeroporto em um patamar importante na aviação civil. “A ação pioneira do DECEA em conjunto com a Inframerica inicia uma era importante na aviação civil brasileira. A operação gera diversas oportunidades adicionais para as linhas aéreas, que conseqüentemente, acarreta opções aos passageiros, além de impulsionar nossos planos para aumentar a eficiência dos nossos aeroportos” comenta.

O Aeroporto de Brasília tem em seu portfólio 45 destinos nacionais e sete internacionais regulares, operados por 12 companhias aéreas. É o 2º aeroporto em movimentação de passageiros do Brasil e o 3º em movimentação internacional. A

média diária de voos no Terminal é de 500 movimentos aéreos, já de usuários, entre embarques, desembarques e conexão são 49 mil.

Exemplo que vem de fora

As operações simultâneas em pistas paralelas já acontecem em alguns aeroportos do mundo. A maioria deles é conhecido por ser um grande hub, como é o caso do Aeroporto de Hartsfield-Jackson, em Atlanta, nos Estados Unidos, um dos aeródromos mais movimentados do mundo.

O Terminal possui cinco pistas, sendo que três delas operam simultaneamente. Cerca de 96 milhões de pessoas passaram pelo aeroporto em 2014. Receber tantos passageiros só foi possível devido a essa operação.

Além do terminal americano, outros aeroportos como o de Beijing, na China, Heathrow, na Inglaterra, Indira Gandhi na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

7- Aeroporto de Brasília será o primeiro da América do Sul a operar pistas simultâneas.

melhorembarque.com.br

O Aeroporto de Brasília será o primeiro aeródromo da América do Sul a realizar operações paralelas simultâneas independentes. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão ligado a Aeronáutica, foi o responsável pela análise e autorização do novo procedimento.

O Terminal é o único do país que possui pistas paralelas com uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneas. As pistas têm 3.300x45 e 3.200x45 com espaço de 1,8km entre elas. A previsão, de acordo com o DECEA, é iniciar a operação em novembro deste ano.

A conquista é resultado de investimentos realizados pela Inframerica em infraestrutura que possibilitou a entrada de mais voos para o Terminal e a ampliação das salas de embarque, que trouxeram mais conforto e variedade para os passageiros, isso tudo aliado a quantidade de vagas no pátio e pistas de taxiamento. Além disso, o trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo foi essencial, pois são eles os responsáveis pela implementação dos procedimentos de navegação aérea e pelos fluxos de tráfego.

Segundo o DECEA, a operação simultânea das pistas é totalmente segura, mas requer um trabalho meticuloso, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo.

Com a autorização, o Aeroporto de Brasília terá sua capacidade de pista acrescida dos atuais 60 movimentos por hora para 80. Esse será o terceiro aumento desde que a Inframerica assumiu a administração do Terminal, um crescimento total que chegará a 45%.

A permissão coloca o Aeroporto de Brasília no 1º lugar de maior capacidade de pista do país e o único a operar pousos e decolagens simultâneas na América do Sul. A operação abre oportunidades de novos negócios e possibilidades de mais rotas e destinos para os usuários. Nos horários mais concorridos, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos.

Para o presidente da Inframerica, o engenheiro José Luis Menghini, trabalhar com as pistas simultaneamente coloca o Aeroporto em um patamar importante na aviação civil. “A ação pioneira do DECEA em conjunto com a Inframerica inicia uma era importante na aviação civil brasileira. A operação gera diversas oportunidades adicionais para as linhas aéreas, que conseqüentemente, acarreta opções aos passageiros, além de impulsionar nossos planos para aumentar a eficiência dos nossos aeroportos” comenta.

O Aeroporto de Brasília tem em seu portfólio 45 destinos nacionais e sete internacionais regulares, operados por 12 companhias aéreas. É o 2º aeroporto em movimentação de passageiros do Brasil e o 3º em movimentação internacional. A média diária de voos no Terminal é de 500 movimentos aéreos, já de usuários, entre embarques, desembarques e conexão são 49 mil.

Exemplo que vem de fora

As operações simultâneas em pistas paralelas já acontecem em alguns aeroportos do mundo. A maioria deles é conhecido por ser um grande *hub*, como é o caso do Aeroporto de Hartsfield-Jackson, em Atlanta, nos Estados Unidos, um dos aeródromos mais movimentados do mundo.

O Terminal possui cinco pistas, sendo que três delas operam simultaneamente. Cerca de 96 milhões de pessoas passaram pelo aeroporto em 2014. Receber tantos passageiros só foi possível devido a essa operação.

Além do terminal americano, outros aeroportos como o de Beijing, na China, Heathrow, na Inglaterra, Indira Gandhi na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

8- Aeroporto de Brasília opera pousos e decolagens simultâneos

aeroportobrasilia.net

Publicado em 14 de julho de 2015 às 16:17

A partir de novembro, o Aeroporto Internacional de Brasília passará a realizar pousos e decolagens ao mesmo tempo. Ele será o primeiro da América do Sul a realizar a operação e se torna o aeroporto com maior capacidade de pista do país, segundo a Inframerica (consórcio que administra o empreendimento).

A operação foi liberada pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), pois as pistas de Brasília são paralelas e com 1,8 quilômetros de distância entre elas. A estimativa é que a capacidade de voos por hora cresça de 60 para 80.

Segundo o Decea, a operação de voos simultâneos é segura, porém meticulosa, e o trabalho funciona como operar dois aeroportos ao mesmo tempo. O aeroporto de Brasília tem capacidade para tanto, já que tem 45 destinos nacionais e sete internacionais e é o segundo que mais movimentou passageiros no Brasil.

9 – Aeroporto de Brasília fará pousos e decolagens simultaneamente

g1.globo.com

Com pistas paralelas e “distantes”, o Aeroporto Internacional de [Brasília](#) deve passar a realizar pousos e decolagens simultaneamente a partir de novembro. De acordo com a Inframerica, o terminal será o primeiro da América do Sul a realizar a operação.

As pistas têm mais de três quilômetros de comprimento e têm distância de 1,8 quilômetros. A estimativa é de que, com isso, o aeroporto tenha a capacidade acrescida de 60 voos por hora para 80 viagens a cada 60 minutos.

Segundo a Inframerica, a permissão coloca o Aeroporto de Brasília no primeiro lugar de maior capacidade de pista do país. “A operação abre oportunidades de novos negócios e possibilidades de mais rotas e destinos para os usuários. Nos horários mais concorridos, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos”, declarou a empresa em nota.

O Aeroporto [Juscelino Kubitschek](#) tem 45 destinos nacionais e sete internacionais regulares, operados por 12 companhias aéreas. É o 2º aeroporto em movimentação de passageiros do Brasil e o 3º em movimentação internacional. A média diária de voos no terminal é de 500, já de usuários, entre embarques, desembarques e conexão, de 49 mil.

Exemplos de fora

As operações simultâneas em pistas paralelas já acontecem em alguns aeroportos do mundo. A maioria deles é conhecido por ser um grande hub, como é o caso do Aeroporto de Hartsfield-Jackson, em Atlanta, nos Estados Unidos. O terminal possui cinco pistas, e três delas operam simultaneamente. Cerca de 96 milhões de pessoas passaram pelo aeroporto em 2014.

Os aeroportos de Beijing, na China, Heathrow, na Inglaterra, e Indira Gandhi, na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

10 – Terminal de Brasília fará pouso e decolagens de forma simultânea

correiobrasiliense.com.br

O brasiliense terá, a partir de novembro, mais viagens disponíveis. As duas pistas do Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek começarão a funcionar de forma simultânea e independente, como se houvesse dois terminais na capital federal. A operação, inédita na América do Sul, aumenta a capacidade de pousos e decolagens, de 60 para 80 a cada hora. A quantidade é quase duas vezes maior em relação ao segundo colocado, o Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, no Rio de Janeiro, no qual até 48 voos podem acontecer no período de 60 minutos (leia Em operação).

Segundo a Inframerica, consórcio responsável pela administração do aeroporto brasiliense, o principal benefício será a maior variedade de voos nos horários de pico, em que quase toda a capacidade de pousos e decolagens é utilizada. Para isso, os controladores de voo serão capacitados. “A operação simultânea das pistas é segura, mas requer trabalho meticuloso, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo”, explica o assessor de Planejamento do Departamento de Operações do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), tenente Cristian da Silveira.

