



Уже через несколько дней в Шанхае стартует традиционная AVACE – крупнейшая выставка бизнес-авиации азиатского региона, где ежегодно собираются тысячи специалистов авиационной отрасли, а также крупнейших авиапроизводителей, демонстрирующих свои новинки и достижения. Экспозиция выставки будет размещена в ангаре площадью 4000 кв. м и на статической стоянке, где будут представлены новейшие модели самолетов и вертолетов, авиационное оборудование и услуги. Конференции и семинары, которые пройдут в рамках выставки, будут посвящены вопросам развития деловой авиации, ее перспективам в регионе и мире. На следующей неделе в режиме онлайн мы расскажем о самых интересных новостях с AVACE 2019.

Из интересного. VistaJet объявила о приобретении сервиса для бронирования бизнес-джетов JetSmarter, запущенного россиянином Сергеем Петросовым. Закрытие сделки запланировано на второй квартал 2019 года. После этого JetSmarter перейдет под контроль Vista Global, материнского холдинга VistaJet. Сумму сделки новый владелец не раскрывает. В декабре 2016 года инвесторы оценивали JetSmarter в \$1,5 млрд. Сергей Петросов основал JetSmarter в 2012 году. Сервис позиционирует себя как «Uber для частных самолетов» и предлагает билеты на частные бизнес-джеты, которые часто летают пустыми.

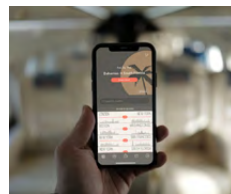
На этой неделе Jet Transfer, официальный представитель Bell в России, сообщил о получении сертификата типа на новейший вертолет Bell 505. Ждем новые машины в России.



Парк газотурбинных вертолетов в Азии растет

Потрясения на офшорном рынке нефти и газа «сделали» 2018 еще одним беспокойным годом на азиатском рынке гражданских газотурбинных вертолетов, но общий размер флота по-прежнему растет и увеличился на 4,6%

стр. 19



VistaJet приобрела JetSmarter

Частная авиакомпания VistaJet швейцарского миллиардера Томаса Флора объявила о приобретении сервиса для бронирования бизнес-джетов JetSmarter, запущенного россиянином Сергеем Петросовым

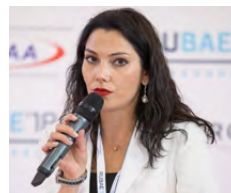
стр. 20



«Мы изменим авиацию»

Компания Boom собирается возродить сверхзвуковую авиацию, не повторяя ошибок создателей «Конкорда»

стр. 21



Одна интересная «таможенная история»

В прошлом месяце российский рынок деловой авиации был взбудоражен пристальным вниманием со стороны таможенных регуляторов. Директор по развитию компании «РусДжет» Елена Жданова помогает разобраться в текущей ситуации

стр. 23

Gulfstream
G500



Самый быстрый и дальний

Компания Gulfstream Aerospace объявила о новом рекорде флагманского бизнес-джета G650ER. В этот раз побит недавний рекорд скорости конкурента (Global 7500) с увеличением расстояния самого дальнего полета бизнес-джетов в истории.

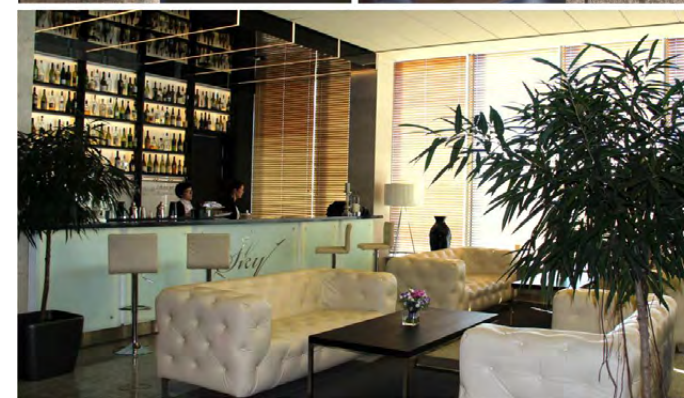
G650ER совершил полет из Сингапура в Тусон, штат Аризона, со средней скоростью 597 миль в час / 960 км в час на расстояние 8379 морских миль/15518 км. Показатель G650ER побил предыдущий рекорд на 44 минуты и более чем на 225 миль/417 км. Тем самым компания заявила, что G650ER получил титул самого быстрого и дальнего бизнес-джета.

G650ER вылетел из сингапурского аэропорта Чанги в 16:53 по местному времени 29 марта, пересек Тихий океан со средней скоростью 0,85 Маха и прибыл в Тусон в 17:16 по местному времени 29 марта с топливом,

превышающим нормы резерва NBAA. Полет занял 15 часов 23 минуты.

С момента ввода в эксплуатацию G650ER в 2014 году он продемонстрировал как свои реальные эксплуатационные возможности, так и исключительный комфорт. Вместе со своим родственным самолетом G650, G650ER имеет 90 рекордов скорости.

Рекорд скорости между Сингапуром и Тусоном ожидает одобрения Национальной авиационной ассоциацией. Скорость для всех рекордов определяется расстоянием по ортодромии, которое для этого рекорда составляет 7990 морских миль/14797 км. Фактическое расстояние, пройденное Gulfstream G650ER, составило 8379 миль/15518 км при средней скорости 626 миль/ч (1007 км/ч).



Тел./Факс: +7 (812) 240-0288
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPXH
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

Одобрен проект строительства объектов для центра бизнес-авиации Внуково-3

Повторно представленный проект обустройства посадочной площадки, стоянок и ангарного комплекса в районе международного аэропорта «Внуково» рассмотрела Главгосэкспертиза России. Эксперты пришли к выводу, что проектная документация и результаты инженерных изысканий соответствуют требованиям технических регламентов и иным установленным требованиям, а проектная документация - результатам инженерных изысканий, выполненных для ее подготовки. По итогам рассмотрения выдано положительное заключение.

Внуково-3 – крупнейший центр бизнес-авиации в России и Восточной Европе. В рамках реализации текущего проекта для нужд бизнес-центра предусматривается строительство четырех ангаров, рассчитанных на 20 вертолетов типа AW139, мест стоянок для девяти вертолетов Ми-8 и трех вертолетов AW139, а также посадочной площадки.

Проектными решениями предусматривается поэтапный ввод объектов в эксплуатацию. Первый этап включает строительство искусственных аэродромных покрытий и установка светосигнального оборудования на посадочной площадке для вертолетов.

На втором этапе будет сооружен ангарный комплекс в составе ангаров № 1 и № 2 с устройством противопожарной стены. На третьем строятся еще два ангара. На территории комплекса также будут проложены технологический и пожарный проезды, пожарный въезд и патрульная дорога.

С целью обеспечения безопасности полетов воздушных судов на мачтах освещения перрона и ангарах планируется разместить заградительные огни. На всех этапах ведутся работы по обустройству инженерных сетей и благоустройству территории.





meridian
air company



Когда выбирают – выбирают нас!

- ✳ Эксплуатация воздушных судов
- ✳ Чартерные VIP-перевозки
- ✳ Менеджмент воздушных судов
- ✳ Организационное обеспечение полетов и наземное обслуживание
- ✳ Авиационный консалтинг
- ✳ Поддержание летной годности воздушных судов



IS-BAD
Stage III



K



КРЫЛЬЯ
БИЗНЕСА



SAPPHIRE
PEGASUS



АЭВТ



RUBAA



EBAA

Тел.: +7 495 500 32 21 (11)
Факс: +7 495 589 97 56

www.meridian-avia.com
comm@meridian-avia.com



Волваздел и Сблв 2009 лвллелел глрслвлн ллрлелн лнлннн Волваздел лс. нн лел лелслрннн слрулулр лс. Волваздел лс. Вол лрлвл ллнннннн.

Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Bell 505 сертифицирован в России

Российская компания Jet Transfer, официальный представитель Bell в России, сообщает о получении сертификата типа на вертолет Bell 505. Сертификат FATA-01014R был выдан Российским Федеральным Агентством Воздушного Транспорта 28 марта 2019 г.

Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионики G1000H. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Одним из

факторов успеха новой модели считается ее сравнительно невысокая цена — \$1,4 млн., позволяющая конкурировать с Robinson R66 стоимостью \$1,15 млн. (примерные цены в России).

Плоский пол обеспечивает максимум возможностей для выбора конфигурации. Так вертолет одинаково будет востребован для госструктур и частных владельцев. Для последних, Bell и Mesaer Aviation Group (MAG) представили новый вариант VIP-интерьера.

Bell 505 оснащается современным двигателем Turbomeca Arrius 2R с двухканальной электронно-цифровой системой управления (системой FADEC), имеет «стеклянную кабину» и пилотажно-навигационный комплекс Garmin G1000H, снижающий нагрузку на пилота. Дальность полета нового вертолета составляет 667 км, он имеет крейсерскую скорость 232 км/ч и может нести полезную нагрузку 680 кг.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

В Чехии началась эксплуатация первого Phenom 300

Чешская группа компаний CTR Group получила первый в стране легкий бизнес-джет Embraer Phenom 300 (OK-PHM), который будет управляться оператором Atmospherica Aviation. Сейчас в парке Atmospherica Aviation эксплуатируются Bombardier Challenger 300, Hawker 900XP и Cessna Citation Mustang.

Согласно ежегодному отчету GAMA, в 2018 году Embraer Executive Jets поставил 53 легких самолета Phenom 300 и Phenom 300E. Это седьмой год подряд, когда Phenom 300 становится самым поставляемым бизнес-джетом.

Первоначально запущенный в 2005 году, с 2012 года Phenom 300 удерживает более половины доли рынка поставок легких реактивных самолетов. Бизнес-джет эксплуатируется в более чем 30 странах, а общий флот налетал более 780 тысяч часов. Embraer постоянно инвестирует в конкурентоспособность Phenom

300, повышая его комфорт, технологии и эффективность работы.

В октябре 2017 года Embraer Executive Jets вновь поразил публику беспрецедентными решениями по обновлению популярного «малыша» Phenom 300, представив новую версию с литерой «Е» или Enhanced. И если внешне самолет остался прежним, то внутри дизайнеры компании поработали на славу. Основной упор в новой модификации был сделан именно на комфорт пассажиров. Phenom 300E оборудован принципиально новой системой развлечений и управление кабиной HD CMS/IFE (Cabin Management System/InFlight Entertainment) от Lufthansa Technik. Поработали дизайнеры и с пассажирскими сиденьями: профиль сиденья с усиленным подголовником, выдвижным подлокотником, а также новым столом, боковым выступом, боковой стенкой и валентными конструкциями безусловно увеличат пространство кабины.



