



BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 39 (90) 8 октября 2011 г.

Несмотря на заявление авиакомпании Джет-2000 от 3 октября 2011 года о том, что Росавиация пока не уведомила перевозчика о приостановке сертификата, это случилось именно 3 октября. Судя по всему, причина такого решения та же, что и в случае с авиакомпанией Джеталлианс Восток - отсутствие дублирующих воздушных судов.

Такое ощущение, что авиационные чиновники уже не знают кого слушаться. Вроде, пока у нас президентом является Д. Медведев, позиция которого по поводу безопасности полетов была предельно жесткой. И именно в русле мнения Медведева приняты решения о приостановке действия сертификатов российских авиакомпаний. А бизнес-авиация выбрана в качестве “козла отпущения”, так как наглядной социальной значимости она не имеет, а “галочки” в отчетах по результатам проверок можно поставить без особых проблем. Однако следующим президентом у нас “избрали” В.Путина. И в среду он высказал свое мнение по поводу мер обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации, причем не совпадающее со словами ныне действующего Президента. Минтранс попал в патовую ситуацию. Кроме официальной, появляются и неофициальные версии происходящего, и это не дает четкой картины. А следовательно, возникает естественное чувство, что не все так просто, как нам пытаются поведать официальные источники.

Однако проблемы российской деловой авиации отступают на второй план, так как все внимание остального мира приковано к главному событию в отрасли деловой авиации - в понедельник 10 октября открывается 64 ежегодное совещание и конвенция Национальной ассоциации деловой авиации США NBAA 2011.



Казахстан привлекателен для Hawker Beechcraft

Компания Hawker Beechcraft Corporation считает, что рост экономики Казахстана на протяжении последних 10 лет может привести к стремительному распространению частной авиации в этой стране.

стр. 9



Необходимо быть смелым

Именно сейчас самое время производителям бизнес-джетов анонсировать новые модели. Редактор AINonline Чед Трответтер предположил, что можно ожидать от производителей, и какие новости он хотел бы от них услышать на NBAA 2011.

стр. 10



Небесные ласточки бизнес-авиации

О проблемах, качестве подготовки летного персонала для бизнес авиации в России и не только в эксклюзивном интервью BizavWeek рассказывает Генеральный директор компании JetService Ирина Юшина.

стр. 12



Avinode Business Intelligence Newsletter.

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:

индекс спроса: +13,1%; индекс стоимости: +0,15%

стр. 15

Принципиально новый G650



Быстрее всех, дальше всех,
вместительнее всех

Gulfstream®
A GENERAL DYNAMICS COMPANY

Производители готовятся к NBAA 2011

Отрасль деловой авиации готовится к 64-й ежегодной выставке NBAA 2011, которая откроется 10 октября 2011 в Лас-Вегасе. Неделями ранее заявил о формате своего участия Gulfstream. На этой неделе также анонсировали свои программы остальные производители из большой шестерки производителей.

Cessna Aircraft покажет текущую линейку самолетов семейства Citation: Citation Mustang, Citation CJ2+, Citation CJ3, Citation CJ4, Citation XLS+, Citation Sovereign и Citation X (с авионикой Honeywell Primus Elite, обновленной системой управления в пассажирском салоне и вертикальными законцовками крыла). Кроме того, в аэропорте Henderson Executive будет представлен Citation Encore+, турбовинтовой Grand Caravan, с интерьером Оазис и в версии с плотной компоновкой сидений, и однодвигательный Stationair 206.

В конференц-центре в Лас-Вегасе на своем стенде Cessna продемонстрирует программу планирования полета CESNAV для iPad. Также компания покажет макет кабины нового легкого бизнес-джета Citation M2, анонсированного в сентябре этого года, и переработанный макет салона Citation Ten, о котором было объявлено на NBAA в прошлом году.

Dassault Falcon представит Falcon 2000LX, Falcon 900LX и Falcon 7X. Бизнес-джет Falcon 2000LX будет представлен с новым интерьером от BMW DesignworksUSA, который станет одним из трех стандартных для нового суперсреднего Falcon 2000S. Falcon 900LX покажет недавно сертифицированную кабину экипажа EASy II.

А в конференц-центре Лас-Вегаса с клиентами будут работать сотрудники подразделения Customer Service.



Также на статической экспозиции компания покажет уникальный “сенсорный стол”, позволяющий с помощью интерактивного взаимодействия демонстрировать характеристики деловых самолетов Dassault Falcon.

Кроме того, 11 октября компания проведет семинары для технического персонала, пилотов и по специальным техническим аспектам самолетов Falcon. Также во вторник, 11 октября, компания проведет свой ежегодный «Семейный завтрак Falcon» (Falcon Family Breakfast), на который можно попасть только по приглашениям, и на котором руководство компании представит новые программы Dassault.

Embraer на стоянке в Henderson Executive Airport покажет сверхлегкий Phenom 100, легкий Phenom 300, большой Legacy 650 и ультрабольшой Lineage 1000. Здесь же будет представлен также демонстрационный макет среднего Legacy 500 и будет специально выделено пространство для клиентов компании.

В конгресс-зале выставочного центра в Лас-Вегасе Embraer проведет три пресс-конференции: две в воскресенье, 9 октября, в 14:00 (зал 1 - N115) и в 15:00 (зал 4 - N119), и одну в понедельник, 10 октября, в 11.00 (зал 1 - N115).

Hawker Beechcraft на статической экспозиции выставит для обозрения почти всю линейку коммерческих самолетов Hawker Beechcraft, а также дебютирует пакет обновления для эксплуатирующихся самолетов Hawker 400XP - Hawker 400XPR.

В выставочном центре Лас-Вегаса на своем стенде Hawker Beechcraft продемонстрирует возможности своей всемирной службы поддержки клиентов (Global Customer Support). Global Customer Support проведет пять семинаров по техническому обслуживанию и эксплуатации (M&O). Каждая сессия будет посвящена отдельной платформе: самолетам семейства Beechcraft King Air, Beechcraft Premier, Hawker 400XP, Hawker 125 серии и Hawker 4000.

Аварийность в бизнес-авиации растет

За первые девять месяцев во всем мире значительно возросло количество аварий и несчастных случаев среди реактивных и турбовинтовых деловых самолетов, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Согласно статистическим данным, которые собраны порталом AINonline, в первые три квартала этого года с бизнес-джетам, зарегистрированными в США, случилось 22 аварии, по сравнению с 11-ю происшествиями за тот же период годом ранее. В эти периоды среди бизнес-джетов также произошло по одной катастрофе со смертельным исходом. Однако в этом году погибло четыре человека (катастрофа во время летных испытаний G650 2 апреля 2011 года), в то время как в прошлом погибли два человека (5 января 2010 во время крушения Learjet 35A).