Até setembro, os profissionais brasilienses participam de treinos práticos nos simuladores do Decea, em São José dos Campos, em São Paulo. “As aeronaves em aproximação paralela serão especialmente conduzidas e monitoradas até o pouso com um cuidado ainda maior pelos controladores de tráfego aéreo”, explica Cristian.

Para o presidente do Instituto de Transporte Aéreo do Brasil, Adyr da Silva, operações simultâneas e independentes devem ser acompanhadas de outras medidas para evitar atrasos e diminuir gastos. Segundo o especialista, ex-presidente da Infraero, é preciso explorar de maneira “mais inteligente” os terminais brasileiros. “Em Brasília, o avião anda muito até o ponto de decolar. Muitas vezes, contra o vento. Isso aumenta o gasto com o combustível, o tempo de espera — o que pode atrasar outros voos — e, conseqüentemente, esgota a paciência do passageiro”, observa. “Pistas independentes devem agilizar o processo, mas não podem ser a única medida a se tomar”, opina.

O advogado Alex Lindoso, 25 anos, viaja todas as semanas para Rio de Janeiro e São Paulo. Apesar de elogiar o aeroporto brasiliense, ele reclama do atraso “frequente” em voos por todo o país. “Nesta semana, o meu voo atrasou três horas em Campinas. A falta de comprometimento com o horário me irrita com frequência”, afirma. “No último ano, Brasília teve uma melhora. Na minha opinião, empata com Guarulhos e é muito melhor do que o Galeão.” Sobre as operações simultâneas, opina que, “se for para aumentar a agilidade no atendimento, é bem-vindo”.

O aeroporto de Brasília será pioneiro nesse tipo de operação por ser o único do país a ter duas pistas paralelas com distância de mais de 1,025km entre si, mínimo estipulado pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Enquanto na capital federal esse número é de 1,8km, em Guarulhos — o terminal mais movimentado do país, com 108 mil passageiros por dia — a distância cai para 375m.

No Galeão, que tem um fluxo de pessoas parecido com o de Brasília, as pistas se cruzam.

Outros continentes

As operações simultâneas e independentes em pistas paralelas acontecem em aeródromos da América do Norte, da Europa e da Ásia. Um deles é o Aeroporto Hartsfield-Jackson, em Atlanta (EUA), bastante utilizado por brasileiros que viajam para os Estados Unidos, no qual funcionam cinco pistas, sendo três ao mesmo tempo.

As operações em mais de uma pista ao mesmo tempo refletem na quantidade de passageiros. Enquanto Guarulhos recebeu 39,5 milhões no ano passado, mais de 96 milhões utilizaram o terminal norte-americano naquele período. Além dele, pousos e decolagens ocorrem simultaneamente no Aeroporto Internacional de Pequim, na China; no Heathrow, em Londres, na Inglaterra; e no Indira Gandhi, em Nova Délhi, na Índia.

11 – Aeroporto de Brasília será o único da América do Sul a operar pistas simultâneas

bsb.aero

Investimento em infraestrutura realizado pela Inframerica é um dos pontos essenciais para a operação inédita no país que deverá ter início em novembro deste ano

O Aeroporto de Brasília será o primeiro aeródromo da América do Sul a realizar operações paralelas simultâneas independentes. O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão ligado a Aeronáutica, foi o responsável pela análise e autorização do novo procedimento.

O Terminal é o único do país que possui pistas paralelas com uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneas. As pistas têm 3.300x45 e 3.200x45 com espaço de 1,8km entre elas. A previsão, de acordo com o DECEA, é iniciar a operação em novembro deste ano.

A conquista é resultado de investimentos realizados pela Inframerica em infraestrutura que possibilitou a entrada de mais voos para o Terminal e a ampliação das salas de embarque, que trouxeram mais conforto e variedade para os passageiros, isso tudo aliado a quantidade de vagas no pátio e pistas de taxiamento. Além disso, o trabalho realizado pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo foi essencial, pois são eles os responsáveis pela implementação dos procedimentos de navegação aérea e pelos fluxos de tráfego.

Segundo o DECEA, a operação simultânea das pistas é totalmente segura, mas requer um trabalho meticuloso, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo.

Com a autorização, o Aeroporto de Brasília terá sua capacidade de pista acrescida dos atuais 60 movimentos por hora para 80. Esse será o terceiro aumento desde que a Inframerica assumiu a administração do Terminal, um crescimento total que chegará a 45%.

A permissão coloca o Aeroporto de Brasília no 1º lugar de maior capacidade de pista do país e o único a operar pousos e decolagens simultâneas na América do Sul.

A operação abre oportunidades de novos negócios e possibilidades de mais rotas e destinos para os usuários. Nos horários mais concorridos, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos.

Para o presidente da Inframerica, o engenheiro José Luis Menghini, trabalhar com as pistas simultaneamente coloca o Aeroporto em um patamar importante na aviação civil. "A ação pioneira do DECEA em conjunto com a Inframerica inicia uma era importante na aviação civil brasileira. A operação gera diversas oportunidades adicionais para as linhas aéreas, que conseqüentemente, acarreta opções aos passageiros, além de impulsionar nossos planos para aumentar a eficiência dos nossos aeroportos" comenta.

O Aeroporto de Brasília tem em seu portfólio 45 destinos nacionais e sete internacionais regulares, operados por 12 companhias aéreas. É o 2º aeroporto em movimentação de passageiros do Brasil e o 3º em movimentação internacional. A média diária de voos no Terminal é de 500 movimentos aéreos, já de usuários, entre embarques, desembarques e conexão são 49 mil.

Exemplo que vem de fora

As operações simultâneas em pistas paralelas já acontecem em alguns aeroportos do mundo. A maioria deles é conhecido por ser um grande *hub*, como é o caso do Aeroporto de Hartsfield-Jackson, em Atlanta, nos Estados Unidos, um dos aeródromos mais movimentados do mundo.

O Terminal possui cinco pistas, sendo que três delas operam simultaneamente. Cerca de 96 milhões de pessoas passaram pelo aeroporto em 2014. Receber tantos passageiros só foi possível devido a essa operação.

Além do terminal americano, outros aeroportos como o de Beijing, na China, Heathrow, na Inglaterra, Indira Gandhi na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

Contato Imprensa:

Aeroporto de Brasília

Camilla Stivelberg e Júlia Coêlho

imprensa@inframerica.aero

(61) 3214.6134/6181 ou 9842.6034

Departamento de Controle do Espaço Aéreo - DECEA

Daniel Marinho

danielahm@decea.gov.br

(21) 2101.6871

12- Aeroporto de Brasília adota sistema de pousos e decolagens simultâneas a partir de novembro

As operações proporcionam maior trânsito de voos e mais opções aos passageiros

O aeroporto de Brasília será o primeiro da América do Sul a realizar operações de decolagem e aterrissagem de forma simultânea a partir de novembro. O novo sistema permite o aumento do número de voos e a ampliação dos serviços aos passageiros. O aeroporto JK é o único do país que possui pistas paralelas capazes de realizar pousos e partidas ao mesmo tempo. As vias têm distância de 1,8 km entre elas, considerada segura pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo.

Com o novo procedimento, o JK passará a ter a maior capacidade de pista do país, passando dos atuais 60 movimentos de aeronaves por hora para 80, um aumento de 45% na atividade do terminal. Em todo o mundo, os aeroportos de Atlanta, nos Estados Unidos; Pequim, na China; Heathrow, na Inglaterra e Indira Gandhi, na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

O presidente da Inframérica, concessionária do Aeroporto JK, José Luis Menghini, considera que as mudanças impulsionam a eficiência dos aeroportos brasileiros.

— A operação gera diversas oportunidades adicionais para as linhas aéreas, que conseqüentemente, acarreta opções aos passageiros, além de impulsionar nossos planos para aumentar a eficiência dos nossos aeroportos.

Atualmente, o terminal aéreo de Brasília opera com voos para 45 destinos nacionais e sete internacionais regulares, operados por 12 companhias aéreas. É o segundo aeroporto em movimentação de passageiros do Brasil e o 3º em movimentação internacional. A média diária de voos no terminal é de 500 movimentos aéreos e 49 mil passageiros.

