



Чем ближе североамериканская выставка NBAA, тем больше интересной инсайдерской информации поступает на ленты информагентств. Уже ясно, что нынешняя выставка запомнится яркими премьерами и громкими заявлениями. На этой неделе стало известно, что Gulfstream может анонсировать «ответ» Bombardier на Global 7500. Это уже не выдумки, об этом говорят эксперты и аналитики. Скорее всего, объявление будет сделано в Лас-Вегасе. Без премьер не обойдется ни один производитель. Pilatus готовит революцию, и жаль, что у нас эмбарго до 23 октября, а так не терпится поделиться. А еще будут сюрпризы от Dassault Falcon. Но давайте подождем следующую неделю. А мы отправляемся в Лас-Вегас уже в воскресенье.

В течение 2019 года Россия впервые предприняла два важнейших шага для создания нормальных рыночных условий развития гражданской авиации. Первым шагом было прекращение использования воздушных судов, зарегистрированных за рубежом и не прошедших таможенную очистку для коммерческого использования на чартерных рейсах внутри России и других стран Евразийского экономического союза. Удаление нелегальных чартерных рейсов с рынка устранило самое большое препятствие для развития легитимного чартерного бизнеса в России. Второй шаг вступает в силу с 1 января 2020 года, когда Россия прекратит применять налог на добавленную стоимость (НДС) на ввоз гражданских воздушных судов для любых целей, включая коммерческое использование на чартерных рейсах. Освобождение от ввозного НДС осуществляется в виде применения нулевой (0%) ставки НДС на ввоз гражданских воздушных судов с 1 января 2020 года. Подробнее читайте в этом номере.



Ждем Gulfstream G700?

Аналитик Cowen & Co. Кай фон Румор считает, что на выставке NBAA-2019 в Лас-Вегасе Gulfstream Aerospace может представить свой ответ на сверхдальний Bombardier Global 7500, «растянутый» G650 под названием G700

стр. 21



Вторичный рынок вертолетов в Q3

Вертолетный брокер Aero Asset опубликовал обзор вторичного рынка двухдвигательных вертолетов в третьем квартале 2019

стр. 22



Воспарение легких

Минтранс собирается к 2021 году радикально смягчить требования к владельцам легких и сверхлегких воздушных судов

стр. 23



Освободили от НДС – что дальше?

Дерек А. Блум: Будут ли новые финансовые и юридические составляющие достаточными для стимулирования авиaperезовок на территории страны?

стр. 24

Gulfstream
G650ER



Gulfstream G500 получил сертификат EASA

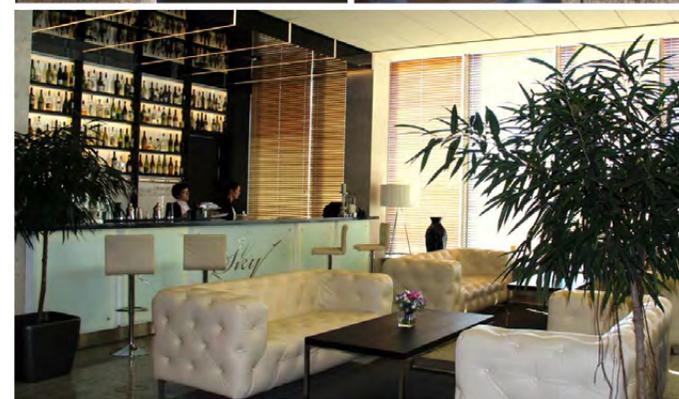
Компания Gulfstream Aerospace объявила о получении сертификата Европейского агентства авиационной безопасности для новейшего Gulfstream G500. Тем самым, для бизнес-джета открывается возможность регистрации в Европейском Союзе и поставок клиентам.

«G500 был очень хорошо принят в Европе», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Клиенты в регионе обратили внимание на беспрецедентный уровень технологий и инноваций в кабине экипажа и на влияние, которое это оказывает на безопасность и эффективность. В салоне они видят, как технологии влияют на восприятие пассажиров благодаря обстановке, восстанавливающей силы, продвинутой эргономике, отличным креслам и непревзойденному комфорту».