Среди зарегистрированных в США турбовинтовых самолетов за первые девять месяцев этого года произошла 31 авария. В семи авариях погибло 16 человек. За тот же период прошлого года с турбопропами, зарегистрированными в США, произошло 27 происшествий, четыре из которых со смертельным исходом - погибли 12 человек.

В сентябре этого года произошло две катастрофы с реактивными самолетами неамериканской регистрации, в которых погибли 56 человек. Это – катастрофа с Boeing 737 в Канаде, погибли 12 человек, и катастрофа Як-42 в России, погибли 45 человек. Также в сентябре произошли три аварии со смертельным исходом среди турбовинтовых самолетов неамериканской регистрации - два в Индонезии и одна в Канаде, в результате которых погибло семь человек.



Рынок самолетов АОН пока находится в неопределенном положении

Forecast International продолжает исследовать авиационные рынки и на этот раз представляет новый отчет под названием “Рынок самолетов авиации общего назначения в период 2011-2020 годы”. В этом проекте исследователи рассматривают перспективы производителей самолетов авиации общего назначения и потенциал этого рынка в США и Европе.

По мнению Forecast International, в период с 2011 по 2020 годы будет произведено более 24 000 самолетов на сумму около \$ 28 млрд. В этом исследовании исключены сегменты бизнес-джетов и легких спортивных самолетов.



После окончания глобального финансового кризиса и рецессии, экономический рост в США и Европе пока продолжает медленно восстанавливаться. А так как эти два региона представляют собой основные рынки для турбовинтовых и поршневых самолетов авиации общего назначения, трудности с восстановлением экономического роста в обоих регионах “больно бьют” по поставкам в этом сегменте авиационного рынка. В то же время спрос со стороны других регионов мира, с более высоким экономическим ростом, в том числе таких развивающихся стран, как Китай, Индия и Бразилия, не будет расти достаточно быстрыми темпами, чтобы заменить потерянные заказы в Северной Америке и Европе.

Эксперты Forecast International прогнозируют, что в 2011-2012 годах производство вырастет на незначительную величину. Однако начиная с 2013 года компания обещает рынку высокие темпы роста: с чуть более 1900 самолетов в 2013 году до более 3100 самолетов в 2020 году.

Из 24385 самолетов, которые будут произведены в 2011-2020 годах, на поршневые самолеты придется чуть более 18 400 машин, которые оцениваются в \$ 8 млрд. Производство турбовинтовых самолетов составит почти 6000 единиц на сумму около \$ 20,5 млрд.

“Пока наблюдаются признаки усиления спроса на рынке поршневых самолетов, однако этот рост зафиксирован от очень низкой базы”, сказал авиационный аналитик компании Дуглас Ройс. “Возвращение производства на докризисные уровни займет годы, если не все десять лет”.



Challenger 850 обслуживат в Риге

Латвийское подразделение Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH (LBAS) расширило возможности своей станции по техническому обслуживанию бизнес-джетов. Теперь в Риге могут обслуживаться самолеты, летающие под регистрацией Бермудских и Каймановых островов, а также техцентр получил разрешение от EASA на оперативное техническое обслуживание самолетов Bombardier Challenger 850.

В партнерстве с FBO Riga, LBAS предлагает полный комплекс услуг FBO, включая всестороннюю оперативную техническую поддержку бизнес-джетов Learjet 40/45/60, Challenger 601, Challenger 604, Challenger 605, Challenger 850, Global 5000 и Global Express XRS.

Управляющий директор LBAS Андреас Каден сказал: “Многие наши клиенты - из Восточной Европы и стран СНГ, в которых самолет Challenger 850 стал очень популярным. Так что мы очень рады расширить наше сервисное предложение для самолетов Challenger 850, а также для бизнес-джетов, состоящих в регистре Каймановых и Бермудских островов. Эти новые предложения значительно повысят уровень обслуживания, который мы предоставляем нашим клиентам в регионе”.



JetFlite усиливается в России



Американский оператор JetFlite International в ближайшее время добавит к своему московскому флоту самолет Challenger 601 и расширит штат сотрудников.

Как прокомментировали в компании перевозчика, в целом Россия, и Москва в частности, – одни из самых динамично развивающихся рынков бизнес перевозок в мире.

“За прошедший летний сезон один из наших самолетов суммарно налетал более 80 часов, что само по себе не плохо. В настоящее время мы предлагаем клиентам полеты из Внуково 3 на Gulfstream G200 и уверены, что с добавлением нового Challenger 601 удовлетворим спрос, прежде всего, в наступающий «высокий» зимний сезон на европейских и внутри-российских направлениях”, - отмечают в JetFlite.

Кроме этого, расширится и постоянный штат сотрудников. Дополнительно компания отправит в Москву диспетчеров, менеджеров по продажам и технический персонал.

До конца года в планах перевозчика добавление еще одного самолета, Gulfstream GV, для базирования в Москве, что позволит клиентам осуществлять трансатлантические перелеты.



Jet Aviation приходит в Al Bateen

Компания Jet Aviation получила официальное разрешение на работу своего нового филиала в Al Bateen Executive Airport.

Швейцарская компания, которая уже имеет FBO и станцию технического обслуживания в соседнем Дубае, сейчас получила лицензию на оказание услуг оперативного технического обслуживания для владельцев и операторов местных и иностранных воздушных судов бизнес-авиации, прилетающих в аэропорт Al Bateen.

Получив это разрешение, компания Jet Aviation стала первым независимым провайдером ТОиР в Al Bateen Executive Airport.

“Лицензирование нашей линии технического обслуживания в Al Bateen Executive Airport является очень актуальным в деле расширения глобальной сети обслуживания Jet Aviation”, говорит Михаэль Рюкер, вице-президент и генеральный директор Jet Aviation Dubai. “Трафик самолетов в Al Bateen Executive Airport в прошлом году значительно увеличился, и оперативное техническое обслуживание в Абу-Даби становится одной из основных услуг на этом растущем рынке”.

Стивен Джонс, генеральный управляющий Al Bateen Executive Airport, добавил: “Мы рады приветствовать Jet Aviation в Al Bateen. Благодаря общемировой сети и многолетнему опыту, это партнерство важно для наших клиентов, и мы рассчитываем на длительные деловые отношения”.



Gulfstream провел форумы операторов

Компания Gulfstream Aerospace недавно провела два международных форума для операторов. Один - в ходе выставки Jet Expo 2011 в Москве, второй - в Пекине. Третий подобный форум планируется в рамках выставки Dubai International Air Show.