ANEXO B – Material analisado do período “Suspensão”

1- Aviões decolam simultaneamente em Brasília e quase se chocam no ar

correiobrasiliense.com.br

A agilidade de um controlador de voo conseguiu impedir a colisão de dois aviões que decolavam às 7h30 da manhã desta terça-feira, no Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, em Brasília (DF). De acordo com a Aeronáutica, desde novembro de 2015 o Aeroporto de Brasília opera com decolagem simultânea, tendo em vista que as pistas são paralelas. No caso em questão, foram autorizadas duas decolagens simultâneas. A aeronave de matrícula PR-BSI, que é operada pelo Departamento de Polícia Federal, tinha como destino Guarulhos (SP) e decolou da pista direita. A aeronave militar, prefixo FAB 2582, decolou da pista esquerda.

Segundo a assessoria de imprensa da Aeronáutica, a instrução do perfil de decolagem que foi confirmada pelo piloto da aeronave comercial previa curva imediata à direita após a decolagem (conforme descrito na carta de decolagem). Entretanto, o perfil executado pelo piloto contrariou a instrução recebida e a aeronave teve um deslocamento à esquerda, interferindo na decolagem da aeronave da Força Aérea Brasileira, que cumpria corretamente o seu perfil de decolagem. “O controlador de tráfego aéreo imediatamente tomou as providências para prover a separação necessária”, informou.

A Aeronáutica informou que conclusões preliminares indicam que a aeronave comercial descumpriu a trajetória prevista e as instruções do controlador; que a aeronave da FAB cumpriu o que era previsto e o que foi instruído. Informou, ainda, que o controlador de tráfego aéreo agiu prontamente para evitar maiores problemas.

O Centro Comercial da Aeronáutica informou que não houve qualquer participação dos órgãos de tráfego aéreo na ocorrência envolvendo a decolagem de duas aeronaves. A Aeronáutica informou que vai abrir investigação. “Os áudios com relatos dos profissionais envolvidos serão analisados e também informações de radar”, adiantou.

2- ignora instrução, e aviões quase colidem na decolagem no DF

g1.globo.com

Duas aeronaves quase se chocaram durante a decolagem no Aeroporto Internacional de [Brasília](#) nesta terça-feira (23) depois que uma delas desobedeceu às instruções do controlador de tráfego aéreo.

*(**ATUALIZAÇÃO:** posteriormente, foi divulgado que o avião que desobedeceu a instrução do controlador era da Polícia Federal e estava a caminho de Guarulhos para levar o marqueteiro João Santana e a mulher dele, Monica Moura, para a Superintendência da PF em Curitiba. [Leia mais.](#))*

Os aviões deixariam simultaneamente o terminal às 7h30, mas em direções diferentes: o de matrícula PR-BSI faria uma curva para a direita logo após deixar o solo, rumo a Guarulhos (São Paulo), mas acabou virando para a esquerda e invadiu a área do veículo da Força Aérea Brasileira. O controlador percebeu a falha e pediu ao piloto da FAB para interromper o procedimento e, em seguida, alterar a rota.

Os diálogos entre o controlador de tráfego aéreo e os pilotos mostram as manobras para evitar a colisão:

Controlador: Força Aérea 85.282, trace uma posição de uma hora. Curve imediatamente agora para o rumo norte, senhor, a fim de evitar que essa aeronave... Interrompa a subida agora.

Controlador: Força Aérea 2582 controle Brasília, interrompa a subida agora. Trace uma correção agora de uma hora, mesma altitude, senhor.

Piloto da FAB: Tô visual, mantendo separação aqui. A aeronave iniciou curva à direita, a saída nossa ficou conflitante com esse tráfego, ok? A saída era prevista, a decolagem da 11 esquerda com ligeiramente curva à direita. Não tem, não tem mais como fazer essa saída aqui com essa aeronave decolando.

Controlador: O senhor está correto, Força Aérea 2582. Bravo-Serra e Índia (PR-BSI), a sua decolagem deveria ter iniciado a curva à direita, 4,1 mil pés. Suba agora para o nível 270.

Piloto do PR-BSI: Subindo para o 270 pró-sul.

A Aeronáutica apura o caso. "Desde novembro de 2015, o Aeroporto de Brasília opera com decolagem simultânea, tendo em vista que as pistas são paralelas. No caso em questão, foram autorizadas duas decolagens simultâneas: aeronave de matrícula PR-BSI com destino a Guarulhos decolando da pista direita e a aeronave FAB 2582 decolando da pista esquerda", diz nota da FAB.

"A instrução do perfil de decolagem que foi confirmada pelo piloto da aeronave PR-BSI previa curva imediata à direita após a decolagem (conforme descrito na carta de decolagem). Entretanto, o perfil executado pelo piloto contrariou a instrução recebida e a aeronave teve um deslocamento à esquerda, interferindo na decolagem da aeronave FAB 2582, que cumpria corretamente o seu perfil de decolagem", afirma o texto. O órgão afirmou ainda que o controlador de tráfego aéreo "agiu prontamente para evitar maiores problemas".

3 - Susto! Aviões quase colidem durante decolagem simultânea em Brasília

jornaldebrasil.com.br

Um avião da Força Aérea Brasileira e outro operado por um piloto do Departamento de Polícia Federal quase se chocaram durante uma decolagem simultânea, às 7h30 dessa terça (23), no Aeroporto de Brasília.

A aeronave da Polícia Federal seguia para São Paulo, onde iria transportar o marqueteiro do PT João Santana ao Paraná para prestar depoimento. Ele é investigado na 23ª fase da Operação Lava Jato.

Entenda o caso

A aeronave de matrícula PR-BSI fazia uma curva para a direita logo após decolar rumo a Guarulhos, em São Paulo, onde João Santana embarcaria, um dia depois de ter a prisão decretada por suspeitas de receber US\$ 7,5 milhões em conta secreta no exterior.

No momento da decolagem, no entanto, o piloto desobedeceu o acordo e invadiu a área do avião militar. O controlador de voo percebeu a falha e orientou o piloto da FAB a alterar a rota.

Investigações iniciais

Em nota ao **Jornal de Brasília**, a Força Aérea Brasileira afirmou que investigações iniciais apontam a possibilidade de infração de tráfego aéreo pela aeronave PR-BSI que decolava da pista da direita. Segundo a Aeronáutica, ela deveria manter a reta de decolagem e fazer curva à direita após atingir cerca de 200 metros de altura, mas curvou à esquerda.

Já o procedimento do FAB 2582, que voava com destino a Vitória (ES), sem passageiros, era manter a reta de decolagem até cerca de 35 quilômetros do Aeroporto. “Durante toda a ocorrência, os pilotos da FAB mantiveram contato visual com a outra aeronave e o controle de tráfego aéreo tomou as ações necessárias para corrigir o procedimento e permitir que os voos seguissem normalmente para seus destinos”, afirmou a Força Aérea.

A distância entre as aeronaves e as demais circunstâncias presentes estão sendo apuradas. Caso se confirmem indícios de desobediência às normas aeronáuticas, o processo será encaminhado à Junta de Julgamento da Aeronáutica, que poderá aplicar sanções administrativas.

Confira o diálogo entre piloto e controlador divulgado no G1DF

Controlador: Força Aérea 85.282, tráfego posição de uma hora. Curve imediatamente agora para o rumo norte, senhor, a fim de evitar que essa aeronave... Interrompa a subida agora.

Controlador: Força Aérea 2582 controle Brasília, interrompa a subida agora. Tráfego posição agora de uma hora, mesma altitude, senhor.

Piloto da FAB: Tô visual, mantendo separação aqui. A aeronave iniciou curva à direita, a saída nossa ficou conflitante com esse tráfego, ok? A saída era prevista, a decolagem da 11 esquerda com ligeiramente curva à direita. Não tem, não tem mais como fazer essa saída aqui com essa aeronave decolando.

Controlador: O senhor está correto, Força Aérea 2582. Bravo-Serra e Índia (PR-BSI), a sua decolagem deveria ter iniciado a curva à direita, 4,1 mil pés. Suba agora para o nível 270.

Piloto do PR-BSI: Subindo para o 270 proa sul.

A Aeronáutica afirma que, “desde novembro de 2015, o Aeroporto de Brasília opera com decolagem simultânea, tendo em vista que as pistas são paralelas”. Segundo o órgão, “a instrução do perfil de decolagem, que foi confirmada pelo piloto da aeronave PR-BSI, previa curva imediata à direita após a decolagem (conforme descrito na carta de decolagem)”.

