



Uma Visão da EMBRAER e do Mercado Aéreo na Região

Luis Fernando Lopes

Gerente de Estratégia de Mercado

Aviação Comercial para América Latina e Caribe



Março, 2011

Uma Visão da EMBRAER





Origem e Desenvolvimento

- Pós - II Guerra Mundial - projeto estratégico nacional na área aeronáutica
- Criação do CTA e do ITA
- Fundação da Embraer em 1969



Privatização (1994)

- A integração de duas culturas:

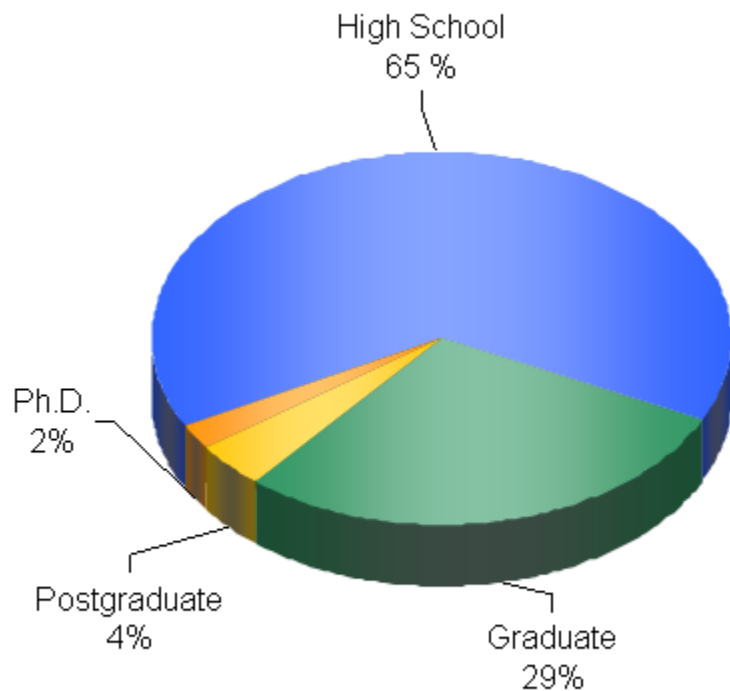
**Tecnológica
& Industrial**

+

Empresarial

Presença Global: 17 Unidades

Nível de Formação



BRASIL 16.179



EUA 714



FRANÇA 333



CINGAPURA 53



CHINA 53

A EMBRAER possui mais de 17 mil funcionários no mundo todo

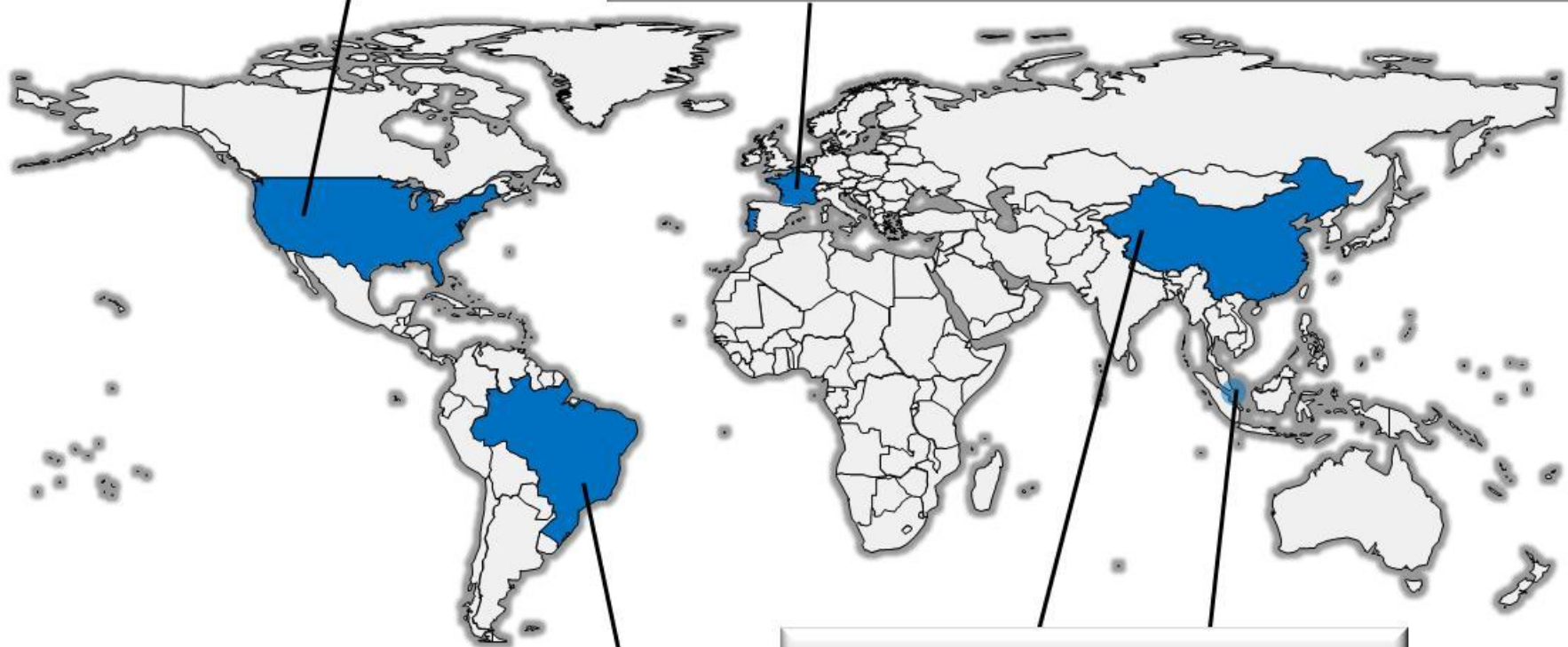
Não inclusos HEAL na China (237) e OGMA em Portugal (1.505)

Janeiro, 2011

Presença Global – 17 Unidades

EUA - 4 unidades: Fort Lauderdale, Nashville, Melbourne e Mesa

Europa - 4 unidades: Le Bourget, Villepinte, OGMA e Évora



Brasil - 6 unidades: SJK, EGM, GPX, TBT, BOT e ELEB

China – 2 unidades: Beijing e Harbin

Ásia-Pacífico: 1 unidade: Cingapura

Unidades EMBRAER – Brasil

Unidad - Faria Lima - São José dos Campos - SP



Unidades EMBRAER – Brasil

Unidad - Eugênio de Melo - SP



Unidades EMBRAER – Brasil



ELEB Equipments - São José dos Campos - SP



Unidades EMBRAER – Brasil

Unidad - Gavião Peixoto - SP



Unidades EMBRAER – Brasil

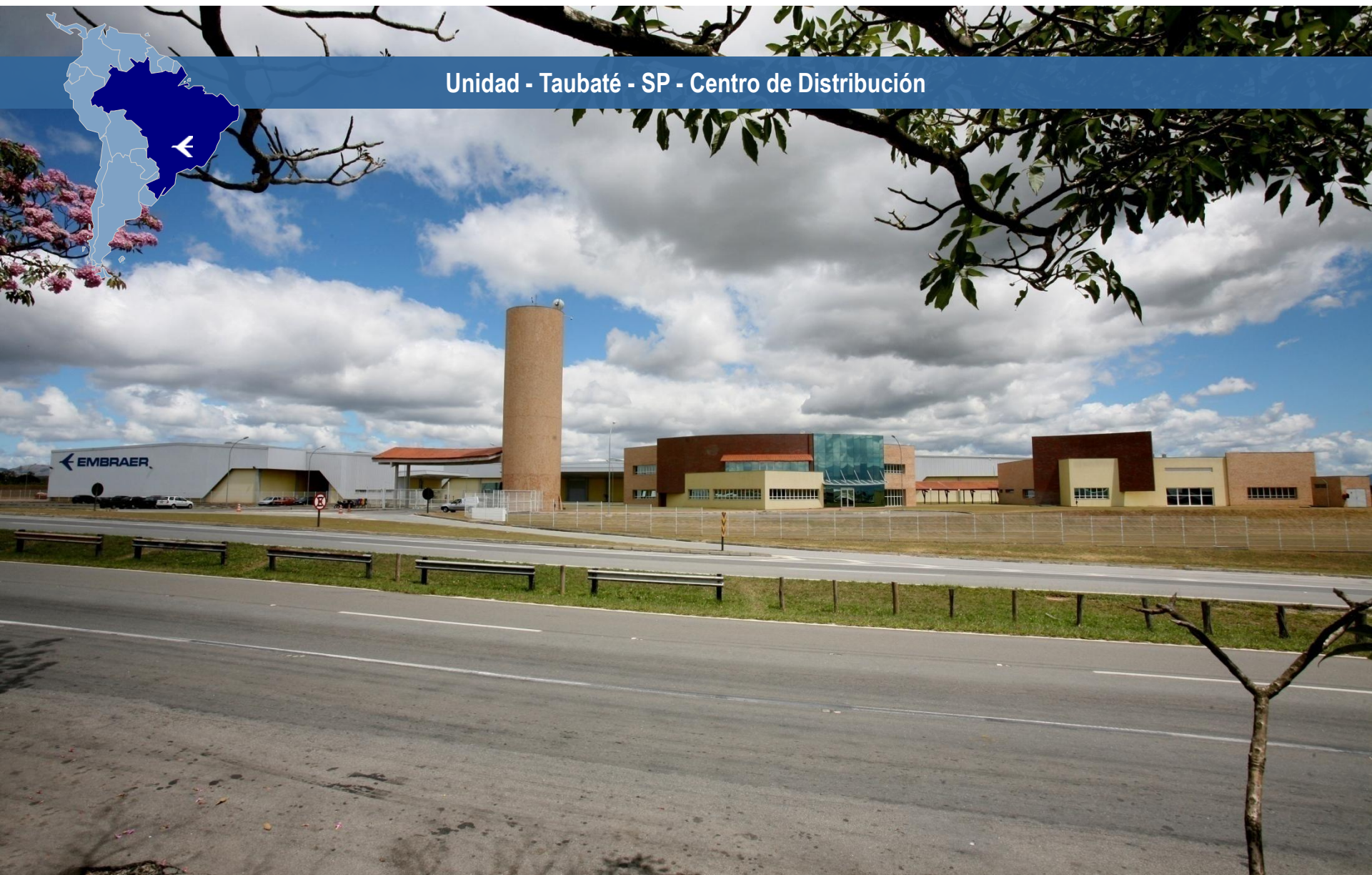


Unidad - Botucatu - SP



Unidades EMBRAER – Brasil

Unidad - Taubaté - SP - Centro de Distribución



Unidades EMBRAER – EUA



Unidad - Embraer Aircraft Holding - Fort Lauderdale, FL - USA



Unidades EMBRAER – EUA

Embraer Aircraft Maintenance Services - Nashville, TN - USA



Unidades EMBRAER – EUA



Embraer Executive Aircraft - Melbourne, FL - USA



Embraer Executive Jet Service Center- Mesa, Arizona - USA



Unidades EMBRAER – França



Embraer Aviation Europe - Villepinte - France



Unidades EMBRAER – França



Embraer Le Bourget Service Center - Le Bourget - France

Unidades EMBRAER – Cingapura



Embraer Singapur



Unidades EMBRAER – China



Embraer China - Beijing - China



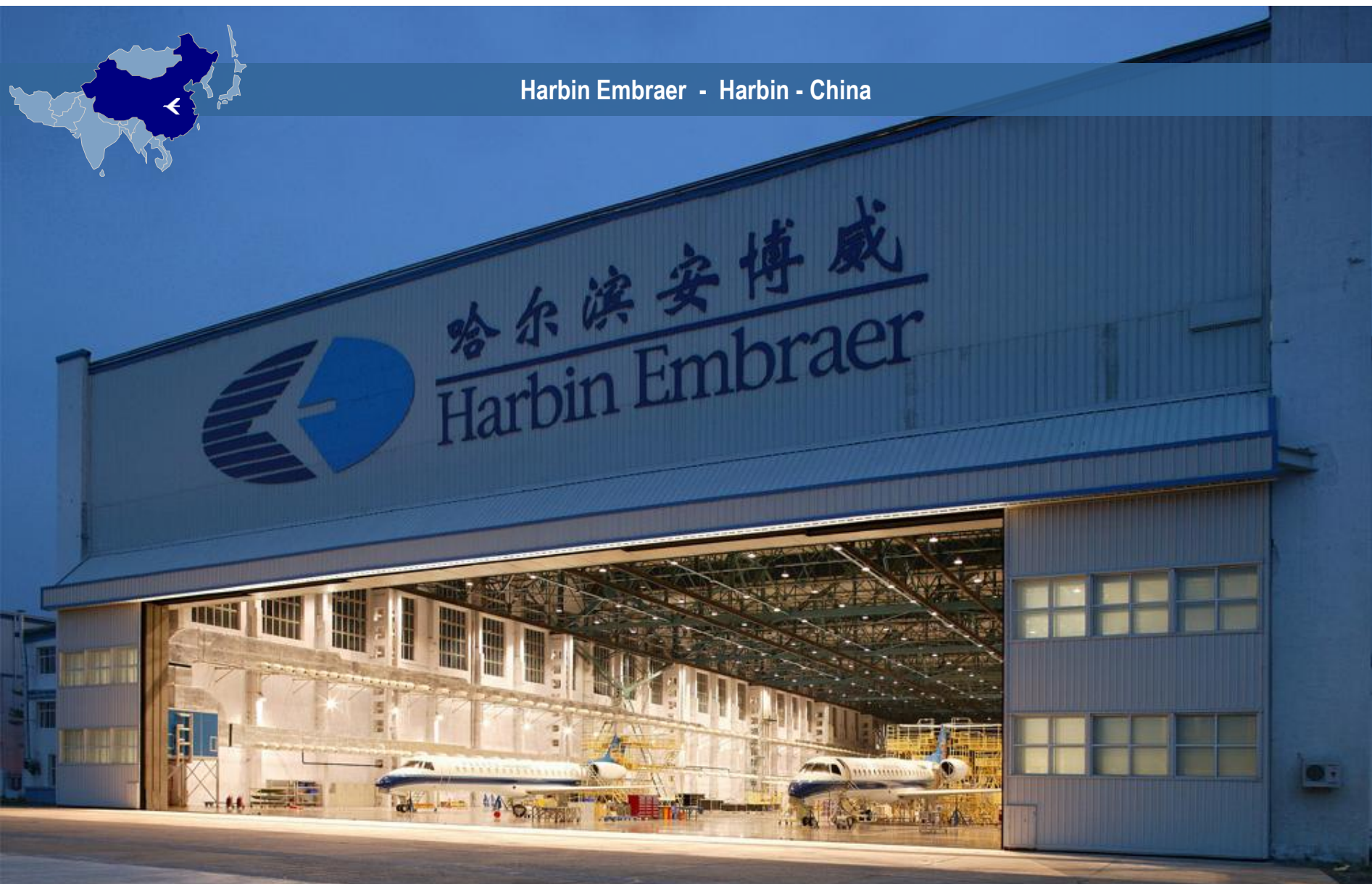
EMBRAER



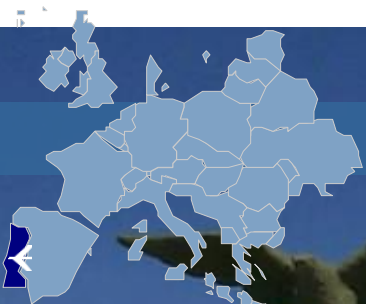
Unidades EMBRAER – China



Harbin Embraer - Harbin - China



Unidades EMBRAER – Portugal



OGMA - Alverca, Portugal

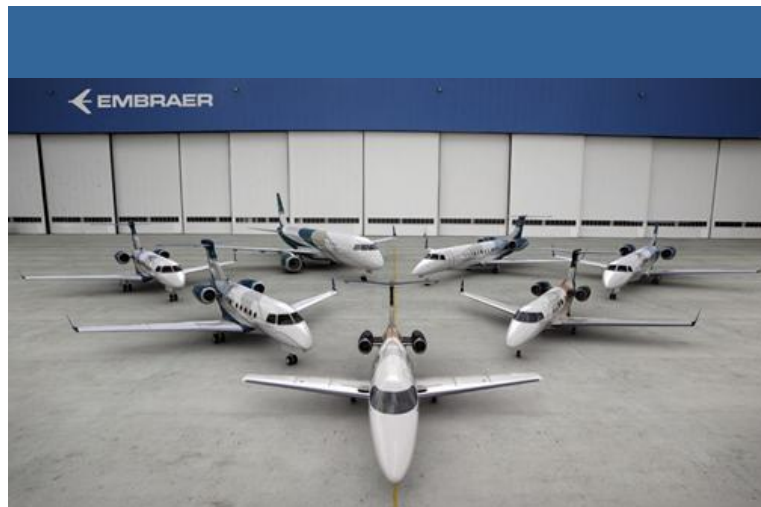




Aviação Comercial



Defesa e Governo



Aviação Executiva

Mercado de Defesa e Segurança



A-29 Super Tucano



- Evolução de alto-desempenho do comprovado EMB 312 Tucano
- Sistemas no “estado-da-arte” com telas digitais no painel e aviônicos avançados
- Otimizado para treinamento básico e avançado e aplicações operacionais em ambientes hostis
- Operação em pistas de decolagem improvisadas, durante o dia ou à noite



- Jato de ataque subsônico de alta-performance para treinamento avançado
- Comunalidade de arquitetura aviônica com o Super Tucano



ISR

Intelligence – Surveillance –
Reconnaissance



EMB 145 Multi Intel
Sensoriamento Remoto,
Vigilância Ar-Terra e Inteligência Eletrônica

EMB 145 MP
Patrulha Marítima

EMB 145 AEW&C
Alerta Aéreo Antecipado e Controle





- Aeronave de transporte militar e reabastecimento em voo de nova geração
- Carga paga máxima de mais de 20 toneladas
- Alcance máximo superior a 3.300 milhas náuticas (cerca de 6.200 km)
- Sistema otimizado de comandos elétricos de voo

- ✦ Capaz de transportar tropas, veículos e todo tipo de cargas e de lançar paraquedistas e cargas, incluindo LAPES (extração de cargas a baixa altura por paraquedas)
- ✦ Capaz de operar em pistas curtas e semi-preparadas
- ✦ Aviônica no estado da arte e total compatibilidade com óculos de visão noturna

Aviação Executiva

Ultra-large



Ultra-Long Range

Large



Super Mid-Size



Mid-size



Mid-light



Light



Entry



Phenom 100



PHENOM 100[®]
BY EMBRAER



	Phenom 100	
Número de assentos	6 – 8 (ocupantes)	
Alcance*	1.178 mn	2.182 km
Velocidade máxima de cruzeiro	390 ktas	722 km/h
MMO	Mach 0,70	
Altitude máxima de operação	41.000 ft	12.500 m

* Reservas NBAA IFR (35 min) + alternativa de 100 mn; 4 ocupantes @ 91 kg (200 lb) cada, velocidade LRC.

Phenom 300



PHENOM 300®
BY EMBRAER



	Phenom 300	
Número de assentos	8 – 10 (ocupantes)	
Alcance*	1.971 mn	3.650 km
Velocidade máxima de cruzeiro	453 ktas	839 km/h
MMO	Mach 0,78	
Altitude máxima de operação	45.000 ft	13.700 m

* Reservas NBAA IFR (35 min) + alternativa de 100 mn; 6 ocupantes @ 91 kg (200 lb)

Legacy 450



Dados Preliminares

LEGACY 450 BY EMBRAER



	Legacy 450	
Número de assentos	7 – 9 passageiros + 2 tripulantes	
Alcance*	2.300nm	4.260km
Velocidade máxima de cruzeiro	470ktas	870 km/h
MMO	Mach 0.83	
Altitude máxima de operação	45.000ft	13.700m

* Alcance @ M 0.80, 2 pilotos + 4 pax (200lb), NBAA IFR res.