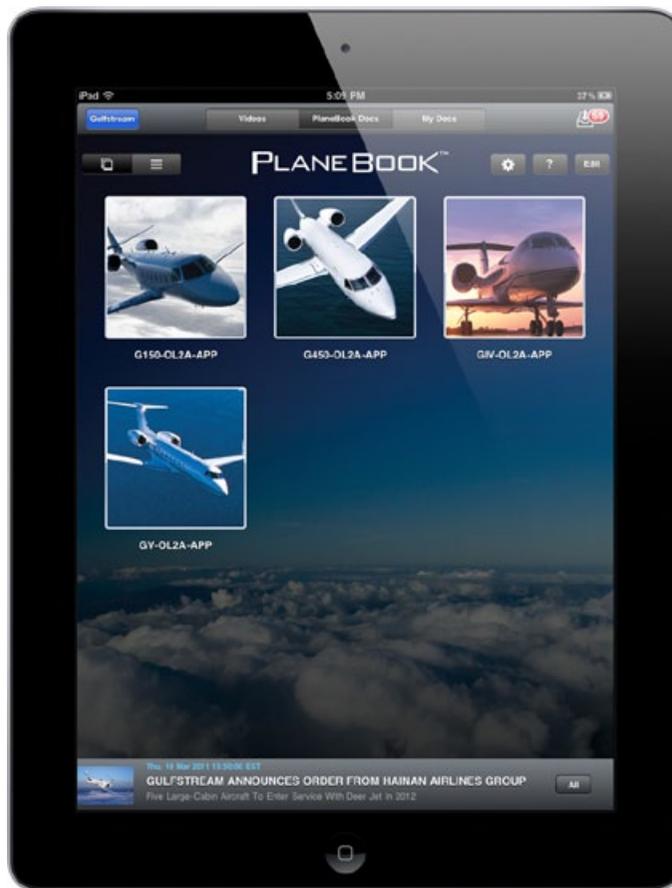
Участники форумов получили новейшую информацию по технической поддержке и эксплуатации самолетов, в том числе сведения о состоянии флота компании, организации технического обслуживания, техническом обучении и ожидаемых технических бюллетенях. Кроме того, представители компании рассказали о текущих возможностях технического обслуживания самолетов.

В форумах также принимали участие крупные региональные и национальные партнеры компании Gulfstream. Участникам была предоставлена возможность задавать вопросы выступающим. В ходе этих мероприятий использовались услуги переводчиков.

“Такие форумы - один из многих способов поддержки связи с нашими клиентами по всему миру, - комментирует президент направления технической информации и поддержки компании Gulfstream Марк Бернс (Mark Burns). - Непосредственная встреча с операторами способствует укреплению взаимоотношений. Это также хорошая возможность для обмена информацией. В ходе форумов большой объем информации получаем не только мы, но и наши операторы”.



Gulfstream представил приложение PlaneBook для iPad



Компания Gulfstream Aerospace представила свой электронный менеджер документов PlaneBook™ в формате приложения для iPad, которое уже можно приобрести в магазине Apple App.

Приложение PlaneBook обеспечивает пилотам непосредственный доступ к важной полетной информации и документации по соответствующей модели самолета, такой как руководство по летной

эксплуатации, руководство по эксплуатации самолета, контрольные карты пилота и краткий справочник экипажа. Электронная версия справочника, которая включает в себя в том числе установленные схемы полета в аварийной ситуации, является основным документом, содержащим перекрестные ссылки на все остальные документы.

“Внедрение электронного менеджера документов PlaneBook в 2007 году помогло компании Gulfstream освоить концепцию “электронной кабины” и управления электронными документами, - комментирует вице-президент отдела организации полетов компании Gulfstream Рэнди Гастон. - Благодаря приложению PlaneBook для iPad вся необходимая информация теперь будет у пилотов под рукой. Более того, по мере изменения документов и процедур, касающихся самолета, приложение будет автоматически обновляться и держать таким образом пользователей в курсе событий”.

С помощью приложения PlaneBook пилоты могут создавать и добавлять собственные данные, включая контрольные списки, стандартные процедуры и другие справочные материалы. Это позволяет настраивать приложение в соответствии с привычными процедурами или личными предпочтениями. Поскольку документы и инструкции загружаются непосредственно на iPad, их можно просматривать как онлайн, так и в автономном режиме. Кроме того, функция История позволяет быстро переходить к документам, которые используются чаще всего.

Приложение также позволяет загружать видеоинструкции и последние новости компании.

Приложение PlaneBook компании Gulfstream можно [приобрести в магазине App Store](#).



Подвела грязь в масле

Комиссия Межгосударственного авиационного комитета закончила расследование авиационного происшествия с самолетом Cessna Grand Caravan 208B RA-67701 авиакомпании «Вельталь-авиа», произошедшего 02.10.2010 в районе города Киренск (Иркутская область).

По заключению комиссии, причиной авиационного происшествия явился отказ двигателя в полете из-за его внутреннего разрушения, что привело к необходимости выполнения вынужденной посадки в лесном массиве и значительным повреждениям ВС.

Отказ двигателя явился следствием повреждений планетарных подшипников первой ступени редуктора, что привело к вибрации и разрушению вала силовой турбины и падению мощности двигателя.

Наиболее вероятно, повреждения планетарных подшипников были вызваны посторонним загрязнением, которое, как было установлено, являлось оксидом алюминия и оксидом кремния. Установить причину и этап, на котором произошло загрязнение, не представилось возможным.

Тем не менее, МАК предполагает, что загрязнение, возможно, имело место в период производства или при полной замены масла (12.04.2010) при выполнении периодического ТО в Финляндии (Konekorhonen OY, Nuvinkaa). Однако (по утверждению разработчика и изготовителя двигателя), в силу длительности эксплуатации двигателя, маловероятно, что загрязнение имело место в период производства двигателя.

Путин не дал обидеть



Правительство отказалось ужесточать требования к авиакомпаниям по количеству самолетов в авиапарках. Норматив в 20 лайнеров для магистральных авиалиний снижен вдвое. Малые компании и бизнес-авиация получили шанс остаться на рынке даже с тремя самолетами. На укрупнении авиакомпаний ранее настаивал президент Дмитрий Медведев, а курировал проект «против живопырок» вице-премьер Сергей Иванов.

В среду, 5 октября 2011 года, президиум правительства рассмотрел вопрос о лицензировании воздушных авиаперевозок. Министр транспорта Игорь Левитин сообщил на заседании, что нормы допуска авиакомпаний на рынок будут изменены, но не так радикально, как предполагалось ранее.

Премьер-министр Владимир Путин сказал: «Необходимо предъявлять жесткие требования к авиакомпаниям по подготовке летного состава, а не устанавливать минимальное количество самолетов, которые должны быть у них в ангарах».

«Дело не в количестве самолетов, а в том, чтобы любая компания, когда готовит пилотов, должна была бы иметь тренажеры, должен быть целый набор

требований», — посоветовал Левитину премьер, добавив, что, «если авиакомпания с одним самолетом может эти требования выполнять, ради бога, пускай летает».