Ainda de acordo com o texto divulgado, o perfil executado pelo piloto, no entanto, “contrariou a instrução recebida e a aeronave teve um deslocamento à esquerda, interferindo na decolagem da aeronave FAB 2582, que cumpria corretamente o seu perfil de decolagem”, finaliza.

O **Jornal de Brasília** entrou em contato com a Polícia Federal mas até a publicação desta nota não obteve retorno.

4 - Ao buscar João Santana, avião da PF quase bate em outro ao decolar; ouça

www1.folha.uol.com.br

RICARDO GALLO, DE SÃO PAULO

Um erro em uma manobra fez um avião da Polícia Federal quase bater em outra aeronave na manhã de terça-feira no aeroporto de Brasília. O episódio será investigado.

A aeronave, um King Air prefixo PR-BSI, deixava Brasília para buscar, no aeroporto de Guarulhos (Grande São Paulo), o marqueteiro [João Santana](#), que desembarcou em um voo de carreira vindo da República Dominicana e [foi preso ao chegar](#). De Guarulhos, Santana foi levado para Curitiba.

O piloto da PF havia recebido instrução do controle de tráfego aéreo para decolar e virar à direita, mas subiu e rumou à esquerda. Nesse momento, uma aeronave da FAB (Força Aérea Brasileira) rumo a Vitória também estava decolando —o aeroporto de Brasília é o único no Brasil a permitir aproximações e decolagens simultâneas.

O controlador então interveio para evitar a colisão: "Força Aérea, tráfego na posição de uma hora (...) curve imediatamente para rumo norte, a fim de evitar que essa aeronave... interrompa a subida agora". O piloto do avião da FAB responde que havia visto o que se passou.

Em seguida, o controlador chama atenção do piloto da aeronave da Polícia Federal de que ele descumpriu procedimento. "A sua decolagem deveria ter iniciado curva à direita. Suba agora para o nível 270 [27 mil pés, ou 8.229 metros].

O piloto da PF se limita, então, a repetir que atenderá que seguirá a determinação do controlador.

Ouçã a conversa

INVESTIGAÇÃO

Segundo a Força Aérea, a apuração inicial aponta que a aeronave da Polícia Federal infringiu o tráfego aéreo. "Ela deveria manter a reta de decolagem e fazer curva à direita após atingir cerca de 200 metros de altura, mas curvou à esquerda. A aeronave da FAB, por sua vez, deveria seguir reto.

"Durante toda a ocorrência, os pilotos da FAB mantiveram contato visual com a outra aeronave e o controle de tráfego aéreo tomou as ações necessárias para corrigir o procedimento e permitir que os voos seguissem normalmente para seus destinos", informa nota da Força Aérea.

A investigação irá apurar se houve desobediência às normas aeronáuticas. Se isso for confirmado, o processo será encaminhado à Junta de Julgamento da Aeronáutica, que poderá aplicar sanções administrativas, diz a FAB.

A Polícia Federal disse que determinou apuração interna e que apoiará a investigação da FAB.

5 - PF investiga quase batida de avião que buscava preso na Lava Jato

g1.globo.com

A Polícia Federal informou ao **G1** que abriu processo administrativo para investigar as circunstâncias da quase colisão do avião que partiu de Brasília para buscar o marqueteiro do PT preso na Operação Lava Jato, João Santana, em São Paulo e em seguida levá-lo ao Paraná. O incidente aconteceu nesta terça-feira (23).

Na decolagem, [o piloto ignorou as instruções e acabou invadindo a rota de uma aeronave da Força Aérea Brasileira. O controlador de tráfego precisou intervir para evitar o choque.](#) A corporação disse ainda que vai colaborar com a apuração já em andamento pela Força Aérea Brasileira, mas não deu mais informações sobre o caso.

Os aviões deixaram simultaneamente o terminal às 7h30, mas em direções diferentes. De acordo com a FAB, a aeronave [de matrícula PR-BSI, da Polícia Federal](#), fazia uma curva para a direita logo após deixar o solo, rumo a Guarulhos (São Paulo). Ela deveria fazer a manobra quando atingisse 200 metros de altura. Já a da Força Aérea, que estava sem passageiros e partia para Vitória (ES), deveria seguir em linha reta por 35 quilômetros. Depois, ela faria leve curva para a direita.

Pouco depois das decolagens, porém, o avião da PF acabou virando à esquerda, na direção em que estava a outra aeronave. Não foi necessário abortar nenhuma das operações, já que, segundo a FAB, o piloto da polícia retornou à rota original assim que foi avisado.

Os diálogos entre o controlador de tráfego aéreo e os pilotos revelam as manobras para evitar a colisão:

Controlador: Força Aérea 85.282, trace uma posição de uma hora. Curve imediatamente agora para o rumo norte, senhor, a fim de evitar que essa aeronave... Interrompa a subida agora.

Controlador: Força Aérea 2582 controle Brasília, interrompa a subida agora. Trace uma correção agora de uma hora, mesma altitude, senhor.

Piloto da FAB: Tô visual, mantendo separação aqui. A aeronave iniciou curva à direita, a saída nossa ficou conflitante com esse tráfego, ok? A saída era prevista, a decolagem da 11 esquerda com ligeiramente curva à direita. Não tem, não tem mais como fazer essa saída aqui com essa aeronave decolando.

Controlador: O senhor está correto, Força Aérea 2582. Bravo-Serra e Índia (PR-BSI), a sua decolagem deveria ter iniciado a curva à direita, 4,1 mil pés. Suba agora para o nível 270.

Piloto do PR-BSI: Subindo para o 270 pró-sul.

O aeroporto de Brasília foi o primeiro da América do Sul a ter duas pistas paralelas. Elas têm mais de três quilômetros de comprimento e estão a uma distância de 1,8 quilômetros. As operações simultâneas começaram no final do ano passado.

Em nota, a Aeronáutica disse que o controlador de tráfego aéreo “agiu prontamente para evitar maiores problemas”. “Desde novembro de 2015, o Aeroporto de Brasília opera com decolagem simultânea, tendo em vista que as pistas são paralelas. No caso em questão, foram autorizadas duas decolagens simultâneas: aeronave de matrícula PR-BSI com destino a Guarulhos decolando da pista direita e a aeronave FAB 2582 decolando da pista esquerda.”

"A instrução do perfil de decolagem que foi confirmada pelo piloto da aeronave PR-BSI previa curva imediata à direita após a decolagem (conforme descrito na carta de decolagem). Entretanto, o perfil executado pelo piloto contrariou a instrução recebida e a aeronave teve um deslocamento à esquerda, interferindo na decolagem da aeronave FAB 2582, que cumpria corretamente o seu perfil de decolagem”, afirma o texto.

A FAB informou também que a investigação que conduz deve apontar as circunstâncias do incidente. "A distância entre as aeronaves e as demais circunstâncias presentes estão sendo apuradas em um processo de investigação. Caso se confirmem indícios de desobediência às normas aeronáuticas, o processo será encaminhado à Junta de Julgamento da Aeronáutica, que poderá aplicar sanções administrativas", informou a FAB ao **G1**.

Operação Lava Jato

O marqueteiro [João Santana e a mulher retornaram da República Dominicana ao Brasil](#) após terem a prisão decretada. A suspeita é de que ele recebeu US\$ 7,5 milhões em conta secreta no exterior por meio do esquema de corrupção na Petrobras investigado na [Operação Lava Jato](#).

Esta etapa da Lava Jato é chamada de Operação Acarajé, que era o nome usado pelos suspeitos para se referirem ao dinheiro irregular. A PF suspeita que os recursos tenham origem no esquema de corrupção na Petrobras investigado na Operação Lava Jato.

Uma das principais linhas de investigação são os repasses feitos pela Odebrecht, que também é investigada pela Lava Jato, ao marqueteiro. Segundo relatório da PF, João e a mulher ocultaram das autoridades os recursos recebidos no exterior porque tinham conhecimento da "origem espúria" deles.

Esse dinheiro foi escondido, conforme o relatório, mediante fraudes e "com a finalidade exclusiva de esconder a origem criminoso dos valores, que, como se viu, provinham da corrupção instituída e enraizada na Petrobras".

A suspeita é de que, usando uma conta secreta no exterior, o publicitário teria recebido dinheiro da Odebrecht e do engenheiro Zwi Skornicki, representante oficial no Brasil do estaleiro Keppel Fels, segundo o Ministério Público Federal (MPF). De acordo com as investigações, Santana recebeu US\$ 7,5 milhões em contas no exterior.