Legacy 500

Dados Preliminares



LEGACY 500

BY EMBRAER



	Legacy 500	
Número de assentos	8 – 12 passageiros + 2 tripulantes	
Alcance*	3.000nm	5.560km
Velocidade máxima de cruzeiro	470ktas	870 km/h
MMO	Mach 0.83	
Altitude máxima de operação	45.000ft	13.700m

LCR, 2 pilotos + 4 pax (200lb), NBAA IFR res, 200nm alt airport

Legacy 600



LEGACY 600®
BY EMBRAER



	Legacy 600	
Número de assentos	13 – 14 passageiros +3 tripulantes	
Alcance*	3.400 nm	6.297 km
Velocidade máxima de cruzeiro	455 ktas	843 km/h
MMO	Mach 0,80	
Altitude máxima de operação	41.000 ft	12.500 m

* Reservas NBAA (4 pax, MTOW, LRC, ISA)

Legacy 650



LEGACY 650®
BY EMBRAER



	Legacy 650	
Número de assentos	13 – 14 passageiros +3 tripulantes	
Alcance*	3.900 nm	7.223 km
Velocidade máxima de cruzeiro	459 ktas	850 km/h
MMO	Mach 0,80	
Altitude máxima de operação	41.000 ft	12.500 m

* Reservas NBAA (4 pax, MTOW, LRC, ISA)

Lineage 1000



Lineage 1000[®]
BY EMBRAER



	Lineage 1000	
Número de assentos	13 – 19 passageiros +3 tripulantes	
Alcance*	4.400 mn	8.149 km
Velocidade máxima de cruzeiro	470 ktas	870 km/h
MMO	Mach 0,82	
Altitude máxima de operação	41.000 ft	12.500 m

* Reservas NBAA IFR (35 min) + alternativa de 200 mn; 3 tripulantes e 8 passageiros com 91 kg (200 lb) cada, M 0.78

Aviação Comercial



Família ERJ 145



ERJ 135

37 Assentos
(1.750 mn alcance)

ERJ 140

44 Assentos
(1.650mn alcance)

ERJ 145

50 Assentos
(1.550 mn alcance)

ERJ 145 XR

50 Assentos
(2.000 mn alcance)

Número de horas voadas:	17.800.000
-------------------------	------------

Número aprox. de passageiros transportados:	537.500.000
---	-------------

Número de países em operação:	17
-------------------------------	----

ERJ-145 – Mais de 1.100 Entregas



Passaredo



Air France



ExpressJet



Aeromexico Connect

Família EMBRAER 170/190



EMBRAER 170

70 até 80 Assentos – 2.100 mn Alcance
Certificação – 1º Trim/2004

EMBRAER 175

78 até 88 Assentos – 2.000 mn Alcance
Certificação – 4º Trim/2004

EMBRAER 190

98 até 114 Assentos – 2.400 mn Alcance
Certificação – 3º Trim/2005

EMBRAER 195

108 até 122 Assentos – 2.200 mn Alcance
Certificação – 2º Trim/2006

Número de horas voadas:	5.100.000
Número aprox. de passageiros transportados:	240.700.000
Número de países em operação:	38

E-Jets - 700 Aviones Entregues

Mar 2004



Oct 2005



Dic 2006



Oct 2007



May 2008



Dic 2008



Sep 2009



Ele Não Possui o assento do meio!



A Solução Double-Bubble

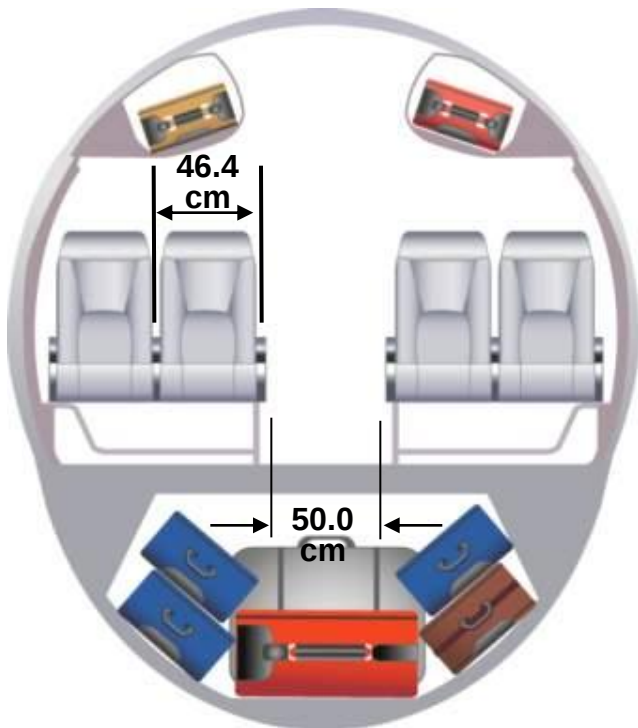
*Cabine com Mais
Conforto ao
Passageiro*



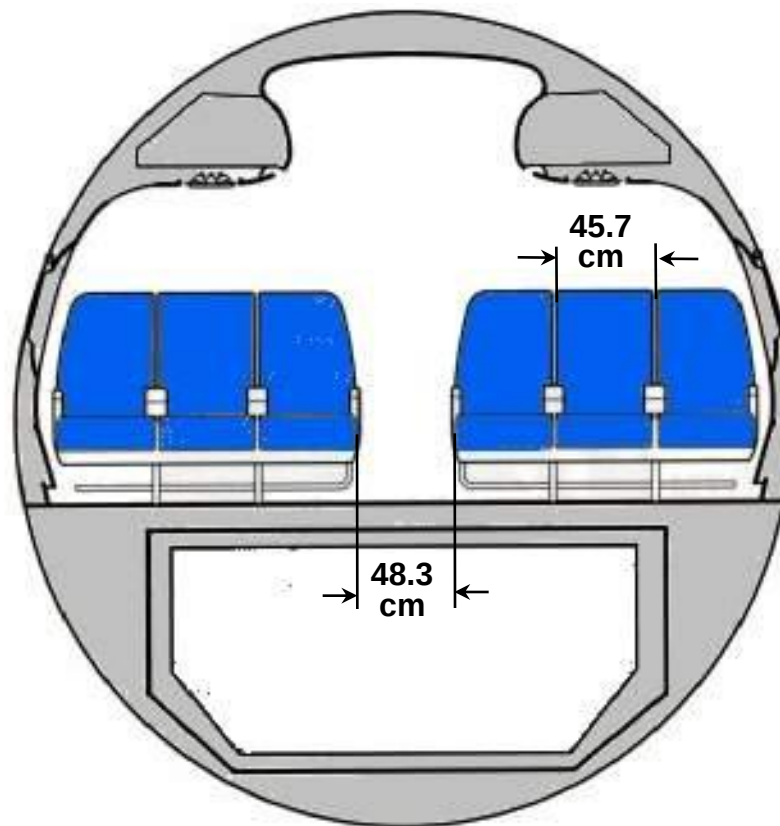
*Compartimento de
Bagagem com Maior
Espaço para Carga.*

Cabine: E-Jets vs. Narrowbody

Família E-Jets



A318/A319/A320



- ✓ “Overhead Bin”: Volume por assento similar ao A318*
- ✓ Compartimento de bagagem 24% maior (por assento) que o A318*

* Comparado com E195

E-Jets: Eficiente em Distintos Negócios

Fleet+Backlog: **28%**

38%

34%

Network



Regional



Low Cost



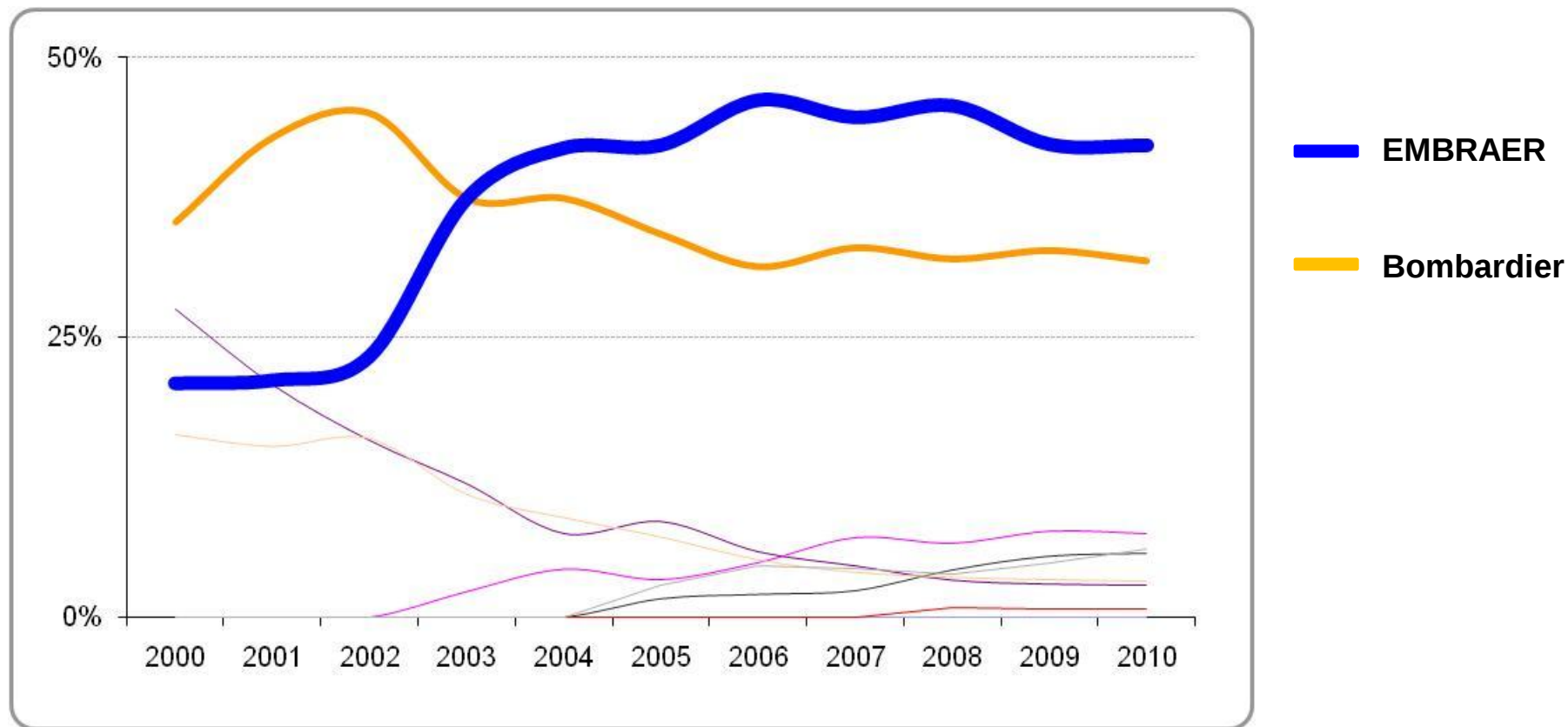
Fontes: Embraer (Dec/10 - Sirte Oil, GECAS, Jetscape, Air Lease and M1 Travel not presented)

The information contained herein is property of Embraer and shall not be copied or used without Embraer's written consent

Participação Global dos E-Jets

Evolução de Vendas Acumuladas (Jatos 60-120 assentos)

Market Share



Market Share Global de 42% em Jatos 60-120 assentos

Pedidos de la Familia E-Jets

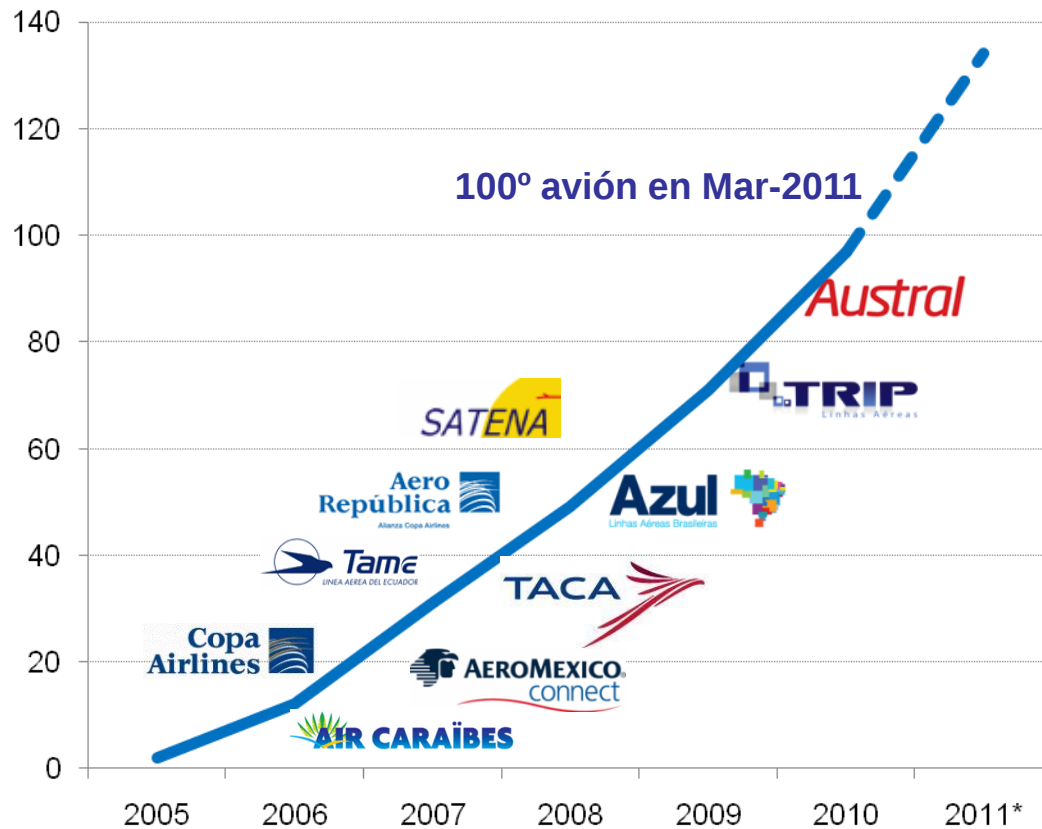


	Ventas	Entregas	Backlog
EMBRAER 170	191	182	9
EMBRAER 175	193	137	56
EMBRAER 190	517	333	184
EMBRAER 195	105	66	39
Total	1.006	718	288

14-Mar-2010

Implementación de los E-Jets (LAC)

Evolución de los E-Jets (LAC)



* Estimado para Dic/2011

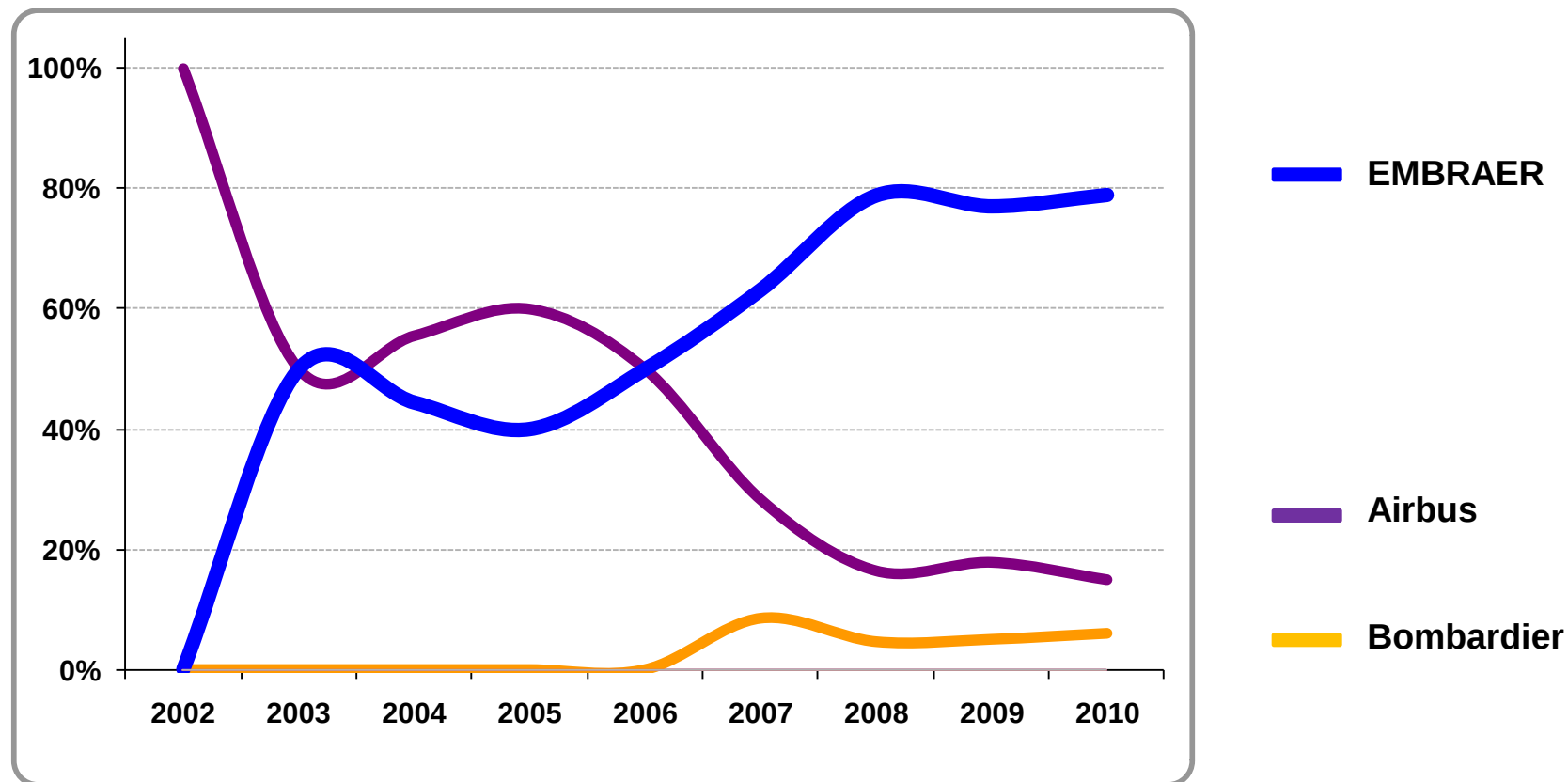


100 E-Jets operando en la Region (LAC)

Participação na América Latina e Caribe

Evolução de Vendas Acumuladas (Jatos 60-120 assentos)

Market Share



Fuente: EMBRAER (2011)

Market Share na América Latina e Caribe de 79%

2005



Copa Airlines

Operação na região



2011

Operação na região



Copa Airlines



Tame



Copa Colombia



SATENA



AeroMexico Connect



Air Caraïbes



TACA



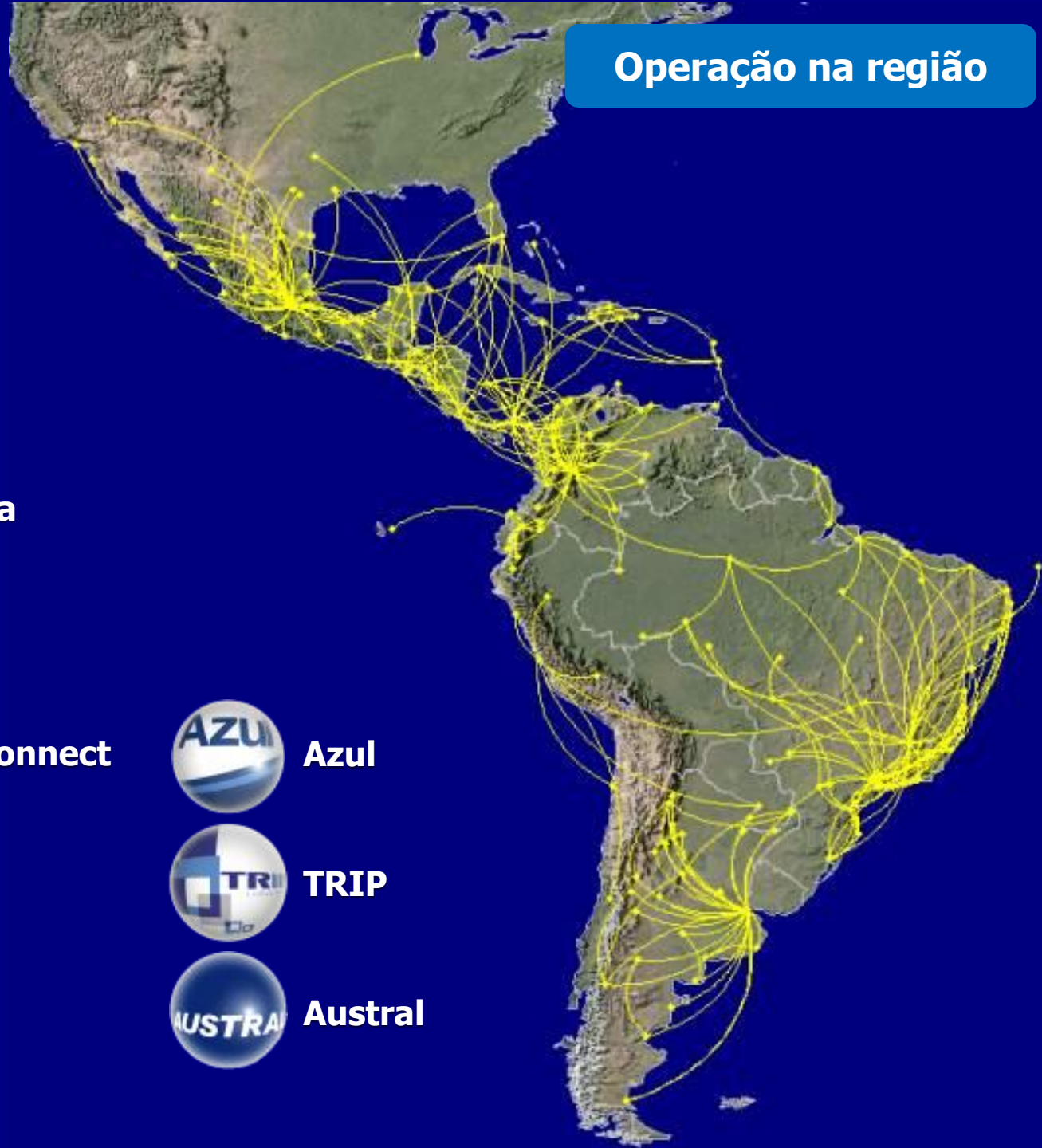
Azul



TRIP



Austral



A map of Latin America, including Mexico, Central America, and South America, is shown against a dark blue background. Numerous yellow diamond markers are scattered across the landmasses, representing flight destinations. The markers are densely packed in Mexico and along the coasts of Central and South America, with fewer markers in the interior of South America.