Вопрос о массовом обновлении парка авиакомпаний поднимал президент Дмитрий Медведев вскоре после авиакатастрофы Як-42 под Ярославлем. Он требовал радикально сократить количество действующих в России перевозчиков.

По итогам совещания у премьера подготовлен новый документ. В соответствии с этим проектом авиакомпания, выполняющая регулярные воздушные перевозки пассажиров, должна иметь в парке не менее 10 воздушных судов с количеством пассажирских мест 55 и более или не менее 3 воздушных судов с количеством пассажирских мест менее 55.

Программа выполнения нерегулярных воздушных перевозок пассажиров предусматривает наличие у перевозчика не менее пяти воздушных судов с 55 пассажирскими местами или не менее трех самолетов с количеством пассажирских мест менее 55.

Для нерегулярных воздушных перевозок на самолетах с количеством пассажирских мест менее 20 ограничения по минимальному количеству воздушных судов не устанавливаются.

«Это требование, в частности, относится к бизнес-авиации. Перевозки на джетах, имеющих менее 20 пассажирских мест, никак не ограничиваются», — сообщили в Минтрансе.

По материалам Газета.ru

Nextant 400XT сертифицирован FAA

5 октября 2011 года компания Nextant Aerospace объявила о сертификации Федеральным авиационным управлением США (FAA) бизнес-джета Nextant 400XT. Первые поставки этих самолетов начнутся в октябре 2011 года. Среди заказчиков этого восстановленного бизнес-джета есть компания Flight Options, второй по величине в США оператор самолетов в доле собственности, который разместил заказ на 40 самолетов.

Nextant 400XT представляет собой восстановленный и переоборудованный Beechjet 400A/Hawker 400XP, на который установлены новые двигатели Williams FJ44 - 3AP, новая авионика Rockwell Collins Pro Line 21, сделан капитальный ремонт планера и установлен новый интерьер. Первый полет этот самолет совершил 8 сентября 2010.

Nextant 400XT поставляется клиентам в качестве нового самолета с полной двухлетней гарантией и полной сервисной поддержкой. Такие услуги ранее были доступны только в новых самолетах.

Самолет имеет дальность полета с четырьмя пассажирами и остатком топлива по NBAA IFR 2005 морских миль, что на 50% больше, чем у исходного 400XP. Другие усовершенствования в летных характеристиках включают в себя крейсерскую скорость в 460 миль в час, улучшение топливной эффективности на 25-30 процентов.

Основным конкурентом Nextant 400XT является заводская доработка аналогичного самолета Hawker 400XP до версии Hawker 400XPR. Hawker Beechcraft планирует сертифицировать Hawker 400XPR в следующем, 2012 году.



Sukhoi Business Jet будет представлен на NBAA 2011

Гражданские самолеты Сухого (ГСС) и SuperJet International (SJI) на NBAA 2011 возможно объявят клиента, который первым получит VIP-версию Sukhoi Superjet 100. Поставка стартового Sukhoi Business Jet (SBJ) ожидается в 2014 году, сказал на прошлой неделе во время совещания в Риме европейской ассоциации региональных авиакомпаний генеральный директор SJI Карло Логли (Carlo Logli).

Партнеры в этом проекте, ГСС и SJI, одобрили развитие проекта SBJ в начале этого года и рассчитывают на поставки от 80 до 100 этих самолетов в ближайшие 20 лет. В настоящее время находится в эксплуатации коммерческая версия этого самолета – SSJ 100.

“По поступающим данным надежность самолета составляет около 96% -97%. Пока это ниже нашей цели, но мы считаем, что это хорошие показатели для нового типа самолета”, отметил Карло Логли. Он также сказал, что компания ГСС, совместно с партнерами по проекту SSJ100, запустила программу снижения веса самолета. Сейчас Sukhoi Superjet



100 почти на две тонны тяжелее запланированных весовых характеристик. Первая фаза программы рассчитана на 12 месяцев, и в результате самолет должен сбросить на одну тонну.

ГСС уже имеет в портфеле заказов более десяти SBJ. В рамках авиасалона МАКС 2011 компания подписала с индийской компанией Aviatech соглашение о намерениях на поставку 10 Sukhoi Business Jet и с опционом еще на 10 самолетов.

Индийская компания Aviatech специализируется на услугах в области корпоративной авиации, а также на консалтинговых услугах в оборонном сегменте. Эта компания станет первым крупным заказчиком бизнес-версии самолета Sukhoi Superjet 100.

Однако самолету все еще необходимо получить сертификацию EASA. По словам руководства SJI, этот этап планируется завершить к концу года. Этим летом в ОАЭ самолет проходил высокотемпературные испытания (выше 40 градусов по Цельсию), а в настоящее время выполняются высокогорные тесты в г. Толука, Мексика.



Osprey получит VIP-салон

Первая вертолетная эскадрилья Корпуса морской пехоты США, базирующаяся в Куантико (штат Виржиния, США), готовится к получению четырех специальных комплектов, позволяющих переконфигурировать военно-транспортный конвертоплан MV-22 Osprey в комфортабельное средство для транспортировки высокопоставленных лиц американского государства.

Начиная с августа этого года, командование Корпуса морской пехоты США принимает предложения от различных компаний по производству и поставке комплектов интерьеров для переоборудования Osprey, которые начнут поступать в эскадрилью приблизительно в 2013 году, сообщил портал Helihub.

Как стало известно, основным цветом интерьеров конвертопланов в VIP-конфигурации выбран зеленый – в этот цвет будут окрашены стены и потолок салона. По просьбе заказчика все электропровода и трубопроводы военного MV-22 должны быть скрыты от глаз пассажиров панелями. Кресла пассажиров будут обтянуты черными чехлами. На полу будет постелено ковровое покрытие также черного цвета. Кроме того, в заказ входят специальные чемоданы, в которых будут храниться и перевозиться все части комплектов.

В задней части салона, в районе рампы, будет размещено большое полотно с логотипом эскадры. По замыслу военных, установка комплектов не должна предполагать каких либо конструктивных изменений. Как заявили представители заказчика, это должно быть чисто косметическим дополнением, призванным улучшить вид внутреннего пространства конвертоплана и увеличить его комфортность.



Электромотор поможет при отказе

Компания Eurocopter провела успешные испытания гибридного вертолета, в котором используется тандем турбовального двигателя и электрического мотора, отмечая новый этап в инновационной стратегии компании, которая открывает путь для дальнейших усовершенствований в области безопасности полетов. Для осуществления этого прорыва в использовании гибридной концепции Eurocopter использовал дополнительную электрическую систему для увеличения маневренности однодвигательного



вертолета во время посадки на авторотации, которая выполняется в случае отказа основного двигателя.

Демонстрационный вертолет является модификацией серийной версии успешной модели - одномоторного вертолета AS350, который дополнительно был оснащен электрическим двигателем. В случае отказа основного двигателя, электродвигатель обеспечивает питание для ротора, что позволяет пилоту очень легко управлять вертолетом во время снижения для экстренной посадки. Следующим шагом компании будет окончательная доводка этой концепции и оценка ее реализации на серийных вертолетах производства Eurocopter.