Desse total, US\$ 3 milhões teriam sido pagos de offshores ligadas à Odebrecht, entre 2012 e 2013, e US\$ 4,5 milhões do engenheiro Zwi Skornicki, entre 2013 e 2014. O engenheiro também foi preso na 23ª fase. Ele é apontado como operador do esquema.

6 - FAB suspende decolagens simultâneas no Aeroporto de Brasília

g1.globo.com

A Força Aérea Brasileira (FAB) decidiu suspender as decolagens simultâneas no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, em Brasília, por tempo indeterminado, depois que duas [aeronaves quase se chocaram](#) pela segunda vez em nove dias. Os incidentes ocorreram nos dias 23 de fevereiro e 2 de março.

Segundo a Aeronáutica, a suspensão não vai prejudicar a operação dos voos no terminal. A medida tem validade até que a FAB conclua as investigações. Brasília é o aeroporto com [maior capacidade de pista do país](#), com até 60 voos por hora.

Na última quarta-feira, dois aviões comerciais decolavam ao mesmo tempo por volta de 10h. Um veículo era da empresa Avianca, com destino a Goiânia; o outro, da Gol, ia para Palmas.

O voo ONE 6291, da Avianca, decolou na pista da direita e cumpriu o procedimento de subida virando à direita após a decolagem, conforme carta de voo. A companhia disse que está apurando o que houve junto aos órgãos competentes.

A aeronave da Gol, que fazia o voo GLO 1402, decolou da pista da esquerda e deveria seguir reto, mas virou à direita. A carta de saída padrão, documento que todos os pilotos têm e determina as instruções de rota, mostra o que estava previsto para o avião da Gol – o piloto deveria virar para a esquerda apenas quando chegasse ao ponto identificado como "kotvu", a 18,5 km de distância.

A Gol informou que preza pelos mais altos padrões de segurança e que está em contato com as autoridades aeronáuticas para esclarecer o que aconteceu.

A FAB diz que não pode divulgar a conversa dos pilotos com a torre de controle porque o caso está em investigação. Em nota, a Força Aérea afirmou que o controlador de tráfego aéreo percebeu o erro do comandante da Gol e emitiu instruções para que ele corrigisse a rota.

Por telefone, o consultor em aviação civil e professor de ciências aeronáuticas da PUC Georges Ferreira disse que [Brasília](#) tem o aeroporto ideal para decolagens simultâneas. Entretanto, falta preparo dos pilotos.

Caso consecutivo

Duas aeronaves quase se chocaram durante a decolagem no Aeroporto Internacional de Brasília em 23 de fevereiro depois que uma delas desobedeceu às instruções do controlador de tráfego aéreo.

Os aviões deixariam simultaneamente o terminal às 7h30, mas em direções diferentes: o de matrícula PR-BSI faria uma curva para a direita logo após deixar o solo, rumo a Guarulhos (São Paulo), mas acabou virando para a esquerda e invadiu a área do veículo da Força Aérea Brasileira. O controlador percebeu a falha e pediu ao piloto da FAB para interromper o procedimento e, em seguida, alterar a rota.

Os diálogos entre o controlador de tráfego aéreo e os pilotos mostram as manobras para evitar a colisão:

Controlador: Força Aérea 85.282, trace uma posição de uma hora. Curve imediatamente agora para o rumo norte, senhor, a fim de evitar que essa aeronave... Interrompa a subida agora.

Controlador: Força Aérea 2582 controle Brasília, interrompa a subida agora. Trace uma correção agora de uma hora, mesma altitude, senhor.

Piloto da FAB: Tô visual, mantendo separação aqui. A aeronave iniciou curva à direita, a saída nossa ficou conflitante com esse tráfego, ok? A saída era prevista, a decolagem da 11 esquerda com ligeiramente curva à direita. Não tem, não tem mais como fazer essa saída aqui com essa aeronave decolando.

Controlador: O senhor está correto, Força Aérea 2582. Bravo-Serra e Índia (PR-BSI), a sua decolagem deveria ter iniciado a curva à direita, 4,1 mil pés. Suba agora para o nível 270 Piloto do PR-BSI: Subindo para o 270 pró-sul.

A Aeronáutica apura o caso. “Desde novembro de 2015, o Aeroporto de Brasília opera com decolagem simultânea, tendo em vista que as pistas são paralelas. No caso em questão, foram autorizadas duas decolagens simultâneas: aeronave de matrícula PR-BSI com destino a Guarulhos decolando da pista direita e a aeronave FAB 2582 decolando da pista esquerda”, diz nota da FAB.

"A instrução do perfil de decolagem que foi confirmada pelo piloto da aeronave PR-BSI previa curva imediata à direita após a decolagem (conforme descrito na carta de decolagem). Entretanto, o perfil executado pelo piloto contrariou a instrução recebida e a aeronave teve um deslocamento à esquerda, interferindo na decolagem da aeronave FAB 2582, que cumpria corretamente o seu perfil de decolagem”, afirma o texto.

O órgão afirmou ainda que o controlador de tráfego aéreo “agiu prontamente para evitar maiores problemas”.

7 - Após dois aviões quase se chocarem, FAB suspende decolagens simultâneas em Brasília

brasil.estadao.com.br

SÃO PAULO - Pousos e decolagens simultâneos nas duas pistas do Aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília, foram suspensos após dois aviões quase se chocarem no ar na quarta-feira, 2. Desde o fim do ano passado, o aeroporto havia se tornado o primeiro da América Latina a operar com duas pistas ao mesmo tempo, com 1,8 mil metros de distância entre uma e outra.

De acordo com a Aeronáutica, por volta das 10 horas de quarta-feira foi registrada uma ocorrência envolvendo aeronaves comerciais que decolavam simultaneamente. A primeira, da Avianca (voo 6291), com destino a Goiânia, decolou da pista da direita cumprindo o perfil do procedimento de subida, ou seja, efetuando curva à direita após a decolagem. A segunda aeronave, da Gol (voo 1402), com destino a Palmas, decolou da pista da esquerda e deveria manter a reta após a decolagem. No entanto, efetuou curva à direita.

Ao perceber a situação, ainda segunda a Aeronáutica, o controlador de tráfego aéreo emitiu as instruções necessárias para garantir a segurança dos voos. Assim, como medida preventiva, "as decolagens simultâneas estão suspensas enquanto a investigação do incidente estiver em andamento", disse o órgão.

A Gol informou em nota que "está apurando a trajetória do voo" e que "está em contato com as autoridades aeronáuticas para esclarecer o ocorrido". A companhia aérea ainda afirmou que "em nenhum momento houve risco para as aeronaves". A Avianca também disse que apura o ocorrido "junto órgãos competentes".

Outro caso. Outro incidente já havia mobilizado o controle do tráfego em Brasília, às 7h30 da manhã do dia 24 de fevereiro, quando o bimotor da Polícia Federal, que transportaria o publicitário João Santana e sua mulher Mônica Moura de São Paulo para Curitiba, cometeu um erro na decolagem da capital federal para cumprir a missão e quase se chocou com um avião da Força Aérea Brasileira (FAB) que decolava, no mesmo instante, de outra pista.

8 - Aviões quase colidem no Aeroporto de Brasília e FAB suspende decolagens simultâneas

jornaldebrasil.com.br

Dois aviões comerciais quase se chocaram durante uma decolagem simultânea, no Aeroporto de Brasília, por volta das 10h de quarta (2). De acordo com a Força Aérea Brasileira, o controlador de voo percebeu o erro e emitiu as instruções necessárias para evitar uma colisão.

“Como medida preventiva, as decolagens simultâneas estão suspensas enquanto a investigação do incidente estiver em andamento”, disse a FAB em nota. Esta é a segunda vez, em nove dias, que um acidente do tipo é evitado no Aeroporto de Brasília.

Leia mais: [Susto! Aviões quase colidem durante decolagem simultânea em Brasília](#)

A aeronave da empresa Avianca, de voo ONE 6291, decolou da pista direita para fazer a curva também à direita, rumo a Goiânia. Já o avião da empresa Gol, voo GLO 1402, com destino a João Pessoa (PB), decolou da pista esquerda e, em cumprimento à Carta de Saída, deveria manter linha reta. No entanto, o piloto seguiu para a direita, onde se locomovia a aeronave da Avianca.

