



© Jean-Claude Pistorresi 'Mangueira'

Curso n°2

Atividades aéreas Transporte aéreo civil

As duas utilizações principais são o transporte aéreo civil e a aviação militar.

1 - Transporte aéreo o transporte aéreo comercial consiste quer:

- a encaminhar passageiros ou do frete sobre linhas regulares. Esta atividade abrange igualmente companhias aéreas que possuem só um aparelho que encaminha alguns turistas sobre uma ilha afastada de alguns quilômetros do continente que das companhias que possuem centena de aparelhos, efetuam vários milhares de vôos por dia, transportam dezenas de milhões de passageiros ou toneladas de frete por ano sobre distâncias que podem atingir 12 à 13000 quilômetros
- a afretar dos aviões em proveito de organizadores de viagens.

Sumário

- 1 Transporte aéreo comercial regular
 - companhias
 - aparelhos
 - Horários
 - Plataforma de correspondência ou "hub"
 - Divisão de código
 - Alianças
 - Companhias à baixo custo
- Afretamento Charter
- Tráfego

Transporte aéreo comercial regular

Para os passageiros esta denominação abrange a venda de bilhetes individuais para um transporte efetuado seguinte dos horários e os itinerários fixos.

Para o frete esta denominação abrange o encaminhamento de pacotes entre zonas definidas e em prazos garantidos.

As companhias

Certas companhias classificam-se em tanto como transportadora regional, a sua frota encaminha os passageiros para um grande aeroporto num raio de 100 para 250 quilômetros; transportadora interna, a sua frota circula ao interior de um país; transportadora internacional, a sua frota em anexo vária países ou mesmo vários continentes.

O transporte aéreo comercial pratica-se entre aeroportos equipados de instalações específicas ao tratamento dos passageiros ou do frete.

Tenta livrar-se das condições meteorológicas: todos os vôos são efetuados em condições de vôo sem visibilidade (IFR) e sob controlo aéreo. A atividade é regulamentada muito, os pilotos são profissionais sujeitos à renovação programada das suas licenças, os aparelhos são certificados e apresentados à controles periódicos e o vôo efetua-se em ligação com o controlador aéreo respeitando estradas previstas.

Os aparelhos

Os aparelhos utilizados estão ao menos bimotores (regras IFR). Podem transportar até a 580 passageiros, cedo 800 para o A380 em configuração máxima, sobre distâncias que atingem 12 ou 14000 quilômetros. A tripulação é constituída de um piloto e um co-piloto. A automatização dos aparelhos de navegação, radiocomunicação e controlo do vôo fez quase de desaparecer as funções de mecânico que navegam, de navegador e de rádio. O conforto e a segurança dos passageiros são assegurados pelo pessoal de cabina dito também pessoal que navega comercial. A regulamentação autoriza certa redução para os aviões transportando menos de vinte passageiros (variável de acordo com os países).

Horários

As companhias aéreas vendem sedes x quilômetros. Têm, por conseguinte dois imperativos.

- fazer voar o avião mais possível
- preencher o avião

A título de exemplo encontrar-se-á abaixo os constrangimentos de estabelecimento de um horário para um vôo transatlântico entre Paris e Nova Iorque. Estes dados são válidos (com ajustamentos) para praticamente todos os vôos transatlânticos entre as capitais da Europa do Oeste e as cidades da costa Lestes dos Estados Unidos de Boston em Miami passando por Chicago. São também válidas para os vôos entre a costa Lestes e a costa Ocidentais dos Estados Unidos. Estes dois grupos de linhas representam às linhas mais encarregadas (em passageiro x quilômetros) para o início século X.

Hipóteses:

- Duração do voo Paris - Nova Iorque: 8 horas (menos 6 horas de desfazimento horário).
- Duração do voo New York - Paris: 7 horas (mais 6 horas de desfazimento horário).
- Imobilização à escala: 2 horas para desembarcar os passageiros, limpar, reabastecer e embarcar os passageiros.
- Encerramento dos aeroportos de Paris e de New York: de 00h00 para 06:00 horas

O exame do quadro abaixo mostra que existem praticamente apenas duas possibilidades para este trajeto:

- Partida de Paris em 06:00, chegada NYC à 08:00. Redecolagem à 10:00 e chegada à Paris ao 23:00. Aviões pode ser revisto durante a noite antes de uma nova partida à 06:00.
- Partida de Paris em fim de manhã (de 10:00 para 14:00), chegada à NYC em fim de tarde. Redecolagem em noite para um voo de noite e uma chegada em Paris na manhã.