Фото AirTeamImages.com / M. Mendoza

MEET THE WORLD'S
MOST-DELIVERED
BUSINESS JET

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Падение второй месяц подряд

Согласно последнему отчету Argus TraqPak, общая активность деловой авиации в США, Канаде и Карибском бассейне падает второй месяц подряд, а чартерные рейсы по Part 135 снижаются 10-й месяц подряд. Активность полетов бизнес-авиации в этих регионах снизилась на 0,6% по сравнению с прошлым годом, что не соответствует прогнозу экспертов о росте в марте на 0,2%. Тем не менее, Argus предполагает, что в апреле все-таки будет рост на 0,2%.

Если в отчете и присутствует «луч надежды», то это трафик в сегменте долевого владения, который в прошлом месяце вырос на 6,3%, и активность частных владельцев (Part 91), увеличившаяся на 0,1%. Между тем, полеты в сегменте Part 135 в марте упали на 3,9%, аналогично падению в этом сегменте на 4,2% в годовом исчислении в феврале 2019.

По категориям воздушных судов бизнес-джеты среднего размера показали единственный рост активности в течение месяца – на 1,7%, что обусловлено 12,3-процентным увеличением долевых полетов на таких самолетах. Активность легких джетов снизилась на 2,7% в годовом исчислении, за которыми последовали самолеты с большими кабинами (-2,4%) и турбопропы (-0,3%).

По данным Argus, юго-восток США вновь лидирует по летной активности, обеспечив четверть трафика (67550 полетов) из примерно 265400 рейсов деловых самолетов, выполненных в Северной Америке в прошлом месяце. Следующим по объему был регион Юго-Запада, где в марте выполнено 38622 рейса.

[Aircraft Activity Report](#)





A part of Flight Consulting Group

Ground Handling Network

New Crew Briefing is launched in Tallinn





● Facilities
● FCG OPS Supervisors
● Direct contracts

В Bombardier определились с европейским техпровайдером для Global 7500

Bombardier Business Aircraft (LBAS) сертифицировала семь своих технических станций в Европе для обслуживания нового бизнес-джета Global 7500. В свою очередь Lufthansa Bombardier Aviation Services первой получила одобрение EASA на техническое обслуживание канадского флагмана. Новый тип внесен в сертификат Part 145, а услуги будут предлагаться в техническом центре, расположенном в берлинском аэропорту «Шенефельд». Другие сервисные станции расположены в Париже, Ницце, Каннах, лондонском Лутон, Линце, Ольвии и миланском Линате, Италия. Здесь клиенты смогут получить стандартное плановое техническое обслуживание и внеплановую техническую помощь (AOG).

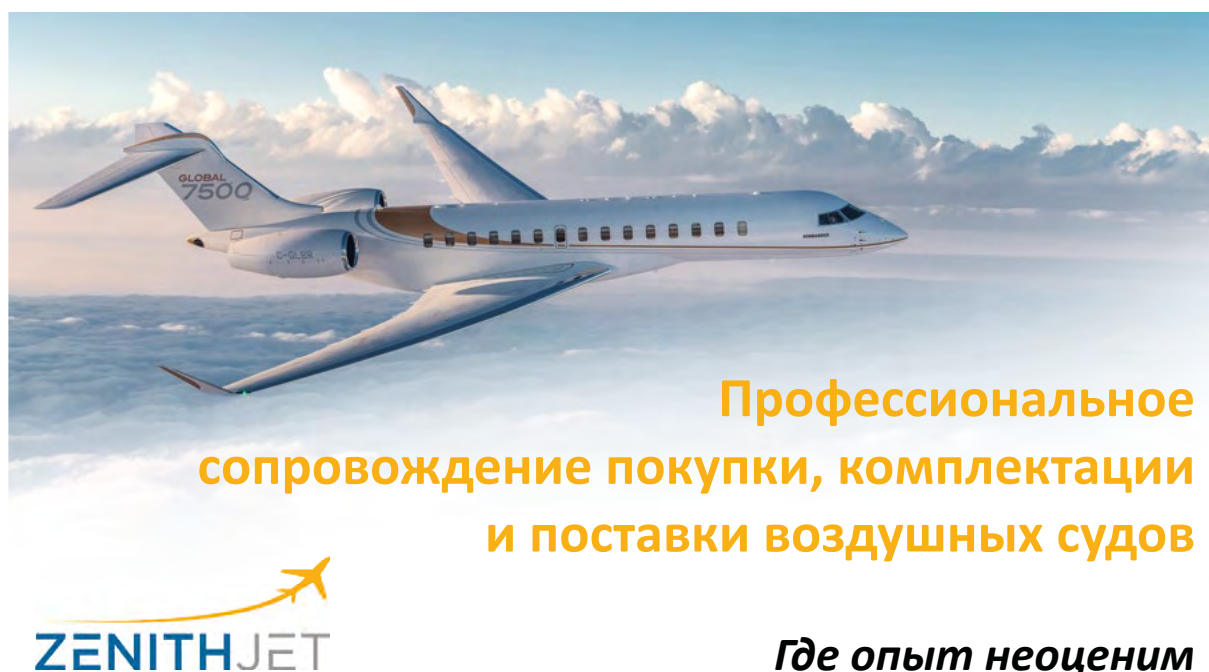
«В ближайшем будущем мы сможем предложить полный спектр услуг по техническому обслужива-

нию Global 7500», - сказал генеральный директор LBAS Саша Лейтнер. «В нашем ангаре в Берлине уже выделены четыре стоянки для обслуживания Global 7500, а также необходимый минимум по запасным частям». Напомним, что LBAS частично принадлежит Bombardier и обслуживает самолеты Global, Challenger и Learjet.

В феврале Bombardier сообщил о получении сертификата типа на новый бизнес-джет Global 7500 от европейских авиационных властей (EASA). Теперь флагман Bombardier может поставляться заказчикам из стран Европейского Союза. Одобрение EASA последовало вслед за сертификацией Transport Canada в сентябре и FAA США в ноябре 2018 года. Самолет официально поступил в эксплуатацию 20 декабря прошлого года, чуть более чем через 24 месяца после

первого полета FTV1. Тестовая программа подтвердила увеличение дальности на 300 морских миль, что стало ключевым фактором в противостоянии с главным конкурентом – Gulfstream G650ER. Ближайший слот на поставку нового самолета – 2022 год. В текущем году производитель планирует передать клиентам 15-20 Global 7500, с увеличением темпа производства до 35-40 в 2020 году.

Напомним, что 8 марта Bombardier в торжественной обстановке передала первый ультрадальний бизнес-джет Global 7500 европейскому клиенту. Им стал давний партнер канадского производителя всемирно известный пилот Формулы 1 Ники Лауда. Передача бизнес-джета с серийным номером 70011 произошла через семь недель после получения флагманом сертификата EASA.



**Профессиональное
сопровождение покупки, комплектации
и поставки воздушных судов**

**ZENITHJET**

Где опыт неоценим

В Австрии успешно испытали воздушное такси

В Вене прошли первые испытания автономного воздушного такси EHang 216. Аэромобиль успешно совершил несколько взлетов и посадок с пассажирами на борту на футбольном поле венского стадиона «Дженерали арена».

«Вполне реально, что в 2025 году воздушные такси начнут летать в Австрии. Развитие этой технологии идет очень быстро и технически они работают отлично», - отметил на презентации министр транспорта, инноваций и технологий Австрии Норберт Хофер.

Как передает телекомпания ORF, власти Австрии совместно с EASA в настоящее время ведут работу по созданию необходимых правовых условий, которые позволят новому виду воздушного транспорта беспрепятственно совершать полеты. Ведется также

подготовка тестовой трассы для начала испытаний нового воздушного такси в городских условиях в Австрии. «Будем проводить свои испытания в Австрии. Уже ведутся переговоры, есть много заинтересованных лиц», - рассказал министр.

Производство аэромобилей китайской компании EHang взял на себя китайско-австрийский авиационный концерн FACC, который готовит воздушное транспортное средство к серийному производству. «Первые серийные воздушные машины мы начнем производить в Австрии во второй половине года», - заверил генеральный директор FACC Роберт Махтлингер. Аэромобили сначала будут поставляться в Азию, откуда поступило уже несколько сотен заказов.

По заявлению производителя, в азиатском регионе

перевозки на таком такси начнутся в течение ближайшего года. При этом аэромобили сначала будут использоваться для доставки грузов к нефтяным платформам, что позволит заменить дорогостоящие полеты вертолетов, а также для спасательных миссий в районах, опасных для пилотируемых полетов. Позже аэромобилями смогут воспользоваться туристы, а также можно будет доставлять донорские органы.

Беспилотный EHang 216 представляет собой квадрокоптер с восьмью парами соосных винтов по углам и пассажирской кабиной сверху на центральной части корпуса. Аэромобиль стоит порядка €300 тыс., в нем установлены два пассажирских кресла и место для багажа. Максимальная скорость составляет около 160 км/ч. Дальность полета - от 70 до 80 км. Заряд аккумулятора до 80% происходит за четверть часа.



JET
EXECUTIVE TRADING

Aircraft trading. Bringing you over **30 years of aviation expertise**

Покупка и продажа бизнес-джетов
Со знанием дела. Более 30 лет опыта в авиации

+ 41 22 819 18 11 - info@jetswiss.ch - Geneva, Switzerland - jetswiss.ch

Без пошлин

Россия предложила освободить от уплаты таможенных пошлин и налогов временно ввозимые в ЕАЭС самолеты бизнес-авиации вместимостью до 19 пассажирских мест, сообщает «Интерфакс».

Как ожидается, решение будет принято на заседании совета Евразийской экономической комиссии в конце апреля, рассказал «Интерфаксу» источник в финансово-экономическом блоке правительства.

«Проект решения предусматривает распространение полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов на временно ввозимые пассажирские самолеты бизнес-класса на не более чем 19 пассажирских мест, с массой пустого снаряженного аппарата от 20 до 30 тонн, находящиеся в собственности иностранных лиц», — уточнил собеседник агентства. При этом VIP-лайнеры должны использоваться для некоммерческих чартерных

рейсов в пределах ЕАЭС, добавил он.

