



PRECISÃO TÉCNICA E RESPONSABILIDADE JORNALÍSTICA EM OCORRÊNCIAS AERONÁUTICAS

Rodrigo Luiz de Souza Rodrigues¹

RESUMO

A cobertura jornalística de ocorrências aeronáuticas exige rigor na apuração, precisão terminológica e responsabilidade na divulgação de informações ainda sujeitas à investigação técnica. Este artigo analisa a relação entre jornalismo, aviação civil e responsabilidade informacional, com atenção ao risco de transformação de relatos preliminares e hipóteses técnicas em conclusões públicas. A pesquisa adota revisão bibliográfica e documental, com finalidade analítico-propositiva, reunindo referências sobre ética jornalística, apuração, fontes, investigação aeronáutica, comunicação de crise, responsabilidade civil e percepção pública do risco. O objetivo é demonstrar que erros jornalísticos em temas aeronáuticos podem decorrer de procedimentos insuficientes de verificação, hierarquização inadequada de fontes, uso impreciso de termos técnicos, exposição prematura de pessoas e organizações e correções pouco transparentes. Como resultado, propõe-se um conjunto de parâmetros de diligência jornalística aplicáveis à cobertura de ocorrências aeronáuticas, sintetizados em *checklist* operacional voltado a jornalistas, editores, produtores e assessores de comunicação. Conclui-se que a precisão técnica não restringe a liberdade de imprensa, mas qualifica a função pública do jornalismo ao permitir cobertura rápida, verificável e compatível com os efeitos humanos, técnicos, reputacionais e institucionais da informação aeronáutica.

Palavras-chave: Comunicação de risco; Jornalismo especializado; Segurança operacional; Investigação aeronáutica; Desinformação.

¹ Bacharel em Ciências Aeronáuticas pela Universidade Veiga de Almeida (UVA). Mestre em Engenharia Aeronáutica pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). Auditor Líder (IRCA) ISO 9001. Facilitador de CRM pela ANAC. Primeiro Oficial na GOL Linhas Aéreas há 1 ano, atuando na frota Boeing 737 NG (-700, -800 e MAX), com mais de 800 horas de voo. Foi instrutor de Voo (INVA). Possui experiência em operações de Aerolevanteamento Geofísico, Manutenção de Aeronaves e Táxi Aéreo. ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-1013-3310> E-mail: fay.rodrigues@gmail.com

TECHNICAL ACCURACY AND JOURNALISTIC RESPONSIBILITY IN AERONAUTICAL OCCURRENCES

ABSTRACT

Journalistic coverage of aeronautical occurrences requires rigorous verification, terminological accuracy, and responsibility in disclosing information still subject to technical investigation. This article analyzes the relationship between journalism, civil aviation, and informational responsibility, with attention to the risk of turning preliminary reports and technical hypotheses into public conclusions. The research adopts a bibliographic and documentary review with an analytical and propositional purpose, bringing together references on journalistic ethics, verification, sources, aeronautical investigation, crisis communication, civil liability, and public risk perception. The objective is to demonstrate that journalistic errors in aeronautical topics may result from insufficient verification procedures, inadequate hierarchy of sources, inaccurate use of technical terms, premature exposure of individuals and organizations, and unclear corrections. As a result, the article proposes a set of journalistic diligence parameters applicable to the coverage of aeronautical occurrences, summarized in an operational checklist for journalists, editors, producers, and communication advisers. It concludes that technical accuracy does not restrict freedom of the press, but rather qualifies the public function of journalism by enabling fast, verifiable coverage compatible with the human, technical, reputational, and institutional effects of aeronautical information.

Keywords: Risk communication; Specialized journalism; Operational safety; Aeronautical investigation; Disinformation.

1 INTRODUÇÃO

A cobertura jornalística de ocorrências aeronáuticas situa-se em uma zona de encontro entre interesse público, linguagem técnica, responsabilidade profissional e efeitos sociais da informação. O jornalismo tem compromisso com a divulgação de informação precisa e correta, devendo pautar seu trabalho pela veracidade dos fatos, pela apuração precisa e pela correta divulgação, conforme previsto no Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros (FENAJ, 2007, p. 1). Em temas de aviação civil, esse dever de precisão assume relevância particular porque a informação publicada pode influenciar a compreensão pública sobre segurança operacional, responsabilidade profissional, atuação de empresas, conduta de autoridades e andamento de investigações técnicas (ICAO, 2023, p. 1-2).

A atividade jornalística pressupõe mediação entre o fato e o público, pois o repórter ocupa o lugar em que o leitor, ouvinte ou espectador não está selecionando e transmitindo informações de interesse social (Lage, 2001, p. 10). Essa mediação, contudo, exige maior cuidado quando o fato noticiado pertence a um campo especializado, pois o jornalista precisa confrontar perspectivas, selecionar versões e permitir que o público se oriente diante da realidade sem transformar informação incompleta em conclusão (Lage, 2001, p. 10). Na cobertura de aviação, esse cuidado envolve distinguir fato confirmado, hipótese técnica, relato de testemunha, opinião de especialista e conclusão de investigação, uma vez que esses níveis de informação possuem valor jornalístico e grau de confiabilidade, diferentes (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 2-3).

A investigação de ocorrências aeronáuticas possui finalidade própria e não se confunde com julgamento público de culpa. No Brasil, a NSCA 3-13 estabelece protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pela autoridade de investigação do SIPAER, em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (CENIPA, 2025, p. 4). A mesma norma indica que a investigação e a prevenção têm por finalidade reduzir a probabilidade de lesões às pessoas ou danos aos bens decorrentes de acidentes, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, sem propósito de atribuir culpa ou responsabilização (CENIPA, 2025, p. 4). Além disso, a NSCA 3-13 afirma expressamente que não é propósito da Investigação SIPAER atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos em uma ocorrência aeronáutica (CENIPA, 2025, p. 12).

Esse ponto é relevante para o jornalismo porque a notícia pode antecipar, simplificar ou personalizar uma causa antes que a investigação técnica tenha produzido conclusão. No estudo sobre o acidente do voo VOEPASS 2283, Monteiro Júnior e Martins (2025, p. 1) observaram que a pressão por velocidade e a concorrência com cidadãos jornalistas influenciam a qualidade das notícias, frequentemente baseadas em fontes próximas ao evento e em explicações pontuais de especialistas. Os autores também registram que a cobertura de acidentes aéreos impacta a confiança social na aviação e no sistema perito, especialmente quando erros e práticas jornalísticas contribuem para a desinformação (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 1).

A velocidade de circulação da informação amplia esse problema. No caso VOEPASS 2283, imagens, vídeos e testemunhos foram divulgados na internet antes de se consolidarem como notícia na mídia tradicional, o que evidencia a pressão exercida pelas redes sociais sobre a apuração jornalística profissional (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 5). O mesmo estudo observa que a velocidade sempre integrou a prática jornalística, mas que a compressão do tempo entre o fato e a notícia pode produzir perda de qualidade quando não há parâmetros técnicos e procedimentos de verificação adequados (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 6-7).

A comunicação pública após acidentes aeronáuticos também envolve vítimas, familiares, organizações e autoridades de investigação. A ICAO registra que a forma como a informação é compartilhada após um acidente pode afetar vítimas e familiares, a percepção pública da ocorrência, a imagem e a reputação da autoridade investigadora e de outros envolvidos na investigação de segurança (ICAO, 2023, p. 1). O mesmo documento recomenda que a comunicação com a mídia seja planejada para garantir informação precisa e tempestiva, equilibrar transparência e confidencialidade e preservar a integridade da investigação (ICAO, 2023, p. 1). A ICAO ainda adverte que informação incorreta nos primeiros momentos pode afetar a assistência aos familiares e agravar uma situação já sensível (ICAO, 2023, p. 2).

A discussão também possui dimensão jurídica. A liberdade de imprensa ocupa posição central no regime democrático, mas a atividade jornalística pode gerar responsabilidade quando a divulgação de informação atinge honra, imagem, privacidade ou reputação de pessoas físicas e jurídicas (Silva; Rocha, 2025, p. 266-267). O Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros também determina o respeito à intimidade, à privacidade, à honra e à imagem do cidadão, o que reforça a necessidade de cuidado quando a notícia envolve pilotos, mecânicos, controladores, operadores, passageiros, familiares e empresas antes da conclusão técnica dos fatos (FENAJ, 2007, p. 1).