De novo

No dia 23 do mês passado, uma aeronave da Força Aérea Brasileira e outro operado por um piloto do Departamento de Polícia Federal quase se chocaram também durante uma decolagem simultânea.

O avião de matrícula PR-BSI faria uma curva para a direita logo após decolar rumo a Guarulhos, em São Paulo, onde o marqueteiro do PT, João Santana embarcaria.

No momento da decolagem, no entanto, o piloto desobedeceu o acordo e invadiu a área do avião militar. O controlador de voo percebeu a falha e orientou o piloto da FAB a alterar a rota.

9 - Controlador aéreo evita possível colisão entre aviões em Brasília

correiobrasiliense.com.br

Mais uma vez um controlador de tráfego aéreo evitou o choque entre duas aeronaves no Aeroporto Internacional de Brasília. O incidente ocorreu na última quarta-feira (2/3), por volta das 10h, quando um avião da Gol Linhas Aéreas, com destino a Palmas (TO), não fez a rota correta e seguiu em direção a outra aeronave, da empresa Avianca, que ia para Goiânia.

Um caso semelhante ocorreu no último dia 23 de fevereiro, depois que uma aeronave desobedeceu às instruções do controlador de tráfego aéreo. Devido o fato se repetir em dez dias, a Força Aérea Brasileira (FAB) decidiu suspender as decolagens simultâneas em Brasília, por tempo indeterminado. Segundo a Aeronáutica, a suspensão não vai prejudicar a operação dos voos no terminal.

A medida tem validade até que a FAB conclua as investigações. Brasília é o aeroporto com maior capacidade de pista do país, com até 60 voos por hora.

Em nota a Gol informou que preza pelos mais altos padrões de segurança e que está em contato com as autoridades aeronáuticas para esclarecer o que aconteceu.

A FAB informou também que não poderá divulgar a conversa dos pilotos com a torre de controle porque o caso está em investigação. Em nota, a Força Aérea afirmou que o controlador de tráfego aéreo percebeu o erro do comandante da Gol e emitiu instruções para que ele corrigisse a rota.

10 - Piloto de avião que quase colidiu com outro assume erro em áudio

correiobrasiliense.com.br

Ele confessou que houve um equívoco de digitação. Um caso semelhante ocorreu no último dia 23 de fevereiro, depois que uma aeronave desobedeceu às instruções do controlador. A Força Aérea Brasileira (FAB) decidiu suspender as decolagens simultâneas em Brasília

O piloto de um dos aviões que quase colidiu no ar com outro na última quarta-feira (2/3) pediu desculpas à torre de comando e disse que o motivo de ter feito a curva para o mesmo lado de outra aeronave foi um erro de digitação. O incidente ocorreu por volta das 10h, quando um avião da Gol Linhas Aéreas, com destino a Palmas (TO), não fez a rota correta e seguiu em direção a outra aeronave, da empresa Avianca, que seguia para Goiânia (GO).

Na conversa a qual o **Correio** teve acesso, a controladora de tráfego aéreo pergunta ao piloto: “1402, qual foi o motivo da curva a direita após a decolagem?”. Ele responde: “É... Vou dar uma conferida. Só um instantinho para ver se está tendo alguma diferença entre a carta e o software.” Segundos depois, o piloto confessa: “1402. Foi um erro de digitação aqui. Queira desculpar.”

Um caso semelhante ocorreu no último dia 23 de fevereiro, depois que uma aeronave desobedeceu às instruções do controlador. Devido o fato se repetir em 10 dias, a Força Aérea Brasileira (FAB) decidiu suspender as decolagens simultâneas em Brasília, por tempo indeterminado. Segundo a Aeronáutica, a suspensão não vai prejudicar a operação dos voos no terminal.

A medida tem validade até que a FAB conclua as investigações. Brasília é o aeroporto com maior capacidade de pista do país, com até 60 voos por hora.

11 - Suspensão de pousos e decolagens simultâneas não afetará passageiros em Brasília

agenciabrasil.abc.com.br

A determinação do Comando da Aeronáutica, de suspender os procedimentos de pousos e decolagens simultâneas no aeroporto de Brasília, não afetará a rotina dos passageiros, apesar de reduzir a capacidade máxima de operações, que passou de 80 para 60 pousos ou decolagens a cada hora.

A medida preventiva foi adotada após a ocorrência de dois incidentes ocorridos no intervalo de oito dias, durante procedimentos de decolagens de aeronaves. O primeiro, no dia [23 de fevereiro](#), envolveu um avião da Polícia Federal (PR-BSI) e um da Força Aérea (FAB 2582). Mais recentemente, no dia 2 de março, por volta das 10h, outro incidente ocorreu durante a decolagem simultânea de duas aeronaves comerciais: uma da Avianca (voo ONE 6291) e outra da Gol Linhas Aéreas (voo GLO1402).

De acordo com o Comando da Aeronáutica, o avião da GOL com destino a Palmas decolou da pista da esquerda e deveria manter a reta após a decolagem. No entanto, segundo a autoridade aeroportuária, a aeronave fez curva à direita, o que poderia colocá-la em risco de choque com o outro avião. “Ao perceber a situação, o controlador de tráfego aéreo imediatamente emitiu as instruções necessárias para garantir a segurança dos voos”, informou, em nota, o Comando Aéreo que, preventivamente, decidiu suspender as decolagens simultâneas no aeroporto “enquanto a investigação do incidente estiver em andamento”.

Segundo a empresa concessionária do terminal, a Inframerica, nenhum impacto será percebido pelos passageiros porque o aeroporto não tem ainda demanda para 80 pousos ou decolagens a cada hora. De acordo com a assessoria da concessionária, poucas operações de pousos e decolagens simultâneas são feitas diariamente. Além disso, nos horários de pico mal se atinge a marca de 60 operações por hora. Portanto, a expectativa é que não haja nem atrasos de voos nem prejuízos financeiros para a empresa, em decorrência da determinação do Comando Aéreo.

Tanto a GOL quanto a Avianca divulgaram hoje (7) notas nas quais informam estar apurando o ocorrido. Segundo a GOL, “em nenhum momento houve risco para as aeronaves”. A **Agência Brasil** entrou em contato com o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) para saber se o órgão já foi notificado desses incidentes e obter detalhes sobre os procedimentos a serem adotados. No entanto, não obteve resposta até a publicação deste texto.

Edição: **Graça Adjuto**

ANEXO C - Material analisado do período “Retomada”

1 - FAB libera pousos simultâneos no DF após quatro meses de suspensão

g1.globo.com

O Cindacta I, órgão da Aeronáutica que cuida do tráfego aéreo, liberou a realização de pousos simultâneos no Aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília, a partir da próxima segunda-feira (18). Movimentos simultâneos [foram suspensos em março](#), após dois incidentes em decolagens ao mesmo tempo – foram duas ocorrências em nove dias.

Segundo a Inframerica, concessionária que administra o terminal, as decolagens simultâneas serão autorizadas em 18 de agosto. O Aeroporto JK é o único do país com pistas paralelas em distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneos independentes.

Os movimentos simultâneos serão retomados após uma análise de riscos e relatos de voos feitos pelo Cindacta I. Os controladores de tráfego passaram por reciclagem, com treinamento em simuladores.

Pilotos e operadores receberam informações aeronáuticas sobre pousos e decolagens e um mapa com redesenho de como serão feitas as operações simultâneas no aeroporto.

Um por vez

A Força Aérea Brasileira (FAB) decidiu suspender as decolagens simultâneas depois que duas aeronaves quase se chocaram pela segunda vez em nove dias. Os incidentes ocorreram nos dias 23 de fevereiro e 2 de março.

No primeiro caso, [dois aviões quase se chocaram durante a decolagem](#) depois que um deles desobedeceu às instruções do controlador de tráfego aéreo. As aeronaves deixariam o terminal às 7h30, mas em direções diferentes: um faria uma curva para a direita logo após deixar o solo, rumo a Guarulhos (São Paulo), mas acabou virando para a esquerda e invadiu a área do veículo da FAB. O controlador percebeu a falha e pediu ao piloto da Aeronáutica para interromper o procedimento e, em seguida, alterar a rota.