Operação na região

152 Destinos

280 Rotas

614 Voos Diários

26 Países

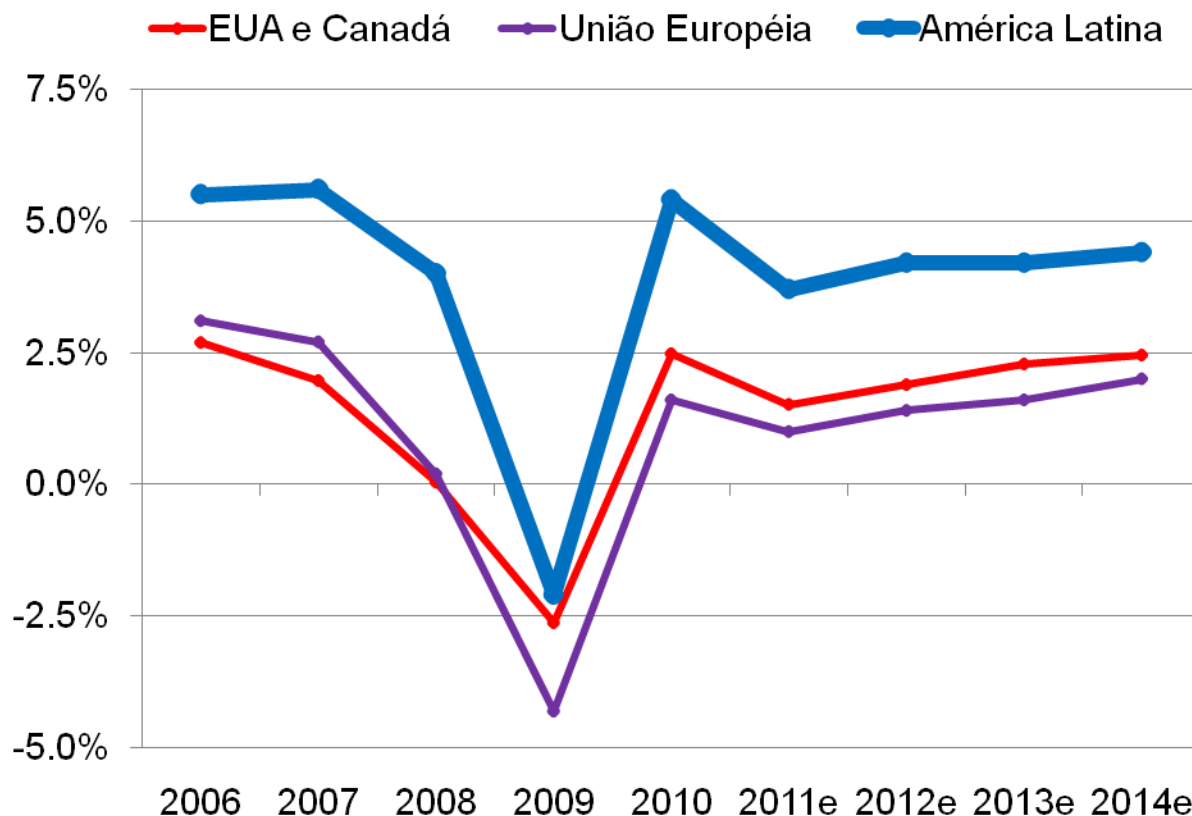
37 Milhões
de Passageiros

A Nova América Latina e suas Perspectivas no Transporte Aéreo

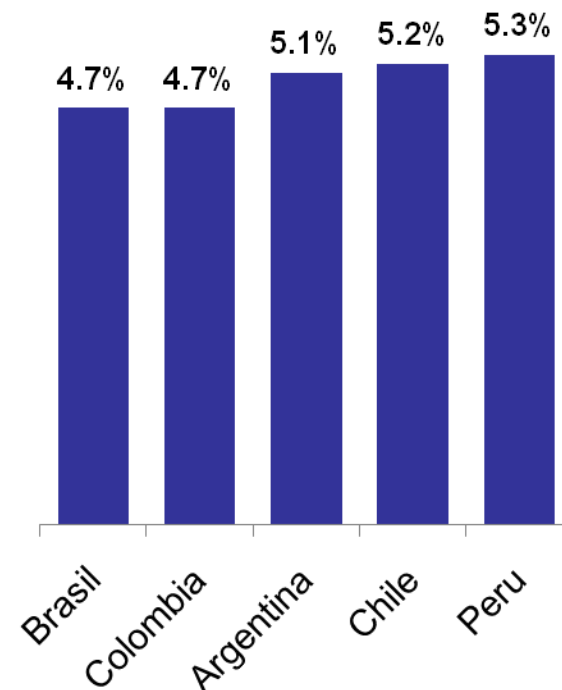


Fortalecimento da Economia

Crescimento do PIB



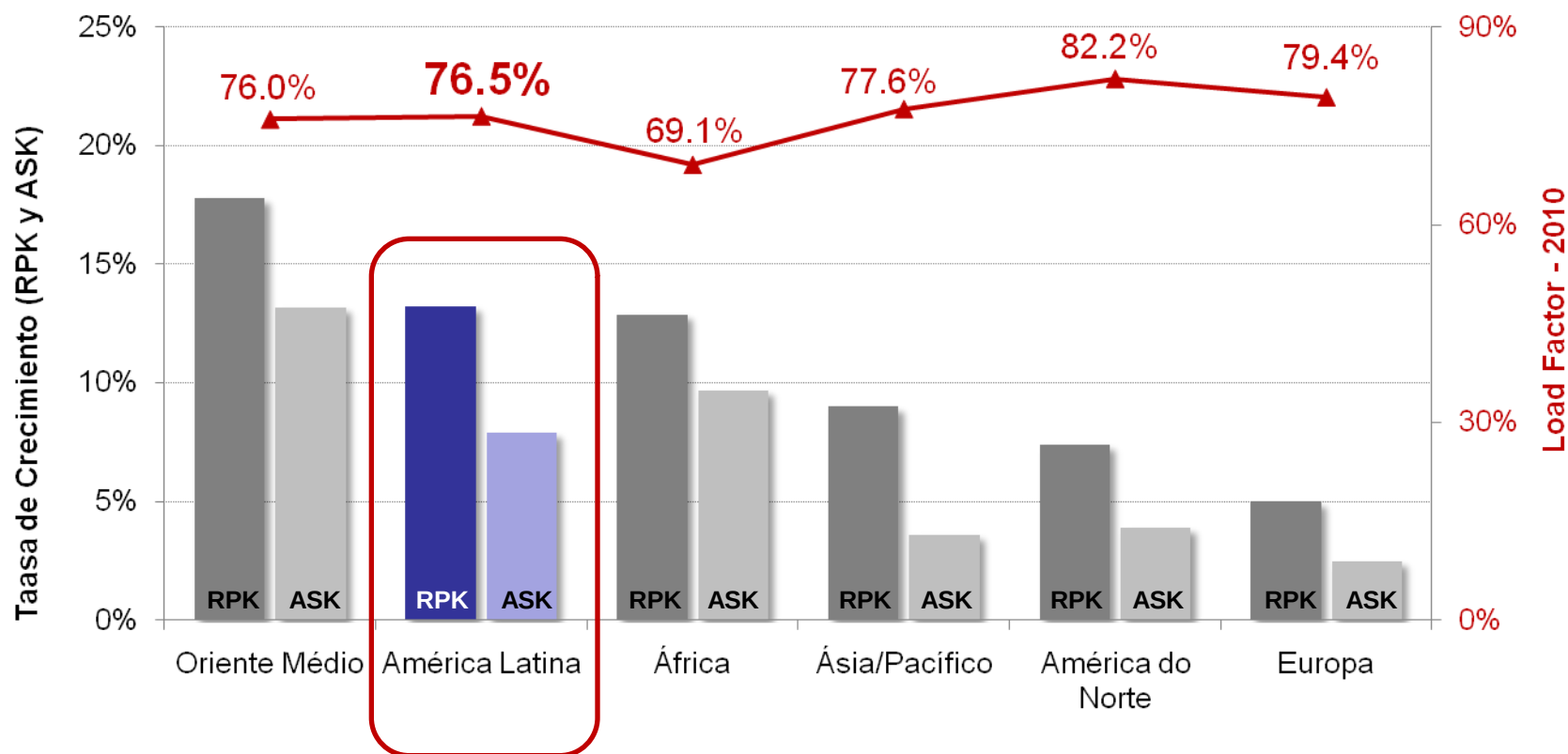
Crescimento Médio (2011-2014)



A interação da América Latina com os grandes blocos mundiais vem auxiliando os países da região a obter rápida expansão

Estímulo da Demanda Aérea

Crescimento do sistema aéreo RPK, ASK e Load Factor (2010)



Fonte: IATA (Mar.2011)

A América Latina é um das regiones com maior expansão do sistema aéreo no mundo

Estrangeiras Investindo na Região



“LatAm growth is the outlier event ... As evidence mounts that the [U.S.] domestic market is saturated with low-cost carrier competition, we see int’l growth as the only opportunity with enough scale ... A logical region would be LatAm, in our view.”

MORGAN STANLEY, Airlines Report, 17 Maio, 2010

Exemplos

American	Dallas	Rio de Janeiro
TAP	Lisbon	Campinas
Iberia	Madrid	Cordoba
Air Europa	Madrid	Lima
El Al	Tel Aviv	Sao Paulo
Qatar	Doha	Sao Paulo

Competição Aquecida – Fusões e Aquisições

Copa
Airlines

GRUPO SYNERGY

GOL
Linhas aéreas inteligentes

LATAM

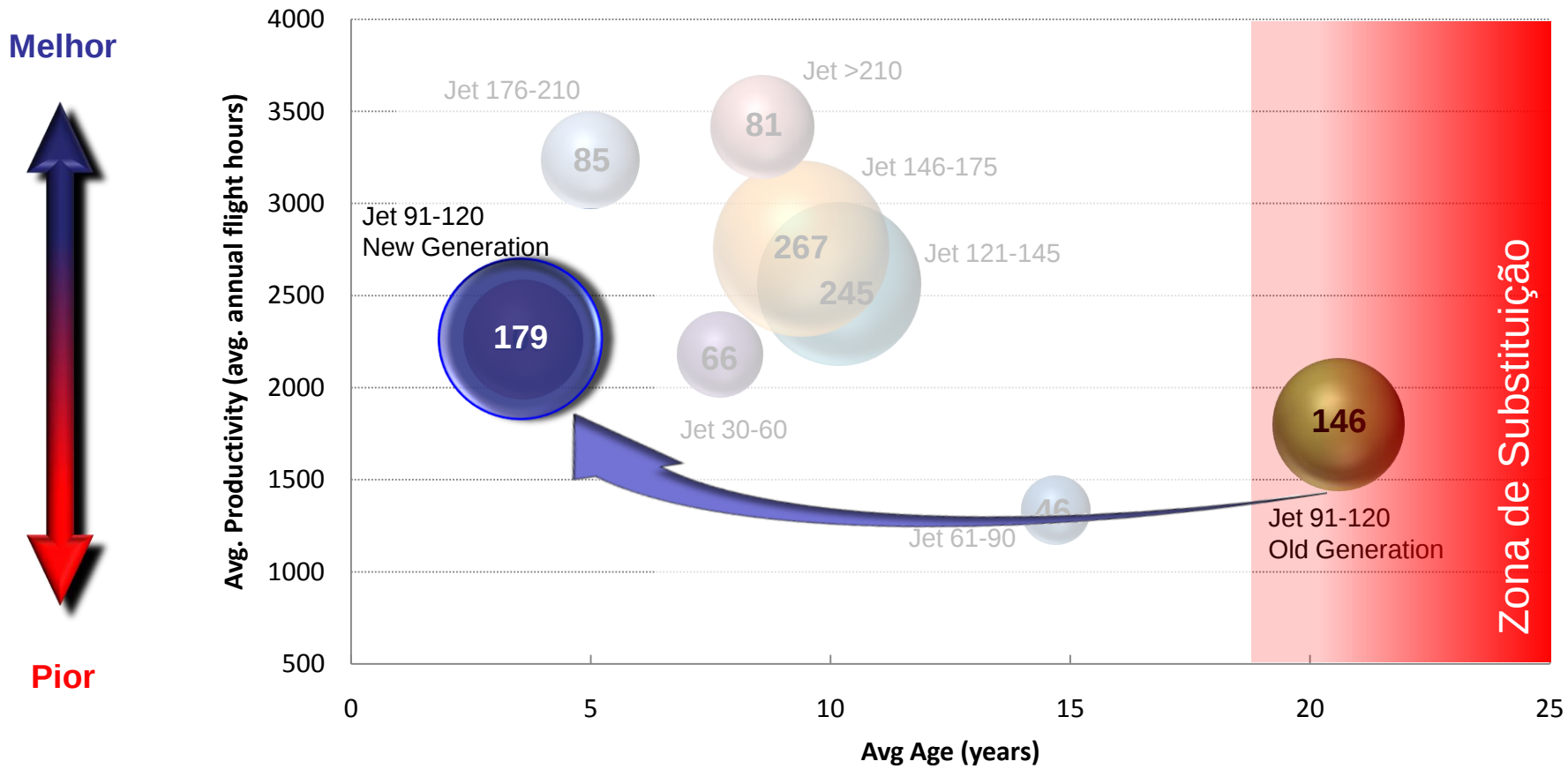


Fonte: Embraer, Airlines

As companhias aéreas buscam reduzir custos, explorar novas oportunidades, fortalecer suas marcas e capturar mais passageiros

Necessitam ser mais Eficientes

Aeronaves em serviço por empresas aéreas regulares

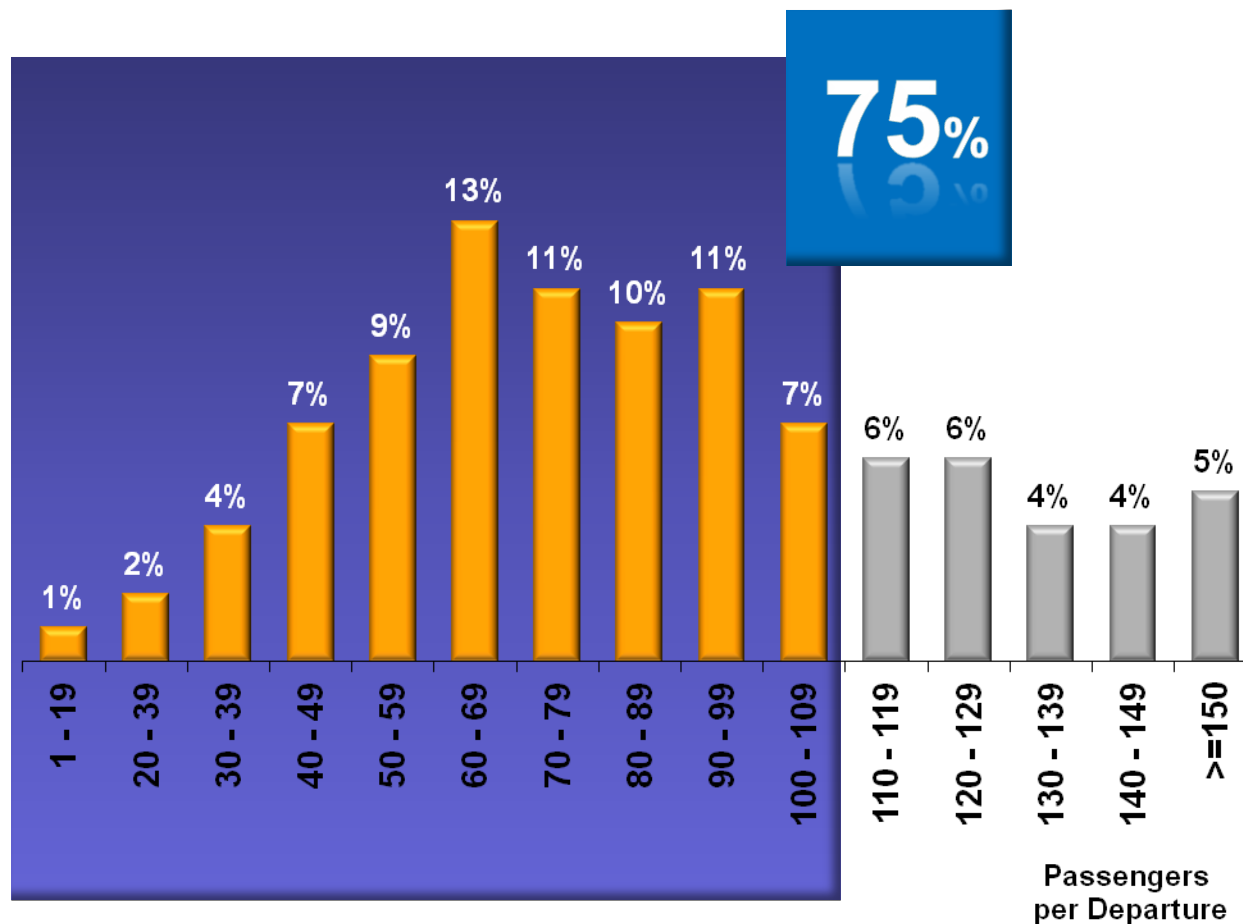


Fontes: OAG FleetPC and ACAS (Sept.2010)

A categoria 91-120 assentos possui cerca de 150 aviones na Zona de Substituição
A baixa produtividade representa perda na competitividade (eficiência)

Interpretação do Mercado (Demanda)