Diante desse contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar a relação entre precisão técnica e responsabilidade jornalística na cobertura de ocorrências aeronáuticas. O estudo parte da premissa de que o problema não está na cobertura crítica da aviação civil, mas na publicação de dados técnicos não confirmados, no uso impreciso de terminologia aeronáutica, na escolha inadequada de fontes e na transformação de hipóteses em causas ou culpas antes da

investigação competente. A proposta é desenvolver uma revisão bibliográfica e documental com finalidade analítico-propositiva, voltada à sistematização de parâmetros de diligência jornalística aplicáveis à cobertura de ocorrências aeronáuticas.

Para isso, o artigo será organizado em quatro momentos. A revisão teórica examinará fundamentos de ética jornalística, apuração, entrevista, fontes, investigação aeronáutica, percepção pública do risco, desinformação, responsabilidade civil e comunicação de crise. A metodologia explicará o uso da revisão bibliográfica e documental como caminho para articular referências de jornalismo, direito, segurança operacional e comunicação aeronáutica. Os resultados e discussões apresentarão parâmetros práticos de diligência jornalística, com atenção à hierarquia das fontes, à separação entre fato e hipótese, ao controle da linguagem, à proteção de pessoas expostas e à correção de erros técnicos. Com isso, a próxima seção passa a examinar os fundamentos teóricos que facilitam compreender por que a notícia aeronáutica exige uma apuração mais especializada e responsabilidade informacional.

2 REVISÃO TEÓRICA

2.1 ÉTICA JORNALÍSTICA E RESPONSABILIDADE NA APURAÇÃO

A discussão sobre precisão técnica em ocorrências aeronáuticas deve partir da própria finalidade social do jornalismo. O Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros afirma que o acesso à informação de relevante interesse público é um direito fundamental e que o jornalista deve defender a divulgação de informação precisa e correta (FENAJ, 2007, p. 1). Essa orientação ética impede que a liberdade de informar seja compreendida como autorização para publicar versões não verificadas, especialmente quando a notícia envolve pessoas identificáveis, organizações, autoridades técnicas e situações de risco público (FENAJ, 2007, p. 1).

No campo jornalístico, a apuração não é etapa acessória da notícia, mas condição de legitimidade da informação publicada. Lage observa que o repórter atua como mediador entre o acontecimento e o público, ocupando o lugar em que o leitor, ouvinte ou espectador não está, para selecionar e transmitir informações socialmente relevantes (Lage, 2001, p. 10). Essa mediação exige responsabilidade

porque o público não acessa diretamente todos os elementos do fato, mas a versão organizada pelo jornalista a partir de fontes, documentos, entrevistas e critérios editoriais (Lage, 2001, p. 10).

Em temas de aviação civil, a exigência ética de precisão torna-se mais sensível porque a notícia pode interferir na compreensão pública sobre segurança operacional, responsabilidade profissional e confiança institucional. A comunicação após acidentes aeronáuticos, segundo a ICAO, pode afetar vítimas, familiares, percepção pública da ocorrência, imagem da autoridade investigadora e reputação de outros envolvidos na investigação de segurança (ICAO, 2023, p. 1). Portanto, a responsabilidade jornalística em ocorrências aeronáuticas não se limita à correção formal da notícia, pois envolve também os efeitos sociais, humanos e institucionais da informação divulgada.

2.2 ENTREVISTA, FONTE E LEVANTAMENTO DA INFORMAÇÃO JORNALÍSTICA

A qualidade da cobertura jornalística depende da forma como a informação é levantada, confrontada e hierarquizada. Em reportagem, a fonte não deve ser tratada apenas como fornecedora de frase ou confirmação de uma hipótese editorial, mas como parte de um processo de busca, verificação e organização da realidade noticiada (Lage, 2001, p. 10). Esse ponto é relevante porque ocorrências aeronáuticas costumam gerar relatos fragmentados, imagens parciais, testemunhos emocionais e interpretações técnicas ainda não confirmadas.

O estudo sobre a cobertura do acidente do voo VOEPASS 2283 mostra que a pressão por velocidade e a concorrência com cidadãos jornalistas influenciam a qualidade das notícias, frequentemente apoiadas em fontes próximas ao evento e em explicações pontuais de especialistas (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 1). Essa constatação demonstra que o problema não está apenas na existência de fontes disponíveis, mas na forma como elas são selecionadas, qualificadas e apresentadas ao público durante os primeiros momentos da cobertura jornalística.

Nas ocorrências aeronáuticas, a diferença entre fonte testemunhal, fonte técnica, fonte institucional e documento oficial deve ser preservada. Testemunhas podem relatar percepções imediatas do evento, mas não necessariamente explicar suas causas; especialistas podem oferecer interpretações técnicas, mas não substituir a investigação oficial; órgãos responsáveis podem confirmar dados

básicos, mas nem sempre apresentar conclusões nos primeiros momentos da apuração. Essa distinção é necessária porque a notícia pode transformar uma percepção parcial em explicação causal quando não separa relato, hipótese e conclusão (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 2-3).

2.3 INFORMAÇÃO ESPECIALIZADA E TERMINOLOGIA AERONÁUTICA

A aviação civil possui terminologia própria, construída por normas, procedimentos operacionais e práticas investigativas. Por isso, palavras aparentemente comuns, como acidente, incidente, falha, pane, emergência, causa, fator contribuinte e erro humano, não devem ser empregadas como expressões livres, pois podem possuir sentido técnico específico no contexto aeronáutico. A NSCA 3-13 disciplina protocolos, responsabilidades e atribuições referentes às investigações de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pela autoridade de investigação do SIPAER, em conformidade com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (CENIPA, 2025, p. 4).

Essa base normativa demonstra que a notícia sobre aviação não deve ser construída apenas a partir de linguagem cotidiana. A própria norma brasileira vincula a investigação e a prevenção de ocorrências aeronáuticas à redução da probabilidade de lesões às pessoas ou danos aos bens decorrentes de acidentes, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo (CENIPA, 2025, p. 4). Assim, o uso jornalístico descuidado de termos técnicos pode alterar a percepção pública sobre a natureza da ocorrência e sobre o grau de responsabilidade dos envolvidos.

O problema se agrava quando a terminologia técnica é usada para sugerir conclusão causal antes da investigação. Dizer que houve uma ocorrência, um pouso de emergência ou uma interrupção operacional não equivale a afirmar que houve falha de manutenção, erro de piloto ou negligência empresarial. A distinção entre descrição do evento e atribuição de causa é fundamental porque a investigação aeronáutica exige coleta, análise e validação de dados antes da divulgação de conclusões técnicas (CENIPA, 2025, p. 12).

2.4 INVESTIGAÇÃO AERONÁUTICA, PREVENÇÃO E ATRIBUIÇÃO DE CULPA

A investigação aeronáutica possui finalidade preventiva e não deve ser confundida com processo de responsabilização jurídica ou julgamento público de condutas individuais. A NSCA 3-13 afirma expressamente que não é propósito da Investigação SIPAER atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos em uma ocorrência aeronáutica (CENIPA, 2025, p. 12). Essa diretriz é central para o jornalismo porque a notícia pode produzir, no espaço público, uma atribuição informal de culpa antes que a investigação técnica esteja concluída.

A finalidade preventiva da investigação modifica a forma como causas devem ser comunicadas. Em vez de buscar imediatamente um culpado, a investigação aeronáutica procura compreender fatores, condições e circunstâncias que contribuíram para a ocorrência, com objetivo de prevenir eventos semelhantes (CENIPA, 2025, p. 4). Desse modo, a narrativa jornalística que personaliza rapidamente a causa em um piloto, mecânico, controlador, empresa ou fabricante pode entrar em tensão com a lógica sistêmica da segurança operacional.

A ICAO também orienta que a comunicação com a mídia após acidentes seja planejada para assegurar informação precisa e tempestiva, equilibrando transparência, confidencialidade e preservação da integridade da investigação (ICAO, 2023, p. 1). Essa orientação indica que o problema não é informar pouco, mas informar sem transformar incerteza técnica em certeza pública. Em ocorrências aeronáuticas, a comunicação responsável deve reconhecer o andamento da apuração e evitar conclusões incompatíveis com o estágio da investigação.

