

**B.737 é autorizado a pousar em pista no aeroporto de Long Beach (EUA) com monomotor Diamond DA-40 precedente pousado mantendo posição na pista aguardando instrução de cruzamento de interseção e de taxi, em 30.12.24**

No dia 19 de outubro de 2024, ocorreu um evento de incursão de pista no Aeroporto de Long Beach (KLGB), na Califórnia, envolvendo o Boeing 737-700 (B.737-7H4) de matrícula N250WN, do transporte regular (PART-121), operado pela Southwest Airlines, e o monomotor a pistão Diamond DA-40D de matrícula N895AM, do transporte privado (PART-91).

A ocorrência (incidente) está sob investigação do NTSB - OPS25LA005 -, que publicou relatório preliminar.

O Aeroporto de Long Beach/*Daugherty Field* (LGB/KLGB), na Califórnia, dista 3 milhas (4,8 km, ou 2,6 MN) a NE de Long Beach, em elevação de 60 pés. O aeroporto opera com serviço de controle de tráfego aéreo, com saídas e chegadas atendidas por órgão de controle de Terminal, com as operações dispondo de ATIS. O aeroporto conta com três pistas, sendo duas pistas paralelas (08/26), uma destas (08L/26R) cruzada com pista 12/30.

A pista 12/30 tem 61 x 3.048 m., pavimento de asfalto (com piso ranhurado e resistência de piso PCN 62), com sistema de luzes de indicação de rampa de aproximação PAPI nas duas cabeceiras. Esta pista cruza a pista 08L/26R. Para pouso, existem procedimentos de aproximação por navegação (RNP) para pista 12 e ILS, VOR e RNP (Y e Z) para pista 30. Também existem cartas de aproximação visual para pistas 12 e 30.

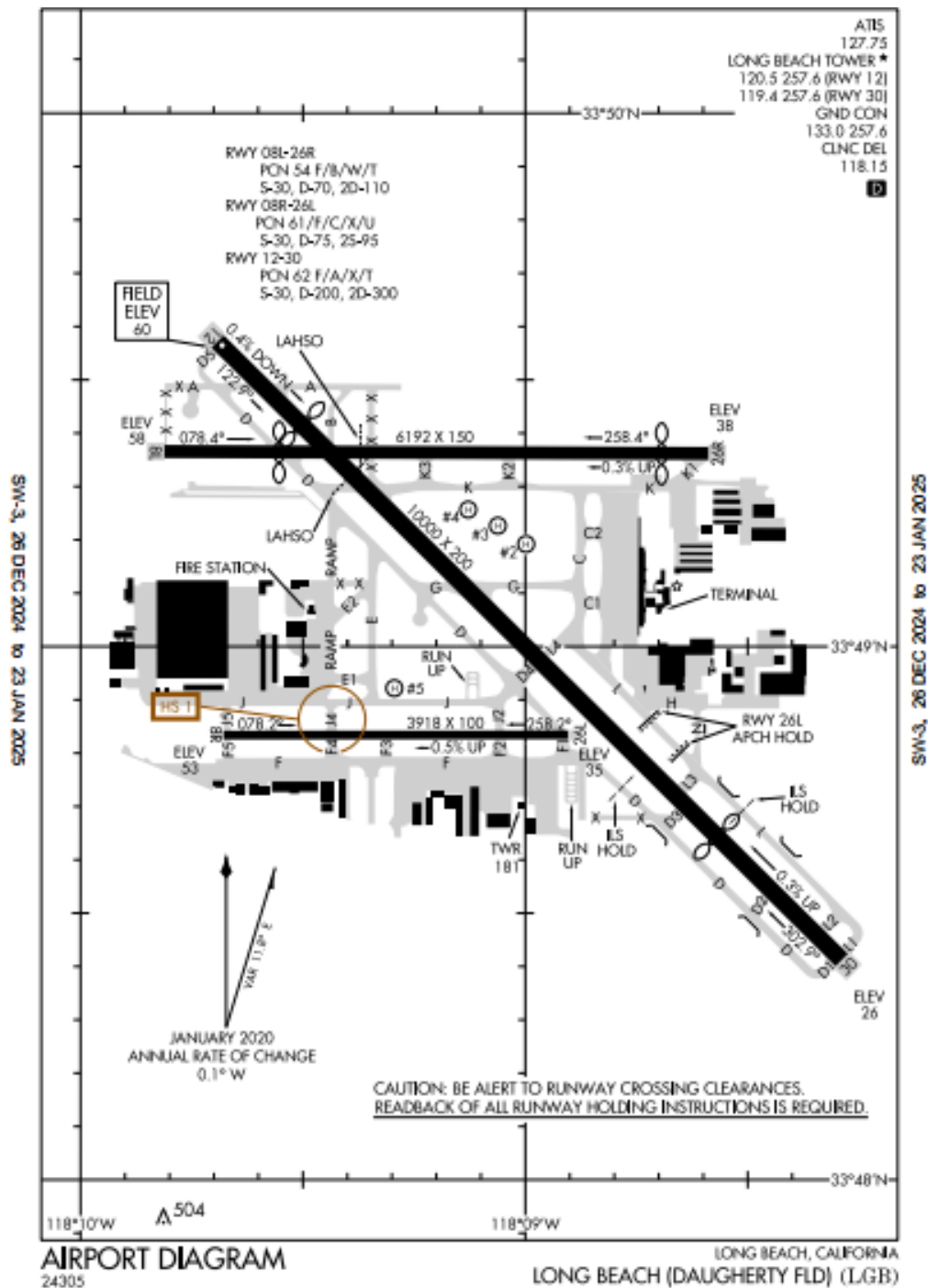
A pista 08L/26R tem 46 x 1.887 m., pavimento de asfalto (com piso ranhurado e resistência de piso PCN 54), com sistema de luzes de indicação de rampa de aproximação PAPI na cabeceira 26R. Esta pista cruza a pista 12/30. Para pouso, existe procedimento de aproximação por navegação (RNP) para pista 26R.