No dia 2 de março, dois aviões comerciais decolavam ao mesmo tempo por volta de 10h, um para Goiânia (GO) e o outro para Palmas (TO). Uma aeronave decolou na pista da direita e cumpriu o procedimento de subida virando à direita após a subida, conforme carta de voo.

O segundo veículo decolou da pista da esquerda e deveria seguir reto, mas virou à direita. A carta de saída padrão, documento que todos os pilotos têm e determina as instruções de rota, mostra o que estava previsto era que “o piloto deveria virar para a esquerda apenas quando chegasse ao ponto identificado como "kotvu", a 18,5 km de distância.

Números

Brasília tem o aeroporto com maior capacidade de pista do país, com 60 voos e decolagens por hora e 1,2 mil passageiros a cada 60 minutos. O terminal recebeu 18,14 milhões de passageiros em 2014 e se tornou o segundo mais movimentado do país.

O terminal do DF ficou na 11ª colocação (4,11) em pesquisa divulgada nesta quinta (14) pelo Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil. Foram ouvidos 13.452 passageiros dos 15 maiores aeroportos do país, que avaliaram os terminais com notas de 1 a 5.

2 - Pousos simultâneos serão novamente liberados no aeroporto de Brasília

agenciabrasil.ebc.com.br

Depois de quatro meses de suspensão, o Aeroporto de Brasília voltará a realizar operações simultâneas de pouso na próxima segunda-feira (18). As decolagens simultâneas poderão voltar a ser realizadas em agosto.

Em março deste ano, as operações simultâneas foram suspensas depois do registro de dois incidentes, quando aeronaves quase colidiram no terminal. Após estudar os relatos dos voos, o Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta I) refez todas as análises de risco necessárias para retomar as operações de pousos e decolagens simultâneas.

Os controladores de tráfego aéreo passaram por uma reciclagem, com treinamentos em simuladores. Foram também divulgadas informações aeronáuticas aos pilotos e operadores, redesenho e publicação das cartas de pousos e decolagens do aeroporto.

Segundo a Aeronáutica, o aeroporto de Brasília é o único do país que tem pistas paralelas com uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneas independentes. Atualmente, o aeroporto tem capacidade para realizar 62 decolagens por hora na capital federal, e a operação independente permite ampliar a capacidade para até 80 decolagens por hora.

Edição: Nádía Franco

3 - Aeroporto de Brasília volta a operar pistas simultâneas independentes e é o único da terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento

bsb.aero

Operação reinicia hoje, dia 18 de julho, somente para pousos, decolagens começam em 18 de agosto. Procedimento é seguro e o terminal brasiliense é o único aeroporto brasileiro com os

Dia 18 de julho o Aeroporto de Brasília volta a realizar as operações paralelas simultâneas independentes das pistas. Em março deste ano o procedimento havia sido interrompido.

"Após estudar os relatos dos voos, refizemos todas as análises de risco necessárias para ativarmos as operações paralelas simultâneas independentes. Uma das mudanças foi que cada pista do aeroporto agora possui uma carta de procedimento diferente para eliminarmos qualquer erro de programação", explica o Brigadeiro do Ar, Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira, comandante do Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo. Outra alteração que se mantém preferencialmente, mas não como regra única, é a orientação das pistas: voos com destinos ao Sul e Sudeste utilizarão a pista da direita, voos para as regiões Norte e Nordeste utilizarão a pista da esquerda.

Segundo o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão ligado a Aeronáutica, a operação simultânea das pistas é totalmente segura. Hoje a Torre de Controle do Terminal se dividiu em duas, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo. Uma equipe é responsável pela pista Norte e outra pela pista Sul, o que melhora a dinâmica de trabalho e a responsabilidade.

"O procedimento é seguro e realizado em diversos países e traz vantagens tanto para as companhias aéreas quanto para passageiros, os mais beneficiados com a operação. Nosso objetivo é trazer mais eficiência operacional ao aeroporto que é um dos maiores hubs (ponto de conexão) do Brasil. A operação simultânea evita formação de filas de aeronaves nas taxiways, diminui o tempo de espera do voo, o que reduz o gasto de combustível, e contribui para a pontualidade", esclarece o Brigadeiro.

O Terminal brasiliense é o único do país que possui pistas paralelas com uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneas independentes. As pistas têm 3.300x45 e 3.200x45 com uma separação entre elas de 1,8km, 500 metros a mais do que o exigido pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). O Aeroporto de Brasília é o segundo maior terminal do país em movimentação de passageiros, com uma média de 500 movimentos aéreos por dia.

Atualmente, o aeroporto tem capacidade para realizar um pouso ou decolagem por minuto, com a operação independente essa capacidade pode ser ampliada para até 80 movimentos aéreos por hora, aumentando ainda mais a produtividade do aeroporto.

Para o presidente da Inframerica Daniel Ketchibachian, a operação que dá independência às duas pistas abre oportunidades de novos negócios e

possibilidades de mais rotas e destinos para os passageiros. "Nos horários mais concorridos das 8h às 11h e de 17h às 21h, os passageiros poderão ter uma variedade maior de voos. Além disso, o aeroporto ganha em eficiência no processamento de aeronaves, e em pontualidade, o que gera uma economia para as companhias aéreas e conseqüentemente um ganho para os usuários", comenta Ketchibachian.

A nova infraestrutura do Terminal foi ponto determinante para que as operações ocorressem. "A construção do segundo viaduto de aeronaves e as adequações da infraestrutura para pousos com equipamentos de precisão, chamados de ILS, pela Inframerica foi crucial para começarmos a investir na nova operação. Sem ela, mesmo com as pistas tendo a disposição adequada para o procedimento, não seria possível a realização. O investimento feito pela concessionária foi essencial para o crescimento e modernização do Aeroporto", afirma o brigadeiro.

Com um investimento de mais de R\$ 1,5 bilhão, a Inframerica duplicou o tamanho do aeroporto, possibilitando a entrada de mais voos para o Terminal e trazendo mais conforto e variedade para os passageiros. "Fizemos um grande investimento na área operacional do Aeroporto (onde ficam as aeronaves) área que o passageiro não tem muito contato, não vê, mas que foi essencial para melhorarmos o rendimento operacional do aeródromo. Desenvolvemos novas saídas de taxiamento para as aeronaves, novas vagas de estacionamento para os aviões, além da modernização dos equipamentos de monitoramento", conta o presidente da Inframerica.

A partir do dia 18 de agosto iniciam as operações de decolagens simultâneas independentes no Aeroporto de Brasília. O procedimento ficará em observação por 30 dias.

Treinamento e Investimento

Há três anos o DECEA vem trabalhando para que o Aeroporto de Brasília começasse as operações paralelas simultâneas independentes das pistas.

Depois de muito estudo, em 12 de novembro de 2015, a operação de decolagens simultâneas independentes entrou em vigor no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek e foi suspensa em 04 de março de 2016.

Para a retomada das operações simultâneas independentes no dia 18 de julho, os controladores passaram por uma reciclagem e os controladores de tráfego aéreo foram treinados em simuladores. Houve também a divulgação da circular de informações aeronáuticas, redesenho e publicação das cartas de aproximação e partida do Aeroporto.

Exemplo que vem de fora

As operações simultâneas em pistas paralelas acontecem em alguns aeroportos do mundo. A maioria deles é conhecido por ser um grande *hub*, como é o caso do Aeroporto de Hartsfield-Jackson, em Atlanta, nos Estados Unidos, um dos aeródromos mais movimentados do mundo.

O Terminal possui cinco pistas, sendo que três delas operam simultaneamente. Quase 100 milhões de pessoas passaram pelo aeroporto em 2015. Receber tantos passageiros só é possível devido a essa operação.

Além do terminal americano, outros aeroportos como o de Beijing, na China, Heathrow, na Inglaterra, Indira Gandhi, na Índia, também trabalham com operações simultâneas.