2.4 COBERTURA MIDIÁTICA DE ACIDENTES E PERCEPÇÃO PÚBLICA DO RISCO

A cobertura de acidentes aéreos costuma produzir forte atenção pública, mesmo quando a aviação apresenta padrões elevados de segurança em comparação com outros meios de transporte. Estudos internacionais sobre mídia e acidentes aeronáuticos indicam que a atenção jornalística a eventos negativos pode ser desproporcional à frequência real desses eventos, influenciando a percepção social do risco aéreo (Van Der Meer *et al.*, 2018, p. 783-785). Essa desproporção é relevante porque o público tende a formar sua percepção de segurança não apenas

por estatísticas, mas pela intensidade, repetição e enquadramento das notícias publicadas.

A exposição intensa de acidentes aeronáuticos pode criar uma realidade midiática mais negativa do que a realidade estatística do setor. Van Der Meer analisa a relação entre cobertura jornalística, acidentes de aviação e acidentes rodoviários para demonstrar como uma realidade noticiosa enviesada pode obscurecer riscos sociais mais frequentes e afetar a percepção pública sobre segurança (Van Der Meer, 2022, p. 506-508). Essa perspectiva contribui para o presente artigo porque mostra que o erro jornalístico em aviação não se limita ao conteúdo de uma notícia isolada, mas pode influenciar a maneira como a sociedade interpreta o risco aeronáutico.

A atenção digital também amplia a circulação de informações após acidentes aéreos. Kobayashi e Lambiotte (2016, p. 1-2) analisam dinâmicas de atenção online relacionadas a acidentes com aeronaves e demonstram que esses eventos geram concentração significativa de interesse público em plataformas digitais. Esse ambiente aumenta a responsabilidade dos veículos jornalísticos, pois informações publicadas nos primeiros momentos tendem a circular rapidamente e podem permanecer associadas ao evento mesmo após correções posteriores.

Revista Brasileira de Aviação Civil & Ciências Aeronáuticas

2.5 DESINFORMAÇÃO, FONTES E PERITOS NA COBERTURA AERONÁUTICA BRASILEIRA

ISSN 2763-7697

No Brasil, a cobertura do acidente VOEPASS 2283 oferece exemplo recente da tensão entre velocidade, fontes e perícia. Monteiro Júnior e Martins registram que imagens, vídeos e testemunhos circularam na internet antes de se consolidarem como notícia na mídia tradicional, indicando que redes sociais e cidadãos jornalistas passaram a exercer pressão direta sobre o tempo de apuração jornalística profissional (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 5). Esse cenário mostra que a disputa pela primeira versão pode reduzir o espaço para checagem técnica, especialmente em temas de alta comoção pública.

Os autores também observam que a velocidade sempre integrou a prática jornalística, mas que a compressão do tempo entre o fato e a notícia pode comprometer a qualidade da informação quando não existem procedimentos adequados de verificação (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 6-7). Essa constatação

é importante para o presente artigo porque desloca a crítica do jornalista individual para o método de apuração. O problema central não é apenas errar, mas publicar sem um procedimento capaz de reduzir o risco do erro técnico.

A utilização de especialistas também exige cautela. A presença de peritos ou comentaristas pode qualificar a cobertura, mas pode igualmente produzir aparência de certeza quando a fala técnica é apresentada sem contextualização, sem acesso integral aos dados da ocorrência ou sem distinção entre hipótese e conclusão. No caso VOEPASS 2283, Monteiro Júnior e Martins indicam que a cobertura se apoiou em explicações pontuais de especialistas, o que reforça a necessidade de discutir a função do perito na notícia aeronáutica (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 1).

2.7 LIBERDADE DE IMPRENSA, HONRA E RESPONSABILIDADE CIVIL

A liberdade de imprensa é um pressuposto da democracia e da fiscalização pública, mas não elimina a responsabilidade por informações falsas, ofensivas ou tecnicamente negligentes. Em análise sobre responsabilidade civil do jornalista, Silva e Rocha discutem a tensão entre liberdade de imprensa, privacidade, honra, imagem, dano moral e responsabilidade civil, demonstrando que a atividade jornalística pode gerar consequências jurídicas quando ultrapassa os limites da informação responsável (Silva; Rocha, 2025, p. 266-267).

Essa dimensão jurídica é especialmente sensível em ocorrências aeronáuticas porque a notícia pode expor pilotos, mecânicos, controladores, operadores, passageiros, familiares e empresas antes da conclusão técnica. O Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros determina que o jornalista deve respeitar o direito à intimidade, à privacidade, à honra e à imagem do cidadão (FENAJ, 2007, p. 1). Assim, a identificação pública de pessoas ou a associação prematura de profissionais a uma causa não comprovada pode produzir efeitos reputacionais e familiares que ultrapassam o simples erro de informação.

A responsabilidade civil não deve ser compreendida como censura à imprensa, mas como consequência possível da violação de deveres jurídicos e profissionais. O ponto central é que a liberdade jornalística protege a investigação, a crítica e a divulgação de informações de interesse público, mas exige diligência quando a notícia atribui fatos, causas ou condutas a pessoas determinadas ou determináveis (Silva; Rocha, 2025, p. 266-267). Em aviação civil, essa diligência

deve ser reforçada porque a conclusão técnica depende de investigação especializada e não apenas de percepção imediata do evento.

2.8 COMUNICAÇÃO DE CRISE, FAMÍLIAS E REPUTAÇÃO INSTITUCIONAL

comunicação em ocorrências aeronáuticas não envolve apenas transmissão de dados técnicos. Ela também afeta vítimas, familiares, organizações, autoridades investigadoras, operadores e a confiança pública no sistema de segurança. A ICAO afirma que a forma como informações são compartilhadas após acidentes pode afetar vítimas e familiares, a percepção pública da ocorrência, a imagem da autoridade investigadora e a reputação dos envolvidos na investigação de segurança (ICAO, 2023, p. 1). Essa afirmação reforça que a notícia publicada durante uma crise aeronáutica deve considerar seus efeitos humanos e institucionais.

O documento da ICAO recomenda que a comunicação com a mídia seja planejada para garantir informação precisa e tempestiva, sem comprometer a confidencialidade necessária nem a integridade da investigação (ICAO, 2023, p. 1). Essa orientação oferece base para uma abordagem metodológica da cobertura jornalística: a imprensa deve informar, mas precisa reconhecer que nem toda informação preliminar possui o mesmo grau de confiabilidade, nem toda fonte tem a mesma autoridade e nem toda hipótese pode ser publicada como causa provável.

A ICAO também adverte que informações incorretas nos primeiros momentos podem afetar a assistência aos familiares e agravar uma situação já sensível (ICAO, 2023, p. 2). Esse ponto aproxima o debate jornalístico da dimensão humana do acidente aeronáutico. Uma notícia tecnicamente falsa ou precipitada não atinge apenas a qualidade informacional do debate público, pois pode ampliar sofrimento familiar, comprometer reputações profissionais e prejudicar a compreensão social da investigação. Por isso, a revisão teórica conduz à necessidade de uma metodologia aplicada, capaz de transformar fundamentos éticos, técnicos e jurídicos em parâmetros práticos de diligência jornalística.

3 METODOLOGIA

Este artigo adota revisão bibliográfica e documental, com finalidade analítico-propositiva. A escolha por esse percurso decorre do objetivo do estudo: reunir fundamentos de jornalismo, ética profissional, investigação aeronáutica, responsabilidade civil, comunicação de crise e percepção pública do risco para, ao final, sistematizar parâmetros de diligência jornalística aplicáveis à cobertura de ocorrências aeronáuticas. Não se pretende realizar levantamento estatístico, entrevistas, questionários ou estudo de recepção, mas organizar criticamente referências capazes de orientar a prática jornalística diante de fatos tecnicamente especializados.

A revisão bibliográfica será utilizada para examinar autores e estudos que tratam da apuração jornalística, da ética profissional, do uso de fontes, da mediação entre fato e público e da cobertura midiática de acidentes aéreos. Nesse eixo, serão mobilizadas obras de referência em jornalismo, como Lage, Bucci e Medina, além de estudos internacionais sobre atenção midiática, percepção pública do risco e representação jornalística de desastres aéreos. A seleção dessas fontes justifica-se porque o artigo parte da premissa de que a notícia não é simples reprodução do acontecimento, mas resultado de escolhas de apuração, linguagem, enquadramento e validação informacional (Lage, 2001, p. 10).