Voos Intra-América Latina com aviões acima de 120 assentos

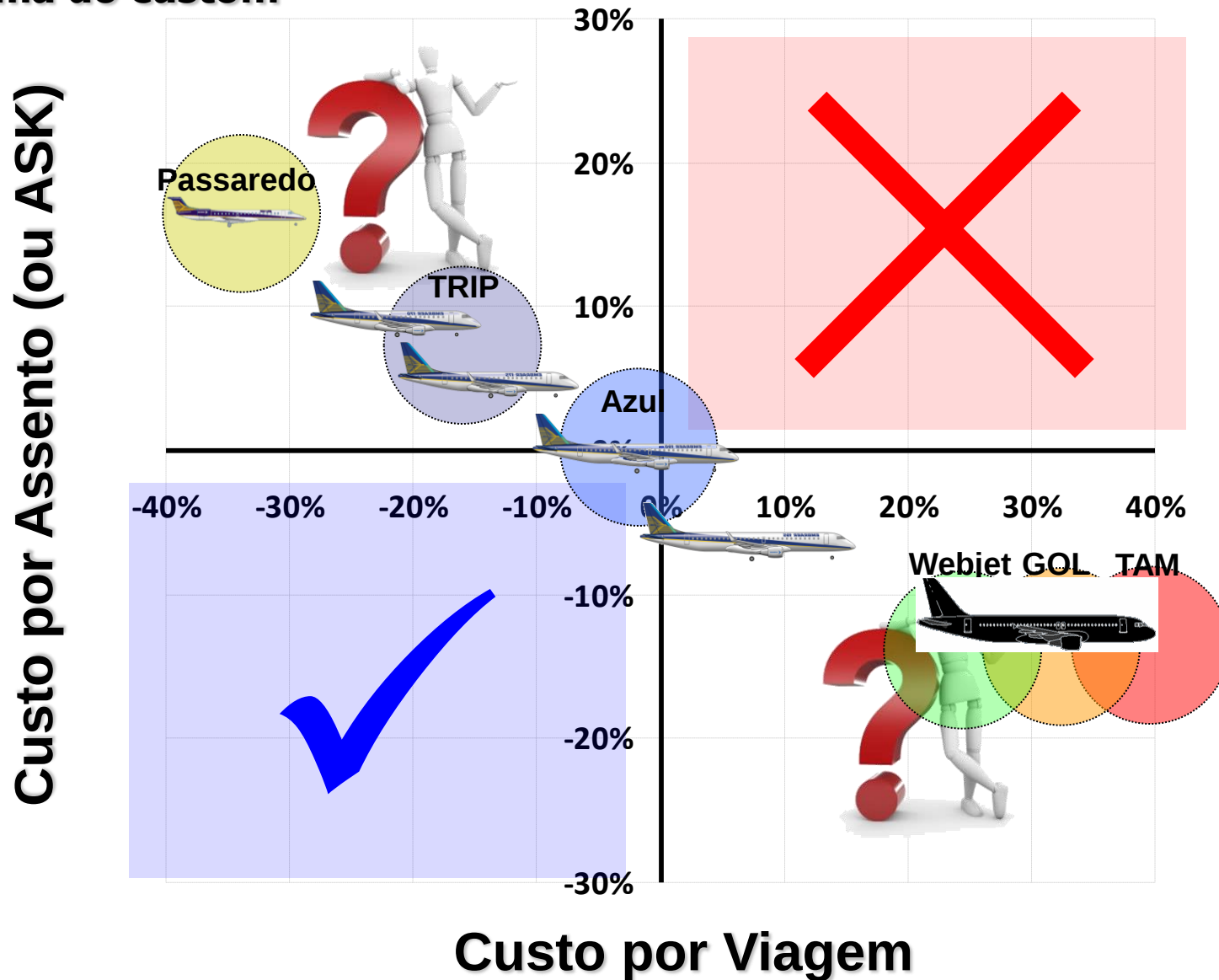


Fontes: Sabre e OAG Back

Reajustar a capacidade significará: eliminar assentos vazios e reduzir custos operacionais possibilitando maior competitividade perante aos concorrentes

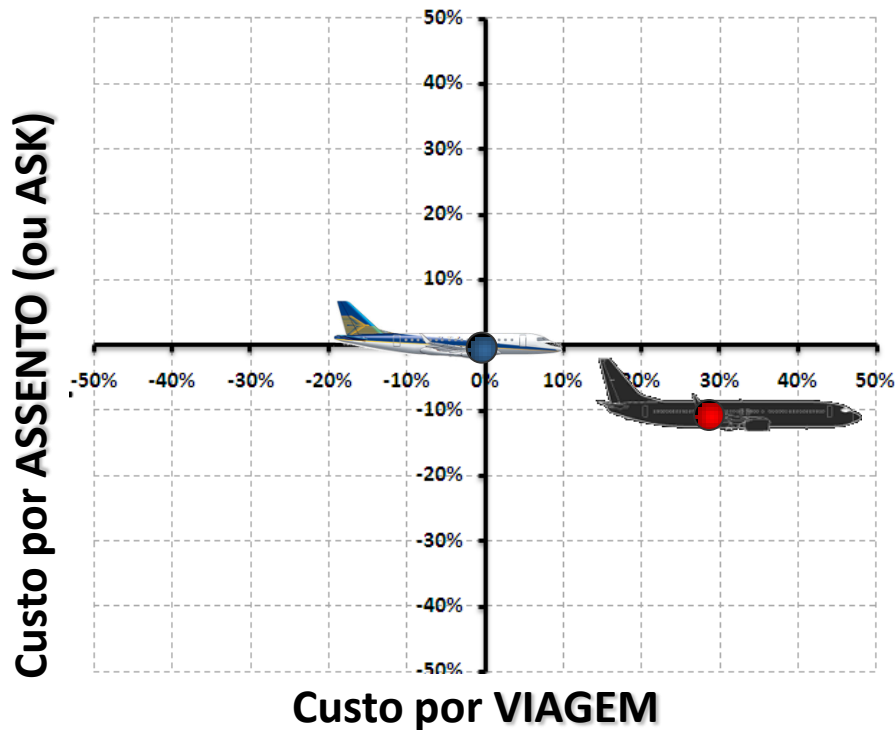
Qual o Tamanho de Avião Correto?

O dilema do custo...

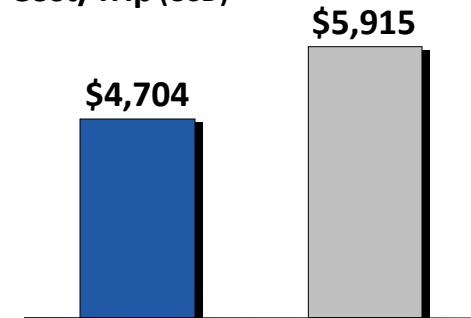


Custo vs. Capacidade

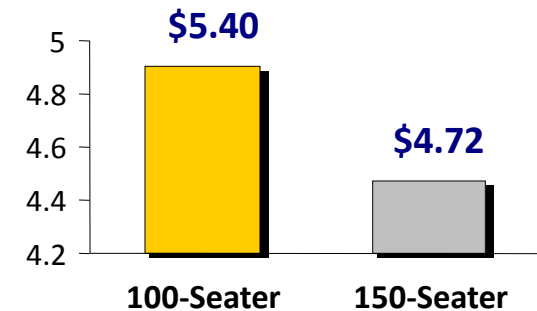
← O dilema do custo...



Cost/Trip (USD)



CASK (Cents/RPK)



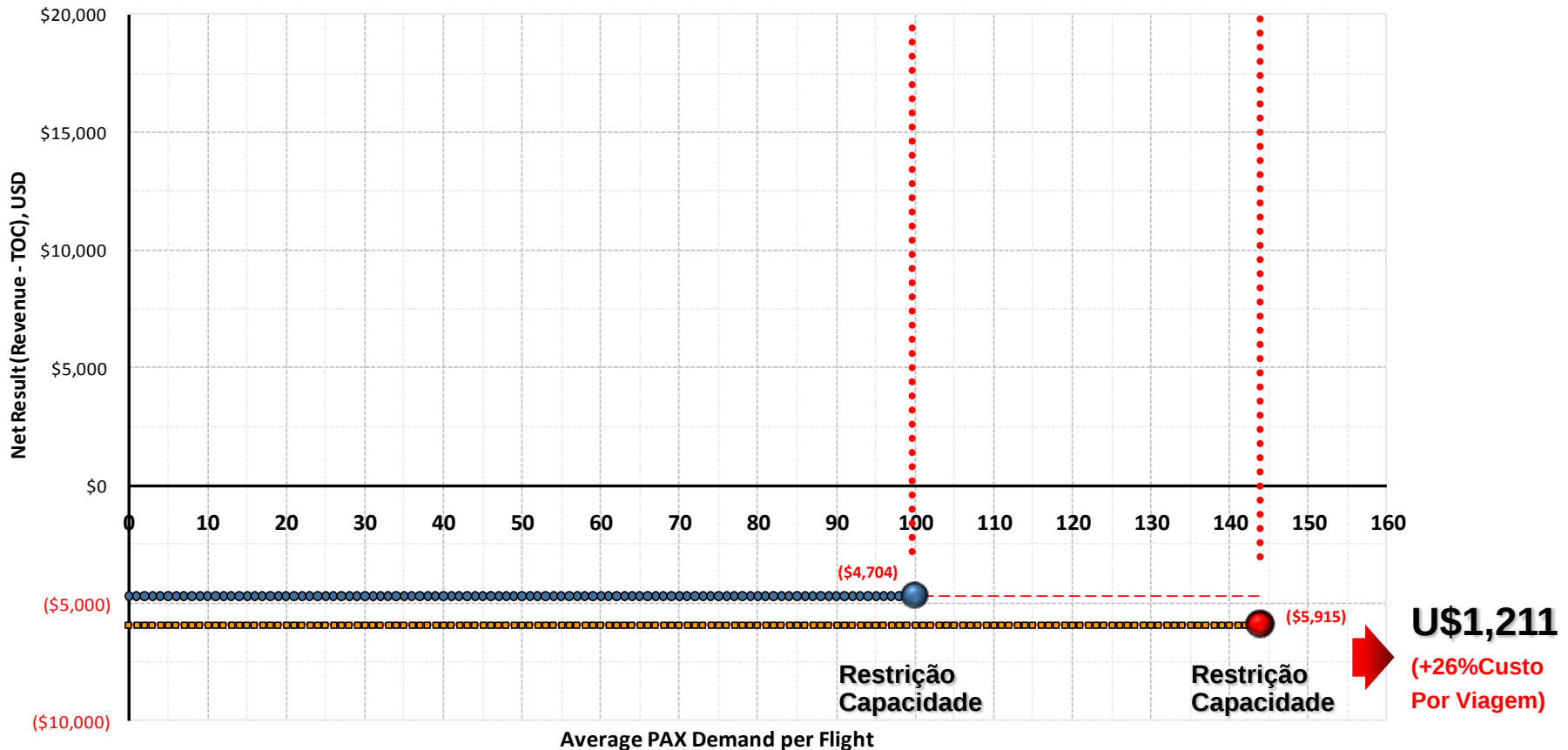
Qual a “Contribuição para o Lucro” de cada aeronave em cenários com diferentes níveis de demanda?

← Premissas

QAV	0,69 USD/I
Etapa média	470 nm (870km)
Tarifas de Pouso e Navegação	ANAC
Performance	FAR Domestic
Tripulação	167 USD/BH
Valor de Aeronaves	Fonte: Aircraft Value News, AVITAS

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

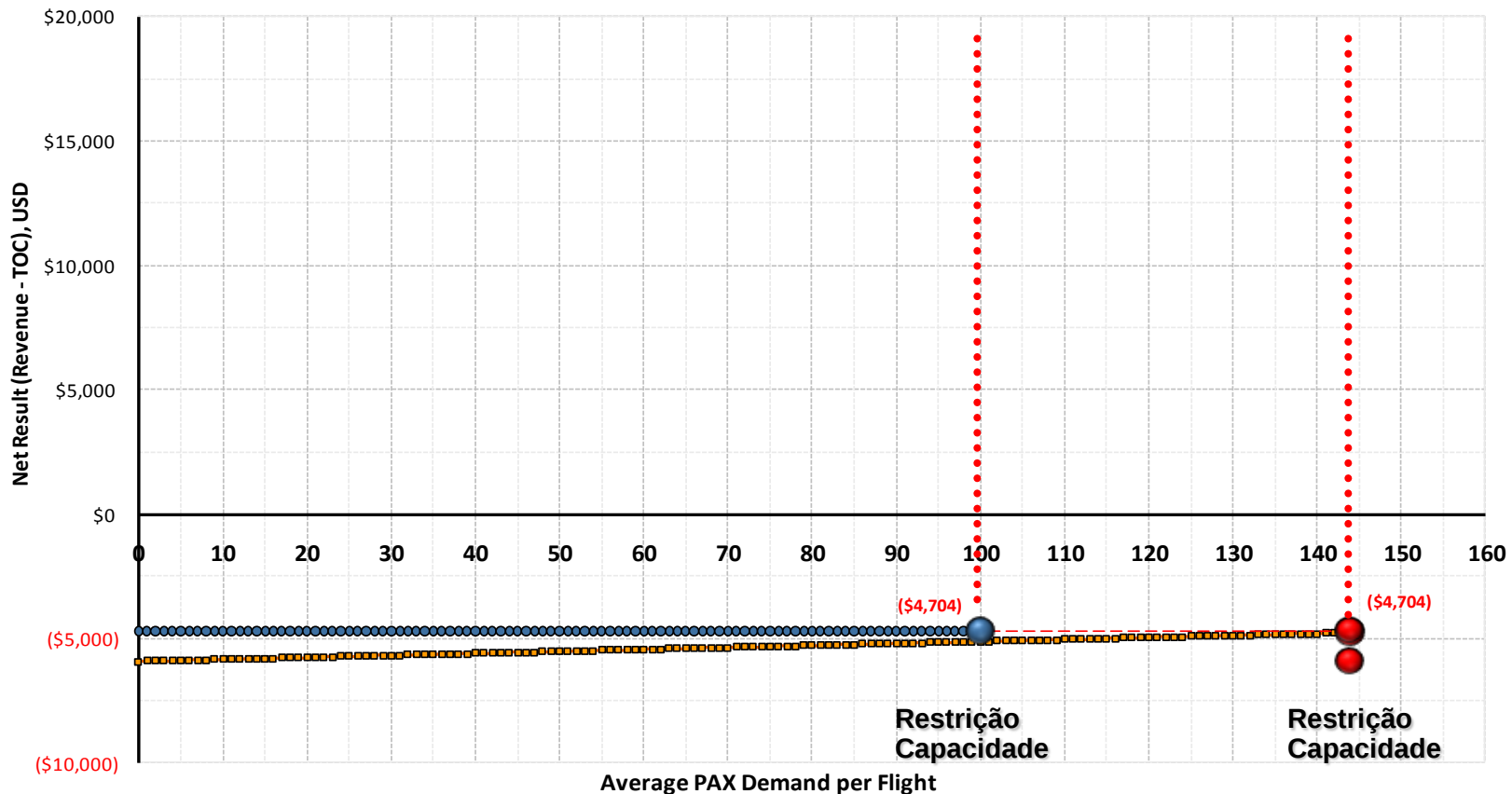
← Diferença em Custo por VIAGEM



Sem nenhum passageiro pagante a bordo, o resultado do 100-assentos (mesmo sendo prejuízo) é melhor que o 144-assentos.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

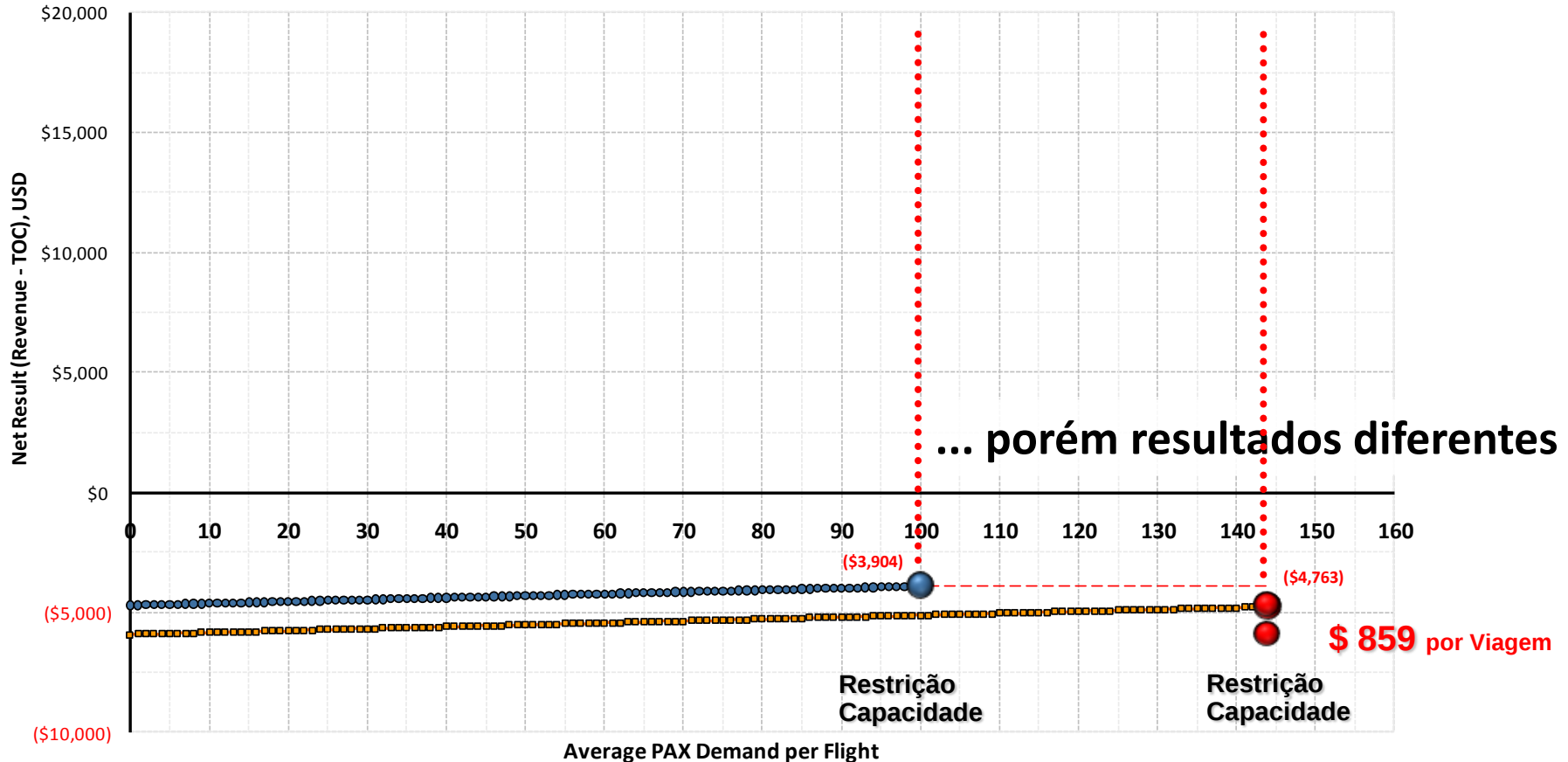
← Mesmo resultado líquido: tarifa do 144-assentos a USD 8,4



Para igualar o resultado do 100-assentos, os passageiros do 144-assentos precisariam pagar \$8,4 cada para compensar a diferença em custo por VIAGEM.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

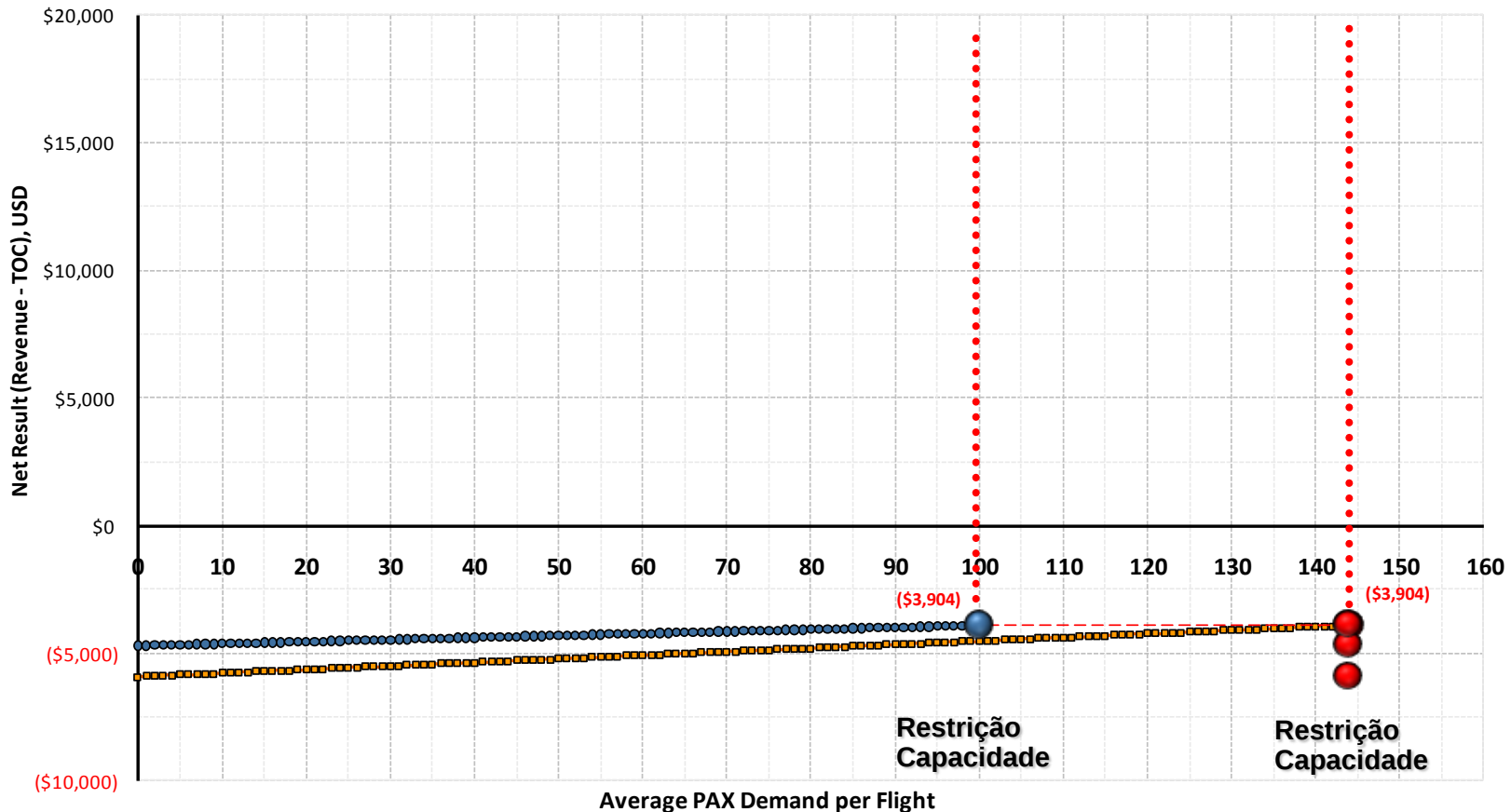
← Mesma tarifa...



