

Entrega (+10,5%) e faturamento (+1,4%) aumentam em todos os segmentos de aviões das fabricantes da GAMA no 1S2023, em 29.08.23

As entregas de aeronaves e o faturamento de fabricantes de aeronaves da aviação geral aumentaram em todos os segmentos no primeiro semestre do ano, de acordo com estatísticas divulgadas GAMA - *General Aviation Manufacturers Association* (Associação de Fabricantes de Aviação Geral).

Quadro de entregas e faturamento 1S2023 – US\$

	QI	QII	QIII	QIV	Year-To-Date
Single-Engine Piston and Electric	254	375	0	0	629
Multi-Engine Piston	39	45	0	0	84
Total Piston Airplanes	293	420	0	0	713
Single-Engine Turboprops	102	157	0	0	259
Multi-Engine Turboprops	15	16	0	0	31
Total Turboprop Airplanes	117	173	0	0	290
Business Jets	117	179	0	0	296
Total Turbine Airplanes	234	352	0	0	586
Grand Total Airplane Shipments	527	772	0	0	1,299
Grand Total Airplane Billings	\$3,690,974,713	\$5,535,679,278	\$0	\$0	\$9,226,653,991

O faturamento total dessa indústria aeronáutica aumentou, no segmento de aviões, de US\$ 9,1 bilhões (1S22) para US\$ 9,2 bi (1S23), uma diferença de US\$ 100 milhões (+1,4%).

O faturamento de helicópteros subiu 29,9%, de US\$ 1,4 bi para US\$ 1,9 bi (1S23).

No 1S23, a Gulfstream faturou US\$ 2.508.500.000, com 45 jatos entregues. A Bombardier faturou US\$ 2.485.000.000 (US\$ 2,485 bi), com 51 entregas (jatos).

A Textron Aviation faturou US\$ 1.669.296.500, com 273 aviões entregues, sendo 123 aviões a pistão, 40 monomotores turboélices, 31 bimotores turboélices e 79 jatos, entre as marcas Cessna e Beechcraft.

A Dassault Aviation faturou US\$ 527.200.000 (US\$ 527 mi), com nove jatos entregues.

A EMBRAER faturou US\$ 524.810.000, com 38 jatos entregues.

A Pilatus Aircraft faturou US\$ 439.791.000, com a entrega de 57 aviões, sendo 18 jatos e 39 turboélices (monomotor).

A Honda Aircraft faturou US\$ 69.500.000, com 10 jatos entregues.

Cirrus Aircraft faturou US\$ 363.667.559 (com 267 aviões entregues, sendo 223 aviões monomotor a pistão).

A Piper Aircraft faturou US\$ 121.422.353, com 100 aviões entregues, sendo 78 aviões a pistão e 22 turboélices (monomotor)

A Diamond Aircraft faturou US\$ 103.256.400, com 134 aviões a pistão entregues.

A Daher Aircraft faturou US\$ 113.224.000 (com 28 aviões monomotor turboélice)

As entregas de aviões passaram de 1.176 unidades (1S22) para 1.299 unidades (1S23), um aumento de 123 aviões (+10,5%). Foram 713 aviões a pistão no 1S23 ante 640 aviões no 1S22, um aumento de 73 unidades (+11,4%). Foram 290 aviões turboélice no 1S23 ante 247 aviões no 1S22, um aumento de 43 unidades (+17,4%). Foram 296 aviões a jato no 1S23 ante 289 aviões no 1S22, um aumento de 7 unidades (+2,4%).

Os aviões a pistão responderam por 54,9% das entregas (ante 54,4% no 1S22), enquanto os aviões turboélices tiveram participação de 22,3% (ante 21% no 1S22) e os jatos de 22,8% (ante 24,6% no 1S22).

A Textron entregou oito jatos *Citation* a menos. No 1S23, foram entregues 79 jatos *Citation*, sendo 11 jatos *Citation M2 Gen2* (C525), 15 jatos *Citation CJ3+* (C525B), 15 jatos *Citation CJ4 Gen2* (C525C), 8 jatos *Citation XLS+ Gen2* (C560), 18 jatos *Citation Latitude* (C680A) e 12 jatos *Citation Longitude* (C700).

A Bombardier entregou cinco jatos *Challenger* a mais neste ano do que há um ano, 23 jatos (3500/650) e 28 jatos *Global* (5500 / 6000 / 6500 / 7500) , totalizando 51 aeronaves (17,2% das entregas de jatos no 1S22, ante 15,9% no 1S22).

As 45 entregas da Gulfstream no primeiro semestre deste ano ficaram atrás do total de 2022 em duas aeronaves. Foram entregues 10 jatos G280 e 35 jatos G500/600/650/650ER.

A EMBRAER aumentou em nove jatos suas entregas, para 38 jatos, puxadas por 18 entregas de *Phenom 300E*, com 10 jatos a mais desse modelo na comparação 1S23 x 1S22. Foram entregues 3 jatos *Phenom 100EV*, 4 jatos *Phenom 300*, seis jatos *Praetor 500* e sete jatos *Praetor 600*.

A Dassault – que publica seus totais de entrega apenas duas vezes por ano – ficou com cinco unidades abaixo das entregas do ano passado, com nove jatos *Falcon* (2000LXS / 900LX / 7X / 8X) entregues

A fabricante do monojato Cirrus teve uma forte recuperação, aumentando o número de entregas do *SF50 Vision Jet* nos primeiros seis meses do ano em 14 aeronaves, para 44 aviões.

A Pilatus permaneceu praticamente estática, entregando um PC-24 a menos do que há um ano, com 18 jatos entregues no semestre.