Задолго до того, как G500 вступил в эксплуатацию в

сентябре 2018 года, самолет уже доказал свою зрелость и возможности, установив несколько рекордов скорости между парами городов. С тех пор это число возросло до 35 и включает рейсы из Севильи, Испания, в Абу-Даби за 5 часов и 45 минут; Женева – Чикаго за 8 часов; Доха – Шеннон всего за 7 часов 30 минут; и Фарнборо – Лас-Вегас за 10 часов 20 минут.

G500 может пролететь 4400 морских миль/8149 км при 0,90 Маха и 5200 миль/9630 км при 0,85 Маха. Коллекция кресел, доступная на G500, награждена международной премией Yacht & Aviation Award за продвинутую эргономику и эстетику, которая может быть адаптирована к дизайнерским предпочтениям и требованиям клиентов. Кроме того, салон G500 отличается индивидуальной мебелью, здоровой атмосферой и 14 панорамными овальными окнами Gulfstream.



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

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

ОНАДА в Общественном совете при Федеральном агентстве воздушного транспорта

14 октября 2019 года руководитель Федерального агентства воздушного транспорта А.В. Нерадько подписал приказ № 960-П «О составе Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта, который, в том числе, утверждает состав Общественного совета.

От ОНАДА в совет вошли сразу два представителя – Николай Николаевич Ивановский, генеральный директор ООО «Авиапредприятие «Северсталь», и Михаил Юрьевич Титов, генеральный директор ООО «НАДЖЕТ».

Николай Борисович Уланов вошел в состав совет от Общероссийской Общественной Организации «Деловая Россия».

В Общественный совет при Росавиации входят представители отраслевых ассоциаций, профсоюзных организаций, некоммерческих партнерств.

Участие в совете представителей от ОНАДА расширит возможности ассоциации в сфере представления интересов отрасли.





Волваздел и Сблв 2009 лалалелл горувалл марлелл компалл Волваздел лс. лл лел десерлелл структул лБолваздел лс. Вол лрал лл лл лл лл.

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

EASA сертифицировала Bombardier Global 5500/6500

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) сертифицировало два бизнес-джета Bombardier – Global 5500 и 6500. Одобрение последовало сразу после получения «национального» сертификата типа, которое было получено в конце сентября от Transport Canada. Стартовый заказчик сдал в аренду первый поставленный Global 6500 обратно Bombardier для использования в качестве демонстратора. По планам, до конца года компания хочет поставить несколько новых сверхдальних самолетов.

Одобрение EASA было получено примерно через 17 месяцев после того, как производитель из Монреаля анонсировал Global 5500 и 6500, которые основаны на Global 5000 и 6000 с обновленным крылом, новой кабиной пилотов, перепроектированным интерьером и новыми двигателями Rolls-Royce Pearl 15.

Global 5500 имеет дальность на 500 морских миль больше, чем его предшественник, и способен соединить Сан-Паулу и Париж, а Global 6500 – на 600 миль больше, чем 6000, и может соединить Сингапур и Лондон. Они также имеют на 13% меньший расход топлива и улучшенные характеристики на высокогорье и при высоких температурах.

«После впечатляющего анонса в прошлом году на EВАСЕ эти самолеты продолжают удивлять и превосходить ожидания», - сказал президент Bombardier Aviation Дэвид Колил. «Мы не только выполнили свои обязательства, но и сделали это в соответствии с графиком».

В ближайшие дни Bombardier планирует получить одобрение от FAA.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer одобрил Jet Flight Service для поддержки Legacy 600/650 в Москве

Компания Jet Flight Service, базирующаяся в международном аэропорту Внуково, была одобрена в качестве авторизованного сервисного центра Embraer для расширения поддержки Legacy 600/650 в Москве.

Jet Flight Service, которая сертифицирована Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), может выполнять плановое и внеплановое техническое обслуживание, замену компонентов и деталей, проводить все виды инспекций разных уровней сложности для самолетов Legacy 600/650.