Em fato só a companhia Panam propôs um voo Londres - New York que utiliza a primeira fórmula (até à sua falência). Atualmente todos os voos de todas as companhias transatlânticas são propostos de acordo com a segunda fórmula. Os horários de encerramento de aeroporto e a reserva dos passageiros a tomar um avião antes de 07:00 ou a chegar após 22:00 explicam a ausência de escolhas.

Europa	Voo	US cote este	US cote este	Voo	Europa	Europa
00:00 à 02:00		02:00 à 04:00	04:00 à 06:00		17:00 à 19:00	19:00 à 21:00
02:00 à 06:00		04:00 à 10:00	06:00 à 12:00		19:00 à 01:00	21:00 à 03:00
06:00 à 07:00		08:00 à 09:00	10:00 à 11:00		23:00 à 00:00	01:00 à 02:00
07:00 à 13:00		09:00 à 15:00	11:00 à 17:00		00:00 à 06:00	02:00 à 08:00
13:00 à 20:00		15:00 à 22:00	17:00 à 00:00		06:00 à 13:00	08:00 à 15:00
20:00 à 22:00		22:00 à 00:00	00:00 à 02:00		13:00 à 15:00	15:00 à 17:00
22:00 à 00:00		00:00 à 02:00	02:00 à 04:00		15:00 à 17:00	17:00 à 19:00

Plataforma de correspondência ou "hub"

Um dos fatores procurado pelo passageiro potencial é a brevidade da viagem e, por conseguinte a preferência para os voos diretos entre o aeroporto de partida e o de destino. Quando o tráfego é suficiente, as companhias propõem então voos ditos "diretos".

Entre uma cidade de média importância e uma grande cidade, a fortiori entre duas cidades de média importância, o tráfego não continua suficiente para justificar uma rota aérea. O passageiro então é obrigado efetuar uma, ou mesmo várias correspondências.

As companhias aéreas aperceberam-se que tinham interesse a atrair estes passageiros para aumentar a rentabilidade das suas linhas diretas fornecendo-lhes um serviço contínuo entre o aeroporto de partida, o aeroporto de correspondência, o aeroporto de destino. O conceito que decorre chama-se "hub" em inglês; a tradução francesa "eixo, centro" não é utilizado.

As primeiras companhias a utilizar este conceito são as companhias americanas que, ao fim século XX tinham praticamente qualquer "hub". A título de exemplo a companhia TWA (agora defunta) utilizava o aeroporto de Santo-Louis situado no terço Leste dos Estados Unidos. Uma vintena de aviões em proveniência principalmente da costa Leste (de Boston em Miami) chegava praticamente simultaneamente à Santo-Louis em mesmo tempo que um grupo idêntico chegava das cidades da costa Ocidental e o Sul (de Dallas em Seattle). Todos os voos chegavam e

voltavam num mercado cerca de 90 minutos repetido quatro vezes ao curso do dia. Isto permitia a companhia publicar um horário de várias centenas de ligações "programadas".

A rede das companhias americanas é fortemente dependente de um ou vários "hub(s)". Mais os grandes aeroportos dos Estados Unidos são a placas rotativas de uma das grandes companhias; Chicago e United Airlines, Atlanta e Delta Airlines são os melhores exemplos. Na Europa certas companhias tentam implantar o conceito; Paris-CDG e Air França, Clermont-Ferrand e Regional, Londres-Heathrow e British Airways, Francoforte e Lufthansa.

O transporte regular do frete feito ele tão largamente chamada à noção de hub. Na França, os Correios exploram uma rede a Postal de noite que encaminha o correio da província para Paris em início de noite. O transbordo dos sacos é efetuado em Paris e os aviões voltam para a província em fim de noite. Em princípio, o correio afixado não importa qual ponto do território o dia J é entregue não importa qual outro ponto o dia J+1. Aos Estados Unidos a companhia Federal Expressar foi a estréia generalizar o conceito a uma escala elevada. Dispõe de um centro de distribuição em Tennessee. A companhia garante o encaminhamento de um pacote em 24 horas entre dois pontos quaisquer do território americano continental.