Максимальный срок временного нахождения самолетов без уплаты пошлин и налогов — 30 дней со дня помещения под такую процедуру. При этом общая продолжительность нахождения лайнера на территории союза не должна превышать 180 дней в течение одного года.

По словам источника агентства, под указанное описание подходит «большая часть самолетов Cessna, Citation, Gulfstream, Falcon, Embraer, Bombardier, Beechcraft и Pilatus».

«По имеющимся данным, в указанной размерности в настоящее время выпускаются самолеты L-410 в VIP-комплектации. В будущем планируется производить (в бизнес-версии) самолеты Ил-114, «Байкал», L-610», — сказал собеседник.



PILATUS

PC-12 NG
САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ
ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ
В МИРЕ

NESTEROV AVIATION
Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

+7 495 796 1155
sales@nesterovavia.com

FAI Aviation Group – полет в тридцать лет

Немецкая FAI Aviation Group отмечает свое 30-летие. Свой бизнес компания начала в 1987 году как частный клуб. И лишь спустя два года в FAI Aviation Group появился первый бизнес-джет Citation 500. Сейчас компания – крупнейший провайдер услуг деловой авиации в Германии с суммарным парком в 26 самолетов и дочерними предприятиями в различных сегментах, включая ТОиР. В прошлом году самолеты компании провели в воздухе 13500 часов. Еще один сегмент, где компания является безоговорочным лидером – медицинская эвакуация. За 30 лет существования «медицинские джеты» группы провели в воздухе 200 тысяч часов.

FAI Aviation Group базируется в аэропорту немецкого Нюрнберга (Albrecht Duerer International Airport). В 2017 году группа завершила реализацию нового

инфраструктурного проекта в аэропорту Нюрнберга, получившего название Hangar 8. Общий объем инвестиций в объект составил более \$3,4 млн., а рассчитан комплекс на обслуживание бизнес-джетов различных классов (площадь 4800 кв. м.: ангарные помещения 4500 кв.м., офисные - 300 кв.м.). Кроме этого, Hangar 8 объединен с FBO и имеет собственную рулежную дорожку, соединенную непосредственно с ВПП. Новый объект обслуживает, как собственные воздушные суда перевозчика, так и бизнес-джеты других операторов.

В текущем году Группа ожидает рекордные финансовые результаты с выручкой около 12 млн евро по сравнению с 9,7 млн евро в 2018 году. Сейчас парк FAI Aviation включает 26 самолетов: семь Bombardier Global Express, пять Bombardier Challenger 604, один

Challenger 850, 11 Learjet 60, один Premier 1A и один King Air 350. Компания также продолжает расширять свое специализированное подразделение технического обслуживания FAI Technik, которое специализируется на техническом обслуживании Bombardier Business Jets.

В декабре прошлого года FAI Aviation Group получила награду «Deutschlands Beste Fluggesellschaften» (лучшая немецкая авиакомпания, прим. ред.) делового журнала Focus Money. В релизе Focus Money отмечается, что выбор в пользу немецкой компании был сделан за высокие оценки по нескольким ключевым параметрам, включая уровень обслуживания, соотношение цены и качества, производственные показатели, рекомендации потребителей и доверие к продукту.



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

PhilJets присоединился к Luxaviation Helicopters Charter

Ведущий филиппинский вертолетный оператор PhilJets присоединился к альянсу Luxaviation Helicopters Charter. Таким образом, количество членов альянса увеличилось до восьми.

Председатель PhilJets Group Тьерри Ти (Thierry Tea) сказал, что вступление в альянс поднимет авторитет компании в Азиатско-Тихоокеанском регионе и предоставит больше возможностей для бизнеса. «Наша цель – и иметь в своем парке 20 вертолетов, и, осваивая новые страны в Азии, мы с нетерпением ждем возможности работать и взаимодействовать с другими членами альянса и расширять наши чартерные предложения для более широкой аудитории», - отметил Ти.

По словам генерального директора Luxaviation

Helicopters Шарлотты Педерсен, присоединение PhilJets к альянсу расширяет охват группы на рынке АТР и пойдет на пользу другим ее членам с точки зрения нового бизнеса. «Концепция альянса заключается в предоставлении действительно глобального сервиса, в рамках которого одобренные участники могут работать друг с другом, чтобы открыть новые направления для своих клиентов», - добавила она. «Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать больше единомышленников, которые привержены качеству и безопасности, и мы уже ведем переговоры с другими операторами, которые надеемся вскоре подтвердить».

PhilJets – многопрофильная авиационная компания, работающая в различных нишах: услуги по перевозке в интересах крупных международных компаний

(в сфере добычи полезных ископаемых), геодезической съемки (сейсморазведочные работы, электромагнитная разведка, вертикальное ориентирование, перевозка грузов) и заканчивая специальными миссиями, такими как проверка линий электропередач, весь спектр подъемных и строительных работ. В сентябре 2016 года PhilJets и Airbus Helicopters заключили контракт на поставку очередных вертолетов H130 (ранее EC130 T2). Сейчас парк PhilJets состоит из вертолетов Airbus Helicopters (H145, H130 и AS350 B2 Ecureuil), которые имеют VIP конфигурацию.

Напомним, что в марте текущего года Luxaviation Helicopters, базирующаяся в Люксембурге, объявила о запуске сети чартерных операторов, предлагающих глобальный доступ к более чем 70 VIP-вертолетам.



IADA начала аккредитацию брокеров по продаже деловых самолетов

Международная ассоциация авиационных дилеров (IADA) объявила о том, что в конце этого месяца начнет тестирование отдельных брокеров по продажам самолетов в целях своей новой сертификации. В первом раунде тестирования будет задействовано более 20 человек, те, кто пройдут тесты, станут первыми сертифицированными IADA авиаброкерами.

Сертификация брокеров, которая проверяет индивидуальные знания, навыки и способности, начинается после того, как организация, ранее известная как Национальная ассоциация перепродажи самолетов и которой более 25 лет, начала процесс аккредитации своих членов-дилеров. Аккредитация и сертификация – это шаги, предпринятые IADA для установления стандартов поведения брокеров и повышения прозрачности операций с самолетами.

«Сертифицированные брокеры IADA, которые будут находиться под наблюдением аккредитованных IADA дилеров, будут лучшими в глазах покупателей и продавцов деловых самолетов», - сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг. «Они устанавливают стандарт профессионализма в индустрии авиационных сделок, а процесс сертификации IADA устанавливает, как аккредитованные IADA дилеры будут обучать своих брокеров в будущем».

Joseph Allan Aviation Consulting разработала сертификационный экзамен для брокеров, а также стандарты аккредитации для дилеров. По мнению IADA, у компании есть опыт разработки и управления учебными планами и экзаменами, которые измеряют компетенции, основанные на знаниях.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

Jet Aviation инвестирует в рекрутинговый стартап

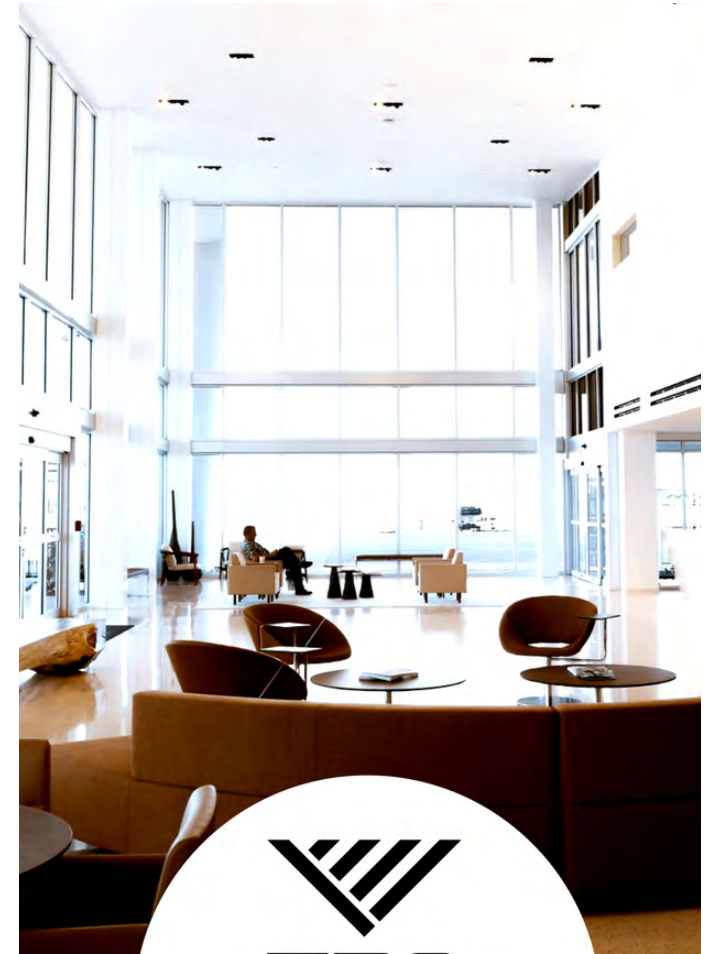
Jet Aviation инвестирует в технологическую компанию-стартап, чтобы продвинуться в разработке платформы, дающей внештатным и контрактным членам экипажей связь с операторами. Соглашение об инвестициях и сотрудничестве с hullo Aircrew призвано улучшить собственную платформу Jet Aviation для укомплектования летного состава.

«Jet Aviation предоставит финансирование компании hullo Aircrew, которая ускорит разработку технологии штатной платформы для экипажей, а также улучшит сервис по подбору персонала Jet Aviation и качество обслуживания клиентов», - сказала Элейн Лапотоски, старший директор Jet Staffing. «В соответствии с этим новым соглашением платформа hullo Aircrew, доступная сегодня экипажам и операторам для легкого бронирования полетов, в течение следующих месяцев будет продолжать совершенствоваться. Кроме того, мы продолжим разработку платформы для клиентов Jet Aviation, которую мы планируем вывести на рынок в четвертом квартале этого года».

hullo Aircrew предоставляет платформу для быстрой и простой связи между внештатными и контрактными членами летного экипажа с операторами. Это помогает членам экипажа максимизировать количество часов налета, гарантирует операторам отсутствие отмен важных рейсов, способствует увеличению количества рейсов и предлагает прозрачную оплату.

Ожидается, что соглашение приведет к созданию аналогичной кадровой и технологической платформы для Jet Aviation, которая, как объяснила Элейн Лапотоски, позволит оператору выйти на новые рынки и улучшить доступ клиентов к своему кадровому сервису. «Сейчас мы корректируем макет, чтобы лучше соответствовать рынку США», - добавила она.

