

## Você conhece o TALPA e *Global Reporting Format* ?

O TALPA (*Takeoff and Landing Performance Assessment*) é uma nova metodologia para avaliação de performance de frenagem, implantada nos EUA em 2016. A OACI adotará o GRF (*Global Reporting Format*), equivalente ao TALPA, como prática padrão e recomendada entre os países signatários até o final de 2020. Saiba mais sobre esse assunto que trará mais segurança para a aviação brasileira!

### Histórico

Em 08 de dezembro de 2005, uma aeronave cumprindo o voo SWA1248 ultrapassou os limites da pista, que estava contaminada com neve, durante o pouso em Chicago-Midway. A aeronave colidiu com um carro fora do perímetro do aeroporto, causando a morte de um ocupante do veículo.



Figura 1 - Posição final da aeronave. Fonte: Relatório AAR-07/06 (NTSB).

A investigação dessa ocorrência revelou a necessidade de uma metodologia mais robusta para avaliação e disseminação da informação de condição de pista. Em 2009, a FAA instituiu um comitê formado por diversos entes da indústria para desenvolver tal metodologia, cujos principais objetivos eram assegurar a comunicação das condições da pista em tempo real e em termos que se correlacionassem

diretamente com a *performance* de frenagem da aeronave.

Essa metodologia foi batizada de TALPA e entrou em vigor nos EUA em outubro de 2016. A OACI pretende estender a metodologia GRF aos países signatários até novembro de 2020.

### Modo de Operação

Baseado na avaliação do tipo, profundidade e extensão do contaminante, a administração aeroportuária atribuirá um RCC (*Runway Condition Code*) para cada terço da pista. O RCC varia de 1 a 6, conforme a Tabela 1.

O RCC será comunicado aos voos em aproximação para esse aeródromo. Os tripulantes, então, poderão avaliar a distância necessária para o pouso em função do RCC.

Após o pouso, a tripulação fornecerá o RBA (*Runway Braking Action*), com base na sua percepção da desaceleração e/ou controle direcional da pista como um todo, conforme a Tabela 2.

O aeroporto poderá reavaliar o RCC (ou até mesmo suspender as operações) caso os RBA recebidos sejam consistentemente abaixo do esperado para o RCC emitido.

Tabela 1 - Critérios de Atribuição do RWYCC a partir da descrição da superfície da pista

RWYCC	DESCRIÇÃO DA SUPERFÍCIE DA PISTA
6	SECA (DRY)
5	GEADA (FROST) MOLHADA (WET): a superfície da pista está coberta por qualquer umidade ou água com até 3 mm ou menos de profundidade, e com nível de atrito acima do mínimo. <b>Até 3 mm ou menos de profundidade:</b> LAMA ou NEVE SEMIDERRETIDA (SLUSH) NEVE SECA (DRY SNOW) NEVE ÚMIDA (WET SNOW)
4	<b>-15°C ou abaixo de temperatura externa:</b> NEVE COMPACTADA (COMPACT SNOW)
3	MOLHADA (WET): “Pista escorregadia quando molhada”, isto é, a superfície da pista está coberta por qualquer umidade visível ou água até 3 mm de profundidade, com nível de atrito abaixo do mínimo. NEVE SECA ou ÚMIDA SOBRE NEVE COMPACTADA <b>Mais de 3 mm de profundidade:</b> NEVE SECA (DRY SNOW) NEVE ÚMIDA (WET SNOW) <b>Temperatura do ar maior que 15°C:</b> NEVE COMPACTADA (COMPACTED SNOW)
2	<b>Mais de 3 mm de profundidade de água ou neve semiderretida:</b> Reportar a profundidade média da lâmina d’água de cada terço. ÁGUA EMPOÇADA (STANDING WATER): NEVE SEMIDERRETIDA (SLUSH)
1	GELO (ICE)
0	GELO ÚMIDO (WET ICE) ÁGUA SOBRE NEVE COMPACTADA (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW) NEVE SECA SOBRE GELO (DRY SNOW OR WET SNOW ON TOP OF ICE)

Tabela 2- Descrição do reporte do piloto sobre a ação de frenagem (RBA)

RBA	DESCRIÇÃO
BOA (GOOD)	A desaceleração de frenagem é normal para o esforço de frenagem aplicado pelas rodas E o controle direcional é normal.
BOA PARA MÉDIA (GOOD TO MEDIUM)	A desaceleração de frenagem <b>OU</b> o controle direcional está entre Bom e Médio.
MÉDIA (MEDIUM)	A desaceleração de frenagem é perceptivelmente reduzida para o esforço de frenagem aplicado pelas rodas <b>OU</b> o controle direcional é perceptivelmente reduzido.
MÉDIA PARA RUIM (MEDIUM TO POOR)	A desaceleração de frenagem <b>OU</b> o controle direcional estão entre perceptivelmente e significativamente reduzidos.
RUIM (POOR)	A desaceleração de frenagem é significativamente reduzida para o esforço de frenagem aplicado <b>OU</b> o controle direcional é significativamente reduzido.
MENOS DO QUE RUIM (LESS THAN POOR)	A desaceleração de frenagem é mínima para o esforço de frenagem aplicado <b>OU</b> o controle direcional é incerto.