Fort Washington, MD

4 Bed | 3 Bath | $349,900

Jim Bim
Winning Edge

Homes.com | e Venture LLC

Homes.com

Fort Washington, MD
1419 Potomac Heights Dr Unit 171
$289,500
3 Bed | 1.5 Bath

View Home

Avelo apuesta elección E2

10 Hours Ago by A I R G W A Y S ®



AW | 2026 10 27 21:30 | AIRLINES / INDUSTRY

Embraer E2 introducción mercado estadounidense

El futuro mercado estadounidense continúa evolucionando hacia nuevas rutas y mejores conexiones, con **Avelo Airlines** introduciendo hacia el 2027 el nuevo modelo **Embraer E195-E2** como primer operador aéreo en Estados Unidos. El E195-E2 jet es la mayor aeronave del fabricante brasileño. La nueva generación de los E2-Jet de Embraer no han podido desarrollar una introducción veloz en Estados Unidos debido a las limitaciones a las Cláusulas de Alcance y a ciertas condiciones en el mercado de la aviación comercial.

El Embraer E195-E2 entró en servicio en 2019 y transcurrió seis años sin un solo cliente estadounidense hasta la fecha. El retraso de Embraer a finales de Junio de 2025 contaba con 190 de ellos, destinados casi en su totalidad a aerolíneas fuera de Estados Unidos, mientras que en el mercado doméstico el fabricante domina los vuelos regionales con la generación anterior el E175-E1, un avión eficiente pero de ventas lentas, superado en ventas por competidores de tamaño similar, incluyendo el Airbus A220.

Anuncio publicitario

Avelo, introduciendo E2-JET

Un acontecimiento marcó un punto de visagra el 10 de Septiembre de 2025, cuando Avelo Airlines realizó un pedido firme de cincuenta E195-E2 (50) con derechos de compra por cincuenta adicionales, un acuerdo valorado en US$ 4.400 millones de Dólares a precios de lista excluyendo las opciones, en un acuerdo firmado en Washington. El pedido convirtió a Avelo en la primera aerolínea estadounidense en comprometerse con la familia E2, y solo en la segunda operadora en Norteamérica después de la canadiense Porter Airlines, que recibió sus primeros E195-E2 en diciembre de 2022 y los puso en servicio al año siguiente. Las entregas a Avelo comienzan en la primera mitad de 2027.

Avelo se convirtió en la primera aerolínea estadounidense en comprometerse con la familia E2, convirtiéndose en la segunda operadora en América del Norte. La razón por la que podría hacerlo, y por la que otros no lo han hecho, se debe a la Cláusula de Alcance en los contratos de pilotos estadounidenses que limita a los aviones regionales a 76 asientos y un peso máximo de despegue de 86.000 libras (39.009 kg). Avelo no tiene operación regional, así que nada de esto se aplica.

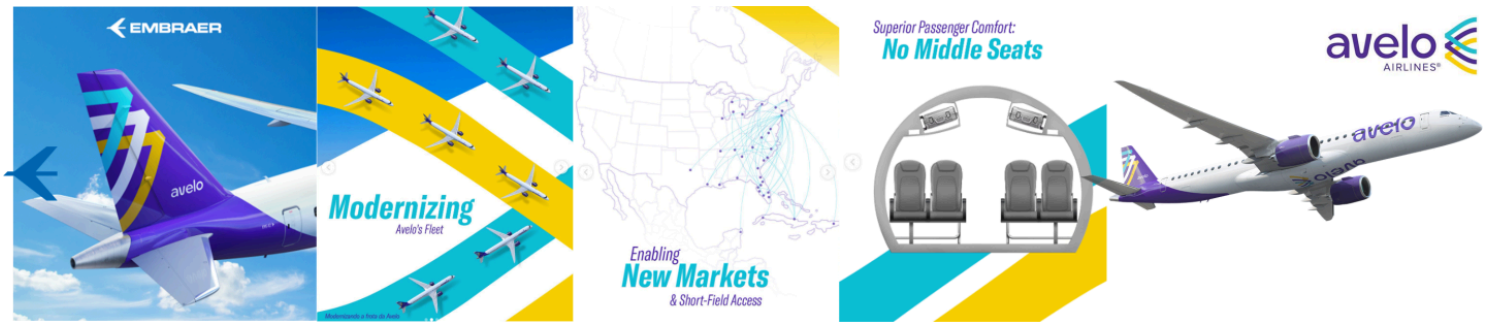
El pedido llegó días después de que la aerolínea asegurara lo que describió como la mayor inversión desde su lanzamiento, de un inversor no revelado por una cantidad no revelada. Avelo no reveló la cifra, afirmando que utilizaría ese dinero para hacer crecer el negocio y mejorar la experiencia del cliente. La orden de aeronaves proporcionaba la indicación más clara de lo que eso significaba en la práctica. Una aerolínea que había operado exclusivamente Boeing 737 de segunda mano desde su lanzamiento en 2021 se comprometía con una flota de nueva construcción de otro fabricante.

