

HALCYON AIR

Períodos de voo do ATR 42/300 (50 lugares)

HORAS	PERÍODOS	Anotações
6:00 às 8:00	1º	Pré-período: SAL/BOAVISTA (todos os dias) Prevê-se uma rotação diária (máximo 2).
8:00 às 10:00	2º	Excursões: SAL/outras ilhas (partida) Cada dia uma ilha (excepto Fogo, 2 vezes – sexta e segunda)
10:00 às 13:15	3º	Voo regular (todos os dias) a) O sentido alterna em cada dia (SID/VXE/RAI/SID ou inverso) b) Domingo e segunda fazem a mesma rota
13:15 às 16:30	4º	Circulação de Turistas Repete o ciclo do voo regular, mas em sentido inverso (possibilitando ligações nos dois sentidos, no mesmo dia.
16:30 às 18:30	5º	Excursões (regresso)
19:00 às 22:00	6º	Pós-período: DAKAR/BISSAU/BANJUL Dois voos para cada destino, por semana, em dias a determinar.
	7º	Fretamentos: Poderão ser efectuados em qualquer horário, dependendo da disponibilidade do avião.

NOTAS EXPLICATIVAS:

1.- Considera-se nesta planificação um período “estável” de operação do avião entre as 8 horas da manhã até às 19 horas. Por isso, falamos de um pré-período e de um pós-período, em que a operação sai fora da rotina costumeira.

- No **pré-período**, entre as 6 e as 8 da manhã, o avião vai agilizar um eixo que deverá ter bastante procura (SID/BVC/SID), na medida em que haverá em breve cerca de 1.000 camas na Boavista. Trata-se assim de trazer da Boavista tráfego de alimentação das excursões (diárias) a partir do Sal; de transferir turistas que chegam de fora ou partem, quer para fora quer para outra ilha; e de levar excursionistas (que pernoitarão na Boavista e regressarão no dia seguinte de manhã – possibilitando observação nocturna das tartarugas, na época própria).
- No **pós-período**, faremos uma ou mesmo duas vezes por semana, ligações a BXO, BJJ e DKR.

2.- As excursões deverão adquirir um carácter de regularidade, mesmo que num primeiro momento sejam tratadas num mix com outros tráfegos (regular, de negócios e turístico).

Sugere-se o plano seguinte:

- Segunda-feira, SFL (Fogo); regresso pela RAI, de manhã, para regresso de turismo interno.
- Terça, S. Nicolau. Não é um destino tradicional de excursões; ao ser um inconveniente aparente, tem a vantagem de constituir novidade. Entretanto, funcionará ao mesmo tempo como voo regular, dando ligação às ilhas no período a seguir (2º) e possibilitando o regresso à ilha no mesmo dia, desde que o 3º período esteja em funcionamento; ou seja, quem em S. Nicolau quiser deslocar-se à Praia ou a S. Vicente na terça-feira, poderá fazê-lo regressando no mesmo dia, e dispondo de algumas horas para despachar assuntos no destino.
- Quarta, Maio (idem)
- Quinta, Praia
- Sexta, Fogo; à noite, o percurso será SID/RAI/SFL/SID, para transporte do turismo interno ido da capital.
- Sábado, S. Vicente
- Domingo livre, ou repetir a ilha com maior procura.

3.- É previsível que esta grelha de serviços deva ser montada **por fases**.

- Neste pressuposto, a primeira fase seria a do período 2, que daria resposta a todos os tipos de tráfego, excepto as excursões de um dia (estas a serem lançadas à medida do ritmo das vendas).
- A fase do pré-período (Boavista) entrará, no todo ou parcialmente, quando entrar a Ventaglio a operar a Boavista, e em ligação com os dias que forem dedicados às excursões a partir do Sal.

- A fase do período 3 entrará quando se verificar massa crítica para tal (ou seja, quando se verificarem condições para o desdobramento do tráfego regular e da circulação de turistas).
- O pós-período entrará logo que sejam identificadas condições de tráfego para cada uma das capitais consideradas (Banjul oferecerá um tráfego turístico, com o qual temos ligações; Dakar oferecerá um misto de tráfego turístico e tráfego étnico. Já Bissau só terá o interesse do tráfego étnico, havendo que pesar bem a existência de massa crítica suficiente para sustentar um voo desde o Sal...).

4.- Quando este programa puder funcionar em pleno, adquirimos condições para fazer funcionar o **turismo interno** a 80%.; com efeito, a Boavista fica plenamente servida, a partir das principais ilhas, via Sal; Santo Antão, idem, através de S. Vicente e do barco de ligação; o Fogo, com a ligação à Praia na Sexta à noite e na segunda de manhã; turistas oriundos de S. Vicente e do Sal consumirão a sexta e a segunda, mas poderão realizar o programa. Apenas S. Nicolau e o Maio ficam, por enquanto, sem condições ideais para receberem turismo interno de fim de semana; o que não impede um operador de prever um programa de uma semana, com base nos voos de excursão a partir do Sal.

5.- Enquanto o avião não encontrar plena ocupação no esquema acima traçado, poderá sempre procurar ou aceitar **fretamentos**, uma vertente que é rentável.

6.- Antes de chegar a plena ocupação deste avião, estará certamente na hora de trazer um **segundo avião**, que significará uma maior segurança da operação no seu conjunto, e uma ocupação progressiva do espaço de negócio que está a ser criado.

7.- **Preços:** numa primeira análise, parece que o preço-tipo por trajecto grande (SID/RAI; SID/VXE; VXE/RAI) deverá ser de 6.000 CVE (+ taxas). As correspondentes excursões poderão ser comercializadas no mesmo pressuposto, sabendo embora que há 2 percursos vazios, mas que podem ser neutralizados em parte com algum tráfego de sentido inverso.

8.- A Halcyon Air entra com duas **vantagens** de monta relativamente à concorrência; primeiro, a base da sua operação é constituída por tráfego próprio do grupo, que oferece por si só massa crítica suficiente à sua sustentação; segundo, essa operação será conduzida por um grupo de agentes de viagens já constituído nas diversas ilhas.

9.- Parece razoável concluir que, mediante uma gestão ajustada, será possível um **crescimento rápido da companhia**, de modo sustentado, por uma alternância harmoniosa de parada e resposta, numa alimentação mútua da oferta e da procura, dada a possibilidade da prática de preços mais baixos que a concorrência.