Divisão de código

Tradução do inglês *code sharing*. Este conceito abrange em fato duas táticas comerciais diferentes:

- as grandes companhias americanas combinaram-se com certas companhias regionais, as que serviam-nas hub para aumentar o número de correspondências programadas e aumentar assim o seu mercado potencial. Estas grandes companhias indicaram os vôos sob o seu indicativo, o passageiro que se apercebe ao pé do avião que embarcava num pequeno avião de uma companhia desconhecida. As associações de defesa dos consumidores estigmatizam estas práticas e obtiveram que o bilhete menciona explicitamente o nome da companhia operadora do vol.
- sobre certas ligações das companhias podem associar-se para propor um mesmo vôo sob vários rótulos. Esta prática tornou-se corrente desde a criação das "alianças" entre companhia e, por exemplo, quando Aeroporto de Paris apresenta um vôo Air a França (AF1438), um vôo Continental Airlines (CO6054), um vôo Delta Airlines (DL8336) e um vôo Austrian Airlines (OS7114) recém-chegado de Viena em 11:40 todos os dias trata-se com efeito de um Airbus A320 de Air a França em divisão de código. A notar, que cada um destas companhias aplica a sua própria política comercial o que multiplica por 4 o número já elevado de tarifas disponíveis para um mesmo vôo, com prestações idênticas.

Alianças de companhias aéreas.

Desde o fim dos anos 1990 de numerosas companhias aéreas agrupam-se ao seio de alianças. Em princípio, estas companhias escolhem-se para oferecer das redes complementares que cobrem o conjunto do mundo. Associada à *divisão de código*, esta prática permite-lhes multiplicar o número de vôos oferecidos sob o seu nome.

Para o passageiro, a vantagem é dupla. A multiplicação do número de hub permite-lhe percorrer o mundo com correspondências programadas asseguradas pela mesma companhia aérea, mesmo se na prática os vôos a que emprestado forem assegurados por companhias diferentes. Mais das companhias combinadas reuniu sob um mesmo rótulo o seu programa fidelização; o passageiro pode acumular pontos prêmios muito ao longo da sua viagem.

Companhias a baixo custo

O conceito inicial é atribuído à companhia americana Southwest Airlines. Reduzindo as prestações a bordo à distribuição de um saquinho de amendoins as companhias à baixo houve o apelido de *peanut airlines*, jogo de palavra quase intraduzível porque peanut = amendoim mas também, em calão, *não grandes coisas*.

Em teoria, a regulamentação relativa às tripulações e o material é a mesma para todas as companhias. Não podem, por conseguinte realizar economias sobre a manutenção ou sobre a redução da mão de obra. A redução dos custos, por conseguinte é obtida:

- A baixa dos salários dos pilotos e as hospedeiras/steward e em geral do conjunto do pessoal.
- A venda dos bilhetes na Internet ou por telefone: a comissão vertida à agência de viagem é normalmente da ordem de 10% do preço do bilhete. Mais da simplificação das tarifas propostas (a uma data de reserva dada de uns únicos preços está disponíveis para um vôo dado) aumenta a produtividade dos vendedores de bilhetes não reembolsáveis, não passíveis de alteração (excepto penalidades): o custo de uma mudança de reserva se for autorizado, é refletido sobre o cliente.
- Utilização de aeroportos secundários: a repercussão das taxas de aeroporto no preço do bilhete representa cerca de 50.
- Para um vôo internacional a partir de um aeroporto tal que Paris-CDG, cerca de 10.
- Apenas se o vôo parte de um aeroporto regional tal que Beauvais (à 70 km de Paris).
- Redução das prestações ao solo: diminuição dos horários de abertura das janelinhas de embarque etc.
- Redução da franquia bagagens: 15 kg (estritamente aplicado) ao lugar de 20 kg sobre a maior parte das companhias clássicas, ou mesmo mais.
- Vôo não à ponto unicamente: a companhia vende bilhetes sobre trajetos diretos. Os passageiros em correspondência devem comprar dois bilhetes. A companhia não garante a correspondência
- Redução das prestações em vôo: nenhuma prestação gratuita (jornais, refeições, etc..) onde diminuição das despesas correspondentes e a menos limpeza a efetuar entre dois vôos. A ausência de zona cozinha permite também ganhar uma ou dois alinhamentos de sedes
- Elongação da praia horária e redução dos tempos ao solo: os primeiros vôos têm mais cedo lugar (06:00) e os últimos atrasado (24:00) mas é sobretudo o lucro entre dois vôos que é significativo. A duração de rotação é reduzida a 30 minutos entre o desembarque e o embarque dos passageiros, tempos de limpeza do aparelho incluídos. Acrescentado à redução dos tempos de espera à decolagem e a aterragem utilizando dos aeroportos secundários uma companhia à baixo custo pode fazer efetuar mais de 6 vôos inter-europeus por dia um avião contra 4 ou 5 numa companhia tradicional.