“Научные исследования Eurocopter используются каждый день для того, чтобы повысить безопасность полетов и технические характеристики вертолетов для удобства наших клиентов, и мы гордимся тем, что разработали первый в мире вертолет, оснащенный одновременно двигателем внутреннего сгорания и электрической установкой, - сказал Лутц Бертлиг (Lutz Bertling), президент и исполнительный директор Eurocopter. Гибридные двигатели являются важным элементом инновационного плана Eurocopter в развитии следующего поколения вертолетов. Этот вертолет открывает новые возможности для усовершенствований в области безопасности, а также для снижения потребления топлива и выбросов”.

Гибридный демонстрационный вертолет AS350 имеет очень компактный электромотор и литий-ионный полимерный аккумулятор, который установлен в центральной части фюзеляжа. Электронное управление позволяет очень точно распределять мощность электродвигателя во время посадки на авторотации.



Казахстан привлекателен для Hawker Beechcraft

Компания Hawker Beechcraft Corporation (HBC) считает, что рост экономики Казахстана на протяжении последних 10 лет может привести к стремительному распространению частной авиации в этой стране.

Говорит Шон МакГью, президент Hawker Beechcraft Европа, Ближний Восток и Африка: “После распада Советского Союза казахская экономика непрерывно росла, и ожидается, что работа, проведенная в последнее десятилетие, особенно по части инвестиций в экспорт нефти, приведет к еще более активному росту в течение следующих нескольких лет.

Казахстан находится в Европе и Азии, благодаря чему здесь есть идеальные условия для торговли как с европейскими, так и азиатскими странами. При этом путешествия из Казахстана в Западную Европу, Россию и Китай долгое время были затруднены в связи с тем, что территория страны огромна. Экономический рост привел к тому, что появляется все больше компаний, которые готовы инвестировать в частную авиацию, чтобы развивать собственный бизнес.

Из-за того, что крупные компании и индивидуальные предприниматели используют экономический подъем для укрепления связей с иностранными инвесторами, авиаперевозки между Казахстаном и крупнейшими бизнес-хабами Европы и Азии уже в ближайшее время могут стать крайне важными”.

Территория Казахстана составляет 2724900 км², и эта страна занимает 9-е место в списке самых крупных государств мира. Как следствие, перемещение по стране сухопутным транспортом может отнимать много времени и быть не всегда эффективно. По дальности у Hawker 750 нет равных в классе среднемагистральных самолетов. Эта



модель позволяет перевозить четырех пассажиров и двух членов экипажа на расстояние до 5219 км, что покрывает такие маршруты, как Алма-Ата–Москва или Алма-Ата–Пекин, менее чем за 4 часа.

Hawker 4000, самый крупный самолет из линейки Hawker, способен без дозаправки перевезти четырех пассажиров из Алма-Аты в Лондон (дальность полета 5618 км).

По мнению Шона МакГью, «с ростом казахской экономики спрос на услуги авиации увеличится. Однако только 65 аэропортов здесь располагают взлето-посадочной полосой с твердым покрытием, а число рейсов коммерческих авиалиний ограничено – так, между Алма-Атой и Москвой в неделю летает менее семи регулярных рейсов, а в день по этому маршруту осуществляется всего четыре вылета».

В результате значительных иностранных инвестиций в нефтяную промышленность Каспийского региона казахская экономика в 2000–2010 гг. в среднем росла на 8% в год, при этом ВВП на душу населения с середины 90-х увеличился десятикратно.

По мнению аналитиков, Казахстан может войти в пятерку ведущих нефтяных держав в ближайшее десятилетие благодаря растущему спросу на нефть во всем мире и прогнозам, по которым баррель к 2015 г. будет стоить \$100. В этих условиях Казахстан окажется в одном ряду с такими производителями нефти, как Саудовская Аравия, Кувейт, Россия и США.

Самый значительный экспорт Казахстан осуществляет в Китай (13,4%), Россию (11,1%) и Германию (10,6%). В 2010 г. общий объем экспортируемых товаров оценивался в \$59,23 млрд.

Необходимо быть смелым

Отрасль деловой авиации растет, когда есть уверенность в завтрашнем дне, и застывает, когда ее нет. Уже третий год подряд мировая экономика находится под прессом различных проблем, и соответственно аналитики отмечают слабый уровень доверия со стороны бизнеса. Однако, несмотря на мрачный период, именно сейчас самое время производителям самолетов бизнес-авиации анонсировать новые модели, и выставка NBAA 2011 в Лас-Вегасе - лучшее место для таких заявлений.

Логика такого шага объясняется тем, что анонс новой модели сегодня подразумевает выход ее на рынок через несколько лет: при обновлении существующего самолета это около двух или трех лет, а при разработке с чистого листа все пять-семь лет. К этому времени экономика, скорее всего, будет себя чувствовать намного лучше, и именно тогда производителям будут нужны новые модели, чтобы конкурировать и побеждать на рынке.

Редактор портала AINonline Чед Троттветтер предположил, что можно ожидать от шестерки основных производителей, и какие новости он хотел бы от них услышать на NBAA 2011.

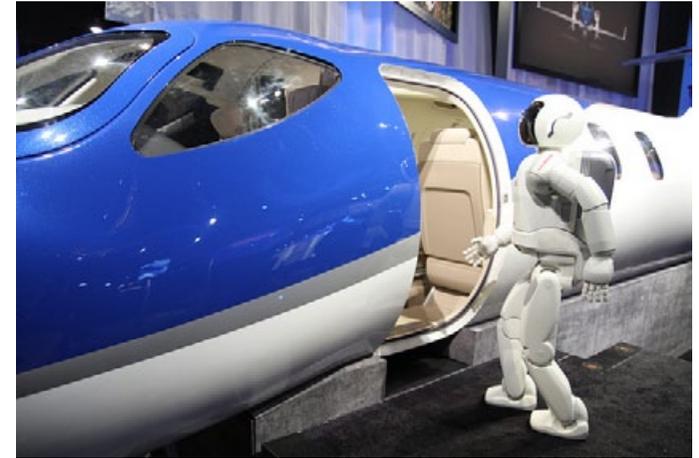


Bombardier

Хотя Bombardier произвел настоящий фурор на NBAA 2010 со своими Global 7000 и Global 8000, компания должна двигаться дальше. Ее суперсредний Challenger 300, безусловно, созрел для обновления, а Challenger 605 нуждается в полной замене. И должен он это делать как можно скорее. Сейчас Bombardier занимается верхним сегментом линейки Learjet, развивая модель 85, но таким образом оказался заброшенным сегмент легких самолетов. Производитель должен либо идти ва-банк, анонсируя новые легкие самолеты, разработанные заново для замены Learjet 40/45 и 60, или просто прекратить производство этих моделей.