A revisão documental será empregada para examinar normas, códigos e documentos institucionais relacionados à ética jornalística, à investigação aeronáutica e à comunicação pública após acidentes. Nesse conjunto, serão considerados o Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros, documentos da *International Federation of Journalists*, a NSCA 3-13 do CENIPA, o Anexo 13 da ICAO, o documento da ICAO sobre comunicação com a mídia após acidentes e diretrizes da IATA sobre comunicação de crise. A inclusão dessas fontes decorre da necessidade de articular deveres jornalísticos de precisão e correção com a natureza preventiva da investigação aeronáutica, que não possui finalidade de atribuição de culpa ou responsabilidade (FENAJ, 2007, p. 1; CENIPA, 2025, p. 12).

O corpus do estudo será composto por três grupos de documentos. O primeiro grupo reúne referências de jornalismo, ética e apuração, voltadas à compreensão do dever profissional de verificar, contextualizar e corrigir informações. O segundo grupo reúne documentos técnicos e institucionais de aviação civil,

voltados à compreensão da terminologia aeronáutica, da investigação de ocorrências e da comunicação com vítimas, familiares, imprensa e sociedade. O terceiro grupo reúne estudos acadêmicos e exemplos ilustrativos de cobertura jornalística de acidentes aéreos, especialmente materiais relacionados aos casos VOEPASS 2283 e Chapecoense, além de estudos internacionais sobre acidentes aeronáuticos e atenção midiática.

A análise será organizada em quatro etapas. Na primeira, serão identificados os fundamentos éticos e metodológicos da apuração jornalística, com atenção ao papel das fontes, da entrevista, da checagem e da correção de informações. Na segunda, serão examinados os fundamentos técnicos da investigação aeronáutica, especialmente a distinção entre ocorrência, hipótese, causa, fator contribuinte e culpa. Na terceira, serão analisados estudos sobre cobertura midiática de acidentes aéreos, percepção pública do risco e circulação de informações em ambientes digitais. Na quarta, os achados bibliográficos e documentais serão convertidos em parâmetros práticos de diligência jornalística para ocorrências aeronáuticas.

A análise terá caráter dedutivo e integrador. Parte-se da premissa de que o jornalismo possui dever de precisão e responsabilidade pública na divulgação de informações de interesse social (FENAJ, 2007, p. 1). Em seguida, considera-se que a investigação aeronáutica tem finalidade preventiva e não se destina à atribuição de culpa ou responsabilidade (CENIPA, 2025, p. 12). A partir dessas duas premissas, o artigo sustenta que a cobertura jornalística de ocorrências aeronáuticas deve evitar a conversão de hipóteses técnicas em conclusões públicas, especialmente quando a investigação ainda está em andamento.

As categorias de análise serão: precisão terminológica, hierarquia das fontes, separação entre fato confirmado e hipótese, atribuição de causa, exposição de pessoas e organizações, correção de erros técnicos e efeitos da notícia sobre a percepção pública da segurança operacional. Essas categorias foram escolhidas porque correspondem aos principais pontos de tensão encontrados na literatura e nos documentos analisados: o dever jornalístico de precisão, a complexidade técnica da aviação, a finalidade preventiva da investigação aeronáutica, a pressão por velocidade informacional e os possíveis danos humanos, reputacionais e jurídicos da publicação de informações não verificadas.

Como resultado metodológico, o artigo não buscará medir a frequência de erros jornalísticos nem classificar veículos de imprensa. O objetivo será construir

uma proposta de orientação prática, fundada em referências acadêmicas e documentais, para que jornalistas possam cobrir ocorrências aeronáuticas com maior rigor técnico. Essa proposta será apresentada na seção de resultados e discussões por meio de parâmetros de diligência, como consulta a fontes primárias, validação terminológica, distinção entre relato e conclusão, cuidado com linguagem acusatória, preservação de pessoas expostas e correção visível de informações tecnicamente incorretas.

A principal limitação do estudo está no fato de que a pesquisa não realizará análise empírica sistemática de um conjunto amplo de notícias, nem entrevistas com jornalistas, especialistas ou autoridades aeronáuticas. Essa limitação, contudo, é compatível com a natureza do artigo, que se propõe a uma revisão bibliográfica e documental com finalidade aplicada. Assim, a contribuição esperada não é estatística, mas metodológica: oferecer uma base conceitual e prática para aproximar a rotina jornalística dos cuidados exigidos pela cobertura de ocorrências aeronáuticas.

4 DESENVOLVIMENTO

A revisão teórica demonstrou que a cobertura jornalística de ocorrências aeronáuticas envolve ética profissional, apuração, fontes, terminologia técnica, investigação de segurança e possíveis efeitos jurídicos. A partir desses fundamentos, o desenvolvimento passa a examinar como esses elementos aparecem na prática da notícia. O objetivo desta seção não é repetir os conceitos já apresentados, mas demonstrar de que maneira uma informação tecnicamente imprecisa pode nascer de escolhas concretas de redação, como a forma da manchete, a seleção da fonte, o uso de imagens, a escolha de verbos, a exposição de pessoas e a tentativa de explicar rapidamente uma ocorrência ainda em apuração.

4.1 O ERRO TÉCNICO COMO RESULTADO DA PRIMEIRA VERSÃO

Em ocorrências aeronáuticas, a primeira versão costuma ser produzida em ambiente de informação incompleta. Nos primeiros momentos, circulam vídeos, relatos de testemunhas, mensagens em redes sociais, comentários de especialistas

e notas institucionais ainda limitadas. Esse ambiente favorece a publicação rápida, mas também aumenta o risco de que a notícia apresente como dado confirmado aquilo que ainda é apenas percepção inicial ou hipótese provisória. No caso VOEPASS 2283, Monteiro Júnior e Martins registram que imagens, vídeos e testemunhos circularam na internet antes de se consolidarem como notícia na mídia tradicional, pressionando o tempo de apuração jornalística (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 5).

O problema prático aparece quando a primeira versão deixa de ser tratada como provisória. Uma redação pode publicar que moradores ouviram um barulho antes da queda, desde que a informação seja atribuída corretamente como relato testemunhal. Porém, a mesma informação se torna problemática se for convertida em indicação de pane antes da queda. No primeiro caso, a notícia relata uma percepção. No segundo, sugere uma explicação técnica que depende de investigação. Assim, uma formulação como “a aeronave caiu após apresentar pane no motor” atribui uma causa ainda não demonstrada, enquanto a redação “testemunhas relataram ter ouvido ruídos antes da queda, mas as causas da ocorrência ainda estão em apuração” informa o relato disponível sem transformar percepção em conclusão.

A diferença entre as duas frases está no grau de certeza. A primeira atribui causa. A segunda informa o relato e preserva a etapa técnica da investigação. Essa distinção é compatível com a lógica da investigação SIPAER, que não tem por propósito atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos em uma ocorrência aeronáutica (CENIPA, 2025, p. 12).

4.2 A MANCHETE COMO PONTO DE MAIOR RISCO

A manchete concentra o maior risco de distorção, porque reduz uma ocorrência complexa a poucas palavras. Mesmo quando o corpo da matéria apresenta ressalvas, uma manchete conclusiva pode fixar no público uma interpretação técnica ainda não comprovada. Em aviação, esse problema se torna mais sensível porque termos como pane, falha, erro, emergência e causa, carregam sentidos específicos e podem alterar a percepção pública sobre responsabilidade.

Uma matéria pode afirmar no texto que as causas ainda estão sendo investigadas, mas usar uma manchete como “erro do piloto causa acidente”. Nesse

caso, a cautela do corpo da notícia é anulada pela afirmação inicial. A manchete transforma hipótese em conclusão e desloca a ocorrência para uma narrativa de culpa. Mesmo uma formulação como “erro do piloto pode ter causado acidente com aeronave” conduz o leitor para um responsável individual, ainda que use o verbo “poder”. Uma redação mais adequada seria afirmar que a investigação apura fatores da ocorrência com a aeronave, pois essa construção informa que há investigação em andamento sem antecipar agente, causa ou culpa. A ICAO recomenda que a comunicação após acidentes preserve a precisão da informação e a integridade da investigação, equilibrando transparência e confidencialidade (ICAO, 2023, p. 1).