Lo que hace inusual a la orden del nuevo jet comercial no es su tamaño, sino la oportunidad de mercado que ha elegido Avelo. El E195-E2 entró en servicio en 2019 y ha estado disponible para las compañías estadounidenses en todo momento. El retraso de Embraer al final del segundo trimestre de 2025 incluía 437 aviones comerciales: 190 E195-E2 y 39 E190-E2, con compradores en Europa, Asia, África y Sudamérica. La pregunta es por qué un avión que Embraer comercializa como eficiente en combustible tardó seis años en encontrar un solo cliente estadounidense.

Las Cláusulas de Alcance son disposiciones en los contratos sindicales de pilotos de las aerolíneas principales estadounidenses que limitan cuánto vuelo puede subcontratarse a socios regionales, limitando el tamaño de las aeronaves que esos socios pueden operar. Los límites actuales permiten a los operadores regionales volar aeronaves con no más de 76 asientos y un peso máximo certificado al despegue de 86.000 lb (39.009 kg) en nombre de una aerolínea principal. Ambos umbrales deben cumplirse. Una aeronave que cumple con el número de asientos pero supera el peso queda tan excluida como una que supera ambos.

Anuncio publicitario

Ese segundo umbral es donde comienzan los problemas de Embraer. El E175-E2, el miembro más pequeño de la familia y sucesor directo del E175-E1 que operan en gran número las compañías regionales estadounidenses, supera el límite de 86.000 libras. Sin una enmienda a las Cláusulas de Alcance, no puede reemplazar la aeronave que fue diseñada para aerolíneas feeder subcontratadas por aerolíneas de mayor envergaduras. Esos acuerdos han resultado rígidos a través de sucesivas rondas de negociación contractual. Embraer construyó un jet regional de nueva generación que el mayor mercado de jets regionales del mundo no puede volar legalmente, debido a sus limitaciones de peso estructural y motores más pesados el E175-E2 no puede introducirse como avión en flotas de líneas aéreas regionales al servicio de compañías de mayor estructura. El E190-E2 y E195-E2 también superan ampliamente ambos límites, con la E195-E2 con capacidad para hasta 146 pasajeros frente al límite de 76 plazas. Ninguna enmienda, salvo una reescritura fundamental, les permitiría acceder a la vuelta regional en EE.UU. Eso explica por qué la familia E2 ha estado ausente del mercado regional que Embraer domina con la generación anterior, donde 208 aviones E175 estaban en el retraso a finales de Junio de 2025 frente a 190 E195-E2 destinados casi exclusivamente a operadores fuera de Estados Unidos.



Razones elección E2-JET

¿Por qué Avelo puede solicitar una orden de E2-Jet, donde otros no pueden formularlo? Avelo no opera ninguna filial regional y no opera nada en nombre de una aerolínea principal. La limitación que ha mantenido a la familia E2 fuera de Estados Unidos no la alcanza. Avelo se arriesga aquí porque no tiene un transportista regional y, por tanto, no está sujeto a esas Cláusulas de Alcance.



Varios medios describieron las Cláusulas de Alcance como algo que hace imposible que las aerolíneas principales puedan comprar aviones regionales. Las Cláusulas en realidad restringen la aeronave que un operador regional puede volar en nombre de una aerolínea principal. La actual Cláusulas de Alcance estadounidense no permite a los operadores regionales en Estados Unidos operar aeronaves por encima de esos umbrales en nombre de las aerolíneas principales.