Cessna

В сегменте реактивных самолетов Cessna Aircraft направила все свои усилия на легкие и средние бизнес-джеты, и эта ставка, конечно, не окупилась в последние годы. С 2008 года эти два сегмента были довольно слабыми, не говоря уже о том, что в это же время пришел на рынок Embraer с парой легких самолетов (Phenom 100/300) и начал разработку средних Legacy 450/500. На NBAA Cessna должна, наконец, диверсифицировать свою продуктовую линейку в сторону верхнего сегмента, объявив о восстановлении разработки большого бизнес-джета, то есть Citation Columbus. Textron принял необдуманное решение, когда в 2009 году отказался от Columbus, и теперь настало время исправить эту ошибку. Он также должен сделать больше, чем продолжать обновление легких и средних самолетов. Cessna нуждается в абсолютно новом модельном ряду реактивных самолетов, которые смогут заменить только что объявленный M2 (по сути CJ1+), CJ2+, CJ3 и CJ4, а также средние и суперсредние бизнес-джеты, которые должны прийти на замену XLS+, Sovereign



и X/Ten. Приятным моментом также станет анонс одно- или двухмоторного турбовинтового "убийцы" King Air.

Dassault

Если сказать по-простому, то на выставке NBAA компания Dassault должна официально объявить о суперсреднем Falcon 5X, более известном, как Falcon SMS, или она должна просто перестать говорить об этом проекте. Французский производитель уже в течение почти пяти лет упоминает SMS. И в течение последних трех лет Dassault постоянно намекал, что SMS близится к запуску, но пока намеков на это не видно. Компания также намекала на легкий Falcon 3X и ультрадальний Falcon 9X, но в настоящее время это также не более, чем мечты. Да, Falcon 7X является отличным самолетом, но настало время прекратить мечтать о последующих моделях и начать их делать.

продолжение ►

Embraer

Бразильская компания Embraer впечатляюще ворвалась на рынок бизнес-авиации. Его легкие Phenom 100/300, суперсредние Legacy 600/650 и бизнес-лайнер Lineage 1000 уже эксплуатируются. И хотя у компании много хлопот с разработкой средних бизнес-джетов Legacy 450 и 500, она не должна останавливаться на достигнутом. Что явно отсутствует в ее продуктовой линейке, так это ультрадальний бизнес-джет. И производитель может быстро заполнить эту нишу, предлагая ультрадальний Lineage на основе семейства E-Jet (как, например, Lineage 1000), но с большим центральным кормовым топливным баком и новыми двигателями, который должен перекрыть дальность Lineage 1000 в 4500 миль.

Gulfstream

Gulfstream Aerospace, возможно, был самым смелым из производителей в условиях кризиса. Компания запустила и продолжает активную разработку своих новых проектов – суперсреднего G280 и флагмана G650. Эти самолеты уже находятся на сертификационных испытаниях, так что для компании настает время, чтобы сделать еще более высокие ставки. На NBAA Gulfstream должен анонсировать замену G450 и G550, заимствуя широкий фюзеляж от G650, но разработав с чистого листа крылья и установив новейшие экономичные двигатели. На верхнем сегменте Gulfstream должен противостоять компании Bombardier с ее проектами Global 7000/8000, запустив Gulfstream G750 и G850, соответственно с более дальней версией G650 и растянутой версией с еще большей дальностью – около 9000 морских миль.



Hawker Beechcraft

К сожалению, Hawker Beechcraft не имеет поддержки со стороны своих владельцев Goldman Sachs и Onex, чтобы сообщить что-нибудь отдаленно смелое на NBAA. Хотя ее материнская компания сидит на куче наличных денег, Hawker Beechcraft был оставлен на произвол судьбы в финансовом отношении. В итоге, слабость рынка легких и средних бизнес-джетов оказалась серьезным ударом для компании. Хотя Hawker Beechcraft продолжает обновление своих существующих моделей, но, учитывая его финансовое положение, никто не ожидает, что производитель сообщит о чем-нибудь интересном на шоу. Но если бы у компании действительно были бы деньги, то в первую очередь нуждается в новых свежих моделях линейка King Air, а именно двухмоторные турбовинтовые самолеты с приглаженными, разработанными с чистого листа,

современными салонами. А такие модели сейчас возможно разработать только благодаря системе автоматизированного проектирования, применению легких композитных материалов и экономичных двигателей. Самолеты Hawker 400 и Hawker 750/900XP также должны подвергнуться подобному превращению.

NBAA 2011 станет определяющим моментом для производителей. Те, кто предпочитают «сыграть в азартные игры» в Лас-Вегасе, анонсировав новые смелые модели, в будущем будут вознаграждены, те же, кто будет сидеть в сторонке, будут потом ломать головы, почему они не могут продать самолеты в то время, когда наблюдается подъем на рынке бизнес-авиации. Другими словами, производители бизнес-джетов должны быть смелыми или просто сидеть дома.

Небесные ласточки бизнес-авиации

О проблемах, качестве подготовки летного персонала для бизнес авиации в России и не только в эксклюзивном интервью BizavWeek рассказывает Генеральный директор компании Jet Service Ирина Юшина.

Компания Jet Service безусловный лидер в своем сегменте. Расскажите, пожалуйста, об истории компании и основных направлениях деятельности сегодня.

Jet Service начала свое существование в 2006 году как Агентство по подбору бортпроводников (cabin attendant, air hostess) для бизнес-авиации. В то время уже ощущался явный голод в сфере подбора стюардесс на частные самолеты и для авиакомпаний бизнес авиации, да и иностранным авиакомпаниям все чаще и чаще требовались русскоязычные кадры, так как число русских клиентов-пассажиров неуклонно росло. Проработав год, как Агентство, мы поняли одну неизбежную истину – кандидаты-стюардессы, которых мы подбирали из числа бортпроводников гражданской авиации, категорически не подходили для работы на бизнес-джетах по ряду причин, и нам регулярно возвращали их обратно с пометкой ПРОФНЕПРИГОДНЫ. Девушки из гражданской авиации, к сожалению, недостаточно владели знанием английского языка, абсолютно не владели искусством высокого сервиса, не говоря уже о навыках общения с VIP-пассажирами и т.д. и т.п. То есть на обучение и подготовку каждой кандидатки авиакомпания должна была тратить силы и время, что никак не входило в их планы. Проанализировав ситуацию, мы поняли, что необходимо создавать Независимую тренинговую Школу подготовки стюардесс для бизнес-авиации для того, чтобы наши кандидаты-стюардессы смогли полноценно конкурировать со своими иностранными коллегами на европейском рынке, а также соответствовали требованиям



Генеральный директор Jet Service Ирина Юшина

частных владельцев вообще. Мой 15-летний опыт работы в качестве стюардессы бизнес-авиации помог нам собрать и систематизировать необходимый материал, также было несложно из числа моих коллег найти специалистов и инструкторов, которые могли бы грамотно и профессионально готовить будущих стюардесс для VIP-сегмента. Мы создали уникальную Программу подготовки стюардесс для бизнес-авиации, опираясь на собственный опыт работы в Европейских и Российских авиакомпаниях, и не имеющую аналогов в России.