4.3 O USO DE IMAGENS E VÍDEOS FORA DE CONTEXTO

Outro ponto prático de risco é o uso de imagens e vídeos. Em coberturas de acidentes ou incidentes, imagens circulam rapidamente em redes sociais e podem ser reaproveitadas fora do contexto original. O problema não está apenas na falsidade direta, mas na associação indevida entre uma imagem real e uma ocorrência diferente. Esse tipo de erro é especialmente relevante porque imagens têm alto poder de convencimento e podem parecer prova visual para o público.

A matéria pode utilizar um vídeo de turbulência, fumaça, pouso de emergência ou cabine em situação crítica como se estivesse relacionado à ocorrência noticiada. Mesmo quando o vídeo é autêntico, a associação errada produz desinformação. O público tende a interpretar a imagem como parte do evento atual, e não como conteúdo reaproveitado ou sem vínculo com o caso. Por isso, publicar vídeo de outra ocorrência com legenda que sugere relação com o acidente atual constitui prática inadequada. A alternativa metodologicamente mais segura é informar que o vídeo circula nas redes, mas que sua origem e sua relação com a ocorrência ainda não foram confirmadas.

Esse cuidado dialoga com o problema identificado por Monteiro Júnior e Martins no caso VOEPASS 2283, em que imagens, vídeos e testemunhos circularam antes da consolidação jornalística da informação (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 5). A questão prática, portanto, é que o vídeo não deve ser tratado como prova técnica apenas por parecer visualmente compatível com a ocorrência.

4.4 O ESPECIALISTA COMO FONTE DE HIPÓTESE E NÃO DE CONCLUSÃO

A presença de especialistas pode melhorar a qualidade da cobertura, mas também pode gerar aparência de certeza. O especialista pode explicar possibilidades técnicas, esclarecer terminologia e indicar caminhos de investigação, mas não substitui a autoridade investigadora nem o relatório técnico. O risco ocorre quando a fala do especialista é editada ou apresentada como se fosse conclusão do caso.

Monteiro Júnior e Martins observam que a cobertura do acidente VOEPASS 2283 recorreu a explicações pontuais de especialistas em meio à pressão por velocidade informacional (Monteiro Junior; Martins, 2025, p. 1). Esse dado não desqualifica o uso de especialistas, mas mostra que sua participação precisa ser contextualizada.

A redação “especialista afirma que falha aerodinâmica causou a queda” transforma uma análise em conclusão. Uma formulação mais adequada seria indicar que especialista aponta hipótese técnica possível, mas que a causa depende da investigação. A diferença está na delimitação da fala. O especialista pode contribuir para explicar cenários possíveis, mas a notícia deve indicar que se trata de análise preliminar, condicionada aos dados disponíveis. Sem essa ressalva, o comentário técnico pode virar conclusão jornalística.

4.5 A EXPOSIÇÃO DE NOMES ANTES DA APURAÇÃO TÉCNICA

A identificação de pilotos, mecânicos, controladores, operadores, passageiros ou empresas deve ser tratada com cautela quando a causa da ocorrência ainda não foi determinada. A exposição indevida pode criar associação pública entre pessoa e culpa, mesmo quando a investigação ainda não apontou fator contribuinte ou responsabilidade. O Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros prevê respeito à intimidade, à privacidade, à honra e à imagem do cidadão (FENAJ, 2007, p. 1).

O problema prático ocorre quando uma notícia não apenas informa o nome de um profissional, mas o coloca dentro de uma narrativa de suspeita. A frase “piloto tinha poucas horas naquele modelo” pode ser relevante se confirmada e contextualizada, mas pode ser injusta se usada para sugerir imperícia sem base técnica. Do mesmo modo, mencionar histórico de manutenção, idade da aeronave

ou situação financeira de empresa pode ser informativo, mas exige conexão documental com a ocorrência.

Uma formulação como “piloto envolvido no acidente tinha pouca experiência na aeronave” pode sugerir linha causal. Uma redação mais adequada seria informar que a experiência da tripulação e demais fatores operacionais poderão ser analisados pela investigação, sem conclusão divulgada até o momento. A primeira frase sugere uma relação entre experiência e ocorrência. A segunda reconhece que o tema pode ser investigado, mas não transforma o dado em acusação. A ICAO registra que a forma como informações são compartilhadas após acidentes pode afetar vítimas, familiares, percepção pública, imagem da autoridade investigadora e reputação de envolvidos na investigação de segurança (ICAO, 2023, p. 1).

4.6 O VALOR TÉCNICO DE DADOS APARENTEMENTE SIMPLES

Nem todo erro jornalístico em aviação ocorre em acidentes. Dados aparentemente simples, como modelo da aeronave, matrícula, idade, valor de mercado, operador, tipo de voo ou condição operacional, também podem gerar desinformação quando publicados sem validação. Uma matéria pode errar o modelo de uma aeronave, confundir proprietário com operador, atribuir valor econômico sem fonte confiável ou usar imagem de aeronave diferente da envolvida no fato.

Esses erros parecem menores, mas podem produzir efeitos relevantes. Errar o valor de mercado de uma aeronave pode distorcer a compreensão econômica da notícia. Confundir operador com proprietário pode atribuir responsabilidade pública à pessoa ou empresa errada. Usar imagem de outro modelo pode induzir o leitor a erro sobre porte, capacidade, idade ou finalidade da aeronave.

Quando a notícia afirma que determinada aeronave vale R\$ 1 bilhão sem apresentar base técnica ou fonte de mercado, o problema não está apenas no número, mas na aparência de certeza atribuída ao dado econômico. Uma redação mais cuidadosa informaria que o valor da aeronave não foi confirmado oficialmente e que estimativas de mercado dependem de ano de fabricação, configuração, histórico operacional e estado de conservação. Esse tipo de cuidado reforça que precisão técnica não se limita à investigação de acidentes. A cobertura de aviação civil exige validação também em dados econômicos, regulatórios e operacionais.

4.7 A DIFERENÇA ENTRE CORRIGIR E APENAS ATUALIZAR

A correção pública é parte da responsabilidade jornalística. Em temas aeronáuticos, atualizar a matéria não é suficiente quando a primeira versão divulgou informação tecnicamente falsa ou acusatória. Há diferença entre complementar uma notícia e corrigir um erro. Complementar é acrescentar dado novo. Corrigir é reconhecer que uma informação anterior estava errada ou inadequada.

Uma atualização simples poderia afirmar que a matéria foi atualizada para incluir nota da empresa. Essa informação pode ser útil, mas não corrige necessariamente um erro técnico anterior. Se a versão original afirmava que houve pane no motor sem confirmação, uma correção adequada deveria reconhecer expressamente que a versão anterior da reportagem afirmava a existência de pane, mas que, até aquele momento, a investigação não havia confirmado essa causa. A correção deve ser clara porque a primeira versão pode continuar circulando em capturas de tela, redes sociais, buscadores e republicações.

A credibilidade jornalística não depende da impossibilidade de erro, mas da capacidade de corrigi-lo de forma transparente. O dever de divulgar informação precisa e correta consta do Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros (FENAJ, 2007, p. 1).

4.8 SÍNTESE DO DESENVOLVIMENTO

O desenvolvimento demonstra que o erro jornalístico em ocorrências aeronáuticas não surge apenas da falta de conhecimento técnico. Ele pode aparecer em decisões comuns da rotina jornalística: escolher uma manchete conclusiva, usar vídeo sem origem confirmada, transformar fala de especialista em causa, expor nomes sem necessidade, confundir dados técnicos simples ou atualizar uma matéria sem corrigir claramente o erro anterior.

Esses exemplos mostram que a precisão técnica deve ser obrigatoriamente incorporada ao processo de apuração e redação, não apenas à revisão final do texto. A cobertura de aviação civil exige que a redação classifique o grau de confirmação da informação, hierarquize fontes, controle a linguagem e reconheça os limites da apuração em andamento. A partir dessa análise prática, a seção seguinte

apresenta os resultados e discussões em forma de parâmetros de diligência jornalística aplicáveis à cobertura de ocorrências aeronáuticas.

