



RELATÓRIO SUMÁRIO DE INCIDENTE COM AERONAVE

AIRCRAFT INCIDENT SUMMARY REPORT

Ocorrência / Event:

Falha do motor esquerdo em voo/ In-flight flameout of the left engine

Relatório Sumário/ Summary Report

Referência da Investigação do IPIAAM / IPIAAM Investigation Identification

003/INCID-A/2025

Classificação / Classification

Incidente / Incident

Tipo do evento / Type of Event			
Falha do motor esquerdo em voo/ In-flight flameout on the left engine			
Ocorrência / Occurrence			
Data / Date	Hora / Time	Local / Location	
31/08/2025	13:43 UTC	GVNP	
AERONAVE / AIRCRAFT			
Tipo / Type	Nº de série / Serial Nº	Matrícula / Registration	
DASH8-300	571	ZS-DHA	
Categoria / Category		Operador / Operator	
Avião / Airplane		CemAir	
Voo / Flight			
Origem / Origin		Destino / Destination	
GVSV		GVNP	
Tipo de voo / Type of Flight	Tripulação / Crew	Passageiros / Passengers	
Transporte Aéreo Comercial	02+1	54	
Consequências / Consequences			
Lesões / Injuries	Tripulação / Crew	Passageiros / Passengers	Outros / Others
Fatais / Fatal	0	0	0
Grave / Serious	0	0	0
Ligeiras / Minor	0	0	0
Nenhuma / None	0	0	0
Total	0	0	0
Danos na Aeronave / Aircraft damage		Outros danos / Other damage	
N/A		N/A	



DESCRIÇÃO FATUAL DA OCORRÊNCIA / FACTUAL OCURRENCE DESCRIPTION
Histórico do voo / History of the flight
O Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) informa que, no dia 31 de agosto de 2025, ocorreu um incidente em voo com a aeronave De Havilland Dash 8-300, matrícula ZS-DHA, operada pela companhia aérea CemAir. A aeronave realizava um voo comercial de transporte de passageiros entre a ilha de São Vicente (GVSV) e a ilha de Santiago, mais concretamente a cidade da Praia (GVNP), no quarto setor do dia, transportando 54 passageiros e 3 tripulantes. Durante o voo de cruzeiro, ao nível FL100, a tripulação ouviu um ruído proveniente do motor nº 1, imediatamente seguido por indicação de excesso de velocidade da hélice e redução da potência. Perante a situação, a tripulação identificou a ocorrência como falha do motor esquerdo, executando de imediato as ações de memória previstas para falha/incêndio de motor, embandeirando a hélice e cortando o motor afetado. Em seguida, aplicaram os procedimentos do <i>Quick Reference Handbook</i> (QRH), declararam emergência (MAYDAY) ao Controlo de Tráfego Aéreo do Sal e coordenaram as ações de cabina com o chefe de cabina. A aeronave iniciou uma descida controlada e preparou a aproximação para a pista 03 do Aeroporto Internacional da Praia (GVNP), onde aterrou em segurança pelas 14h22 UTC. A aeronave manteve-se sempre controlada e, após a aterragem, deslocou-se pelos próprios meios até à posição de estacionamento. O desembarque dos passageiros decorreu normalmente. Não houve feridos entre os passageiros ou tripulantes, nem foram registados danos na aeronave ou em infraestruturas aeroportuárias.
SOBRE A INVESTIGAÇÃO / ABOUT THE INVESTIGATION
O IPIAAM foi notificado da ocorrência no mesmo dia pelo Chefe do Serviço de Operações, Informações e Comunicação Aeronáuticas, informando que a tripulação da aeronave DASH-8-300 de matrícula ZS-DHA havia declarado uma emergência. O IPIAAM, de imediato, deslocou uma equipa ao local da ocorrência para recolha de evidências técnicas e operacionais e deu início à recolha de informações através de entrevistas com os envolvidos e da análise de documentos, a fim de analisar e decidir sobre a necessidade de instituição de uma investigação de segurança. Foram analisados os fatores humanos, operacionais, materiais e organizacionais que possam ter contribuído para a ocorrência, com o objetivo de identificar lições que possam reforçar a segurança na operação desta aeronave.
CONSTATAÇÕES RELEVANTES / RELEVANT FINDINGS
1. Tripulação O Piloto Comandante (Flying Pilot), do sexo masculino, de 45 anos de idade, à data da ocorrência, de nacionalidade ucraniana, era portador duma licença de Piloto de Linha Aérea (ATPL(A)) e um certificado médico, ambos válidos. O Primeiro Oficial (Pilot Monitoring), do sexo masculino, de 32 anos de idade, à data do evento, de nacionalidade letã, era portador duma Licença de Piloto de Comercial (CPL(A)) e um certificado médico, ambos válidos.



2. Aeronave

Características Técnicas Principais:

- Modelo: DASH 8 DHC -8-300
- Tipo de aeronave: Turboélice bimotor pressurizado
- Motorização: 2 x Pratt & Whitney Canada PW100 FAMILY – PW123
- Tipo de propulsão: Turboélice

3. Gestão da Aeronavegabilidade

A aeronave possuía um certificado de aeronavegabilidade válido e mantido conforme prescrito.

O escrutínio aos registos da aeronave revelou que o programa de manutenção da aeronave não tinha itens deferidos pelo MEL (*Minimum Equipment List*).

CONCLUSÕES & COMENTÁRIOS / CONCLUSION & COMMENTS

Este relatório é publicado para comunicar as informações obtidas durante a fase inicial de recolha de informações, através de entrevistas com os envolvidos e da análise de documentos, a fim de avaliar e decidir sobre a necessidade de instituição de uma investigação de segurança, tendo sido concluído que o evento não traz mais-valias para o processo de investigação de segurança, nem subsídios para a melhoria do nível de segurança operacional atualmente conseguido. Nesta base, deu-se por encerrado o processo de investigação da ocorrência.

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA / SAFETY RECOMMENDATIONS

Os leitores são alertados de que novas evidências poderão ser disponibilizadas, o que ampliará o entendimento da Autoridade de Investigação de Acidentes com Aeronaves (IPIAAM) sobre a ocorrência e, como tal, poderá levar à reabertura da investigação desta ocorrência.

ADVERTÊNCIA

O único objetivo das investigações realizadas pelo Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) é a prevenção de futuros acidentes aeronáuticos. De acordo com o Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) de 1944, do qual Cabo Verde é país signatário, não é propósito desta atividade determinar culpa ou responsabilidade. Este Relatório Sumário é elaborado com base na recolha de dados, conforme previsto no Anexo 13 e demais regulamentos aplicáveis.