Основными направлениями деятельности Jet Service сегодня являются:

- Тренинговая школа подготовки стюардесс и стюардов для бизнес-авиации.
- Агентство по подбору обслуживающего персонала (cabin attendant, air hostess) для бизнес-авиации.
- Freelance-агентство.

На сегодняшний день Jet Service действительно является лидером в своей области. Доказательством чего является огромное число наших выпускниц, летающих в самых крупных Европейских авиакомпаниях бизнес-авиации, а также постоянно растущее количество запросов на подбор персонала, поступающих в Агентство Jet Service.

продолжение ►

О качестве подготовки летного персонала в России и особенно о ее проблемах сейчас не говорит только ленивый. В чем, по вашему мнению, заключается основная проблема, и с помощью каких механизмов Вы подготавливаете столь востребованный российскими и зарубежными операторами персонал?

Проблема подготовки действительно существует, и решить ее можно только на государственном уровне. У нас вообще считается, что подготовка бортпроводников для бизнес-авиации должна быть такая же, как и для линейной авиации, но лишь с небольшими дополнениями. Существующая система подготовки настолько не гибкая, и порой кажется, что все просто застыло на уровне 90-х годов, когда я сама проходила подготовку в качестве бортпроводника гражданской авиации. У нас, как обычно, пытаются кардинально новое поставить, как говорится, на старые рельсы. Существует гигантская разница и к требованиям и к самому содержанию подготовки бортпроводников для бизнес-авиации. Я не говорю о качестве подготовки – федеральные авиакомпании действительно основательно и очень качественно готовят своих бортпроводников – я говорю о самом содержании подготовки!

Для бизнес-авиации важна серьезная сервисная и коммуникативная часть подготовки. И не только в теории, программа состоит на 90% из практических занятий по VIP-обслуживанию. О безопасности я не говорю – это само собой разумеющаяся основа. Но видимая пассажиру часть и отличительная черта самого VIP-полета – высочайший сервис обслуживания и комфорта полета – это является основой программы подготовки бортпроводников бизнес-авиации и отличительной черта самой бизнес-авиации от линейной.



Выпускницы Jet Service востребованы

С какими основными проблемами при подготовке персонала сталкивается компания Jet Service?

Программа подготовки в Школе Jet Service состоит из теоретической и практической части. Основные предметы – “Технология VIP-обслуживания пассажиров в бизнес авиации” и “Организация питания на борту самолета в бизнес авиации” – одобренные Росавиацией программы. Практика проходит в лучших ресторанах Москвы. Мы сотрудничаем с самыми прогрессивными и самыми лучшими кейтеринговыми компаниями Москвы (Dellos catering, Sky Point), где наши будущие стюардессы проходят тренинг по заказу питания, а также получают знания по мировой гастрономии,

высокой кухне, искусству сервировки блюд. Одним из самых интересных предметов является курс Сомелье, а также новая модная тенденция – курс чайного Сомелье.

Вторая важная часть подготовки – серия психологических тренингов, нацеленная на отработку навыков эффективного общения с VIP-пассажирами, умение взаимодействовать с экипажем и наземными службами. Далее идут тренинги по этикету и протоколу, культуре речи в сервисном обслуживании. Программа нашей Школы довольно обширная, она включает в себя 12 предметов.

К сожалению, пройти стажировку на самолете бизнес-авиации, то есть организовать стажерский полет для выпускниц Школы, практически невозможно, а точнее - невозможно вообще. Проблемой это нельзя назвать, так как это просто специфика этой области. Практику они получают, уже трудоустроившись, выполняя пробные полеты уже с владельцем самолета или же с инструктором в коммерческой бизнес-авиации.

В чем, по Вашему, главное отличие в подготовке персонала линейной и нелнейной авиации (бизнес-авиации)?

Как я уже сказала выше, разница колоссальная. На этот вопрос я ответила в предыдущем вопросе.

Это то, чем отличается подготовка стюардесс и стюардов бизнес-авиации от бортпроводников гражданской авиации. Подготовка по части безопасности всегда проходит только в авиакомпании и на конкретный тип самолета, точно так же, как и в гражданской авиации.

продолжение ►

Ваши кадры больше востребованы отечественными перевозчиками или зарубежными?

Наши кадры востребованы сейчас больше иностранными авиакомпаниями. Им, как Вы понимаете, сложно самим заниматься поиском русскоговорящих стюардесс, а также их подготовкой. За 6 лет своего существования мы уже доказали европейским авиакомпаниям, что подготовка в Jet Service ничем не уступает подготовке в самих компаниях. Как следствие, мы получили постоянных заказчиков в лице самых крупных авиакомпаний бизнес-авиации старого света, а сейчас и стран Арабского региона. Также постоянно растет число обращения к нам и Российских операторов, особенно из российских регионов.

Откуда к вам приходят «курсанты»? Опишите, пожалуйста, идеального бортпроводника для бизнес авиации. В процентном соотношении больше девушек или юношей обращаются в Вашу компанию?

В нашу Школу мы принимаем только девушек и юношей с высшим образованием, с владением английским языком не ниже уровня intermediate. Эти обязательные условия являются основными препятствиями для бортпроводников гражданской авиации - высшее образование есть лишь у 10% бортпроводников, знание иностранного языка на школьном базовом уровне, что вполне достаточно для гражданской авиации и совсем недостаточно для бизнес-авиации. То есть, как Вы видите, не все изначально могут прийти в бизнес-авиацию, нужен основательный базис, на который потом накладывается сама подготовка.



Коллектив Jet Service на выставке JetExpo 2011

Приходят к нам девушки и юноши из языковых вузов, из сферы сервисного VIP-обслуживания - из лучших отелей Москвы, таких как RIZ Carlton, Marriott, Hyatt, из туристического бизнеса и, конечно, из гражданской авиации.

Идеальный бортпроводник бизнес-авиации – это космополит в самом высшем значении этого слова, человек высокообразованный и разносторонне развитый, с хорошим физическим здоровьем, ментально гибкий, умеющий найти общий язык с любым человеком. Это человек мотивированный на обеспечение максимального комфорта для своего пассажира. Профессиональная подготовка для такого человека никогда не стоит на месте, он развивается и постоянно совершенствуется в своем мастерстве, он любит свою работу, которая становится стилем его жизни. Я думаю, что многие (или почти все) бортпроводники бизнес авиации согласятся с этим моим определением.