5 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A análise realizada permite concluir que a principal contribuição deste artigo não está em afirmar que a imprensa erra ao cobrir aviação civil, mas em demonstrar que parte desses erros pode ser reduzida por meio de procedimentos mínimos de diligência jornalística. A cobertura de ocorrências aeronáuticas exige que a redação reconheça a diferença entre publicar rapidamente e publicar com precisão técnica. Essa diferença é relevante porque o jornalismo tem dever de divulgar informação precisa e correta, enquanto a investigação aeronáutica possui finalidade preventiva e não se destina à atribuição de culpa ou responsabilidade (FENAJ, 2007, p. 1; CENIPA, 2025, p. 12).

5.1 PARÂMETROS DE DILIGÊNCIA JORNALÍSTICA EM TEMAS AERONÁUTICOS

O primeiro resultado do estudo é a necessidade de tratar a notícia aeronáutica como cobertura especializada. Isso não significa exigir que todo jornalista seja especialista em aviação, mas reconhecer que certos termos, fontes e conclusões dependem de validação técnica antes da publicação. A precisão, nesse caso, não se limita à correção gramatical ou factual básica, pois envolve também a correta classificação da informação, a escolha adequada das fontes e o controle de expressões que possam sugerir causa ou culpa.

O primeiro parâmetro é a classificação do grau de confirmação da informação. Antes da publicação, a redação deve separar o que está confirmado, o que foi relatado por testemunhas, o que foi dito por especialista, o que consta de nota oficial e o que ainda circula sem comprovação. Essa classificação evita que uma informação frágil seja apresentada como conclusão. Em ocorrências aeronáuticas, a frase “testemunhas relataram” não possui o mesmo valor técnico de “a autoridade de investigação informou”, assim como uma hipótese de especialista não equivale a relatório conclusivo.

O segundo parâmetro é a hierarquização das fontes. Documentos oficiais, notas de autoridades aeronáuticas, relatórios técnicos e comunicações de órgãos

competentes devem ter prioridade sobre publicações de redes sociais, vídeos sem origem confirmada e reproduções de outros veículos. Essa hierarquia não elimina o valor jornalístico de testemunhas ou imagens preliminares, mas impede que esses elementos sustentem afirmações técnicas sobre causa, responsabilidade, falha de manutenção, erro operacional ou condição da aeronave.

O terceiro parâmetro é a validação terminológica. Termos como acidente, incidente, ocorrência, pane, falha, emergência, causa, fator contribuinte e erro humano não devem ser utilizados como sinônimos. Na aviação civil, a linguagem técnica possui relação com normas, procedimentos e investigação de segurança. Assim, a escolha de uma palavra pode alterar o sentido da notícia e induzir o público a compreender uma hipótese como fato confirmado (CENIPA, 2025, p. 4).

O quarto parâmetro é a separação entre evento e causa. A notícia pode informar que houve uma ocorrência, que determinado voo foi alternado, que uma aeronave pousou em emergência ou que uma investigação foi aberta, desde que esses dados estejam confirmados. A causa, entretanto, deve ser tratada com maior cautela. Enquanto não houver conclusão técnica, a redação deve evitar expressões que indiquem relação causal definitiva, como “caiu por pane”, “falha de manutenção causou o acidente” ou “erro do piloto provocou a ocorrência”.

O quinto parâmetro é o controle da linguagem acusatória. Em ocorrências ainda sob investigação, verbos e expressões que sugerem culpa devem ser substituídos por formulações compatíveis com o estágio da apuração. Em vez de afirmar que determinado profissional “causou” a ocorrência, a notícia pode informar que o fator humano, operacional, meteorológico ou técnico poderá ser analisado pela investigação. Essa cautela é coerente com a lógica do SIPAER, que não tem por finalidade atribuir culpa ou responsabilidade aos envolvidos (CENIPA, 2025, p. 12).

O sexto parâmetro é a proteção proporcional de pessoas e organizações. A divulgação de nomes, imagens, histórico profissional, dados de empresas e informações familiares deve ser avaliada segundo necessidade jornalística, interesse público e risco de exposição indevida. O interesse público na ocorrência não autoriza automaticamente a personalização da culpa, sobretudo quando a causa ainda não foi determinada. A forma como informações são compartilhadas após acidentes pode afetar vítimas, familiares, percepção pública, reputações institucionais e a própria investigação de segurança (ICAO, 2023, p. 1).

O sétimo parâmetro é a correção clara de erros técnicos. Quando uma reportagem utiliza termo aeronáutico inadequado, atribui causa não confirmada ou associa imagem incorreta a determinada ocorrência, a correção deve ser visível e objetiva. Não basta atualizar a matéria de forma silenciosa. A redação deve indicar o que foi corrigido e por que a informação anterior estava tecnicamente inadequada. A correção transparente preserva a confiança pública e demonstra compromisso com a informação precisa.

5.2 CHECKLIST DE DILIGÊNCIA JORNALÍSTICA ANTES DA PUBLICAÇÃO

Como resultado aplicado da pesquisa, propõe-se o seguinte *checklist* para jornalistas, editores e produtores que atuem na cobertura de ocorrências aeronáuticas. O objetivo do instrumento é reduzir o risco de erro técnico antes da publicação da notícia.

1. A informação principal foi confirmada por fonte oficial, documento técnico ou autoridade competente?
2. A matéria distingue claramente fato confirmado, relato de testemunha, hipótese técnica, opinião de especialista e conclusão oficial?
3. A manchete preserva o mesmo grau de cautela do texto ou transforma hipótese em certeza?
4. O termo usado está tecnicamente adequado, especialmente quando se trata de acidente, incidente, ocorrência, pane, falha, emergência, causa ou fator contribuinte?
5. A notícia evita atribuir causa antes da conclusão da investigação?
6. A notícia evita sugerir culpa de piloto, mecânico, controlador, empresa, fabricante ou operador sem base documental?
7. A fala de especialista está apresentada como hipótese, explicação geral ou conclusão baseada em dados oficiais?
8. O vídeo, a foto ou o áudio utilizado foi verificado quanto à origem, data, local e relação com a ocorrência?
9. A imagem publicada corresponde à aeronave, ao modelo, ao operador ou ao evento mencionado na notícia?
10. A matéria informa o que ainda não se sabe sobre a ocorrência?

11. A redação consultou fonte primária antes de reproduzir informação publicada por outro veículo?
12. A notícia diferencia proprietário, operador, fabricante, empresa aérea, tripulação e autoridade investigadora?
13. A divulgação de nomes, imagens ou dados pessoais é necessária para a compreensão do fato?
14. A matéria evita expor familiares, vítimas ou profissionais de modo sensacionalista ou sem finalidade informativa?
15. Há indicação clara de que a investigação está em andamento, quando ainda não houver conclusão técnica?
16. A matéria evita expressões conclusivas como “causou”, “provocou”, “por culpa de” ou “por falha de” quando os dados ainda forem preliminares?
17. Dados econômicos, como valor da aeronave, idade, modelo e configuração, foram verificados em fonte confiável?
18. A redação preparou procedimento de correção caso surjam informações oficiais que contradigam a primeira versão?
19. A eventual correção será identificável para o leitor, e não apenas uma atualização silenciosa?
20. A notícia informa o público sem substituir a investigação técnica por interpretação jornalística prematura?

Esse *checklist* não tem a finalidade de burocratizar a apuração, mas de organizar perguntas mínimas antes da publicação. Sua aplicação pode ser feita em redações tradicionais, portais digitais, televisão, rádio, assessorias de comunicação e perfis jornalísticos especializados. O ponto central é que a velocidade da notícia não deve eliminar a verificação técnica quando a informação envolve segurança operacional, reputação profissional ou uma investigação em andamento.

5.3 APLICAÇÃO DOS PARÂMETROS À ROTINA JORNALÍSTICA

A aplicação dos parâmetros propostos exige mudança de procedimento editorial. Em vez de iniciar a matéria pela busca imediata de uma causa, a redação deve começar pela identificação do que está efetivamente confirmado. A primeira pergunta não deve ser “por que ocorreu?”, mas “o que é possível afirmar com

segurança neste momento?”. Essa mudança reduz o risco de transformar incerteza técnica em narrativa conclusiva.