Se todos os passageiros estiverem dispostos a pagar os mesmos \$8, então o 100-assentos é melhor em \$859 por VIAGEM.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

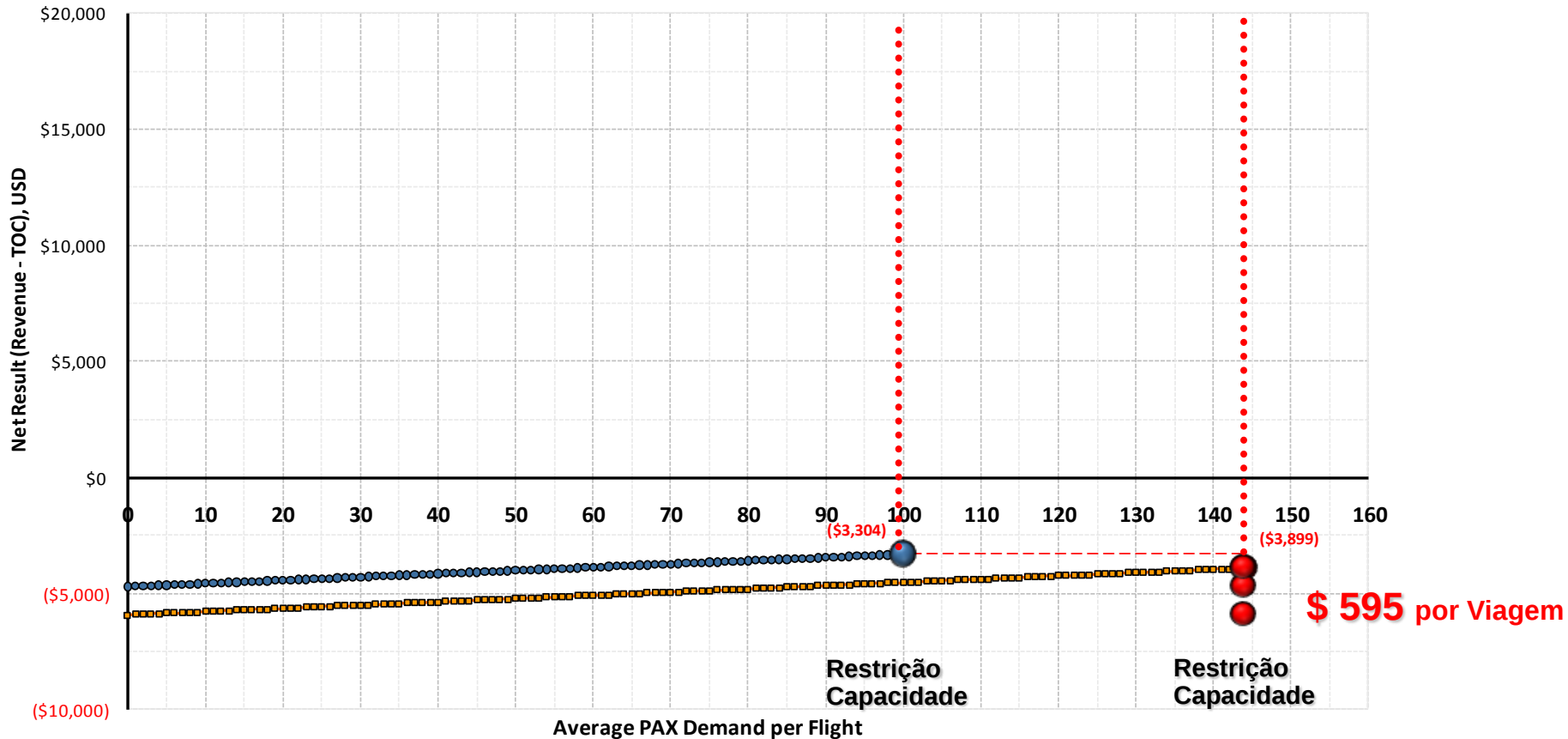
← A tarifa média do 144-assentos deve ser 75% maior para igualar o resultado do 100-assentos



Mesmo resultado líquido: tarifa 100-assentos a \$8 e tarifa 144-assentos a \$14. 75% maior. Ocupação de 100%.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

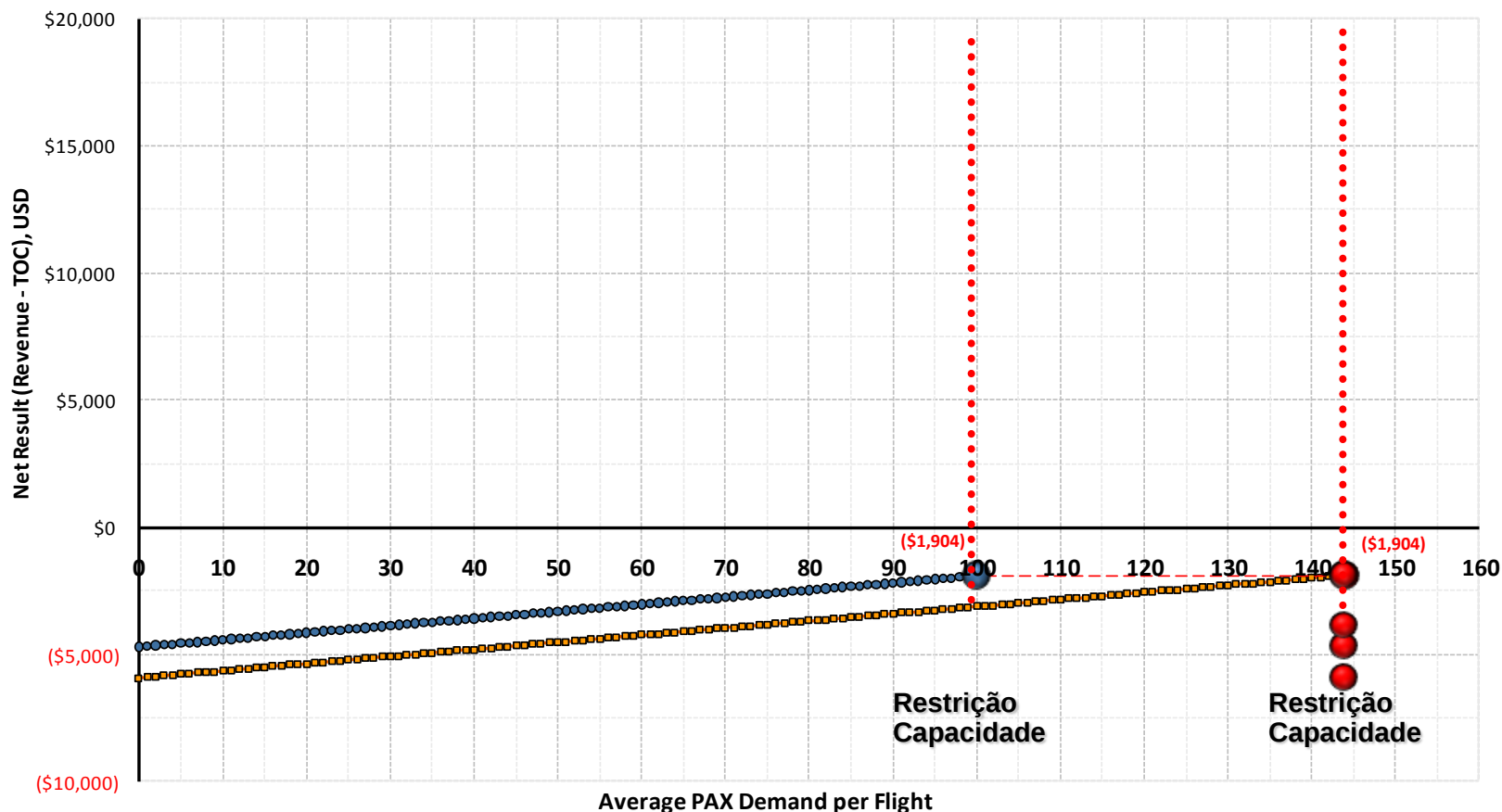
← Mesma tarifa novamente...



Mesma tarifa: \$14. 100-assentos é \$595 melhor.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

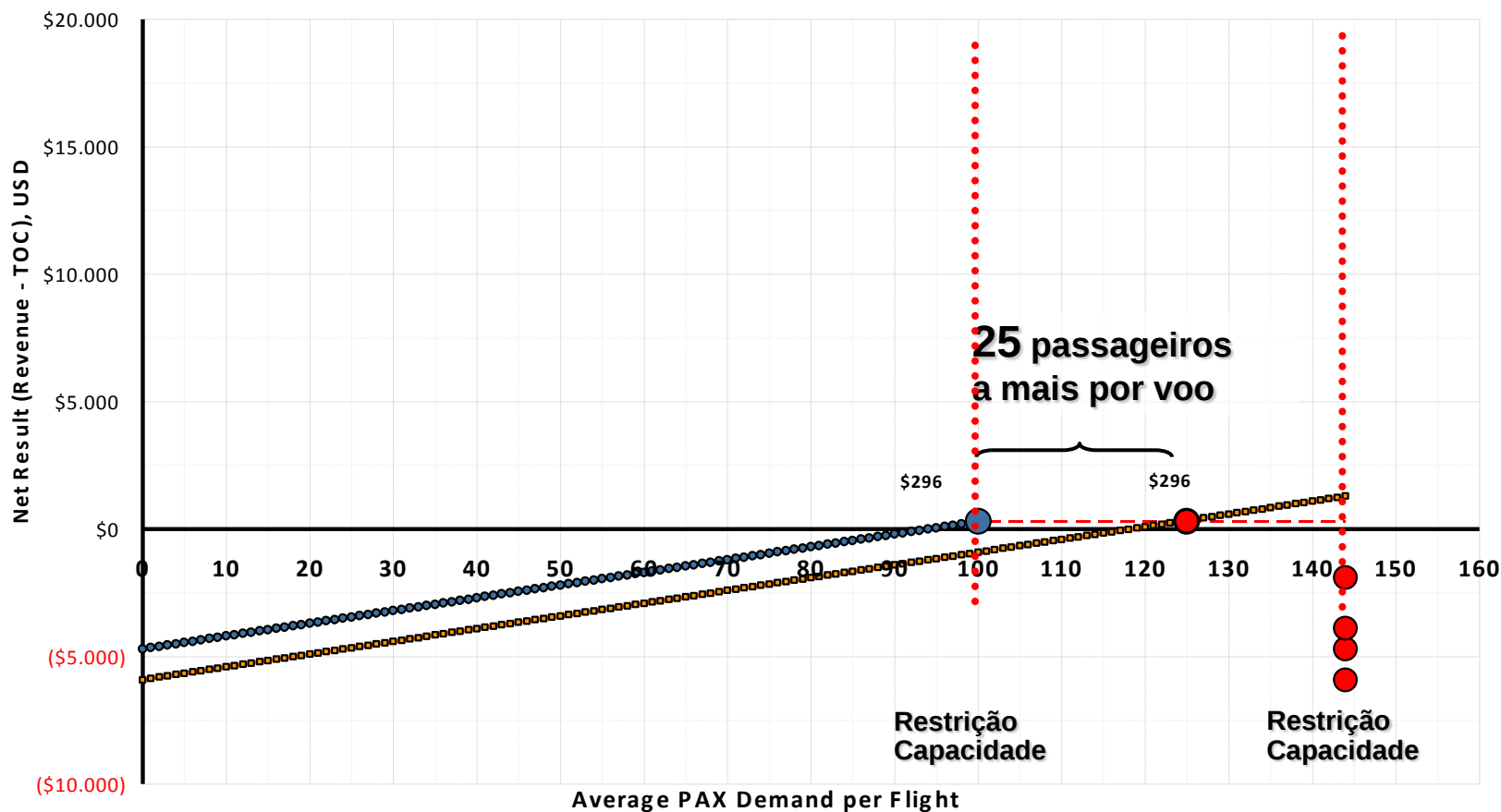
← Para tarifas abaixo de US\$ 28 o 100-assentos sempre terá resultado líquido melhor



O 144-assentos não supera o resultado líquido do 100-assentos para tarifas abaixo de \$28

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

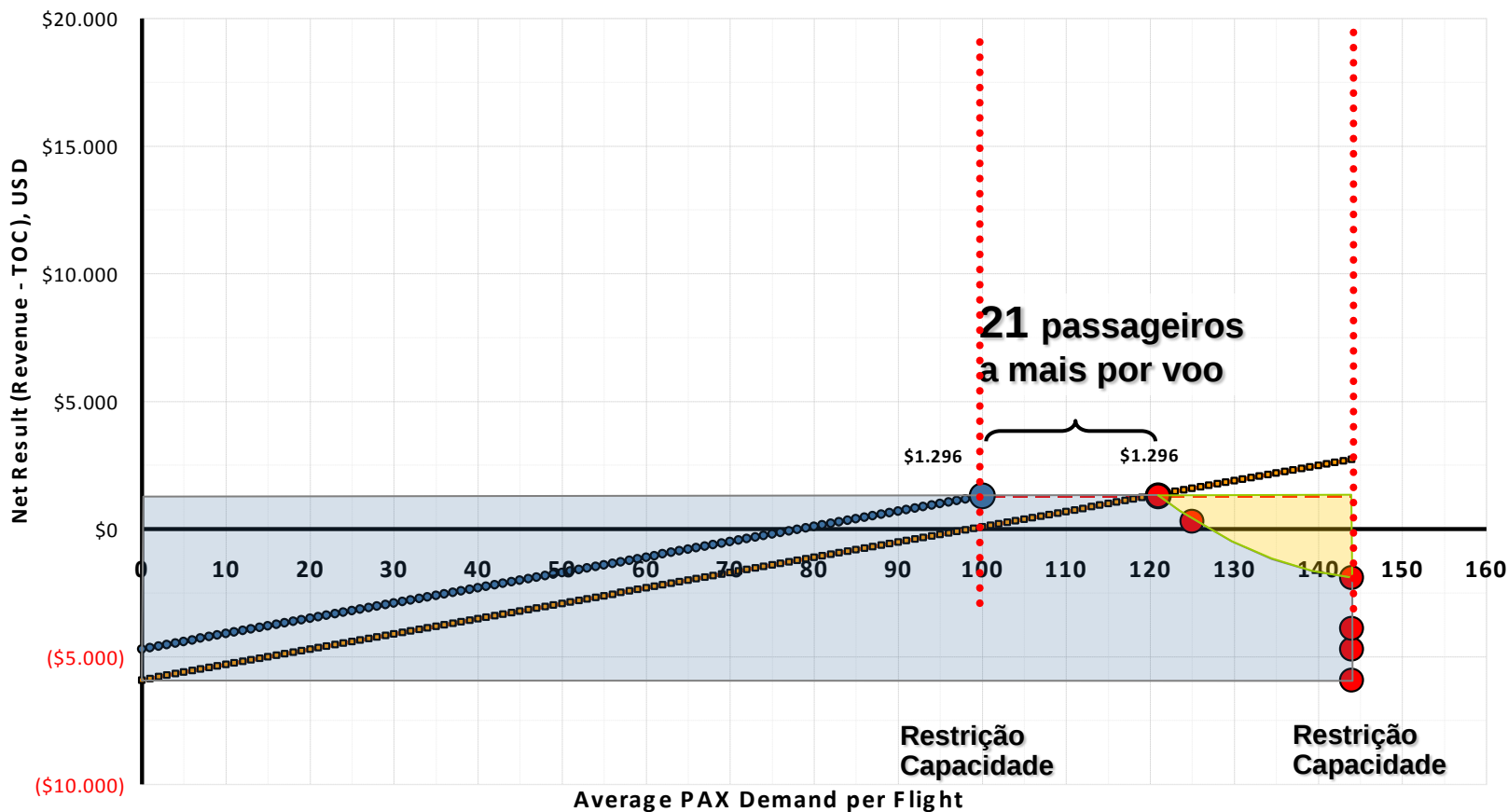
← Tarifa média a US\$ 50



Com uma tarifa média de \$50 o 150-assentos precisa de 25 passageiros a mais por voo para igualar o resultado líquido do 100-assentos

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

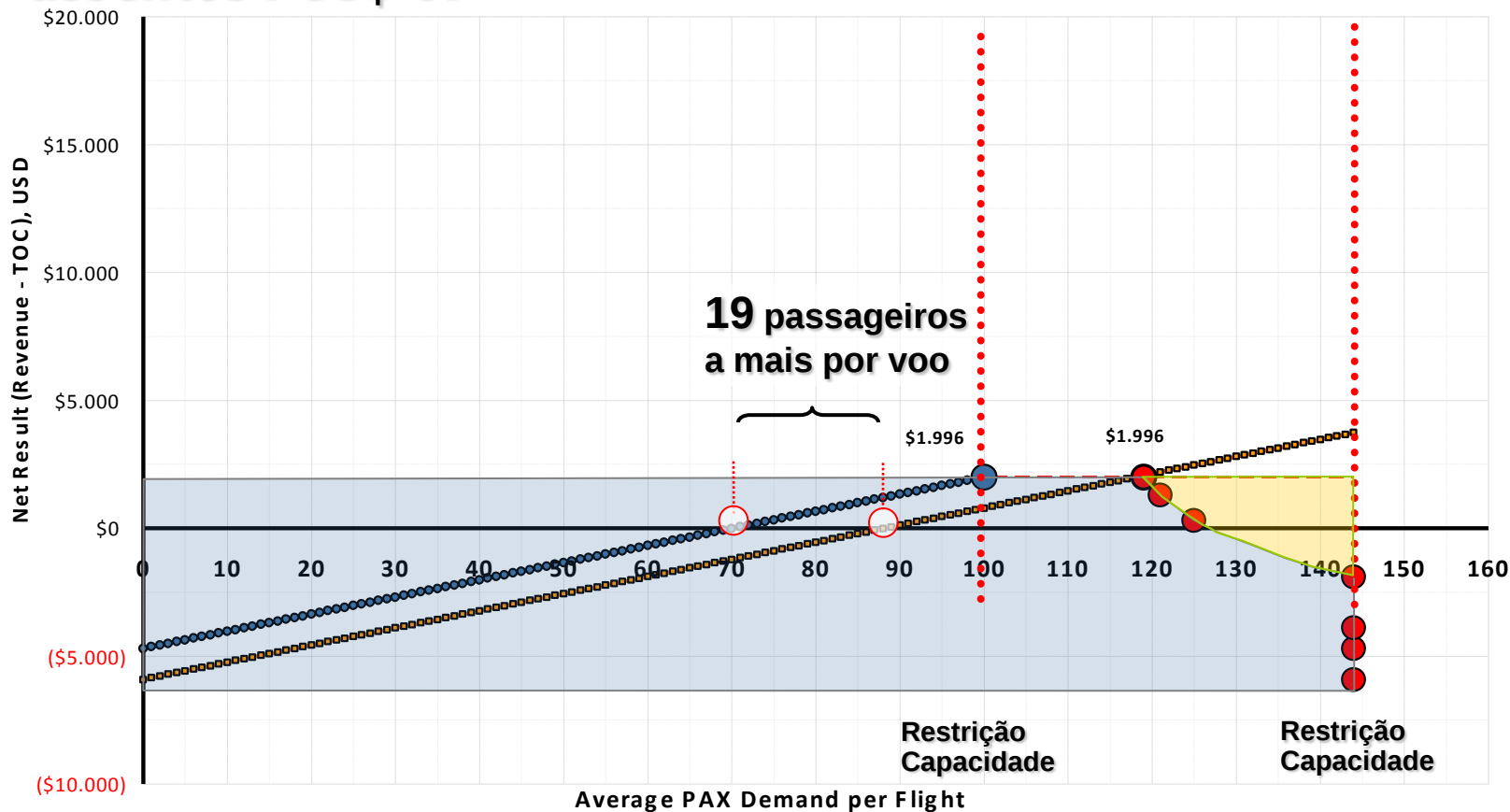
← Tarifa média a US\$ 60



Os pontos vermelhos determinam a região de aplicabilidade das diferentes capacidades de acordo com o nível de demanda e tarifa média