Эдвард Казинс, директор по бизнес-операциям компании hullo Aircrew, сказал, что партнерство с Jet Aviation поможет его компании достичь следующей эволюции в разработке своей платформы.



FBOEXPERIENCE.COM

TOP SELECTED FBOS

Международный аэропорт «Рига» - партнер VII ВВАФ

1-2 августа в Латвии состоится VII Балтийский форум деловой авиации. Форум проходит под эгидой Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) и Латвийский Авиационной Ассоциации (ЛАА).

В этом году традиционным партнером форума выступит Международный аэропорт «Рига».



«Балтийский форум это не только встреча у моря, но и важное профессиональное мероприятие для отрасли деловой авиации. Мы благодарны руководству и всем сотрудникам Международного аэропорта «Рига» за гостеприимство и поддержку в организации этого мероприятия. Участие аэропорта в форуме это не только экскурсия по объектам инфраструктуры, но и информационное обеспечение в рамках деловой программы, содействие в работе с партнерами и, что немаловажно, участие в форуме высокопрофессиональных и приятных в общении людей. В очередной – уже седьмой! – раз я хочу поблагодарить коллег из Риги за сотрудничество и поддержку мероприятия!», говорит Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА.

Председатель правления аэропорта «Рига» Илона Лице комментирует: «С нетерпением ждем форум и рады снова принять участие в проекте! Аэропорт активно развивается, нам есть, что показать и в этом году. Форум деловой авиации – важное для нас событие. Это возможность эффективно продемонстрировать преимущества нашей инфраструктуры основным операторам самолетов и клиентам, которые пользуются услугами деловой авиации. Также, Балтийский форум деловой авиации – это площадка, где мы можем подвести итоги, рассказать о планах и, что крайне важно, пообщаться с представителями отрасли: в аэропорту работают несколько объектов, оказывающих услуги компаниям и пассажирам в этом сегменте. Контакт с ними, возможность получить обратную связь крайне важны для аэропорта. Приглашаем коллег из Европы и стран СНГ на мероприятие, постараемся сделать все, чтобы было интересно!»

Информация о мероприятии на сайте www.bbaf.aero.



Aerion AS2 полетит на биотопливе

Aerion Corp, разработчик сверхзвукового бизнес-джета AS2, планирует сертифицировать самолет стоимостью \$120 млн., с возможностью работы на чистом биотопливе, а также на предлагаемой в настоящее время смеси Jet-A, которая находит все большее применение в коммерческой и деловой авиации.

Согласно Руководству для деловой авиации по использованию устойчивого альтернативного топлива для реактивных двигателей (SAJF), опубликованному в прошлом году консорциумом отраслевых организаций, включая GAMA, NATA, IBAC, NBAA и EBAА, пределы смешивания должны обеспечивать соответствующий уровень совместимости с топливными системами самолетов, в основном, благодаря обеспечению минимального уровня ароматических веществ, которые необходимы для поддержания работоспособности уплотнений.

«С технической точки зрения, в настоящее время мы не видим никаких препятствий для использования биотоплива», - сказал Джин Холлоуэй, вице-президент производителя по экологической ответственности. «Современные материалы, используемые в нынешних уплотнениях, не требуют ароматических соединений для обеспечения надлежащего уплотнения. Наш двигатель GE Affinity включает в себя уплотнения, работающие при 100% биотопливе».

Холлоуэй указал на дополнительные преимущества от использования чистого биотоплива, включая значительно более низкую температуру замерзания и более высокую плотность энергии, что повышает эффективность работы и увеличивает дальность полета. Несмотря на то, что в настоящее время стоимость галлона биотоплива в шесть раз превышает стоимость Jet A, Aerion ожидает, что разница будет существенно снижаться.

Citi видит потенциал для модернизации G650

Аналитики Citi ожидают, что в этом году Gulfstream Aerospace представит новый продукт, и полагает, что это, вероятно, станет усовершенствованный флагман G650.

В недавнем отчете Citi Aerospace & Defense North America компания выразила уверенность в том, что Bombardier Global 7500 не имеет реальной конкуренции, и он создал новый рынок для самых требовательных клиентов. Citi задается вопросом, может ли это увеличить цены на 7500, чему также может способствовать большой портфель заказов на самолет. В то же время цены на G650 могут смягчиться, но аналитики сомневаются, что это снижение будет значительным. «Это не катастрофа и не сюрприз для Gulfstream. Они работают уже несколько десятилетий и хорошо справляются с поставками».

По мнению Citi, при разработке новых продуктов «в

отрасли широко распространены скачки, поэтому в этом году мы ожидаем появления нового продукта от GD (General Dynamics – материнская компания для Gulfstream)». Указывая на возможную модернизацию G650, Citi предположил, что такой проект может иметь больший фюзеляж, новый двигатель, обновленный салон и, возможно, новое крыло. Такие изменения позволят избежать каннибализации в отношении текущего G650, а также обеспечат быстрый ввод в эксплуатацию.

«У Gulfstream присутствует сильная лояльность к бренду, так что 300–400 G650 в эксплуатации обеспечивают благодатную почву для новых покупателей, несмотря ни на что», - говорит Citi. «Портфель заказов Global 7500 и большая база владельцев G650/Global позволяют предположить, что в будущем появятся покупатели для более крупных самолетов».



HondaJet Elite одобрен в Канаде

Honda Aircraft сообщает о получении сертификата типа на бизнес-джет HondaJet Elite от канадского авиационного регулятора (Transport Canada). Первая поставка канадскому заказчику запланирована в начале следующей недели. В настоящее время HondaJet Elite получил одобрения FAA, EASA авиационных властей Мексики, Бразилии, Индии, Японии. В Канаде дилером производителя является компания Skyservice Business Aviation.

Представленная в мае прошлого года версия Elite предлагает увеличение полезной нагрузки на 200 фунтов и увеличение дальности до 1437 морских миль, на 17% больше по сравнению с оригинальной HondaJet.

«После положительной реакции на HondaJet в Канаде мы рады, что теперь HondaJet Elite также получила сертификацию типа в стране», - сказал президент и главный исполнительный директор Honda Aircraft Мичимаса Фуджино. «Поскольку популярность HondaJet Elite растет по всему миру, мы гордимся прочными отношениями с авиационными органами по всему миру, включая Transport Canada».

Как сообщают в Honda Aircraft, в настоящее время в мире эксплуатируются 118 самолетов HondaJet. Показатель эксплуатационной надежности – 99,7%.

Анонсированный в мае на выставке EBACE-2018, HondaJet Elite получил увеличенную дальность полета и оснащен недавно разработанным шумопоглощающим воздухозаборником, который позволяет значительно снизить частотный шум двигателей, улучшая шумоизоляцию в салоне. Кроме того, усовершенствованная система авионики нового самолета включает в себя дополнительные функции управления рабочими характеристиками.

Flaris LAR 1 совершил первый полет

Польская компания Metal Master сообщила о первом полете своего персонального джета Flaris LAR 1. Самолет поднялся в воздух 5 апреля и к настоящему времени выполнил ряд полетов с летно-испытательной базы производителя в аэропорту Зелена-Гура в западной части Польши.

Эта веха произошла спустя чуть меньше шести лет после запуска пятиместного однодвигательного персонального джета, который является первым предложением в семействе высокопроизводительных, легких и недорогих бизнес-джетов, запланированных Metal Master.

«Самолет летает и управляется очень хорошо», - говорит основатель компании Рафаль Ландински, добавив, что испытания также подтвердили способность LAR-1 взлетать с использованием менее 100м (330 футов) взлетно-посадочной полосы и подниматься со скоростью 5900 футов в минуту (30 м/с).

Сертификация в соответствии с польскими правилами S-1 для экспериментальных самолетов запланирована на конец года, и это разрешение позволит компании начать поставки самолетов местным заказчикам. Затем Metal Master будет проходить валидацию в EASA в соответствии с правилами CS-23 с целью получения одобрения к концу 2020. Стоимость LAR 1 составит 1,8 млн. евро (\$2 млн.)

LAR 1 имеет один турбовентиляторный двигатель Williams International FJ33-5A и является единственным одномоторным персональным джетом, соответствующий правилам CS-23, и построенный за пределами США. Его единственными конкурентами в этом классе являются Stratos 716, находящийся в разработке, и Cirrus Vision Jet. Последний уже значительно опережает польский самолет – с момента ввода в эксплуатацию в декабре 2016 года в эксплуатации находится более 100 самолетов.



Экипажи будут проверять на алкоголь

Пилоты и бортпроводники бизнес-авиации в некоторых странах уже сталкиваются с новым уровнем контроля, так как власти этих государств начинают проверять их на предмет потребления алкоголя во время рамповых проверок в аэропортах. После встреч на прошлой неделе с EASA в Кельне, Германия, NBAA стало известно, что официальные лица в Нидерландах, Германии и Японии уже начали проверки, а в Сингапуре эти процедуры стартовали 31 марта в аэропортах Чанги (SIN) и Селетар (XSP).

Брайан Кестер, старший менеджер NBAA по операциям и правилам полетов, заявил AIN, что эти страны «опережают события» в соответствии с новым требованием EASA, которое вступает в силу в августе 2020 года и предусматривает выборочные проверки на алкоголь некоммерческих летных и cabinных экипажей во время оценки безопасности иностранных самолетов (проверки SAFA). По словам Кестера, 49 стран подписали программу проверок SAFA. «Похоже, что любой, кто проходит проверки SAFA, подлежит и этой процедуре», - добавил он.

По словам Кестера, такие проверки частично связаны с аварией Germanwings в 2015 года и другими инцидентами, которые указывали на алкоголь, наркотики и проблемы с психическим здоровьем. Экипаж проверяется алкотестером, и результаты, которые содержат более 0,02 г алкоголя на 210 литров выдыхаемого воздуха, считаются положительными. В случае положительного теста член экипажа будет освобожден от обязанностей и проверен во второй раз. Два положительных результата приведут к уведомлению эксплуатанта воздушного судна и, возможно, местных правоохранительных органов.

По словам Кестера, проверка будет проводиться конфиденциально.