Na prática, uma notícia inicial sobre ocorrência aeronáutica pode informar local, horário aproximado, tipo de operação, órgão acionado, número de pessoas envolvidas, condição conhecida da aeronave e abertura de investigação, desde que esses dados estejam confirmados. A mesma notícia deve evitar concluir sobre manutenção, treinamento, falha técnica, decisão da tripulação ou condição meteorológica sem documentação suficiente. Essa estrutura permite informar o público rapidamente sem ultrapassar os limites da apuração disponível.

Outro resultado relevante é a necessidade de integração entre repórter, editor e especialista consultado. O repórter pode levantar dados preliminares, o editor deve controlar manchete e enquadramento, e o especialista pode auxiliar na compreensão técnica do evento. Entretanto, a decisão final sobre a redação deve preservar a distinção entre hipótese e conclusão. A presença de especialista não autoriza a publicação de causa sem investigação concluída.

A rotina jornalística também deve incorporar procedimento de revisão terminológica. Antes da publicação, a redação deve verificar se os termos aeronáuticos empregados correspondem ao fato descrito. Essa revisão pode ser simples, mas produz efeito importante. Trocar “queda causada por pane” por “ocorrência ainda sob investigação” modifica substancialmente o grau de certeza da notícia. Da mesma forma, substituir “culpa do piloto” por “fatores operacionais serão analisados” evita personalização indevida da causa.

A correção de erros deve ser tratada como parte da própria apuração. Em coberturas de desenvolvimento rápido, é possível que dados iniciais sejam modificados por informações posteriores. O problema não é atualizar a notícia, mas ocultar que a versão anterior estava tecnicamente incorreta. Quando a correção é clara, o veículo demonstra responsabilidade. Quando é silenciosa, mantém no ambiente público uma primeira versão possivelmente falsa, ainda que o texto principal tenha sido alterado.

5.4 LIMITES DA PROPOSTA

Os parâmetros apresentados não eliminam todos os riscos da cobertura jornalística. Ocorrências aeronáuticas são dinâmicas, informações oficiais podem

demorar, fontes podem se contradizer e a pressão por publicação rápida faz parte da lógica contemporânea da notícia. Além disso, este artigo não realizou análise quantitativa de matérias jornalísticas, nem entrevistas com profissionais de redação, autoridades aeronáuticas ou familiares de vítimas. A contribuição do estudo, portanto, não é estatística, mas metodológica.

Também não se propõe que a imprensa aguarde a conclusão final de uma investigação para noticiar uma ocorrência. Essa exigência seria incompatível com o interesse público e com a função social do jornalismo. O que se propõe é que a notícia seja redigida de modo compatível com o estágio da apuração. Informar que uma ocorrência aconteceu é diferente de afirmar sua causa. Relatar uma hipótese é diferente de apresentá-la como conclusão. Consultar um especialista é diferente de substituir a investigação técnica por comentário preliminar.

A proposta também não pretende restringir a crítica jornalística ao setor aeronáutico. Empresas, autoridades, operadores e profissionais podem e devem ser questionados quando houver interesse público. O limite está na diligência. A crítica fundada em documentos, dados confirmados e apuração técnica é legítima. A imputação apressada, baseada em hipótese não verificada, pode produzir desinformação, dano reputacional e compreensão pública equivocada sobre segurança operacional.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo analisou a relação entre precisão técnica e responsabilidade jornalística na cobertura de ocorrências aeronáuticas. A partir de revisão bibliográfica e documental, verificou-se que o problema central não está na cobertura jornalística da aviação civil, mas na forma como a informação é apurada, redigida, hierarquizada, contextualizada e corrigida quando envolve tema tecnicamente especializado. A premissa desenvolvida ao longo do estudo foi a de que a notícia aeronáutica exige diligência reforçada porque pode interferir na compreensão pública sobre segurança operacional, reputação profissional, atuação institucional e andamento de investigações técnicas.

A hipótese inicial do estudo foi confirmada no plano bibliográfico e documental. Partiu-se da hipótese de que a cobertura jornalística de ocorrências aeronáuticas exige diligência técnica reforçada, pois a publicação de informações

imprecisas pode transformar incertezas em conclusões públicas, afetando a compreensão social da segurança operacional, a reputação de pessoas e organizações e a percepção sobre investigações em andamento. A análise realizada confirmou essa hipótese ao demonstrar que a notícia aeronáutica depende de procedimentos específicos de apuração, classificação de fontes, validação terminológica e separação entre fato, relato, hipótese técnica, dado documental e conclusão oficial. Essa confirmação, contudo, deve ser compreendida nos limites metodológicos do estudo, pois decorre de revisão bibliográfica e documental, e não de medição estatística da frequência de erros jornalísticos.

A metodologia adotada mostrou-se adequada ao objetivo proposto, pois permitiu reunir fundamentos de jornalismo, ética profissional, investigação aeronáutica, comunicação de crise e responsabilidade civil. A revisão bibliográfica contribuiu para compreender a notícia como resultado de mediação, seleção de fontes e organização narrativa da realidade. A revisão documental, por sua vez, permitiu relacionar o dever jornalístico de precisão com a natureza preventiva da investigação aeronáutica. Desse modo, o percurso metodológico foi compatível com a finalidade analítico-propositiva do artigo, que não buscou quantificar erros jornalísticos, mas propor parâmetros de diligência aplicáveis à rotina de cobertura.

Os resultados indicam que erros jornalísticos em aviação civil podem decorrer de decisões práticas da rotina de redação, como uso de manchetes conclusivas, reprodução de vídeos sem origem confirmada, escolha imprecisa de termos técnicos, apresentação de hipóteses técnicas como conclusões causais, exposição de pessoas antes da conclusão técnica e correções pouco transparentes. Esses problemas não devem ser interpretados apenas como desconhecimento individual do jornalista, mas como consequência de procedimentos de apuração insuficientes para temas de alta complexidade técnica. Assim, a resposta metodológica mais adequada não é restringir a cobertura, mas qualificar o processo de produção da notícia.

Conclui-se que a precisão técnica não limita a liberdade de imprensa. Ao contrário, fortalece a função pública do jornalismo, pois permite informar com clareza sem antecipar conclusões que pertencem à investigação competente. A imprensa pode noticiar ocorrências aeronáuticas desde os primeiros momentos, mas deve preservar a diferença entre fato confirmado, relato testemunhal, hipótese técnica, comentário de especialista, dado documental e conclusão oficial. Essa separação é

indispensável para evitar que a notícia transforme incerteza técnica em certeza pública.

A principal contribuição do artigo é a proposição de parâmetros de diligência jornalística aplicáveis à cobertura de ocorrências aeronáuticas. Esses parâmetros envolvem a classificação do grau de confirmação da informação, a hierarquização das fontes, a validação terminológica, a separação entre evento e causa, o controle da linguagem acusatória, a proteção proporcional de pessoas e organizações e a correção clara de informações tecnicamente inadequadas. O *checklist* apresentado nos resultados e discussões sintetiza esses parâmetros em instrumento prático, voltado a jornalistas, editores, produtores, assessores de comunicação e veículos especializados.

Além disso, os parâmetros propostos podem ser incorporados a ferramentas de inteligência artificial voltadas ao apoio da apuração jornalística. O *checklist* elaborado neste artigo pode servir como matriz de programação para sistemas capazes de revisar uma notícia antes da publicação, indicando pontos de atenção, como ausência de fonte primária, uso de linguagem causal sem conclusão técnica, emprego impreciso de terminologia aeronáutica, exposição desnecessária de pessoas ou falta de informação sobre o estágio da investigação. Nessa perspectiva, a inteligência artificial não substituiria o julgamento editorial do jornalista, mas funcionaria como instrumento auxiliar de verificação, permitindo que a redação identifique rapidamente se a matéria está em condições de publicação ou se deve ser corrigida antes de chegar ao público.

A aplicação desse tipo de ferramenta também pode contribuir para a correção de matérias já publicadas. Um sistema programado com os parâmetros de diligência poderia comparar o texto divulgado com o *checklist*, apontar trechos que sugerem causa sem base suficiente, localizar expressões acusatórias, identificar termos técnicos potencialmente inadequados e recomendar a inclusão de ressalvas sobre investigação em andamento. O resultado esperado não seria automatizar a decisão jornalística, mas oferecer uma camada adicional de controle metodológico em coberturas marcadas por velocidade, pressão editorial e circulação intensa de informações preliminares.