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

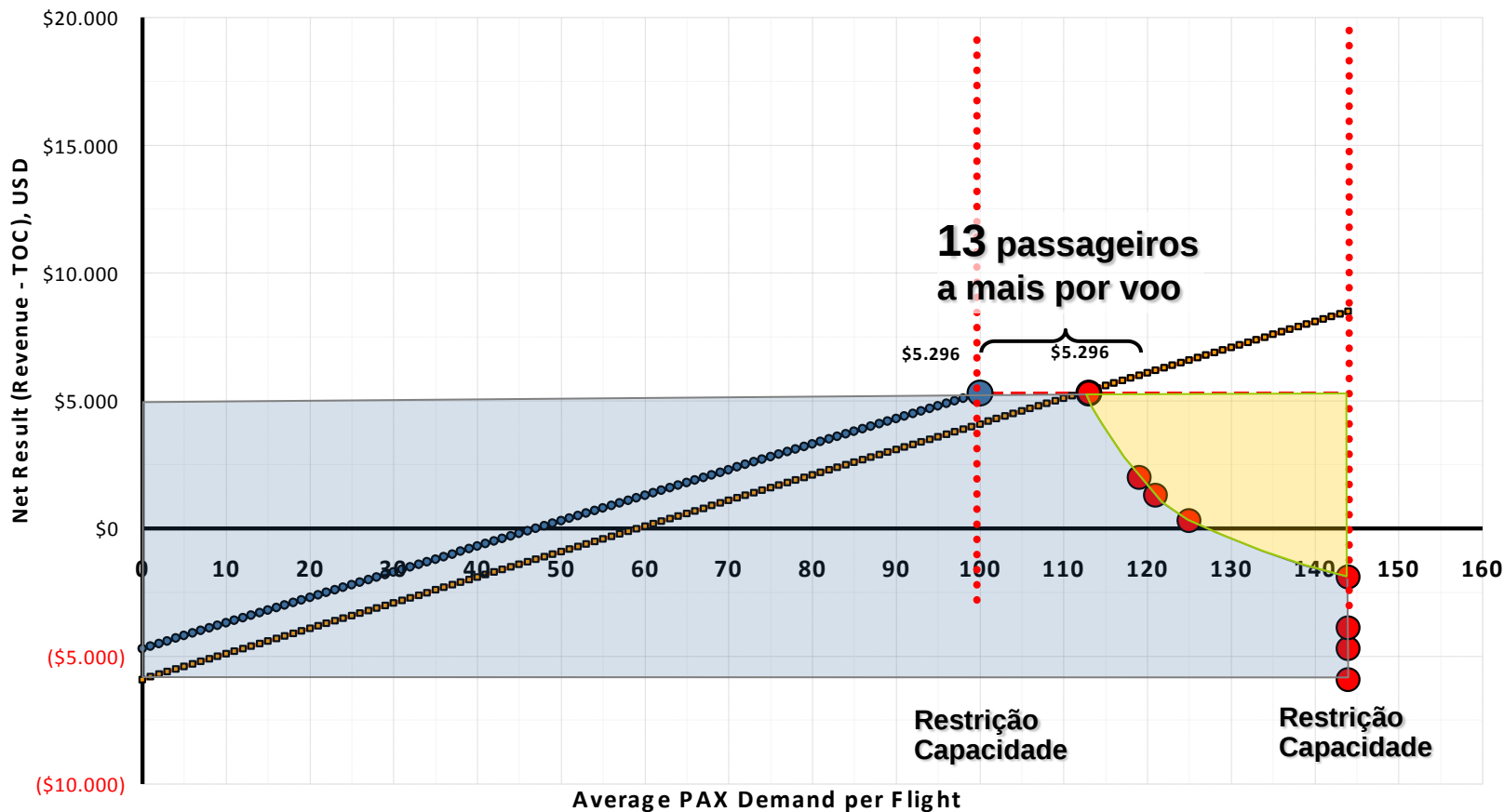
← Tarifa média de break-even para 70% de ocupação do 100-assentos : US\$ 67



Neste ponto, o BELF (Break-Even Load Factor) do 100-assentos é 70%. Alguém poderá argumentar que o BELF do 144-assentos é 61%, mas na prática isso corresponde a 19 passageiros a mais.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

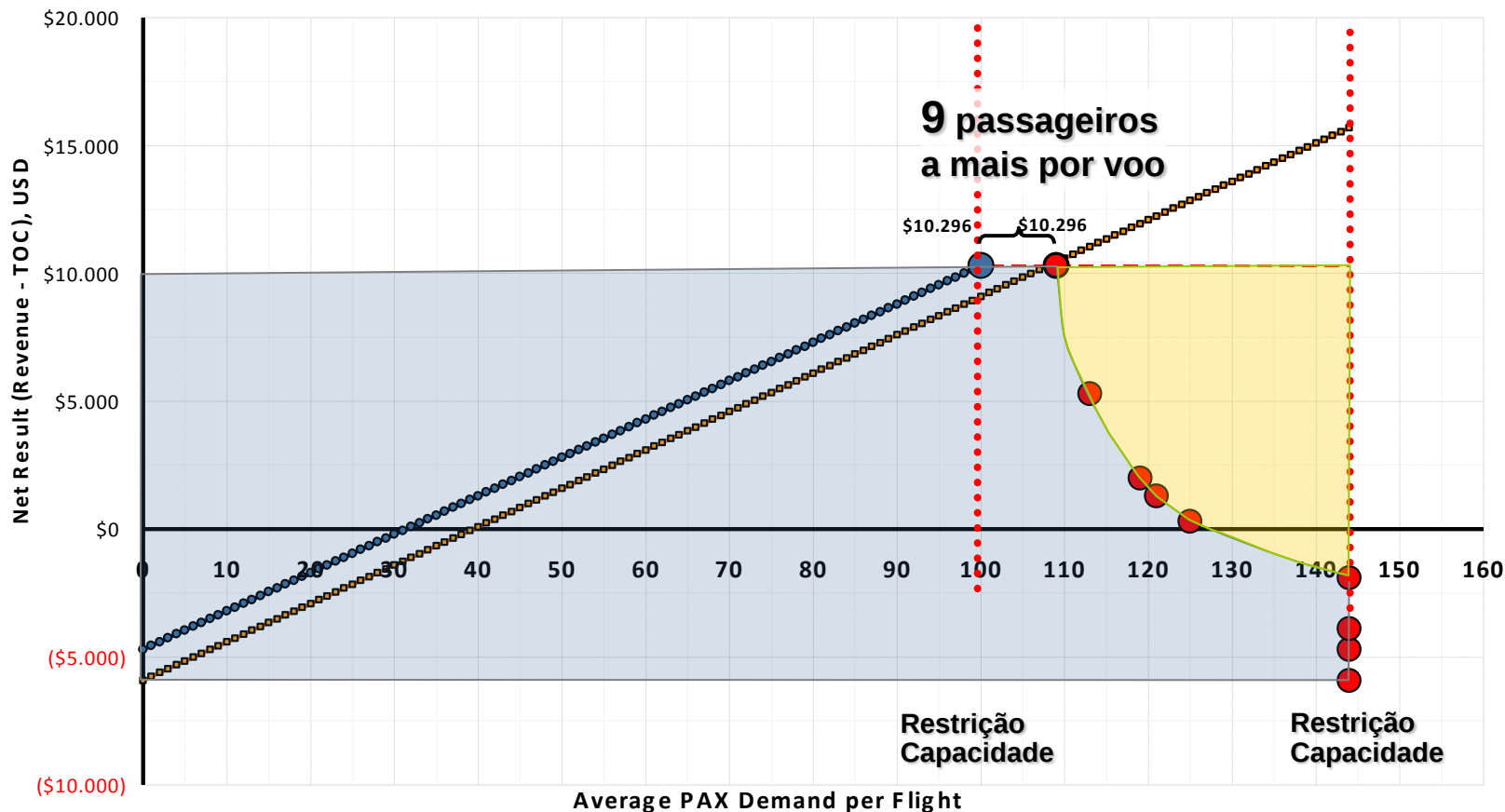
← Aumentando as tarifas... US\$ 100



Para uma tarifa média de \$100, são necessários 13 passageiros a mais por voo no 144-assentos.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

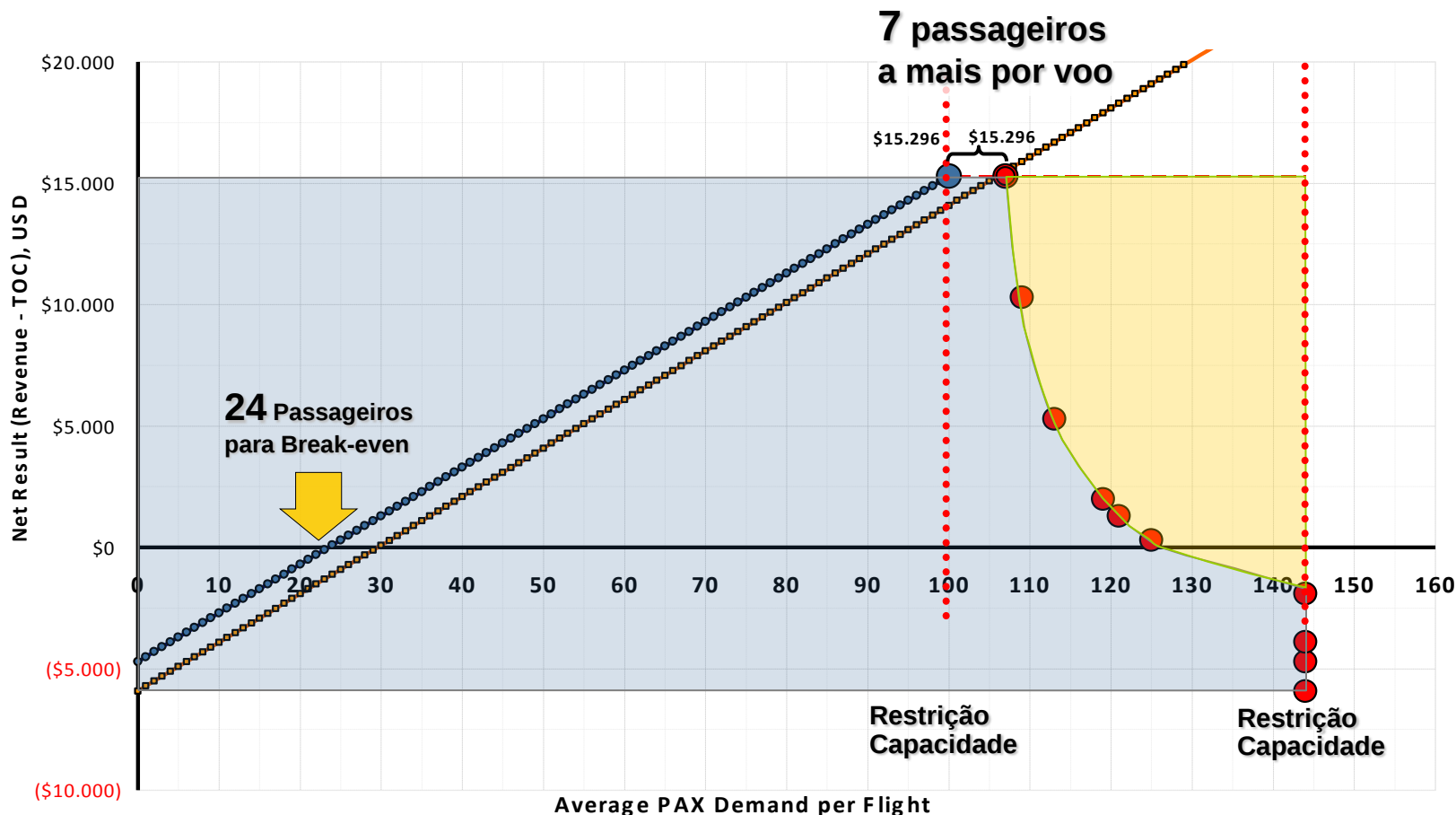
← ... E US\$ 150



Porém, quanto maior a tarifa, menor a demanda. E o 144-assentos ainda precisa de 9 passageiros a mais por voo.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

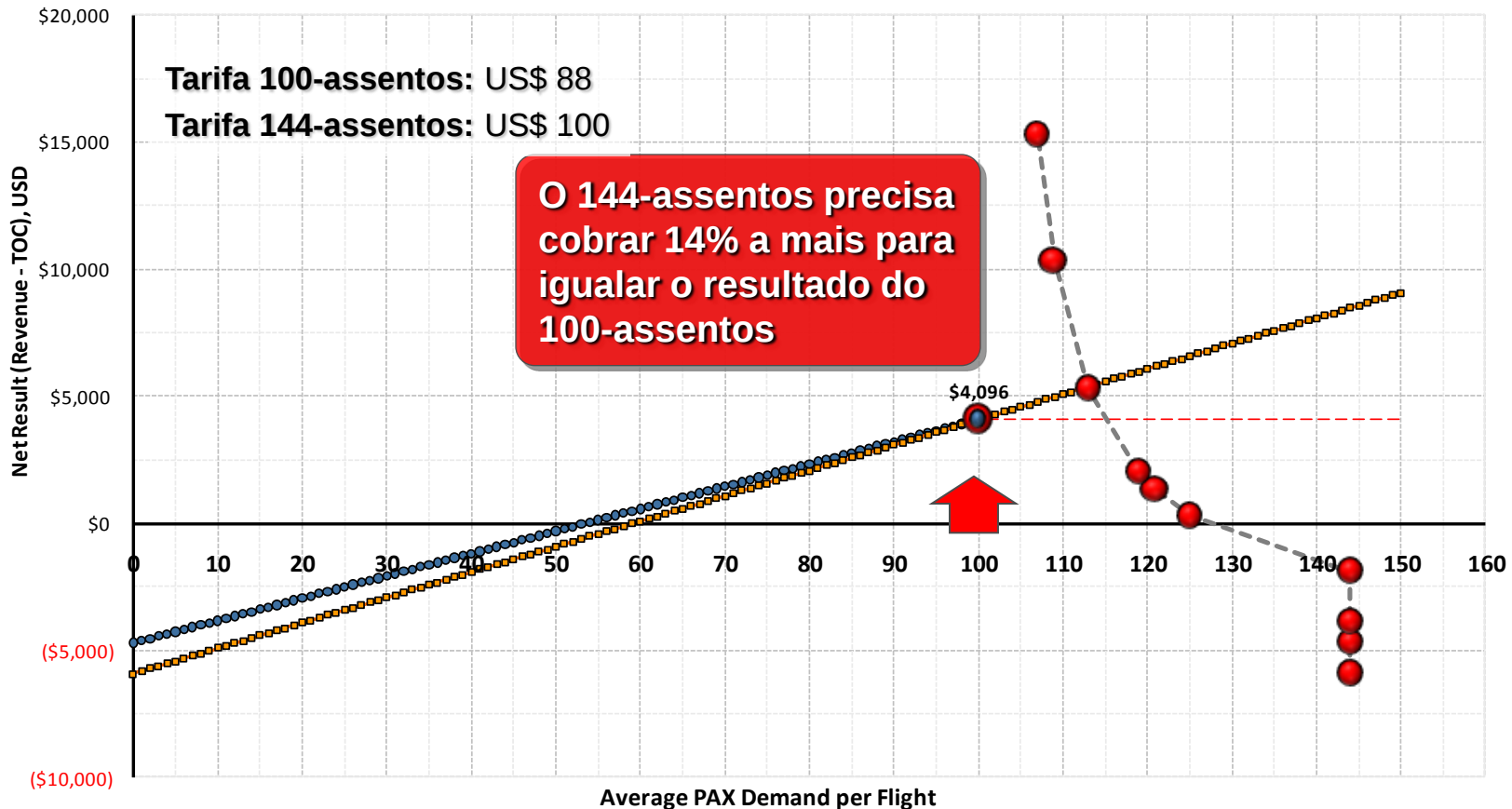
← ... E US\$ 200



A \$200 de tarifa média, o 100-assentos precisaria de apenas 24 passageiros para o break-even. Mas o 144-assentos ainda precisaria de 7 passageiros a mais para obter o mesmo resultado.

Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

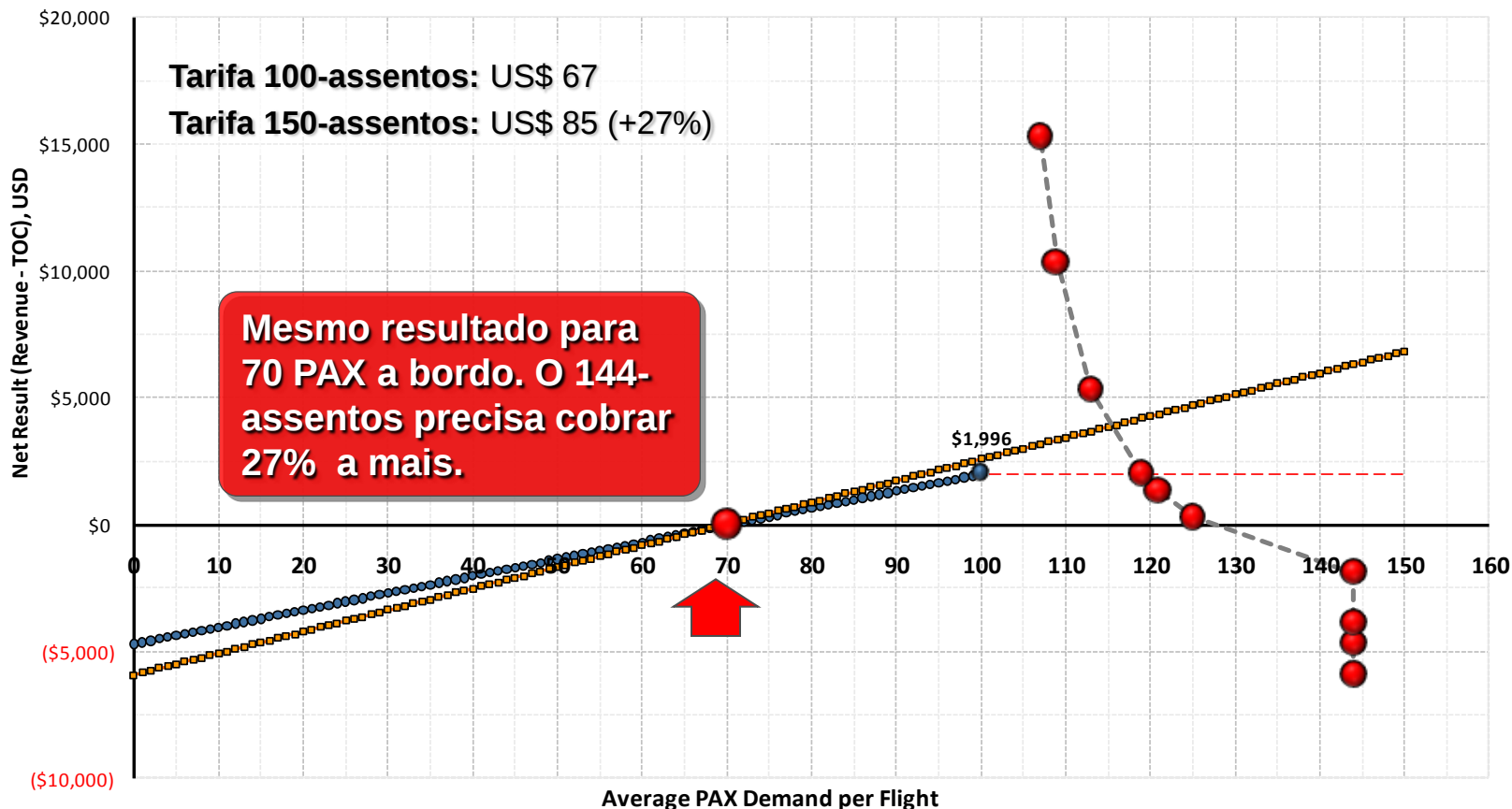
← Comparação das tarifas para o mesmo número de passageiros



Com o mesmo número de passageiros a bordo, o 144-assentos precisa de uma tarifa média de \$100 comparada a uma tarifa de \$88 no 100-assentos para alcançar o mesmo resultado