É necessário também notar que as companhias a baixo custo praticam o preço de chamada. A título de exemplo um trajeto (Paris - Beauvais – Dublin) pode variar entre 25 e 250 Euros TTC sobre um período de 15 dias de acordo com a data e a hora da viagem. Este último preço pode ser obtido sobre uma companhia clássica com bem menos de restrições.

Em parte externa da sua política de redução dos custos, as companhias a baixos custos adotaram uma política comercial de segmentação do mercado diferente das companhias normais. Estes em

últimos, o cliente privilegiado é o homem de negócio que aceita pagar não somente para viajar confortável, mas também para reservas flexíveis e uma ausência de restrições. Em contrapartida este cliente quer horários práticos, diários, etc. o que provoca um risco de fraca taxa de enchimento de certos vôos. A companhia vai, por conseguinte propor vôos à tarifas reduzidos para preencher o vôo, mas quer evitar que o cliente privilegiado aproveite. A solução consiste a segmentar a oferta, é a dizer propor as tarifas reduzidas à clientes não homem de negócio onde as tarifas estudantes, pessoas de hierarquia superior, etc. ou turista com estada de duração fixada obrigatória à destino. As companhias à baixos custos praticam, tão à elas, uma segmentação do pedido. O preço do bilhete é o mesmo qual que, ou seja, o tipo de passageiro e a duração da estada não retornam em conta dado que os bilhetes não são idos e volta: o preço depende apenas da data e da hora do vôo e o ajustamento das propostas é feito, às vezes no dia a dia, em função do demande. Estas companhias dão também preços baixos porque anunciados isento de impostos e fora de seguros, tocam igualmente muitas subvenções feito face regiões e quando não é mais o caso, vai ver mais longe.

Afretamento Charter

A afretamento consiste a vender um vôo completo (número máximo de passageiros) à uma data e sobre um destino dado. O vôo é comprado geralmente por organizadores de viagem que o revendem seca ou mais correntemente acompanhado de outras prestações (hotelaria, circuito, etc..) Esta atividade obedece, no plano regulamentar, aos mesmos constrangimentos que o transporte aéreo regular. Para diminuir o custo do bilhete as companhias recorrem aos mesmos princípios que as companhias à baixo custo. Uma diferença importante subsiste: as companhias de afretamento não vendem diretamente os seus bilhetes e o passageiro ignora frequentemente sobre quais companhias efetuarão o seu trajeto. Esta prática incita os organizadores de viagem a recorrer à transportadores cuja fiabilidade e segurança é às vezes incertas.

Se existe grandes companhias que têm pinhão sobre rua nesta atividade, lá se encontra também uma multidão de pequenas companhias baseados em países menos que olham sobre a aplicação da regulamentação, alugando aparelhos idosos reformados pelas companhias aéreas regulares etc..

A taxa de acidentes relativamente elevada é à origem das dúvidas do público parafuso à parafusos destas companhias. Apesar de estas pressões não existe (em França, início dos anos 2000) nenhuma medida específica de transparência que obriga os organizadores de viagem a avisar o cliente, no momento da compra, dos desempenhos da companhia utilizada em matéria de fiabilidade.

Tráfego

Em 2004 a região a América do Norte, os Estados Unidos em especial, representam à ela só um tráfego duplo do da Europa ou a região Da Ásia-Pacífico (Japão, Coréia do Sul, Austrália, etc.). Acrescenta-se o tráfego transatlântico e transpacífico nota-se que o tráfego mundial é dominado largamente pelas companhias americanas. Isto explica que o conjunto dos regulamentos, conceitos comerciais etc. seja de origem americana. Por exemplo, as alianças de companhias aéreas têm-se criado inicialmente partir de um duo entre uma companhia americana e uma companhia européia.

O tráfego mundial existe, sobretudo ao seio e entre aos países mais desenvolvidos. O continente africano é totalmente ausente no que se refere ao tráfego interno e não aparece único para as trocas entre a Europa e essencialmente a África do Norte.

O crescimento do tráfego sobre os 10 últimos anos e as previsões sobre as 10 próximas mostra uma estabilidade das relações entre os dados. A taxa de crescimento do tráfego na zona da Ásia-Pacífico é, contudo superior ao da Europa e esta região poderia tornar-se o segundo da classificação. O tráfego chinês, relativamente fraco hoje, tem uma taxa de crescimento tal que poderia a ele único alterar certas previsões.

☪



Fontes bibliográficas:

<http://fr.wikipedia.org/wiki/>

Wikipedia ®™ é uma Enciclopédia na Internet, totalmente livre de direitos.

Tradução em português:

**Comandante Jean-Claude Pistoressi 'Mangueira'
Piloto instrutor privado – Air Languedoc (França)**