A pista 08R/26L tem 30 X 1.194 m., pavimento de asfalto (resistência de piso PCN 61), com sistema de luzes de indicação de rampa de aproximação PAPI nas duas cabeceiras.

As saídas em operação IFR são do tipo ODP (*Obstacle Departure Procedure*), ie, com rumo no segmento da decolagem livrando obstáculos.

O circuito de tráfego tem regras:

- aeronaves na perna do vento pela esquerda da pista 26L, ou ingressando na perna de vento pela esquerda da pista 26L, deverão permanecer ao norte da Montanha do Sinal (*Signal Hill*), a menos de instrução específica de outra forma por ATC.
- aeronaves na perna do vento da pista 26L não são autorizadas para girar para perna-base ou iniciar descida até posição a leste da pista 30, a menos de instrução específica de outra forma por ATC.
- aeronaves na perna do vento da pista 08L não são autorizadas para girar para perna-base ou iniciar descida até posição a leste da pista 12, a menos de instrução específica de outra forma por ATC.



Conforme o relatório preliminar, no dia 19 de outubro de 2024, às 14h50 no horário de verão do Pacífico (PDT) - 21:50Z, o Diamond DA-40 de matrícula N895AM, do transporte privado (PART-91) e o Boeing 737-7H4, de matrícula N250WN, operando o serviço SWA1671, envolveram-se em um evento de incursão de pista no aeroporto de Long (KLGB), na Califórnia. Não houve reporte de feridos e nenhuma das aeronaves foi danificada.

O monomotor a pistão Diamond DA-40 de matrícula N895AM havia partido do Aeroporto de Camarillo (KCMA), na Califórnia, com destino do aeroporto de Long (KLGB), a 53 MN a sudeste.

O Boeing 737-7H4, de matrícula N250WN, operando o serviço SWA1671, procedia do Aeroporto Internacional de Oakland (OAK/KOAK), na Califórnia, a 307 MN a noroeste

Uma revisão das gravações de áudio do controle de tráfego aéreo (ATC) da FAA indicou que às 14:42:36PDT, a tripulação Diamond DA-40 estabeleceu comunicação com o controlador de controle local (LC1) e reportou posição no curso do procedimento de aproximação RNP Z da pista 30. O

controlador LC1 autorizou o DA-40 pousar na pista 30 e instruiu a tripulação a manter posição antes do cruzamento da pista 26R por tráfego. A tripulação do Diamond DA-40 então solicitou circular para pousar na pista 26R, cuja solicitação o controlador LC1 confirmou com a tripulação (a manobra circular é prevista no procedimento IAP RNP Z RWY 30). Às 14:44:38, o controlador (LC1) negou o pedido de manobra circular para pista 26R e novamente autorizou a tripulação da DA-40 para pousar na pista 30 e manter posição para cruzar a pista 26R. A tripulação do DA-40 cotejou corretamente a instrução do controlador,

Às 14:46:46, a tripulação do B.737 no vôo SWA1671 estabeleceu comunicação com o controlador LC1 e reportou no curso para pouso na pista 30. Às 14:47:20s, o controlador LC1 liberou o SWA1671 para pousar na pista 30 e forneceu um aviso de tráfego à tripulação referente a uma aeronave não relevante no tráfego. A tripulação cotejou a instrução corretamente. E às 14:48:27, o controlador LC1 forneceu um aviso de tráfego à tripulação referente a um Cessna que estava pousando na pista 26L

Às 14:49:50 (2,5 minutos após a autorização de pouso do B.737 da SWA), a tripulação do DA-40 informou ao controlador LC1 que estavam na pista 30 no ponto de espera para cruzar a pista 26R.