Cronograma

2005

Construção da 2ª pista (11R29L)

2010

Início das Operações Simultâneas Dependentes

2012

Alto volume de tráfego

2013

Demanda reprimida por falta de infraestrutura

(Março) Entrega do Aeroporto para a concessionária Inframerica

2014

(Março) Entrega do 2º viaduto de aeronaves - investimento de R\$ 22 milhões pela Inframerica

(Maio) Entrega das obras de reforma e ampliação do Aeroporto pela Inframerica

(Junho) AIB se torna o 2º maior aeroporto em movimentação de passageiros do país

(Novembro) Aumento da capacidade de pista para 52 movimentos por hora

2015

(Março) Aumento da capacidade de pista para 60 movimentos por hora

(Novembro) Início das Operações Paralelas Simultâneas Individuais

2016

(Março) Suspensão das Operações Paralelas Simultâneas Individuais

(Julho) Reativação das Operações Paralelas Simultâneas Individuais

4 - Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília

fab.mil.br

Com isso, o aeroporto passa a ser o único terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento

Fonte: Agência Força Aérea, por Ten Evellyn Abelha

Por volta das 8 da manhã desta segunda-feira (18/07) duas aeronaves pousaram simultaneamente nas pistas do Aeroporto Internacional de Brasília. O procedimento deu início às operações simultâneas independentes para aterrissagem, coordenadas pelo Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) e divulgadas durante coletiva de imprensa promovida pela Aeronáutica na capital federal. Com isso, o aeroporto passa a ser o único terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento já adotado em outras cidades do mundo como Boston, Barcelona, São Francisco e Hong Kong.

“A grande vantagem é que a gente consegue aumentar o fluxo de aeronaves que se aproximam do aeroporto. Isso aí traz uma redução nas filas de aeronaves na aproximação, a diminuição da emissão de gás carbônico e também reduz a complexidade do controle de tráfego aéreo”, destaca o Chefe do CINDACTA I, Brigadeiro do Ar Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira. Além desses benefícios, os usuários também ganharão com a agilidade na chegada das aeronaves já que a capacidade de movimentos aéreos no aeroporto passou de 62 por hora para 80.

Segurança das operações - As operações de pistas simultâneas seguem os padrões de segurança preconizados pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e passaram por estudos dos órgãos relacionados ao espaço aéreo. “Para realizar esse tipo de procedimentos são exigidas regras rígidas de segurança e que não são tão simples de ser atingidas”, explica o Chefe do Controle de Aproximação da Terminal Brasília (APP-BR), Tenente Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Cleveton Luciano Grings. A estrutura do aeroporto brasiliense possui as características necessárias para realizar o procedimento como a distância entre as pistas, que é de 1,8km - 500 metros a mais de separação que o exigido pela OACI.

Cerca de 50 controladores de tráfego aéreo passaram por treinamentos no Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA) em São José dos Campos (SP). Os militares realizaram atividades em simuladores programados para apresentar as mais diversas situações entre as mais simples até as mais complexas. “Houve um grande investimento no treinamento dos controladores. Eles fizeram todos os procedimentos de contingência possíveis para que estivessemos preparados para o início dessas operações garantindo a segurança de quem esteja operando no aeroporto de Brasília”, destacou o Brigadeiro Gustavo

Uma das mudanças adotadas para evitar incidentes é que agora cada pista do aeroporto possui uma carta de procedimento diferente da outra. A Torre de Controle do terminal se dividiu em duas equipes, como se dois aeroportos estivessem sendo

controlados ao mesmo tempo. Uma equipe é responsável pela pista Norte e outra pela pista Sul.

Retorno das operações simultâneas - O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, trabalha há três anos para a realização das operações paralelas simultâneas independentes das pistas do aeroporto de Brasília. Em 12 de novembro de 2015, a operação de decolagens simultâneas independentes entrou em vigor, mas foi suspensa em 04 de março de 2016.

Após estudar os relatos dos voos, o CINDACTA I refez todas as análises de risco necessárias para retomar as operações. Primeiro, serão realizados os pousos simultâneos durante o dia e em condições visuais. Posteriormente os procedimentos passarão a ser realizados também por instrumentos.

Já a retomada das decolagens simultâneas independentes no aeroporto está prevista para 18 de agosto.

[Assista à reportagem e veja como foi o início das operações simultâneas independentes:](#)

5 - Aeronáutica volta a realizar operações simultâneas independentes em Brasília

Por volta das 8 da manhã desta segunda-feira (18/07) duas aeronaves pousaram simultaneamente nas pistas do Aeroporto Internacional de Brasília. O procedimento deu início às operações simultâneas independentes para aterrissagem, coordenadas pelo Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (CINDACTA I) e divulgadas durante coletiva de imprensa promovida pela Aeronáutica na capital federal. Com isso, o aeroporto passa a ser o único terminal aéreo da América do Sul a realizar o procedimento já adotado em outras cidades do mundo como Boston, Barcelona, São Francisco e Hong Kong.

“A grande vantagem é que a gente consegue aumentar o fluxo de aeronaves que se aproximam do aeroporto. Isso aí traz uma redução nas filas de aeronaves na aproximação, a diminuição da emissão de gás carbônico e também reduz a complexidade do controle de tráfego aéreo”, destaca o Chefe do CINDACTA I, Brigadeiro do Ar Gustavo Adolfo Camargo de Oliveira. Além desses benefícios, os usuários também ganharão com a agilidade na chegada das aeronaves já que a capacidade de movimentos aéreos no aeroporto passou de 62 por hora para 80.

Segurança das operações - As operações de pistas simultâneas seguem os padrões de segurança preconizados pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) e passaram por estudos dos órgãos relacionados ao espaço aéreo. “Para realizar esse tipo de procedimentos são exigidas regras rígidas de segurança e que não são tão simples de ser atingidas”, explica o Chefe do Controle de Aproximação da Terminal Brasília (APP-BR), Tenente Especialista em Controle de Tráfego Aéreo Cleveton Luciano Grings. A estrutura do aeroporto brasiliense possui as características necessárias para realizar o procedimento como a distância entre as pistas, que é de 1,8km - 500 metros a mais de separação que o exigido pela OACI.

Cerca de 50 controladores de tráfego aéreo passaram por treinamentos no Instituto de Controle do Espaço Aéreo (ICEA) em São José dos Campos (SP). Os militares realizaram atividades em simuladores programados para apresentar as mais diversas situações entre as mais simples até as mais complexas. “Houve um grande investimento no treinamento dos controladores. Eles fizeram todos os procedimentos de contingência possíveis para que estivéssemos preparados para o início dessas operações garantindo a segurança de quem esteja operando no aeroporto de Brasília”, destacou o Brigadeiro Gustavo

Uma das mudanças adotadas para evitar incidentes é que agora cada pista do aeroporto possui uma carta de procedimento diferente da outra. A Torre de Controle do terminal se dividiu em duas equipes, como se dois aeroportos estivessem sendo controlados ao mesmo tempo. Uma equipe é responsável pela pista Norte e outra pela pista Sul.

Retorno das operações simultâneas - O Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), órgão ligado ao Comando da Aeronáutica, trabalha há três anos para a realização das operações paralelas simultâneas independentes das pistas do aeroporto de Brasília. Em 12 de novembro de 2015, a operação de decolagens simultâneas independentes entrou em vigor, mas foi suspensa em 04 de março de 2016.

Após estudar os relatos dos voos, o CINDACTA I refez todas as análises de risco necessárias para retomar as operações. Primeiro, serão realizados os pousos simultâneos durante o dia e em condições visuais. Posteriormente os procedimentos passarão a ser realizados também por instrumentos.

Agência FAB - Ten Evellyn Abelha

6 - Pousos simultâneos serão liberados no aeroporto de Brasília na segunda (18)

tvmaisabc.com.br

Marianna Fanti

Depois de quatro meses de suspensão, o Aeroporto de Brasília voltará a realizar operações simultâneas de pouso na próxima segunda-feira (18). As decolagens simultâneas poderão voltar a ser realizadas em agosto.

Em março deste ano, as operações simultâneas foram suspensas depois do registro de dois incidentes, quando aeronaves quase colidiram no terminal. Após estudar os relatos dos voos, o Primeiro Centro Integrado de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (Cindacta I) refez todas as análises de risco necessárias para retomar as operações de pousos e decolagens simultâneas.

Os controladores de tráfego aéreo passaram por uma reciclagem, com treinamentos em simuladores. Foram também divulgadas informações aeronáuticas aos pilotos e operadores, redesenho e publicação das cartas de pousos e decolagens do aeroporto.

Segundo a Aeronáutica, o aeroporto de Brasília é o único do país que tem pistas paralelas com uma distância segura para realizar pousos ou decolagens simultâneas independentes. Atualmente, o aeroporto tem capacidade para realizar 62 decolagens por hora na capital federal, e a operação independente permite ampliar a capacidade para até 80 decolagens por hora.