A pesquisa também evidencia que a cobertura jornalística de aviação civil exige equilíbrio entre velocidade e precisão. A rapidez é parte da dinâmica contemporânea da notícia, mas não elimina o dever de apuração. Em ocorrências

aeronáuticas, a publicação imediata deve ser acompanhada de linguagem compatível com o estágio da investigação. Quando não houver conclusão técnica, a informação mais responsável pode ser justamente reconhecer o que ainda não se sabe. Informar a incerteza, nesse contexto, não representa fragilidade jornalística, mas compromisso com a exatidão.

Como limitação, este estudo não realizou análise quantitativa de matérias jornalísticas, entrevistas com profissionais de imprensa, levantamento de percepção pública ou comparação sistemática entre veículos de comunicação. A proposta teve natureza bibliográfica, documental e analítico-propositiva. Por isso, suas conclusões não pretendem medir a frequência de erros jornalísticos nem classificar a qualidade de coberturas específicas. A contribuição está na formulação de uma base metodológica para orientar a prática jornalística diante de ocorrências aeronáuticas.

Pesquisas futuras podem avançar em pelo menos seis direções. A primeira consiste em realizar análise de conteúdo de matérias jornalísticas sobre acidentes e incidentes aeronáuticos, com identificação de padrões de erro terminológico, atribuição indevida de causa e uso de fontes. A segunda possibilidade é desenvolver estudos comparativos entre veículos generalistas, veículos especializados em aviação e agências de checagem, a fim de verificar diferenças de método, linguagem e correção de informações. A terceira linha de pesquisa pode investigar como jornalistas compreendem fontes técnicas, normas aeronáuticas e limites da investigação em andamento. A quarta pode examinar a percepção do público sobre risco aéreo após coberturas intensas de acidentes, especialmente em ambientes digitais. A quinta pode testar o *checklist* proposto neste artigo em redações, assessorias ou disciplinas de jornalismo, avaliando sua utilidade prática antes da publicação de notícias aeronáuticas. A sexta pode desenvolver e validar ferramentas de inteligência artificial treinadas com os parâmetros de diligência aqui propostos, verificando sua capacidade de identificar riscos de imprecisão técnica, linguagem causal indevida e ausência de contextualização investigativa.

Também se recomenda que estudos posteriores aprofundem a análise sobre o uso de especialistas na cobertura de aviação civil. A participação de peritos, pilotos, engenheiros e analistas pode qualificar a notícia, mas precisa ser investigada quanto ao modo como suas falas são editadas, tituladas e apresentadas ao público. Outra possibilidade relevante é estudar a correção jornalística em tempo real, observando se os veículos apenas atualizam matérias ou se reconhecem

expressamente informações técnicas anteriormente inadequadas. Nesse mesmo eixo, pesquisas futuras podem avaliar se ferramentas de apoio baseadas em inteligência artificial seriam capazes de reduzir correções tardias, ampliar a transparência editorial e favorecer maior consistência terminológica na cobertura aeronáutica.

Em síntese, o artigo sustenta que a cobertura jornalística de ocorrências aeronáuticas deve ser orientada por diligência especializada. Essa diligência não exige silêncio da imprensa, nem submissão da atividade jornalística à autoridade técnica. Exige, porém, método, cautela terminológica, hierarquia de fontes, transparência na correção de informações inadequadas e uso responsável de instrumentos tecnológicos de apoio à verificação. A notícia aeronáutica cumpre melhor sua função pública quando informa com rapidez possível, precisão verificável e responsabilidade compatível com os efeitos humanos, técnicos e institucionais que a informação pode produzir.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **NSCA 3-13: protocolos de investigação de ocorrências aeronáuticas da aviação civil conduzidas pelo Estado Brasileiro**. Brasília, DF: CENIPA, 2025. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cenipa/phocadownloadpap/NSCA%203-13%20-%20Protocolos%20de%20Investigao%20de%20Ocorrncias%20Aeronuticas%20da%20Aviao%20Civil.pdf>. Acesso em: 22 dez. 2025.

BUCCI, Eugênio. **Sobre ética e imprensa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

FENAJ. **Código de Ética dos Jornalistas Brasileiros**. Brasília, DF: Federação Nacional dos Jornalistas, 2007. Disponível em: https://fenaj.org.br/wp-content/uploads/2014/06/04-codigo_de_etica_dos_jornalistas_brasileiros.pdf. Acesso em: 14 dez. 2025.

GARCÍA-GAVILANES, Ruth; TSVETKOVA, Milena; YASSERI, Taha. **Dynamics and biases of online attention: the case of aircraft crashes**. Royal Society Open Science, Londres, v. 3, n. 10, 160460, 2016. DOI: 10.1098/rsos.160460. Disponível em: <https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rsos.160460>. Acesso em: 3 jan. 2025.

IATA. **Crisis communications and reputation management post-accident guidelines**. Montreal: International Air Transport Association, 2024. Disponível em: <https://www.iata.org/contentassets/86b7f57b7f7f48cf9a0adb3854c4b331/iata-crisis->

communications-and-reputation-management-guidelines.pdf. Acesso em: 18 dez. 2025.

ICAO. **Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation: aircraft accident and incident investigation**. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2024. Disponível em: https://www.icao.int/sites/default/files/postalhistory/annex_13_aircraft_accident_and_incident_investigation.htm. Acesso em: 27 dez. 2025.

ICAO. **Good practices for addressing communication with the media following aircraft accidents**. Montreal: International Civil Aviation Organization, 2023. Disponível em: <https://www.icao.int/sites/default/files/airnavigation/AIG/NETCOM-2023.pdf>. Acesso em: 9 jan. 2025.

IFJ. **Global Charter of Ethics for Journalists**. Bruxelas: International Federation of Journalists, 2019. Disponível em: <https://www.ifj.org/who/rules-and-policy/global-charter-of-ethics-for-journalists>. Acesso em: 16 dez. 2025.

LAGE, Nilson. **A reportagem: teoria e técnica de entrevista e pesquisa jornalística**. Rio de Janeiro: Record, 2001. Disponível em: <https://nilsonlage.com.br/wp-content/uploads/2017/10/A-reportagem.pdf>. Acesso em: 21 dez. 2025.

MEDINA, Cremilda de Araújo. **Entrevista: o diálogo possível**. São Paulo: Ática, 2008.

MONTEIRO JÚNIOR, Silvío; MARTINS, Gerson Luiz. A desinformação no acidente VOEPASS 2283: uma análise sobre o uso de fontes e peritos. In: **ENCONTRO NACIONAL DE ENSINO DE JORNALISMO**, 2025. Anais eletrônicos [...]. [S. l.]: ABEJor, 2025. Disponível em: <https://repositorio.abejor.org.br/wp-content/uploads/2025/06/A-DESINFORMACAO-NO-ACIDENTE-VOEPASS-2283-UMA-ANALISE-SOBRE-O-USO-DE-FONTES-E-PERITOS.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2025.

SILVA, Fabiano Machado da; ROCHA, Alexandre Almeida. **A responsabilidade civil do jornalista em tempos de desinformação**. Revista Jurídica Gralha Azul, Curitiba, v. 1, n. 29, 2025. DOI: 10.62248/s11snf90. Disponível em: <https://revista.tjpr.jus.br/gralhaazul/article/view/281>. Acesso em: 4 jan. 2026.

VAN DER MEER, Toni G. L. A.; KROON, Anne C.; VERHOEVEN, Piet; JONKMAN, Jeroen. **Mediatization and the disproportionate attention to negative news: the case of airplane crashes**. Journalism Studies, Londres, v. 20, n. 6, p. 783-803, 2019. DOI: 10.1080/1461670X.2018.1423632. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/1461670X.2018.1423632>. Acesso em: 7 fev. 2026.

VAN DER MEER, Toni G. L. A.; KROON, Anne C.; VLIEGENTHART, Rens. **Do news media kill? How a biased news reality can overshadow real societal risks: the case of aviation and road traffic accidents**. Social Forces, Oxford, v. 101, n. 1, p. 506-530, 2022. DOI: 10.1093/sf/soab114. Disponível

em:<https://academic.oup.com/sf/article/101/1/506/6372946>. Acesso em: 11 mar. 2026.