Кстати, в последнее время все чаще и чаще

к нам поступают запросы на подбор именно бортпроводников мужского пола на частные самолеты и в авиакомпании бизнес-авиации. Для России это качественно новый прорыв. В Европейской бизнес авиации уже давно установили практически путем, что бортпроводники-мужчины более основательно подходят к обслуживанию, менее эмоциональны, да и с экипажем срабатываются легче, дольше работают на одном месте, что является ценным для хозяина и авиакомпании. В Европе именно бортпроводники-мужчины занимают все руководящие и контролирующие позиции в сервисных службах бортпроводников практически во всех крупных авиакомпаниях бизнес авиации (VistaJet, Comlux, Global Jet Concept, Nomad Aviation...). Эта тенденция с задержкой в 5 лет доходит, наконец, и до России. Поэтому кандидатов мужского пола принимаем и обучаем, и поскольку спрос на них растет, они практически все очень быстро находят работу в этой элитарной высоко конкурентной области.

Как можно в целом оценить рынок подготовки бортпроводников в России. Есть ли в этом сегменте конкуренция?

Рынок подготовки бортпроводников в России далек от совершенства. Если и возникают какие-то попытки составить конкуренцию, то это все, как у нас в России принято, - “лучше сделать не хотим, мы лучше конкурентам навредим...” Люди не хотят лучше работать, а любое настоящее дело – это колоссальный труд, тем более в области, которая является принципиально новой для авиации. Здесь нельзя опираться на то, что уже существует и давно устарело, здесь нужно строить новое! Чем и занимаются специалисты в Jet Service! И это только начало...

Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес авиации в Европе.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолёта. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные самолеты

Запросы на выполнение рейсов.

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов на период с 19 по 25 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	39	35	21	33	13	12	37	134
Великобритания	20	76	79	45	3	18	94	236
Франция	20	93	128	77	2	49	113	211
Италия	55	75	81	47	10	26	62	96
Австрия	10	5	5	6	13	25	13	20
Швейцария	11	30	36	37	23	12	31	128
Россия	23	56	44	53	5	18	8	352

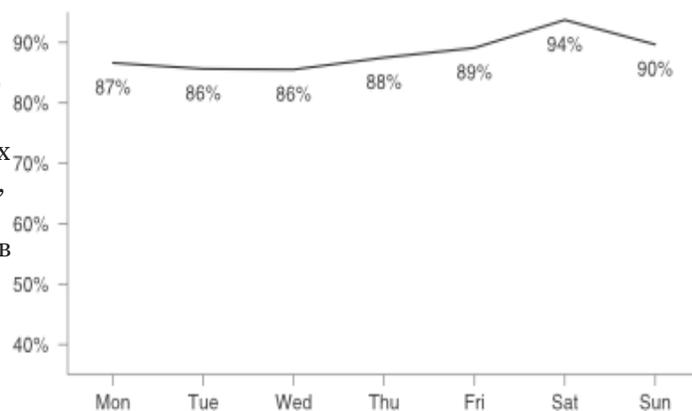
Количество Empty Legs.

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в период с 19 по 25 сентября 2011 г.

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	30	3	7	5	1	4	5	19
Великобритания	5	39	10	3	0	5	4	18
Франция	3	11	8	6	0	8	2	24
Италия	2	4	2	8	3	5	0	4
Австрия	3	0	3	1	4	2	0	3
Швейцария	7	4	13	1	3	0	0	8
Россия	4	2	3	2	3	3	1	14

Индекс наличия свободных самолетов

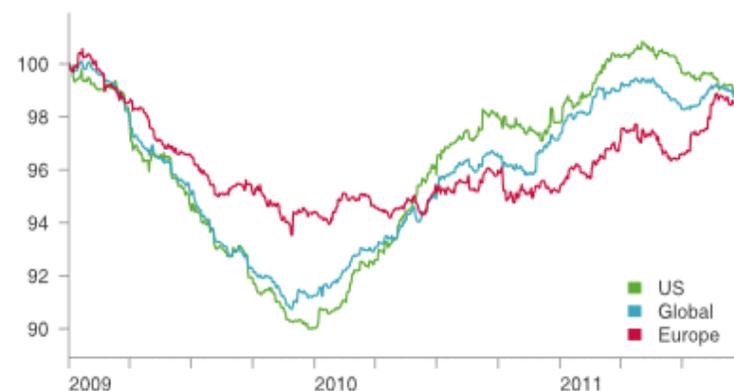
Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

Индекс стоимости летного часа.

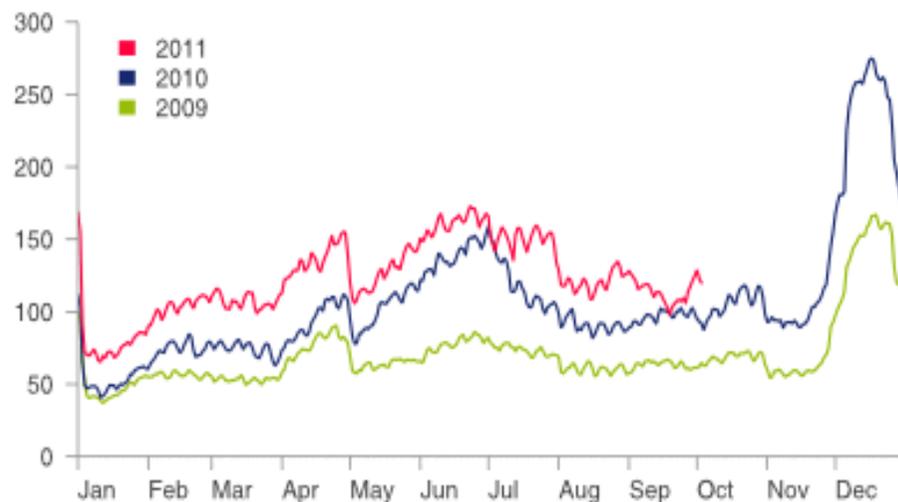
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

Индекс спроса

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



Стоимость летного часа популярных самолетов

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1627	€ 1634	€ 1634
Cessna Citation Excel	€ 2888	€ 2740	€ 2602
Bombardier Challenger 604	€ 4796	€ 4757	€ 4725

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3-х самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 16 Cessna Citation Jet, 25 Cessna Citation Excel и 31 Bombardier Challenger 604.

Самые популярные самолеты.

Место	Тип	место в прошлом месяце
1	Citation Excel/XLS	1
2	Challenger 604/605	2
3	Citation CJ2	3
4	Legacy 600	4
5	Citation Mustang	5
6	Citation Sovereign	6
7	Learjet 60	7
8	Challenger 300	8
9	Citation Bravo	9
10	Citation II	10

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов на самолеты за последние 30 дней (исключая Северную и Южную Америку).