Daher совершенствует свое портативное приложение

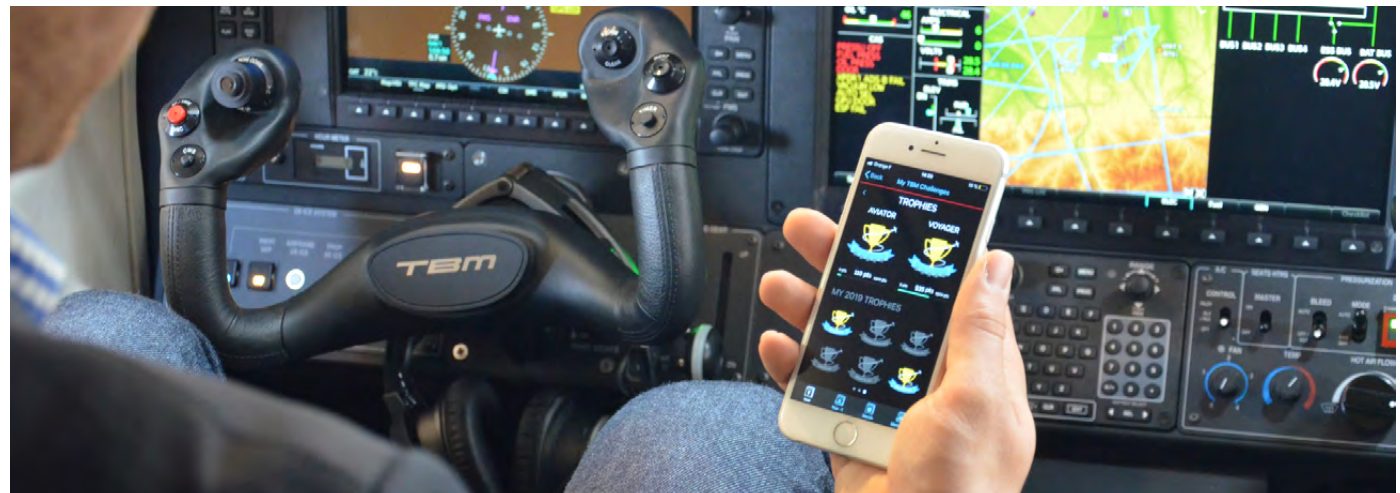
На выставке Aero Friedrichshafen 2019 (10-13 апреля) французский производитель турбовинтовых самолетов Daher представил последнюю версию своего приложения Me & My TBM, которое добавляет новые системные параметры и функцию обратной связи анализа полета. Это уже третья версия приложения компании для пилотов и владельцев TBM с момента его запуска год назад, отметил старший вице-президент подразделения самолетов Daher Николя Шаббер. «Я думаю, это делает нас компанией-разработчиком программного обеспечения», - сказал он.

Улучшения включают в себя получение статуса воздушного судна (топливо, масло и напряжение аккумуляторной батареи), отчеты о рейсах с расширенным журналом, который предоставляет подробный анализ полета от запуска до выключения двигателя, а также возможность обмениваться данными о рейсах в социальных сетях. Теперь приложение также предоставляет анализ заходов на посадку вместе с профилем полета. Кроме того, пользователи могут зарабатывать трофеи в приложении, посещая авиашоу.

Еще одной новой функцией является баннер для автоматизированного отслеживания времени до технического обслуживания системы CAMP на домашней странице приложения, в котором указываются оставшиеся дни или часы налета до следующей запланированной операции/проверки. Version 3 также включает в себя прямую ссылку на ресурс поддержки Daher TBM Care.

«Развивая приложение, мы улучшаем впечатления от полетов на TBM и мотивируем пилотов в сообществе TBM для дальнейшего развития их навыков пилотирования», - сказал Шаббер.

Все TBM, поставленные с января 2018 года, оснащены беспроводным решением для извлечения и передачи полетных данных, совместимым с приложением Me & My TBM. По словам Daher, для более ранних моделей TBM передавать данные в приложение по беспроводной сети может портативный считыватель SD-карт Bad Elf Wombat.



В Китае почти 80% Falcon – 8X и 7X

Dassault Aviation вновь продемонстрирует на Азиатской конференции и выставке деловой авиации AVACE, которая откроется 16 апреля в шанхайском международном аэропорту Хунцяо, свой флагман Falcon 8X, а также популярный Falcon 7X.

Китай является одним из самых активных рынков для Falcon 8X и 7X, которые вместе составляют почти 80% из более чем 50 самолетов Falcon, которые в настоящее время находятся в эксплуатации в регионе.

Dassault также будет активно продвигать свой новый двухдвигательный Falcon 6X, сертификация и первоначальные поставки которого планируются в 2022 году. 6X с дальностью в 10186 км будет самым просторным, современным и универсальным двухдвигательным джетом в своем классе и будет опираться на функционал 8X, обладая, в том числе ультратихой кабиной и непревзойденными возможностями по доступу к аэропортам.

«Китайские клиенты ценят беспрецедентную безопасность, современные технологии и комфорт в салоне, в частности плавный, тихий полет и бесперебойную связь во время перелета, предлагаемые Falcon 8X и 7X, - качества, которые также будут представлены в Falcon 6X», - сказал Эрик Траппье, председатель совета директоров и генеральный директор Dassault Aviation. «В связи с тем, что на азиатско-тихоокеанском рынке наблюдаются признаки расширения и реализуется Китайская инициатива «Один пояс и один путь», у нас все более оптимистичный прогноз на ближайшие годы».

Также в рамках AVACE 2019 производитель проведет семинар по техническому обслуживанию и эксплуатации Falcon.

«Вертолеты России» представили VRT500 на миланской неделе дизайна

Конструкторское бюро «BP-технологии» холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) представило модель легкого многоцелевого вертолета VRT500 на выставке Fuorisalone, которая проходит в рамках миланской недели дизайна с 8 по 14 апреля. Модель демонстрируется на экспозиции компании ItalDesign, выступившей одним из разработчиков дизайна VRT500.

К настоящему времени специалисты «Вертолетов России» приступили к разработке рабочей конструкторской документации VRT500. Данный этап планируется завершить в конце 2021 года выпуском первого серийного вертолета VRT500 на Улан-Удэнском авиационном заводе.

«VRT500 станет конкурентоспособным продуктом на рынке легких однодвигательных вертолетов и позволит холдингу войти в сегмент, в котором он пока

не представлен. «Вертолеты России» рассматривают Европу в качестве потенциального рынка, и поэтому мы планируем в этом году подать заявку на сертификацию вертолета в Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), а в 2020-м – начать испытания первого опытного образца», - отметил генеральный директор «BP-Технологий» Александр Охонько.

VRT500 – легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.



Парк газотурбинных вертолетов в Азии растет

По данным Asian Sky Group, потрясения на офшорном рынке нефти и газа «сделали» 2018 еще одним беспокойным годом на азиатском рынке гражданских газотурбинных вертолетов, но общий размер флота по-прежнему растет и увеличился на 4,6%, отчасти благодаря росту в сегменте авиамедицины.

В своем последнем отчете о парке воздушных судов, охватывающем рынок гражданских газотурбинных вертолетов в АТР, ASG отмечает, что на конец 2018 года парк увеличился до 4265 машин. Это соответствует увеличению на 4,6% по сравнению с ростом на 3,9% в предыдущем году. В прошлом году поставки гражданских турбинных вертолетов увеличились на две машины, до 150, и количество поступлений за счет подержанных вертолетов выросло на 34, а также до 150. Кроме того, в 2018 году с рынка было выведено на два вертолета меньше (113).

Управляющий директор ASG Джеффри Лоу указал на «светлые моменты», включая возросший спрос на легкие вертолеты по мере расширения рынка услуг скорой медицинской помощи (EMS). Произшедшее

снижение цен также погвигло некоторых покупателей вернуться на рынок. Китай увеличил свой парк EMS на 57%, но Япония по-прежнему остается лидером рынка EMS.

Австралия осталась самым крупным рынком Азиатско-Тихоокеанского региона с 853 газотурбинными вертолетами в эксплуатации, за которой следуют материковый Китай – 667 машин, Япония – 649 и Новая Зеландия – 511. Материковый Китай показал наибольшее расширение парка, увеличившись на 14% или на 82 вертолета. Это позволило ему опередить Японию по размеру флота. В общей сложности на четыре страны приходится 63% парка гражданских газотурбинных вертолетов на Азиатско-Тихоокеанском рынке.

На долю Airbus Helicopters приходится наибольшая доля – 1810 вертолетов в АТР, что составляет 42% гражданского турбинного парка региона. Далее следует Bell с 27% (1159 вертолетов), Leonardo – 10% (445 вертолетов). Однако итальянский производитель показал самую большую динамику роста парка в 2018 году, на 11%. Поставки Robinson выросли на 8%, а Bell – на 5%.

Более половины вертолетов, 53%, предназначены для многоцелевого использования, причем другие виды использования распределены достаточно равномерно, включая корпоративные (9%), офшорные (8%), SAR (7%), правоохранительные органы (7%) и медицинские услуги (6%).

Однако стоимость флота в сегменте офшорных миссий, где используются на более дорогие и тяжелые вертолеты, снизилась до 19%. По словам Лоу, продолжающиеся проблемы на нефтегазовом рынке привели к переизбытку средних и тяжелых вертолетов,

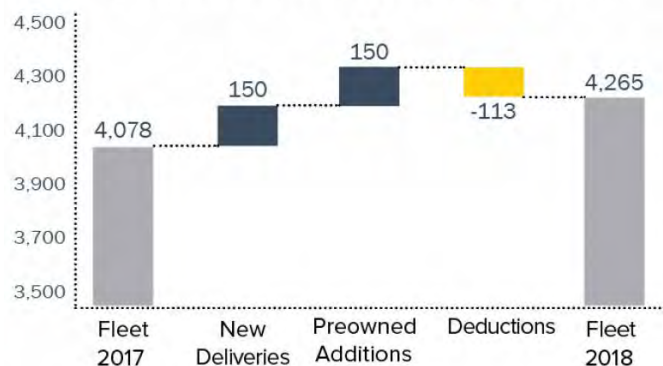
поскольку операторы не только сокращают портфель заказов, но и задерживают поставки. «Азиатско-Тихоокеанский регион почувствовал это остро, от Индонезии до Австралии».

Несмотря на неопределенность, ASG наблюдает в Азии постоянный спрос на лизинг и ожидает, что эта тенденция сохранится. «Некоторые из небольших независимых региональных азиатских операторов от Индии до Южной Кореи продолжают расти, а также продолжает развиваться Китай, несмотря на дополнительные препятствия из-за замедления экономики», - сказал Лоу, добавив, что операторы нефтегазовой отрасли начали диверсифицировать свой парк для использования в нескольких сферах.