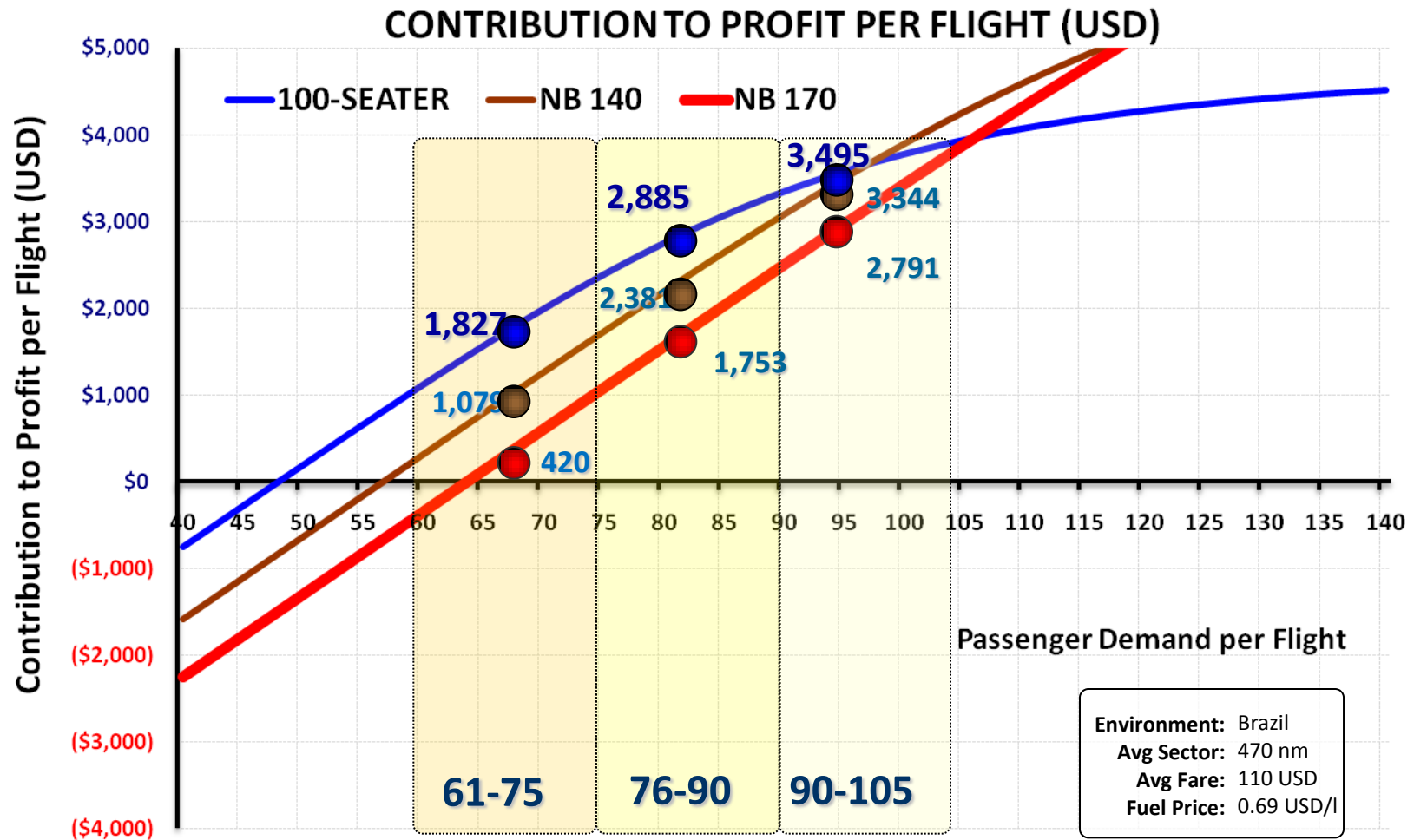
Custo por ASK vs. Custo por VIAGEM

← Tarifa de break-even no 100-assentos para 70 PAX (70% ocupação)



Em qualquer caso, com o mesmo número de passageiros a bordo, as tarifas do 144-assentos devem ser maiores que as do 100-assentos. E isso para o mesmo lucro por voo!

Contribuição para o Lucro

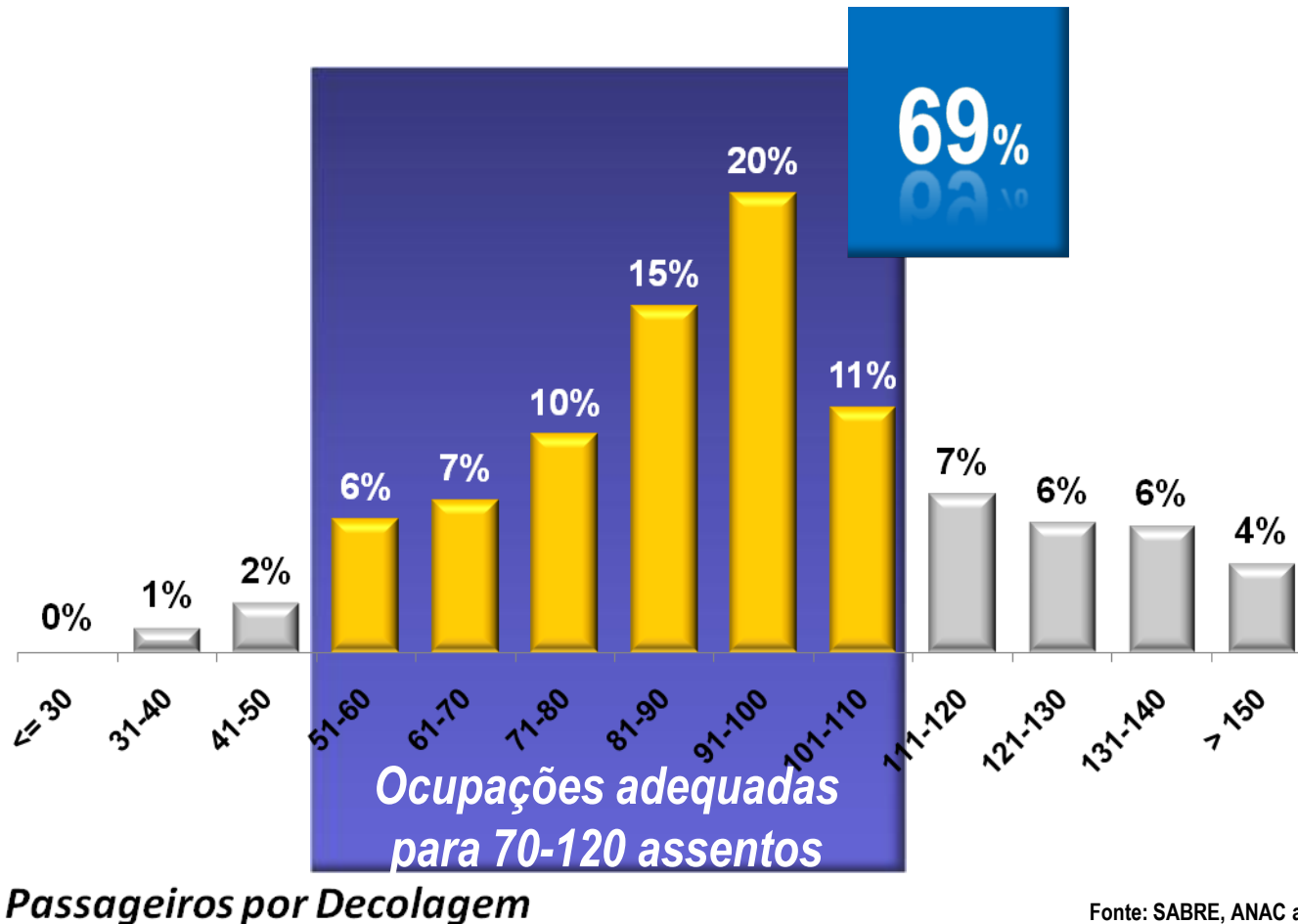


Source: EMBRAER (2010)

Profit optimization - Scheduling the right aircraft for each market

Perfil da Demanda de Pax por Voo

Voos Domésticos com Aviões acima de 120 assentos



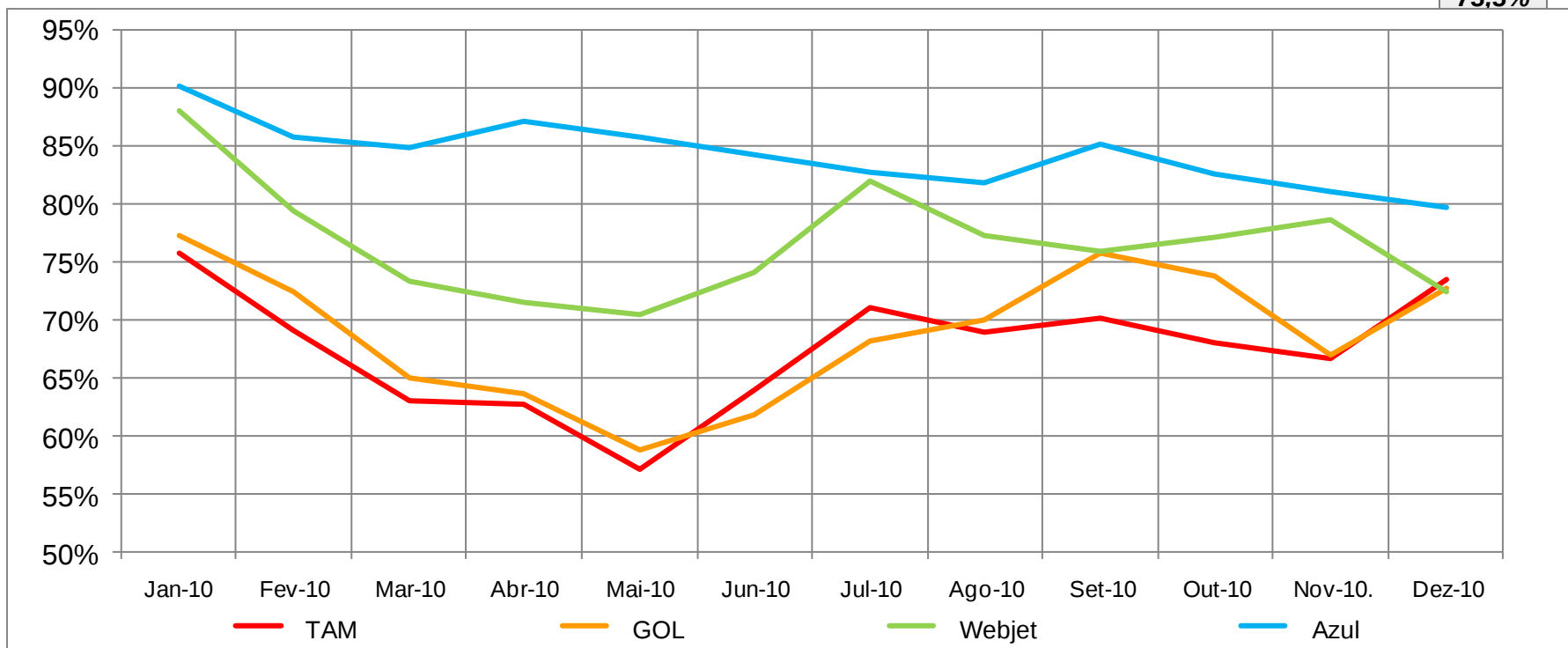
No Brasil, atualmente 68% dos voos domésticos têm ocupações mais adequadas para operar com aviões de 70 até 120 assentos

Qual o Tamanho de Avião Correto?

Média Mensal das Taxas de Ocupações nos Voos Doméstico

Indústria

73,3%



Principal Avião
(configuração)

A320
(174)



B738
(184)



B733
(148)



E195
(118)

As companhias aéreas que possuírem aviões mais adequadas para o mercado brasileiro conquistaram melhores taxas de ocupação.

Oportunidade de Expansão da Frota

Companhias Aéreas Regulares

Empresa Aérea	ASK (expansão) 2010 vs. 2009	
	12%	TAM e GOL <i>Média de 12,5%</i>
	13%	
	93%	Operadores de Jatos Embraer <i>Acima de 75%</i>
	76%	
	89%	

Fonte: ANAC (2010)

Com a evolução dos mercados médios, as empresas aéreas que possuem aviões do tamanho mais adequado para explorar estes mercados obtiveram ampla vantagem para expandir suas operações no segmento doméstico

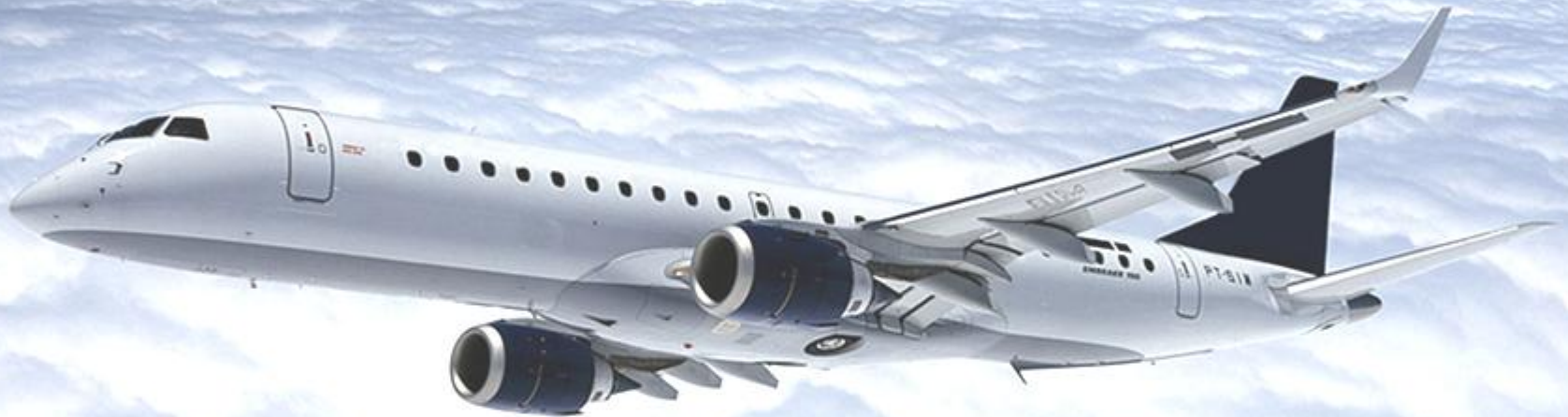
O Futuro é Hoje: Casos e Oportunidades do Transporte Aéreo



Flexibilidade dos E-Jets

Quando o mercado está em alta...

- aumentar frequências
- complementar operação Narrowbody
- explorar novos mercados com menor risco



... ou quando está em baixa.

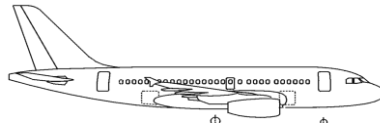
- manter nível e qualidade de voos
- preservar a malha aérea sem cortar rotas
- substituir aviões maiores não lucrativos

Exemplos de Aplicação dos E-Jets

Eficiência na Frota

Right-Sizing

Para aviões grandes com baixas ocupações ou baixa frequência



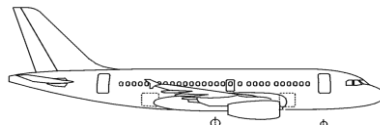
Substituição de Aviões

Para aviões antigos e ineficientes



Complemente de Operação

Para operações de aviões grandes com baixas ocupações em determinados períodos do dia



Crescimento Natural

Aproveitar o crescimento, aumentar a capacidade e evitar o "spill"



Novos Mercados

Abertura de novas rotas com baixo risco e maior flexibilidade



“Operación con Ahorros y Confort”

E190/E195 - Azul Airlines (Brasil)

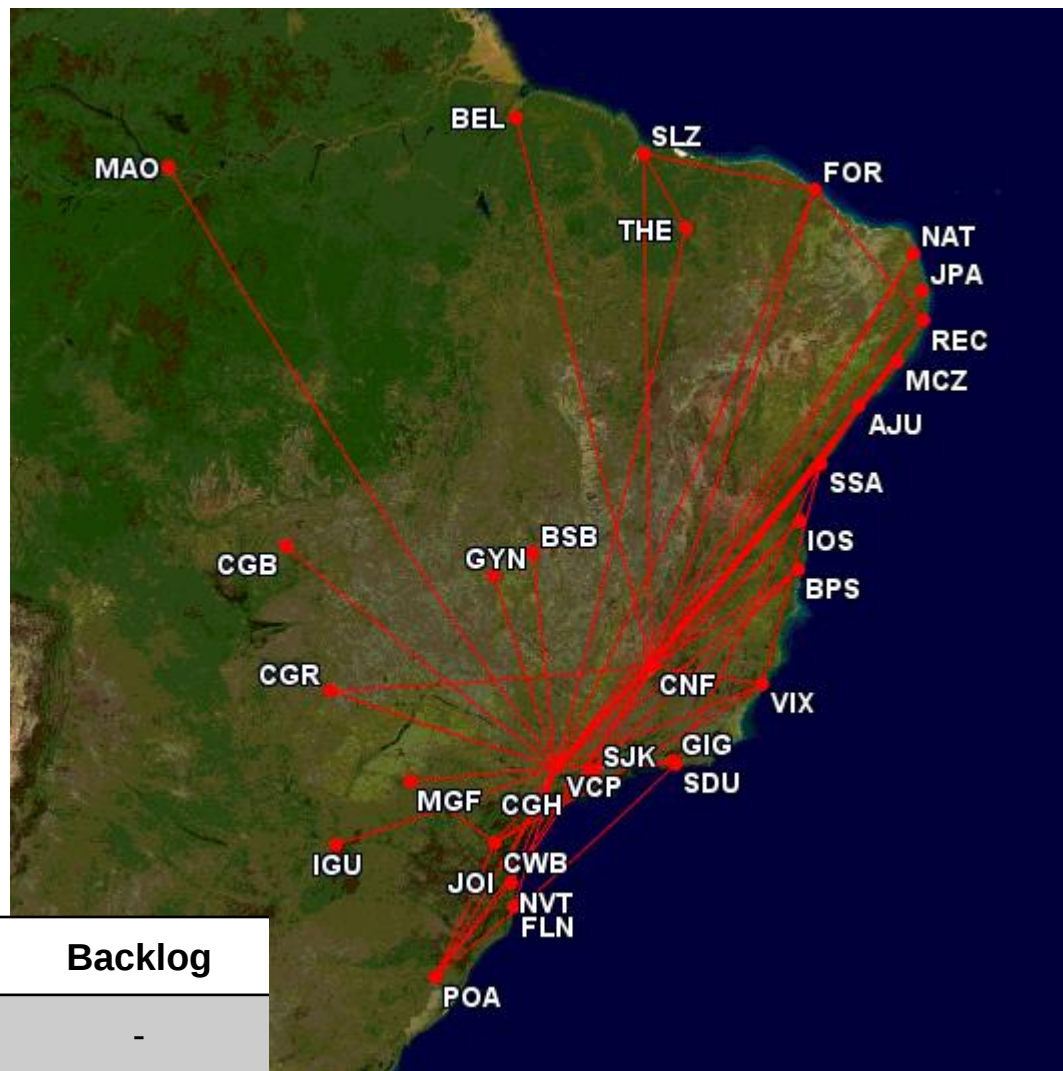


David Neeleman
Founder of Azul
Linhas Aéreas
Brasileiras

“Azul esta muy orgullosa de ofrecer a los pasajeros de Brasil el mejor avión del mundo en su categoría (...). El contrato con Embraer es una prueba indiscutible de nuestra creencia en la estimulación del tráfico aéreo en Brasil, la fórmula de Azul es ganadora con un servicio excelente aunado a precios accesibles, sobre todo, nuestros clientes disfrutarán de la seguridad, comodidad y confiabilidad de los E-Jets.” *(Media Press, 2008)*

“Los EMBRAER 190 y 195 en nuestra flota también operará con un ahorro extremo, podemos ofrecer un servicio más frecuente y directo en los mercados que nuestra competencia no puede servir productivamente.” *(ATI, 2008)*

AZUL – Nuevos Mercados (Start-Up)



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER E190	10	-
EMBRAER E195	16	20

Dic/2010

“Mejor Costo de Operación y Confort”

E175/190 – TRIP (Brasil)