Às 14:50:05s (01min15seg do reporte de posição na pista da tripulação do DA-40), enquanto estava concluindo sua corrida de pouso na pista 30, a tripulação do B.737 da SWA informou ao controlador LC1 que havia uma aeronave na pista 30.

Boletins METAR do aeroporto revelam que a condição de tempo era bastante favorável, condição VMC (diurna), com visibilidade “ilimitada” (de 9SM/14,5 km ou mais) e céu “claro” (sem nuvens reportadas), com temperatura de 26°C e pressão atmosférica de 30,01 pol. Hg (1.016 hPa); o vento SE (DV 210°, equivalente a DM 200°), quase de través, com a pista 12/30, era fraco-moderado (7 KT), com componente de causa de 1,8 KT.

*METAR KLGB 191853Z 30006KT 7SM CLR 26/03 A3006 RMK AO2 SLP177 T02560028=  
METAR KLGB 191953Z 18013G18KT 8SM CLR 26/04 A3003 RMK AO2 SLP168 T02610044=  
METAR KLGB 192053Z 20009KT 9SM CLR 25/06 A3001 RMK AO2 SLP163 T02500061 58019=  
METAR KLGB 192153Z 21007KT 9SM CLR 26/02 A3001 RMK AO2 SLP160 T02610022=  
METAR KLGB 192253Z 19006KT 9SM CLR 26/02 A3000 RMK AO2 SLP159 T02610017=  
METAR KLGB 192353Z 28006KT 9SM CLR 26/01 A3000 RMK AO2 SLP159 T02610006 10278 20228 55004=*

O relatório apresenta uma figura em vista superior das trajetórias do DA-40 e do B.737 plotadas na pista 30, para o horário de 14:50:14 (9 segundos após o reporte da tripulação da SWA de avistamento de uma aeronave - no caso, o DA-40 - na pista, quando separação entre os dois aviões foi de 857 pés (261 m.), com o DA-40 parado em ponto de espera para cruzar a pista 26R e o B.737 à velocidade de 17 KT.

A pista 12/30 tem 3.048 m. (10.000 pés) de extensão, com cabeceiras deslocadas - cabeceira 12 deslocada 411 m. (1.350 pés) e cabeceira 30 deslocada 610 m. (2.000 pés). A pista 30 tem LDA de 2.260 m. (7.414 pés = 10.000 - 2.586 pés) = 10.000 - 2.000 - 586 pés).

Pelo aplicativo Google Earth, a interseção pista 12/30 com pista 08L/26R dista cerca de 1.895 m. da cabeceira 30 e 132 m. da cabeceira 12, e 1.145 m. da cabeceira 26R).

A plotagem indica o avião DA-40 numa posição de espera na pista 30 junto da interseção da pista 12/30 com a *taxiway* “K” (a cerca de 1.725 m. da cabeceira 30); pela posição aparente do DA-40 na imagem, pode-se supor que o monomotor estava parado numa posição de até 1.650 m. da cabeceira 30.



Após a incursão na pista, ambas as aeronaves - DA-40 e B.737 - taxiaram para suas áreas de estacionamento instruídas sem mais intercorrências. Os dois aviões livraram a pista 12/30 pela *taxiway* “K”, o monomotor saindo pela esquerda para o pátio da aviação geral e o jato saindo pela direita para o pátio do terminal de passageiros (setor leste do aeroporto).

Após a notificação da ocorrência, um grupo de trabalho de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) do NTSB foi formado. As partes da investigação incluem a FAA e a NATCA - *National Air Traffic Controllers Association* (associação nacional de controladores de tráfego aéreo).

Registros ADS-B certificado e gravações de áudio foram fornecidos pela FAA e foram usados na elaboração do relatório preliminar. O NTSB está atualmente analisando esses dados.

Durante a semana de 28 de outubro de 2024, o grupo de trabalho do ATC se reuniu na nas dependências do Torre de Controle do Aeroporto de (LGB-ATCT), a instalação que estava fornecendo serviços para ambas as aeronaves no momento do incidente, e conduziu entrevistas com os controladores LC1 e LC2, e supervisor de operações que estavam trabalhando no momento do incidente, bem como vice-representante da unidade e o gerente de Tráfego Aéreo da NATCA.

O Boeing 737-7H4(WL) de matrícula N250WN é o jato com registro de produção sn 34972/2019, ano de fabricação 2006, com motorização CFMI CFM56-7B.

O Diamond DA-40D *Diamond Star* de matrícula N895AM é o aparelho com registro de produção sn 40.895, ano de fabricação 2008, com motorização Lycoming IO-360-M1A+. O proprietário é de Irvine, na Califórnia. [EL]