Количество арендуемых вертолетов в 2018 году увеличилось на 4,8%, до 261. Несмотря на то, что по сравнению с предыдущим годом произошло увеличение, оно заметно замедлилось по сравнению с ростом на 23,3% в 2017 году. В прошлом году операторы из Австралии взяли в лизинг восемь вертолетов, больше любой другой страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Это привело к тому, что арендованный флот в Австралии достиг 98 машин. Лизинговый флот в материковом Китае вырос на три вертолета, до 31. В нескольких странах наблюдалось снижение количества активных арендных договоров, включая Индию, Филиппины и Малайзию и другие.

Milestone является крупнейшим лизингодателем в регионе с 79 размещенными вертолетами. Это на восемь вертолетов больше, чем в 2017 году. На средние вертолеты приходится 59% арендованного флота, а вертолеты, используемые для офшорных операций, по-прежнему составляют наибольшую долю арендованного флота (35%), опередив многоцелевые вертолеты, которые занимают 34% арендованного флота.

HELICOPTER ADDITIONS AND DEDUCTIONS



SOURCE: ASIAN SKY GROUP

VistaJet приобрела JetSmarter

Частная авиакомпания VistaJet швейцарского миллиардера Томаса Флора объявила о приобретении сервиса для бронирования бизнес-джетов JetSmarter, запущенного россиянином Сергеем Петроссовым.

Заккрытие сделки запланировано на второй квартал 2019 года. После этого JetSmarter перейдет под контроль Vista Global, материнского холдинга VistaJet. Сумму сделки новый владелец не раскрывает. В декабре 2016 года инвесторы оценивали JetSmarter в \$1,5 млрд.

Сергей Петроссов основал JetSmarter в 2012 году. Сервис позиционирует себя как «Uber для частных самолетов» и предлагает билеты на частные бизнес-джеты, которые часто летают пустыми.

Новый владелец рассчитывает с помощью JetSmarter увеличить клиентскую базу бизнес-перевозчиков, входящих в Vista Global. По данным компании, их услугами пользуются 150 тысяч пассажиров каждый год, а приложение JetSmarter скачали более 2 млн раз.

По условиям сделки инвесторы JetSmarter станут акционерами Vista Global, детали соглашения компания не раскрывает. По данным базы Crunchbase, за все время JetSmarter привлек \$130 млн, среди инвесторов — королевская семья Саудовской Аравии и рэпер Jay Z.

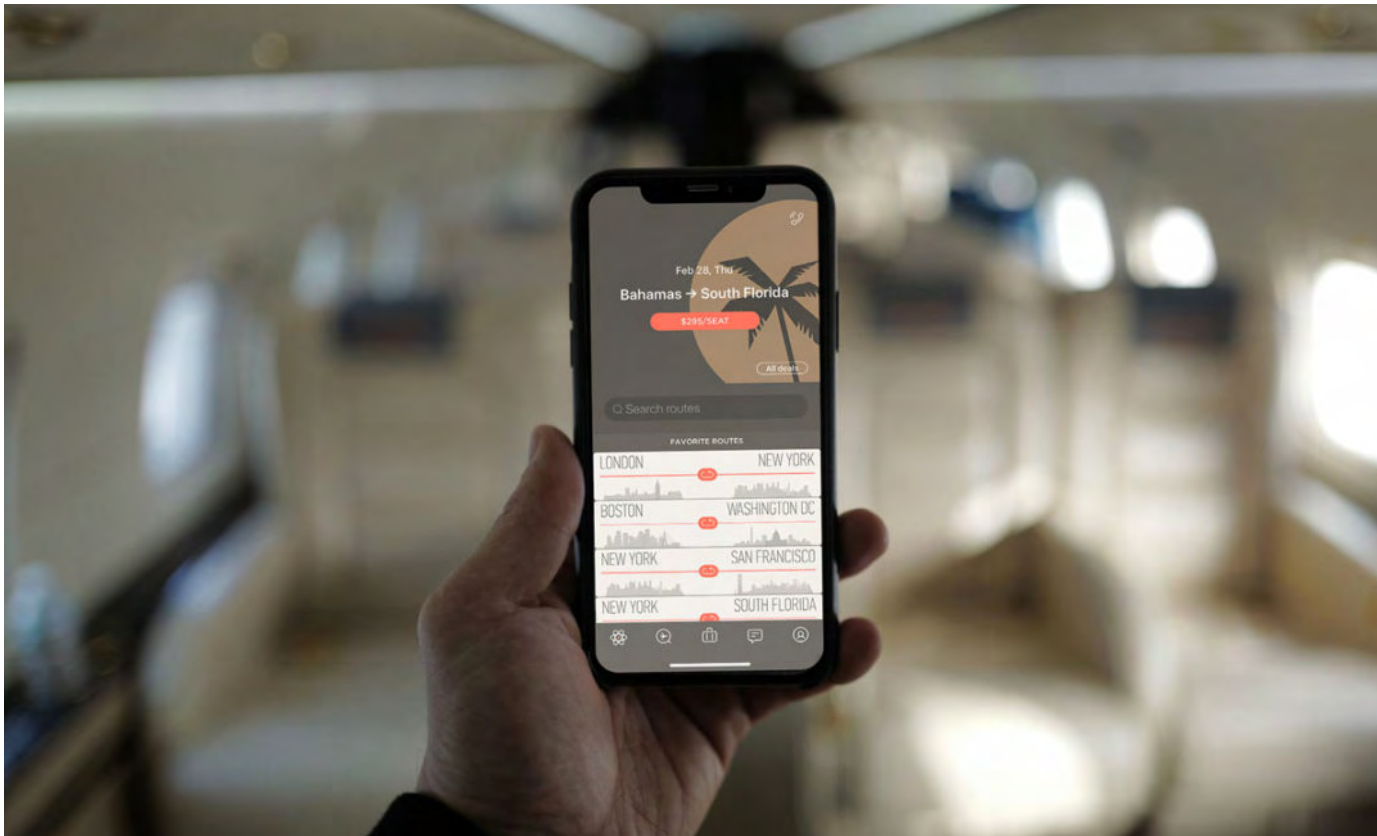
Последние несколько лет JetSmarter защищается от исков бывших клиентов, оформивших членство ради доступа ко всем услугам сервиса. В 2017 году членство стоило около \$5 тысяч, сейчас — \$2500 в год. Бывшие клиенты утверждают, что компания часто меняла условия пользования сервисом и не смогла предоставить обещанного уровня услуг.

В начале апреля 2019 года компания достигла мирового соглашения по одному из таких исков. По его условиям JetSmarter создаст фонд объемом \$3 млн для компенсаций клиентам, которые также получают право на бесплатное членство. На компенсацию может рассчитывать более 10 тысяч клиентов, которые были участниками клуба JetSmarter в период с 5 сентября 2014 года по 19 июня 2018 года.

При этом компания отрицает обвинения в некачественном обслуживании. В заявлении в рамках мирового соглашения JetSmarter пояснила, что согласилась на урегулирование конфликта, так как хочет оставить этот вопрос в прошлом и двигаться дальше.

Похожие иски клиентов JetSmarter сейчас рассматривают суды в Нью-Джерси, Калифорнии и других штатах. Представители истцов заявили CNBC, что намерены отказаться от предложений пойти на мировое соглашение и продолжать судиться.

Источник: VC.RU



«Мы изменим авиацию»

Компания Boom собирается возродить сверхзвуковую авиацию, не повторяя ошибок создателей «Конкорда». Разработанный ей лайнер Overture пересечет Атлантику за три часа. Осталось лишь найти \$7 млрд на запуск производства.

Первый со времен «Конкорда»

Впервые звуковой барьер преодолел капитан ВВС Чарльз Йегер, который в 1947 году совершил полет на экспериментальном самолете Bell X-1 с реактивным двигателем. После этого среди гражданских лайнеров добиться скорости в числах Маха удавалось только британо-французскому «Конкорду» и советскому Ту-144. Однако успехом они не пользовались. «Туполев» совершил всего 102 пассажирских

рейса, а «Конкорд» до момента закрытия оставался убыточным. А также крайне шумным и тесным.

С тех пор никто так и не смог построить жизнеспособную бизнес-модель в сфере сверхзвуковой авиации. Глава Boom Блейк Шолл надеется, что именно он станет первопроходцем, который изменит рынок. Он с 2014 года работает над проектом Overture — сверхзвукового лайнера, рассчитанного на 55 пассажиров, который сможет развивать скорость на уровне 2,2 числа Маха.

Аппарат длиной 52 м уступает по размеру Boeing 777, а острый вытянутый нос и треугольное дельтовидное крыло делает Overture похожим на дротик для игры в дартс.

Самолет совершит первый рейс в 2025 году, однако прежде компании Шолла предстоит решить десяток инженерных задач, а главное — собрать финансирование на свой проект.

По данным Popular Mechanics, на разработку Overture потребуется от \$6 до \$7 млрд. Пока Boom привлекла всего \$141 млн — этого едва хватит на сборку уменьшенного демонстрационного образца XB-1, который вмещает всего двух человек и развивает скорость до 1,8 числа Маха (2200 км/ч).

Несуществующий двигатель

Прототип оснастят тремя турбореактивными двигателями General Electric J85. Для Overture установка еще не создана, и Шолл надеется, что подходящую систему разработают в ближайшие годы.

Пока двигателя для сверхзвукового лайнера не существует. Большинство моделей, которые есть на рынке, потребляют слишком много топлива. Это касается и форсажного двигателя Rolls-Royce / Snecma Olympus 593, которым оснащали «Конкорды».

Чтобы сократить расход топлива, Boom важно построить самолет без форсажной камеры. Но при этом воздушное судно должно преодолевать скорость звука и совершать рейсы на дальние расстояния.

Над проектами бесфорсажного двигателя работают Rolls-Royce, Pratt & Whitney и GE, но эти разработки пока находятся на начальной стадии.

Шолл уверен, что проблему удастся решить. «Все необходимые технологии уже существуют. Так давайте их используем и облегчим жизнь пассажирам», — отметил он в интервью РМ.



По словам главы Boom, лайнер Overture будет меньше и легче, чем «Конкорд», а главное, он будет потреблять меньше топлива. А значит, затраты на его эксплуатацию сократятся. В долгосрочной перспективе авиакомпаниям будет выгодно осуществлять рейсы на сверхзвуковых лайнерах.

Поскольку компания сконцентрируется на трансатлантических рейсах, ей не придется решать проблему звукового удара, которую пытаются решить многие другие производители.