El efecto práctico ha sido eliminar el E2 del segmento de mercado donde Embraer es más fuerte. El fabricante tiene 208 pedidos de E175 en su catálogo, aviones que encajan dentro de los límites de alcance, mientras que 190 E195-E2 se destinan casi en su totalidad a operadores en otros sectores. Embraer ha tardado demasiado en encontrar un cliente para la familia E2 en Estados Unidos, principalmente porque las Cláusulas de Alcance impedían que la E175-E2 y los miembros más grandes entraran en servicio con aerolíneas regionales estadounidenses. Avelo está completamente fuera de ese sistema, lo que plantea la pregunta de por qué eligió el E2 en lugar del A220 que han comprado otras aerolíneas estadounidenses.

Anuncio publicitario

En cuanto al consumo de combustible, las dos aeronaves están lo suficientemente cerca como para que la elección se deba a otros factores. AirInsight evaluó el E195-E2 frente al A220-300, que identificó como el competidor evidente, y concluyó que la diferencia entre ambos es marginal. Lo que más importaba para Avelo era cómo se compara el E2 con lo que ya opera la aerolínea. El consumo de combustible del E2 es sustancialmente mejor que el del 737-700 y aproximadamente igual al del mucho más grande 737-800, señalando que el consumo de combustible es una métrica clave porque Avelo actualmente realiza tramos de dos horas usando Boeing 737NG.



EMBRAER E195-E2 AVELO AIRLINES

El tiempo de entrega jugó en contra de Airbus y a favor del Embraer E195-E2. Avelo optó por el E2-JET en lugar del A220, un avión con mayor autonomía y mayor capacidad, porque probablemente el avión regional de Airbus tardaría más en llegar debido a los cuellos de botella en la cadena de suministro. Para una compañía con inversión fresca y un plan en crecimiento, la disponibilidad tiene un peso que la gama y la capacidad no tienen.

La cabina de pasajeros también influyó en la decisión. Avelo apuesta por la configuración de asientos de dos por dos y su cabina más silenciosa atraerán a los clientes en comparación con los jets más antiguos. El E195-E2 no tiene asiento central, una característica definitoria del tipo. Avelo ofrece actualmente asientos con espacio extra para las piernas, con el asiento central bloqueado en sus 737, y no está claro si la aerolínea ofrecerá un producto similar en los E2.

Anuncio publicitario

El CEO de Embraer, Arjan Meijer, calificó al E195-E2 como un cambio radical para las aerolíneas que quieren crecer de forma rentable mientras elevan la experiencia del huésped.

La flota de Avelo en el momento del pedido comprendía catorce Boeing 737-800 (14) y ocho 737-700 (8). La aerolínea ha operado aviones de segunda mano desde sus inicios. La aerolínea afirmó que los E195-E2 operarán junto a su flota existente de los 737 Next Generation, complementándola en el futuro previsible en lugar de reemplazarla, convirtiendo al transportador aéreo en un operador de doble flota a partir de 2027.



La capacidad de la aeronave es lo que justifica el traslado. El E195-E2 es el avión comercial más grande y avanzado de Embraer, diseñado para su eficiencia en rutas de alta densidad y ofreciendo ahorros de combustible de dos dígitos respecto a la generación anterior de E-Jets. Tiene capacidad para 146 pasajeros. El informe de la orden señaló su rendimiento en pistas cortas, con analistas sugiriendo que esa capacidad podría permitir que Avelo sirva tanto a aeropuertos saturados como a destinos poco atendidos, lo que coincide con una aerolínea centrada en ciudades más pequeñas y que opera una gran base en Connecticut.

Lo que la aeronave cambia comercialmente es el tamaño del mercado que Avelo puede cubrir. El giro hacia una estrategia de doble flota como un aviso al resto de la industria estadounidense de aerolíneas de bajo coste de que Avelo pretende competir agresivamente en costes y alcance de mercado, e informó que el pedido señala un punto de inflexión en la estrategia de la aerolínea. Las entregas comienzan en la primera mitad de 2027. La cuestión es si una aerolínea del tamaño de Avelo puede transportar dos flotas mientras esa red se expande permitiendo desarrollar nuevas rutas al tiempo que alcanzar la rentabilidad en toda la red de servicios. El mercado se encuentra expectante si la nueva modalidad que introducirá la aerolínea permitirá sacar provecho de la introducción de los E2 JET en el mercado estadounidense. AIW

PUBLISHER: Airgways.com
DBk: Embraer.com / Aveloair.com / Airgways.com
AWRNN: 202610272130AR
OWNERSHIP: Airgways Inc.
A\W A I R G W A Y S ®



Blog de WordPress.com.