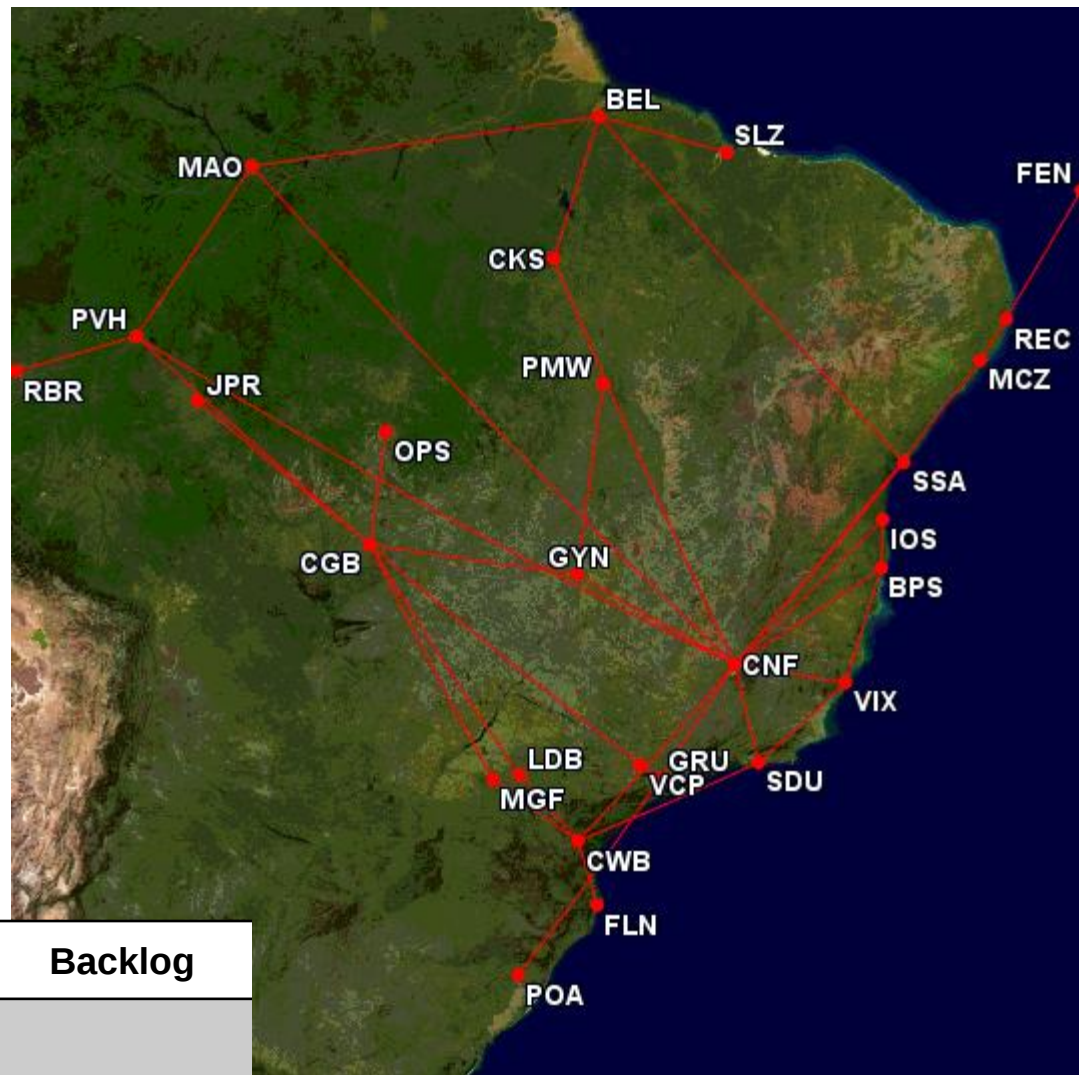


José Mario
Capriolli Fundador
y Presidente de
TRIP Linhas
Aéreas.

" El modelo presenta ventajas en los tres aspectos básicos de nuestro análisis: Mejor relación entre el costo de operación, confort de los pasajeros y desempeño en pistas cortas, y capacidad de asientos. Este último factor fue decisivo para nosotros, ya que somos una aerolínea regional y, por esa razón, necesitamos una flota de aviones con menos plazas, con el fin de servir a nuestros mercados y mantener nuestras operaciones."

(Embraer Press Release, 2008)

TRIP – Crecimiento y Nuevos Mercados



Aeronave

En Servicio

Backlog

EMBRAER E175

9

EMBRAER E190

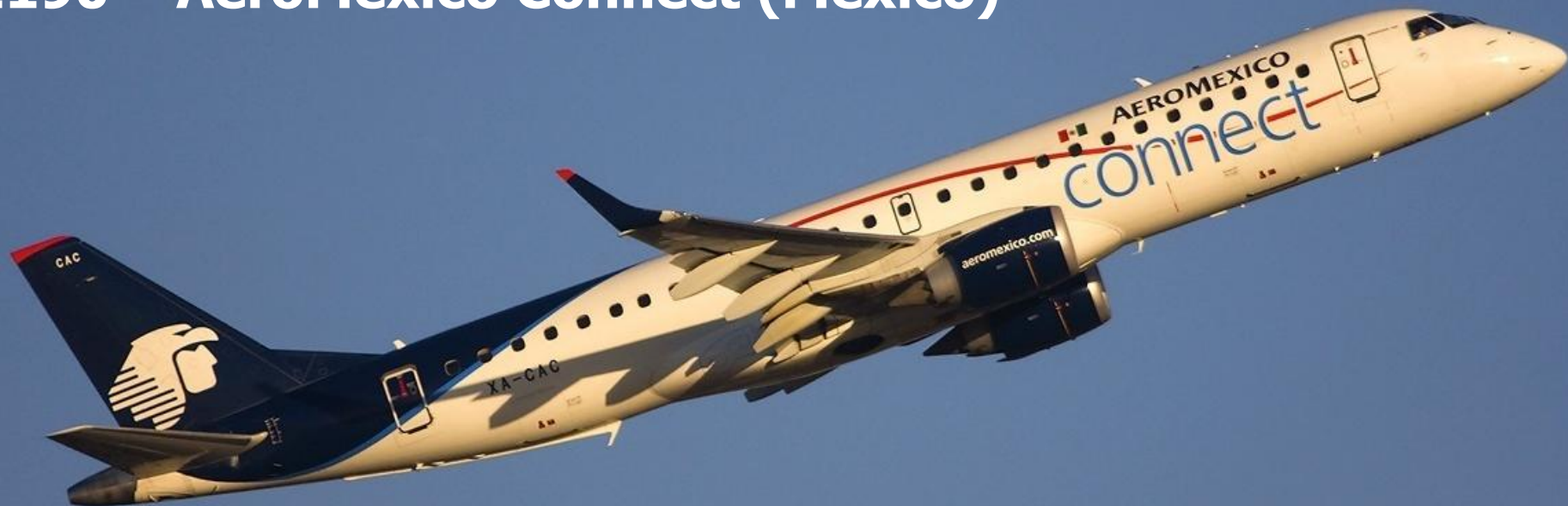
-

15

Dic/2010

“Costo Operativo menor que el CRJ-900”

E190 – AeroMéxico Connect (México)



Andrés Conesa
CEO Grupo
Aeroméxico

“Lo E-190 era la mejor alternativa Su costo operativo es menor que el CRJ-900, a pesar del hecho de que el último era más barato para adquirir. Lo analizado en las rutas a Miami, Houston y América Central y lo E-190 permite salidas con carga completa desde cualquier aeropuerto de México.”

“Lo E-190 se une a la flota de ERJ-145 ... Esta nueva incorporación nos permite consolidarnos como la aerolínea más importante del país y el que tiene la flota de mejor dimensiones.”

Avion Revue Internacional, Jan 2008

“El EMBRAER 190 es el avión con el tamaño adecuado para nuestra red, especialmente para los mercados de tamaño medio.”

Bandeirante Magazine - São José dos Campos, December 01, 2009

Aeromexico – Crecimiento y *Right-Sizing*



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER ERJ145	41	-
EMBRAER E190	7	10



Dic/2010

“¡Nos Hemos Vuelos Más Eficientes!”

E190 – TACA (El Salvador y Perú)



Roberto Kriete
*Presidente de la Junta
Avianca-TACA*

“Nuestros ingresos han bajado, pero los costos también han bajado. ¡Nos hemos vuelos más eficientes!”

TACA ha sido capaz de seguir siendo rentable a pesar de la desaceleración económica global por “cambiar” varias rutas de las aeronaves de la familia A320 por Embraer E-190.”

Kriete dice que los tiempos de las entregas del E-190 han funcionado muy bien, ya que el avión llegó justo cuando la recesión golpeó la industria.

Fuente: Air Transport Intelligence (29Oct09)



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER E190	11	1

Dic/2010

E190 - Copa Airlines (Panamá y Colombia)



"El EMBRAER-190 no sólo juega un papel importante en la expansión de nuestra red de rutas, también ayudan el medio ambiente ya que las aeronaves de eficiente consumo de combustible ayudan en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero," (Copa Airlines Press Release, 2008)



Pedro Heilbron
CEO - Copa
Airlines

"Estamos absolutamente convencidos de su desempeño eficiente y una comodidad insuperable. El Embraer 190 es una buena opción para nuestro plan de crecimiento de la aerolínea." (Copa Airlines Press Release, 2008)

"El nuevo avión Embraer 190 combina la tecnología de navegación avanzada con una configuración de asientos que ofrece un mayor confort para nuestros pasajeros. Ambas características son esenciales para ofrecer un servicio de clase mundial a nuestros clientes." (Copa Press Release, 2008)

COPA – Right-Sizing y Nuevos Mercados



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER E190	26	-



Dic/2010

“Programas de Soporte Muy Importantes”

E190 – Air Caraïbes (Guadaloupe)

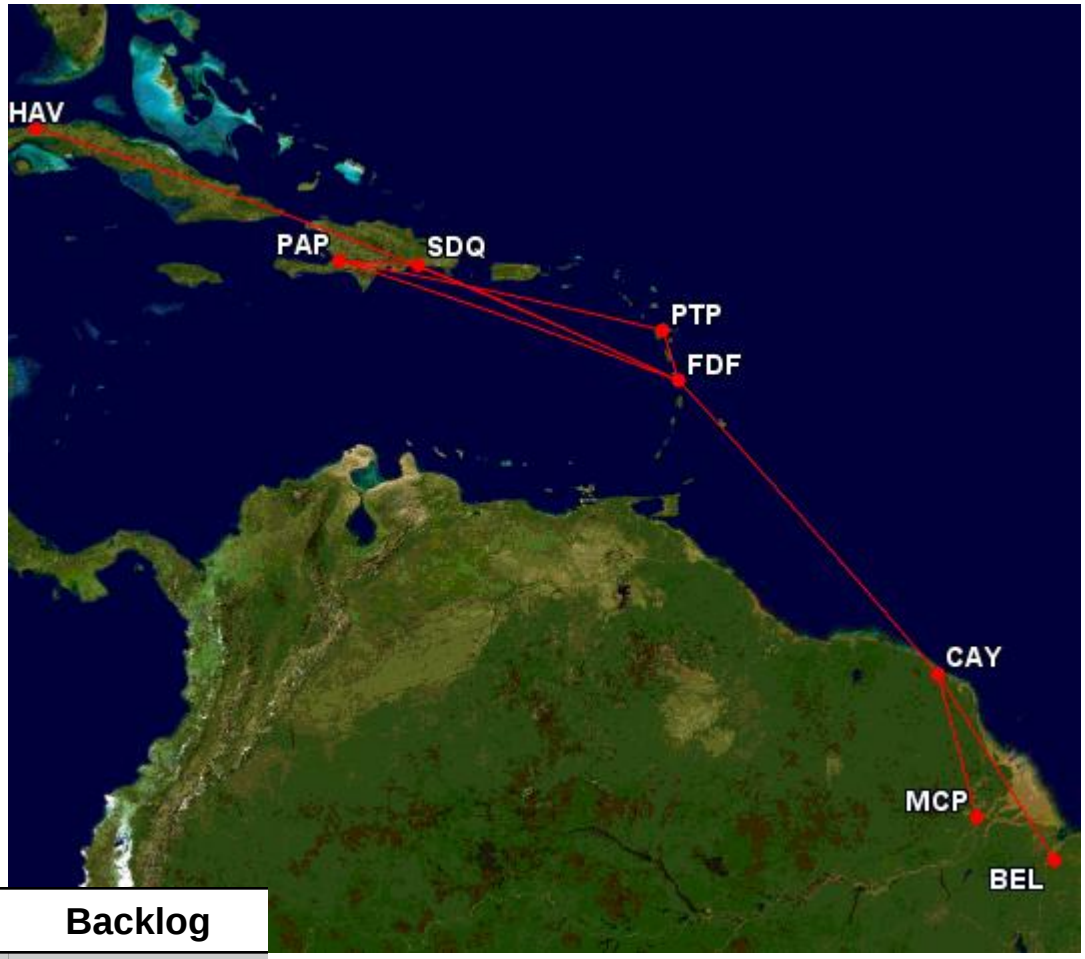


“Nosotros tenemos una **excelente experiencia con los niveles de servicios de EMBRAER** (operación de los ERJ-145), ahora los E-Jets serán utilizados para volar en las rutas largas.”

“EMBRAER tiene **programas de soporte muy importantes** para nuestra operación en área remotas o aisladas.” **Presidente de Air Caraïbes**

Fuente: Air Transport Intelligence

Air Caraibes – Crecimiento y New Markets



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER E190	2	-

Dic/2010

“Nosotros Vamos a Crecer la Compañía”

E170 – SATENA (Colombia)



“SATENA necesita expandir sus servicios y los nuevos jatos de EMBRAER son una parte muy importante en nuestro proyecto.”

“Nosotros vamos a crecer la compañía y estamos planeando hacer la expansión en breve y volando más destinos en Colombia.”

Vice-Presidente de la Compañía

Fuente: Air Transport Intelligence

SATENA – Expansión de la Red



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER ERJ145	2	-
EMBRAER E170	2	-



Dic/2010

"Apoyar la Expansión Nacional"

E170/190 – TAME (Ecuador)



B727-100



F28



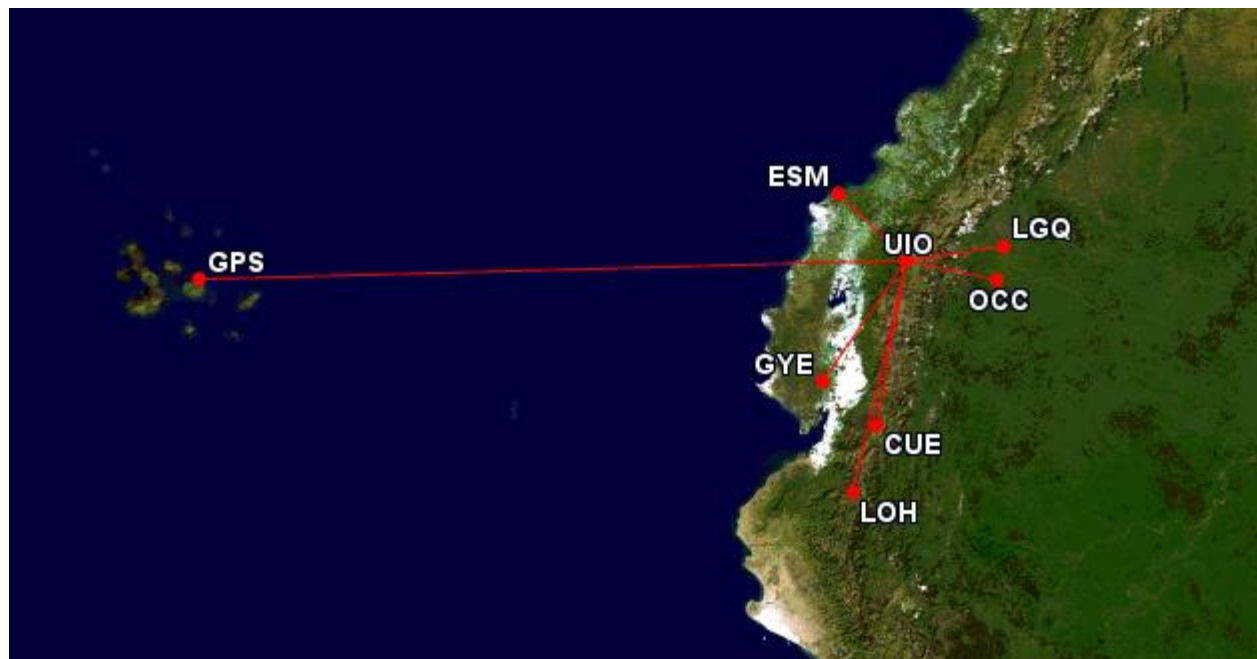
E-Jets



"Los aviones de la familia E170/190 son fundamentales para apoyar la expansión nacional y la modernización de la compañía."

Fuente: Air Transport Intelligence

TAME – Reemplazo de Aviones Antiguos



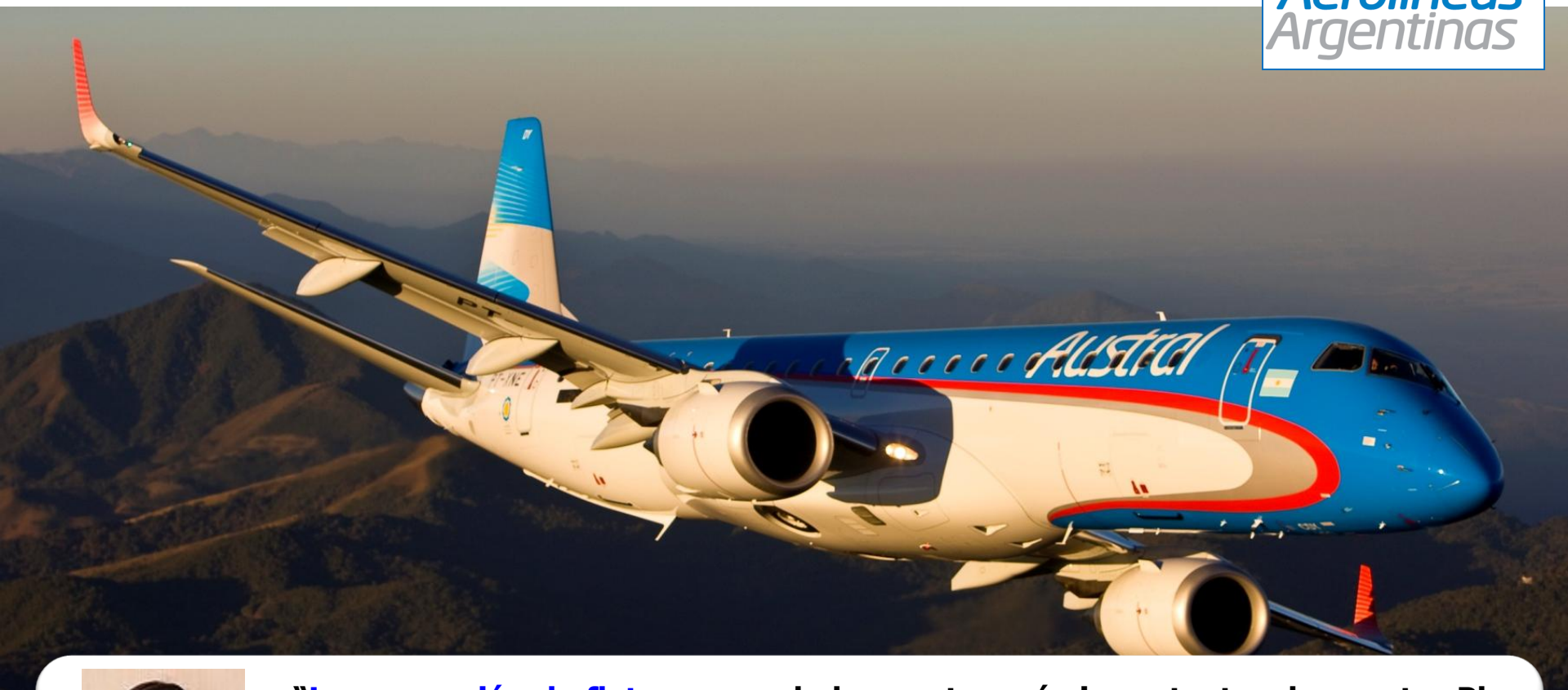
Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER E170	2	-
EMBRAER E190	3	-



Dic/2010

“Renovar y Competir con Mejor Producto”

E190 – AUSTRAL (Argentina)



Mariano Recalde
Presidente

“La renovación de flota es uno de los puntos más importantes de nuestro Plan de Negocios, ya que sin un parque **moderno de aeronaves** no podremos cumplir con los objetivos fijados. Cuando se complete la entrega de las 20 aeronaves, Austral contará con una de las flotas más modernas de Latinoamérica.”

“Competir con un mejor producto y además nos va a generar un **ahorro importante en combustible**. Dará un oxígeno enorme a la empresa.”

Fuentes: La Nación y América Economía

Austral – Remplazo de Aviones Antiguos


Aerolíneas
Argentinas

Austral



Aeronave	En Servicio	Backlog
EMBRAER E190	9	11



Dic/2010

58 Aerolíneas en 39 Países



Febrero, 2011

Gracias