Overture смогут совершать в два раза больше поле-

тов в день и доставлять пассажиров бизнес-класса из Лондона в Нью-Йорк всего за три часа. Пересечь Тихий океан можно будет всего за шесть часов.

Бизнес-модель

Разработками Boom уже заинтересовались крупные компании. Virgin Group оформила предзаказ на 10 экземпляров пока не существующего лайнера стоимостью \$200 млн, а авиакомпания Japan Airlines заказала 20 самолетов и инвестировала в проект \$10 млн. Всего Boom заключила соглашения с пятью авиалиниями на покупку 76 аппаратов Overture.

По оценкам Шолла, к 2035 году спрос на лайнеры вырастет и рынку потребуется как минимум 1800 сверхзвуковых самолетов для коммерческих рейсов.

По прогнозам конкурента Boom — компании Spike, к 2025 году сверхзвуковые самолеты будут перевозить по 13 млн человек в год. Конкуренция на рынке пока небольшая. Boeing и Airbus свернули свои проекты, а американские разработчики Spike и Aerion сделали ставку на бизнес-джеты. Удается ли им выпустить жизнеспособный продукт и получить прибыль, станет понятно в 2020-е годы.

Источник: хайтек+



Одна интересная «таможенная история»

В прошлом месяце российский рынок деловой авиации был взбудоражен пристальным вниманием со стороны таможенных регуляторов. Аресты, неразбериха в стане операторов, постоянные консультации со специалистами. Сложилось впечатление, что отечественные игроки не были готовы к этому. Сегодня наш собеседник Директор по развитию компании «РусДжет» Елена Жданова, с помощью которой мы постараемся разобраться в текущей ситуации. Беседовал Дмитрий Петроченко.

Елена, в прошлом месяце отечественный рынок деловой авиации буквально находился в предынфарктном состоянии. Аресты, неподдельное внимание фискальных органов к бизнес-джетам, «угрозы» и, как следствие, сейчас все игроки стараются как можно быстрее приводить «свои недоработки» в норму. Так что же случилось?

Дмитрий, во-первых, хотела бы обратить внимание

на тот факт, что состояние «больного», то есть рынка деловой авиации, сколь-нибудь значительных улучшений пока так и не претерпело... Аресты с бизнес-джетов до сих пор не сняты, внимание фискальных и иных органов все то же пристальное, особенно к ВС с иностранной регистрацией, полеты иностранных операторов внутри РФ практически остановлены, все игроки (у кого есть такая легальная возможность), действительно, пытаются «устранить недоработки» с минимальными финансовыми затратами, но не у всех такая возможность по факту есть.

Первые «тревожные звонки» для владельцев бизнес-джетов с иностранной регистрацией и их операторов прозвучали еще в прошлом году. На прошедшей в сентябре 2018 года ежегодной выставке деловой авиации RUBAE во Внуково-3 в рамках деловой программы ОНАДА мы с моим коллегой – генеральным директором компании «Авиаброкер» Станиславом Галлямовым – говорили об этом вслух со ссылками как на действующее таможенное и налоговое законодательство, так и на его изменения, находящиеся на стадии проекта. Не могу не отметить разнообразную реакцию аудитории на данное выступление: кто-то прислушивался, конспектировал, задавал уточняющие вопросы, касающиеся вариантов решения проблемы нахождения и использования ВС с иностранной регистрацией внутри РФ в частном и Таможенного Союза в общем, а кто-то откровенно улыбался, не веря в практическое применение соответствующими органами картельных мер в отношении нарушителей. Но, как обычно в нашей стране и происходит, мы «долго запрягаем, но быстро едем», при этом демонстративно «позвякивая бубенцами», чтобы другим неповадно было. Поэтому случилось предсказуемое и прогнозируемое – «публичная порка», имеющая целью упорядочивание ввоза и использования частных самолетов частных владель-



цев под управлением иностранными операторами с последующим возвратом бизнес-джетов российских владельцев на Родину, пополнения тем самым госбюджета за счет ввозного НДС, налога на собственность, а для ВС свыше 20 тонн массы пустого снаряженного еще и таможенных пошлин, предложив взамен беспроblemное свободное использование данных ВС для выполнения полетов внутри РФ и ТС.

Елена, вы одна из немногих, кто сделал достаточно глубокий анализ ситуации (мы знаем). Можно ли получить ответы на до-

статочно короткие вопросы? Иностранная регистрация ВС - какие финансовые риски для владельцев Вы бы отметили?

1. Давайте посмотрим, что говорит об этом Налоговый кодекс РФ: авиaperевозка может быть отнесена фискальными органами к доходам, полученным налогоплательщиком в натуральной форме. В данном случае согласно Ст211 НК РФ может быть начислен к уплате НДС.

2. Ст. 63 ВЗК РФ говорит нам о том, что «При осу-



Фото: Дмитрий Петроченко

ществлении в пределах территории Российской Федерации международных воздушных перевозок и (или) выполнении авиационных работ иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели должны получить соответствующие лицензии...», а УК РФ, Статья 171. «Незаконное предпринимательство» подробно объясняет последствия несоблюдения данного пункта:

- Осуществление предпринимательской деятельности без регистрации или без лицензии в случаях, когда такая лицензия обязательна, если это деяние причинило крупный ущерб гражданам, организациям или государству либо сопряжено с извлечением дохода в крупном размере, наказывается штрафом в размере до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо арестом на срок до шести месяцев.
- То же деяние:
 - а) совершенное организованной группой;
 - б) сопряженное с извлечением дохода в особо крупном размере (более 6 000 000р) - наказывается штрафом в размере от ста тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до трех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет, либо лишением свободы на срок до пяти лет со штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев либо без такового.

3. В случае каботажа возможно возбуждение адми-

нистративного дела по ст. 16.24 КоАП РФ. Незаконные операции с временно ввезенными транспортными средствами.

«Использование временно ввезенных транспортных средств международной перевозки во внутренних перевозках по таможенной территории Таможенного союза либо их передача во владение или в пользование, продажа либо распоряжение ими иным способом в нарушение установленных ограничений на пользование и распоряжение такими транспортными средствами - влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от одной тысячи пятисот до двух тысяч пятисот рублей; на должностных лиц - от пяти тысяч до двадцати тысяч рублей; на юридических лиц - от пятидесяти тысяч до трехсот тысяч рублей».

Но еще, в силу ч. 3 ст. 344 ТК ТС «Использование временно ввезенных транспортных средств международной перевозки либо их передача иным лицам в случаях, указанных в части первой пункта 2 настоящей статьи, допускаются при условии помещения этих транспортных средств под таможенные процедуры. В случае совершения указанных действий без помещения временно ввезенных транспортных средств международной перевозки под таможенные процедуры подлежат уплате таможенные пошлины, налоги в размерах, соответствующих суммам ввозных таможенных пошлин, налогов, которые подлежали бы уплате при помещении таких транспортных средств международной перевозки под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления без учета тарифных преференций и льгот по уплате таможенных пошлин, налогов, исчисленным на день регистрации таможенной декларации на транспортное средство. При этом сроком уплаты таможенных пошлин, налогов считается первый день совершения указанных действий, а если этот день не установлен - день регистрации таможенным органом таможенной

декларации на транспортное средство» таможенным органом будет произведен расчет таможенных платежей и выставлено требование об их уплате.

4. Стоимость ВС, размер их, вероятно, будет исчисляться миллионами рублей (более 6 000 000 руб. особо крупный размер). И в случае их неуплаты может быть возбуждено уголовное дело по ст. 194 УК РФ. Уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица. в особо крупном размере, наказывается штрафом в размере от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трех лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового, либо лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового. Совершенные организованной группой – наказываются лишением свободы на срок от семи до двенадцати лет со штрафом в размере до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до пяти лет или без такового и с ограничением свободы на срок до двух лет или без такового.

5. КоАП РФ, Статья 16.2. Недекларирование либо недостоверное декларирование товаров.

1. Недекларирование по установленной форме товаров, подлежащих таможенному декларированию, влечет наложение административного штрафа на граждан и юридических лиц в размере от одной второй до двукратного размера стоимости товаров, явившихся предметами административного правонарушения, с их конфискацией или без таковой либо

конфискацию предметов административного правонарушения; на должностных лиц - от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей.

2. Заявление декларантом либо таможенным представителем при таможенном декларировании товаров недостоверных сведений об их классификационном коде по единой Товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза, сопряженное с заявлением при описании товаров неполных, недостоверных сведений об их количестве, свойствах и характеристиках, влияющих на их классификацию, либо об их наименовании, описании, о стране происхождения, об их таможенной стоимости, либо других сведений, если такие сведения послужили или могли послужить основанием для освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов или для занижения их размера, - влечет наложение административного штрафа на граждан и юридических лиц в размере от одной второй до двукратной суммы подлежащих уплате таможенных пошлин, налогов с конфискацией товаров, явившихся предметами административного правонарушения, или без таковой либо конфискацию предметов административного правонарушения; на должностных лиц - от десяти тысяч до двадцати тысяч рублей.

...а юридические риски тоже существуют?

Безусловно! И наверное, даже логичнее было бы начать с них, так как в данном случае именно юридические риски порождают финансовые, так как последние основываются на законопроектах действующего правового поля (таможенного, налогового, уголовного законодательства, и Воздушного Кодекса РФ). В дополнении к вышеуказанным следует обратить внимание на:

1. СТ. 160 ТК ТС

«Перевозчик или иное заинтересованное лицо обязаны совершить таможенные операции, связанные с помещением товаров на временное хранение или их таможенным декларированием в соответствии с таможенной процедурой, в течение 3 (трех) часов после предъявления товаров таможенному органу в месте прибытия, если иной срок не установлен таможенным законодательством таможенного союза или законодательством государств-членов таможенного союза в отношении товаров, перевозимых железнодорожным или водным транспортом.» Таким образом, ТК ТС предписывает подать таможенному

органу ТДТС в течение 3 (трех) часов после прилета ВС.

2. СТ. 342 ТК ТС

1) Временный ввоз на таможенную территорию таможенного союза транспортных средств международной перевозки без уплаты таможенных пошлин, налогов допускается при одновременном соблюдении следующих условий: 1) если транспортное средство международной перевозки зарегистрировано на территории иностранного государства за иностранным лицом; 2) если транспортное средство международной перевозки ввозится на таможенную территорию

таможенного союза и используется иностранным лицом, за исключением случаев, когда транспортное средство международной перевозки используется лицом государства-члена таможенного союза, надлежащим образом уполномоченным иностранным лицом на оказание услуг по перевозке доверенностью в простой письменной форме или договором на оказание таких услуг, для завершения или начала международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа на таможенной территории таможенного союза либо за ее пределами.