As 10 entregas do *HondaJet* (HA-420), da Honda Aircraft, igualaram neste semestre às entregas do primeiro semestre de 2022.

A Eclipse Aerospace – que recentemente retomou a produção do VLJ *Eclipse 550* após um hiato de cinco anos – entregou dois jatos no primeiro semestre deste ano.

No segmento de turboélices, enquanto as entregas gerais aumentaram 17,4%, para turboélices pressurizados de última geração, as entregas no primeiro semestre de 2023 superaram o mesmo período de 2022 em quase 15%, com este desempenho específico sendo puxado pela Daher, com um aumento nas entregas do monomotor TBM série 900 em 16 unidades neste semestre, em comparação ao 1S22.

A Daher entregou 20 TBM-960 e apenas um TBM-910. Adicionalmente, foram entregues 7 aviões (não-pressurizados) Kodiak-100.

A Pilatus melhorou seu total do primeiro semestre de 2022 em cinco PC-12, com 39 aviões PC-12 entregues. Junto com os 18 jatos PC-24, a fabricante suíça entregou 57 aviões.

A Piper entregou 22 monomotores turboélices, da série *M Class*, sendo quatro M500 (PA-46-500TP) e 18 M600 (PA-46-600TP), melhorando no modelo top em quatro unidades (de 14 para 18 aviões).

A Epic Aircraft permaneceu estática, entregando seis E1000GX tanto no 1S22 como no 1S23.

A GAMA registrou entregas de 40 monomotores Cessna *Caravan* (C208), sendo 36 aparelhos C208B *Grand Caravan EX* e ainda 4 *Caravan 675* (remotorização).

A NZSkydive entregou um PAC-750XL

Enquanto isso, as entregas de multimotor (bimotor) turboélice pressurizado diminuíram. A Textron Aviation, que entregou 30 *King Air* 260 e 360 no ano passado, viu esse número diminuir para 22 aviões no primeiro semestre deste ano, sendo 13 aparelhos “260” e nove “360”. Mas a Textron ainda entregou nove Cessna C408 *SkyCourier*.

A Piaggio entregou um *Avanti EVO* no primeiro semestre do ano passado e não teve entregas no mesmo período de 2023.

A aviação à pistão teve os seguintes números:

Make and Model	QI	QII	QIII	QIV	YTD
Cirrus Aircraft					
SR20	13	28			41
SR22	5	39			44
SR22T	54	84			138
CubCrafters ^{6, 11}					
Carbon Cub LSA & E/A-B	4	10			14
XCub/NXCub E/A-B	4	13			17
CC19 XCub/NXCub	5	2			7
Diamond Aircraft ^{5, 6}					
DA20 (All)	4	2			6
DA40 (All)	28	33			61
DA42 (All)	11	18			29
DA50	5	3			8
DA62	15	15			30
Piper Aircraft, Inc.					
PA-28-181 Archer / Pilot 100i	29	38			67
PA-44-180 Seminole	3	3			6
PA-46-350P M350	1	4			5
TECNAM Aircraft ⁶					
ASTM - LSA	23	15			38
P2002JF	1	0			1
P92JS	0	0			0
P2008JC	11	7			18
P-Mentor	13	20			33
P2006T	7	6			13
P2010P Twenty Ten	15	14			29
P2012 Traveller	2	1			3
Textron Aviation ^{4, 5, 12}					
CE-172S Skyhawk SP	26	54			80
CE-182T Skylane	11	9			20
CE-T182 Turbo Skylane	0	2			2
CE-T206H Turbo Stationair	8	8			16
Bonanza G36	0	2			2
Baron G58	1	2			3
Make and Model	QI	QII	QIII	QIV	YTD

Para a aviação agrícola:

Make and Model	QI	QII	QIII	QIV	YTD
Air Tractor ⁴					
AT-402A	0	0			0
AT-402B	7	3			10
AT-502A/XP	9	13			22
AT-502B	6	13			19
AT-504	0	1			1
AT-602	5	6			11
AT-802	3	2			5
AT-802A	13	9			22
AT-802AF	2	7			9
AT-802F	1	5			6
Total Units	46	59	0	0	105
Total Billings	\$59,034,926	\$82,821,321	\$0	\$0	\$141,856,247
Thrush Aircraft, LLC.					
S2R-T34	0	0			0
S2RHG-T65	0	0			0
S2R-510	7	5			12
S2R-T660	2	4			6
S2R-G10	0	0			0
S2R-H80	0	0			0
Total Units	9	9	0	0	18
Total Billings	\$13,144,390	\$14,716,251	\$0	\$0	\$27,860,641

Para jatos do transporte comercial na versão corporativa, a Airbus não entregou nenhum ACJ no primeiro semestre de 2023, em comparação com quatro (três ACJ-330-200 e um ACJ-220) um ano atrás. A Boeing não entregou nenhum BBJ no primeiro semestre de nenhum dos anos.

À medida que a indústria continua a recuperar da pandemia e dos problemas resultantes da cadeia de abastecimento, o presidente e CEO da GAMA, Pete Bunce, observou a necessidade de estabilidade e orientação por parte das autoridades reguladoras, especialmente no EUA. “Não somente a FAA necessita de um líder permanente efetivo durante este tempo de transformação para a aviação, mas a agência está em processo de reautorização pelo Congresso”, afirmou Bunce, para emendar “Estamos encorajados pelo bipartidarismo que vimos ao longo do processo legislativo e esperamos que o ímpeto para finalizar um Projeto de Lei de reautorização da FAA continue a crescer”.

Relatório trimestral 2T23:

<https://gama.aero/wp-content/uploads/2023ShipmentReportQ2.pdf>