2) Транспортные средства международной перевозки, временно ввезенные на таможенную территорию таможенного союза, имеют статус иностранных товаров.

3) Временный ввоз транспортных средств международной перевозки завершается их вывозом с таможенной территории таможенного союза в сроки, предусмотренные статьей 343 настоящего Кодекса, или помещением под таможенные процедуры, за исключением таможенной процедуры таможенного транзита.

3. СТ 63 ВЗК РФ

Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права: принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, разовыми разрешениями уполномоченного органа в области гражданской авиации; принимать на территории



Фото: Дмитрий Петроченко

Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. СТ 101 ВЗК РФ

- 1) Внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.
- 2) Международная воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территориях двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Таким образом, вероятно, избежать рисков, связанных с таможенным контролем, можно только тогда, когда на самолете, совершающем рейс между российскими городами, летят одни и те же люди, при этом пока самолет находится на территории России, он не берет на борт ни новых пассажиров, ни грузы. В иных случаях полеты якобы осуществляемые безвозмездно, тем не менее, могут быть признаны каботажем.

Хорошо, наглядный пример. Отечественный оператор эксплуатирует самолет с зарубежной регистрацией. Но «чувствует», что работа до его, если хотите, «легализации» проделана не полностью.

Дмитрий, позвольте сразу несколько встречных вопросов: отечественный оператор – это АОН или

коммерческий эксплуатант? Эксплуатирует в интересах владельца или коммерческое использование ВС? Зарубежная регистрация какой страны? Сразу хочу заметить, что отечественный оператор имеет право эксплуатировать и вносить в свое свидетельство эксплуатанта ВС с иностранной регистрацией, только и если оно ввезено в РФ по 83-BIS (причем для АОН этот список довольно обширен, а вот для коммерческой эксплуатации ВС подходит регистрация только Ирландии, Швейцарии, Арубы и Бермуд); у данного ВС есть российский сертификат типа и карта данных, а также оно правильным образом оформлено (для свободного обращения и использования внутри РФ и ТС). Все эти моменты необходимо не только учитывать, но и соблюдать. Это прямая обязанность оператора причем как перед Собственником ВС, так и перед властями. Итак, для ввоза ВС в РФ «на постоянной основе», то есть для свободного обращения с возможностью коммерческого использования внутри РФ, изменения коммерческой загрузки, получения прибыли и т.д. ВС должно быть в одной из 4-х указанной выше регистраций (если речь идет о ввозе по 83-BIS, что сразу необходимо отметить, не очень радует и поддерживается российскими авиационными властями) либо RA-регистрации (в идеальном варианте); соответствующим образом задекларировано без уплаты таможенных платежей (в случае до 20 тонн и не более 19 кресел), но с уплатой НДС (20%). Если же ВС более 20 тонн, то к ввозному НДС добавятся также и обязанности по уплате таможенных пошлин (согласно кодам), которые зачесть/вернуть уже нельзя, но в зависимости от категории декларанта – могут применяться льготные коэффициенты.

И в том и в другом случае ежегодно вменяется в обязанность Владельца уплата налога на ТС (в зависимости от региона регистрации собственника до 2,2%).

Что делать с воздушными судами массой более 20 тонн (масса пустого снаряженного воздушного судна)?

В случае с отечественными операторами алгоритм был описан выше. Для иностранных операторов ввоз ВС с целью его временного использования на территории ЕАЭС (без ограничений по массе и количеству пасс/мест) предусматривает:

- частичную уплату таможенных пошлин, налогов (3% ежемесячно от суммы платежей);
- подачу декларации на товары в электронном виде;
- предельный срок временного ввоза – 2 года (365+365);
- может потребовать обеспечение уплаты пошлин, налогов.

Вот интересно, что делать тем, кто не хочет платить вообще ничего (ни пошлины, ни НДС) и любые другие «обязательные платежи»?

Для таких иностранных операторов и, соответственно, ВС в их управлении с иностранной регистрацией на данный момент существуют 2 схемы:

1. Ввоз ВС с целью международной перевозки (ТСМП) без ограничения по массе и пасс/мест:
 - не имеет ограничений по массе ВС и количеству пасс/мест;
 - не требует уплаты ни таможенных пошлин, ни налогов;
 - требует оформления ДТС (декларации на ТС) или Генеральной декларации;
 - не разрешает передачу иным лицам (то есть отсутствие изменения коммерческой загрузки);
 - не допускает внутренние перевозки по территории ЕАЭС.

2. Ввоз ВС с целью его временного использования на территории ЕАЭС (для ВС с массой пустого снаряженного до 20 тонн и не более 19 пасс/мест):

- БЕЗ УПЛАТЫ таможенных пошлин и налогов;
- заявление подается в письменном виде;
- предельный срок временного ввоза – 30 календарных дней;
- общая продолжительность нахождения не более 180 календарных дней в течение одного календарного года;
- ВС НЕ ДОЛЖНО использоваться для получения дохода.

Елена, а можете рассказать про свободное обращение внутри Таможенного Союза и временный ввоз с периодической и единовременной уплатой таможенных платежей?



Теоретически декларант при выпуске товара в свободное обращение имеет право выбора системы уплаты таможенных платежей: периодическую и единовременную. Первая хороша в случае, если собственник не уверен в продолжительности владения бизнес-джетом и предполагает, например, его возможную продажу в краткосрочном будущем, тогда при возникновении такой ситуации, он закрывает данный режим, вывозит ВС из РФ и прекращает выплату платежей. Если же владелец предполагает долгосрочное владение и располагает соответствующими финансовыми возможностями, то в данном случае применяется схема единовременной уплаты таможенных платежей. Свободное обращение, в отличие от временного ввоза, безусловно, предполагает гораздо больше возможностей, в т.ч.:

- абсолютно легальное перемещение внутри РФ;
- возможность изменения коммерческой загрузки;
- коммерческую эксплуатацию ВС (если оно находится под управлением коммерческого эксплуатанта) с целью оптимизации стоимости содержания;
- стоимость аэропортовых услуг, топлива, АНО и других ставок, применяемых к ВС с российской регистрацией в НЕСКОЛЬКО раз ниже аналогичных, применяемых к ВС с иностранной регистрацией.

А кто может выступить декларантом и какое это имеет значение для владельца воздушного судна? Например, если у владельца нет никаких активов в РФ, через которые он мог бы возвращать/зачитывать уплаченный НДС, то декларантом может выступить коммерческая авиакомпания-эксплуатант и возвращать/зачитывать его в интересах владельца?

Следует отметить, что а) декларантом, то есть плательщиком НДС, может выступать не только

собственник ВС, но и любой другой участник ВЭД не менее года, не имеющий просроченных обязательств перед фискальными органами по поручению этого владельца, что в свою очередь предоставляет возможность б) зачитывать уплаченный НДС (возвращать), если данной возможности нет у фактического владельца ВС. Таким декларантом по поручению собственника может выступать в т.ч. и коммерческая авиакомпания – эксплуатант.

Елена, а как вернуть уплаченный НДС?

Уплаченный НДС фактически не возвращается, а зачитывается декларанту при подаче декларации до полной компенсации. О требованиях к декларанту мы говорили ранее. Данный вопрос является исключительной компетенцией бухгалтерии декларанта.

Мы слышали про «ограничения 30/180», что это?

Я уже об этом упоминала – речь идет о ввозе воздушного судна с целью его временного использования на территории ЕАЭС. Еще раз повторюсь:

- действует ТОЛЬКО для ВС с массой пустого снаряженного до 20 тонн и не более 19 пасс/мест;
- БЕЗ УПЛАТЫ таможенных пошлин и налогов (но обеспечение уплаты пошлин и налогов может быть потребовано);
- заявление подается в письменном виде;
- предельный срок временного ввоза – 30 календарных дней;
- общая продолжительность нахождения не более 180 календарных дней в течение одного календарного года;
- ВС НЕ ДОЛЖНО использоваться для получения дохода.

Резюмировать нашу беседу мне все-таки хотелось бы акцентом на безусловные преимущества ввоза ВС в РФ и его постановку под флаг коммерческого эксплуатанта:

- отсутствие рисков при выполнении внутрироссийских перелетов;
- эффективная и экономически выгодная эксплуатация в личных и корпоративных интересах (низкая стоимость аэропортовых тарифов и сборов, топлива и других услуг, применяемая к ВС с RA-регистрацией);
- оптимизация стоимости содержания за счет легальной коммерческой эксплуатации в интересах Владельца;
- оптимизация расходов на ТОиР за счет выполнения большинства работ квалифицированным персоналом авиакомпании на основании собственной

материально-технической базы (линейное обслуживание) и более крупных форм на базе сертифицированных предприятий по ТОиР на территории РФ. Также хотела бы подтвердить данные утверждения и финансовой аналитикой на примере сравнения стоимости содержания ВС E135 Legacy 600/650 на собственном опыте авиакомпании «РусДжет», столько востребованным у наших российских клиентов бизнес-авиации при годовом налете 500 часов:

АНО: 5 500 000 руб. в год вследствие разницы тарифов, применяемых к ВС в иностранной и RA-регистрации

НО: 8 000 000 руб. в год вследствие разницы тарифов, применяемых к ВС в иностранной и RA-регистрации

ГСМ: 18 000 000 руб. в год вследствие разницы

тарифов, применяемых к ВС в иностранной и RA-регистрации

Базирование ВС: 7 500 000 руб в год вследствие разницы тарифов, применяемых к ВС в иностранной и RA-регистрации

ЭВС: 5 000 000 руб. (вследствие ее фиксации в рублях и вне зависимости от курса валюты)

ИТОГО: 44 000 000 руб (гарантированная экономия) + оптимизация содержания ВС в RA-регистрации за счет выполнения коммерческих рейсов в интересах Владельца в рамках действующего законодательства, т.е. возможна перевозка коммерческих пассажиров как внутри РФ (включая КРЫМ!), так и зарубеж под флагом российской коммерческой авиакомпании (коммерческая востребованность рынка как минимум 300 часов в год).



Самолет недели

Владелец: *Air-invest Ltd*

Тип: *Dassault Falcon 900LX*

Год выпуска: *2017 г.*

Место съемки: *апрель 2019 года, Ljubljana-Brnik - LJLJ, Slovenia*



Фото: *Дмитрий Петроченко*