«Мы рады, что Jet Flight Service является частью

нашей глобальной сети авторизованных сервисных центров Embraer, расширяя наше присутствие на стратегическом рынке в Европе и предлагая владельцам и операторам Legacy 600/650 лучшие решения в области сервиса и поддержки с конкурентоспособными ценами», - сказал Франк Стивенс, вице-президент по техобслуживанию и поддержке Embraer MRO Global.

Генеральный директор Jet Flight Service Кирилл Трушковский добавил: «Мы гордимся тем, что усиливаем нашу связь с Embraer, расширяя спектр услуг для клиентов Embraer в России, обеспечивая доступность самолетов и снижая затраты».



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Luxaviation UK за базировал в Лондоне Global 6000

Luxaviation UK (входит в группу Luxaviation) увеличил чартерный парк, добавив 15-местный Bombardier Global 6000, который будет базироваться в лондонском аэропорту Лутон. Самолет доступен для выполнения чартерных перелетов.

Как комментируют в компании, Global 6000 стал самым дальним бизнес-джетом Luxaviation доступным для чартера. «Мы получаем много запросов на рейсы из Лондона в Соединенные Штаты, Карибский бассейн, Южную Америку, на Дальний Восток и за его пределы, и Global 6000 позволит нам конвертировать больше этих запросов в заказы, доставляя наших клиентов туда быстро, безопасно и конфиденциально. Мы с нетерпением ожидаем предоставления нашей клиентской базе все большего количества вариантов перелета», - комментирует Джордж Галанопулос, управляющий директор Luxaviation UK

и недавно назначенный глава отдела чартерных продаж в Европе Luxaviation Group.

Ранее, в начале октября Luxaviation приступила к эксплуатации на правах управления двух самолетов: Bombardier Global Express XRS и Global 5000. Оба воздушных судна будут базироваться в Европе. За последние девять месяцев оператор добавил в парк девять самолетов. Согласно отчету Luxaviation, за 12 месяцев прошлого года самолеты Группы выполнили 20214 рейсов (около 55 в день), проведя в воздухе 54818 часов. В 26-ти собственных FBO удалось обслужить 45731 рейс. За этот же период услугами Группы воспользовались 59109 пассажиров. Суммарно воздушные суда Luxaviation Group преодолели расстояние в 13.937.059 морских миль, что эквивалентно 645 полетам вокруг экватора.





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**Признанный
уровень качества**


| Best FBO in Europe


Первый Pilatus PC-24 в Чехии

Pilatus Aircraft поставил первый бизнес-джет PC-24 чешскому клиенту. Заказчиком самолета выступила ОК AVIATION (авторизованный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus PC-12 в Центральной Европе). Самолет (ОК-СЕР) внесен в сертификат эксплуатанта и уже приступил к выполнению чартерных рейсов.

В августе текущего года Pilatus Aircraft выкатил из цеха окончательной сборки на заводе в швейцарском городе Штанс пятидесятый PC-24. Это событие произошло спустя полтора года с начала эксплуатации новейшего швейцарского бизнес-джета. В феврале 2018 года американский оператор PlaneSense стал первым эксплуатантом Pilatus PC-24. Ключевые сертификаты типа FAA и EASA для PC-24 были получены в декабре 2017 года. Сейчас производитель поставил заказчи-

кам более тридцати самолетов. Суммарный налет флота превысил отметку в 6000 часов.

После производства 40 самолетов PC-24, запланированных в этом году, темп сборки увеличится до 50 самолетов в следующем году, а также может еще возрасти. Тем не менее, в Pilatus поясняют, что максимальный темп на производственном объекте PC-24 в Штансе, Швейцария, составляет 60 самолетов в год. Спрос на PC-24 намного превышает возможности компании, и компания рассматривает другие варианты расширения производства, например, второй завод.

Pilatus Aircraft и авторизованные дилеры производителя в мае возобновили прием заказов на бизнес-джет PC-24.



Фото PRG airside



ABS JETS

Надёжный партнёр
для ТО Вашего
самолёта. Запросите
слот ещё сегодня!

- / 24/7 глобальная поддержка
в ситуациях АОГ
- / Авторизованный сервисный
центр Embraer

engineering@absjets.com absjets.com

FBO с винным погребом и аквариумом с морской водой

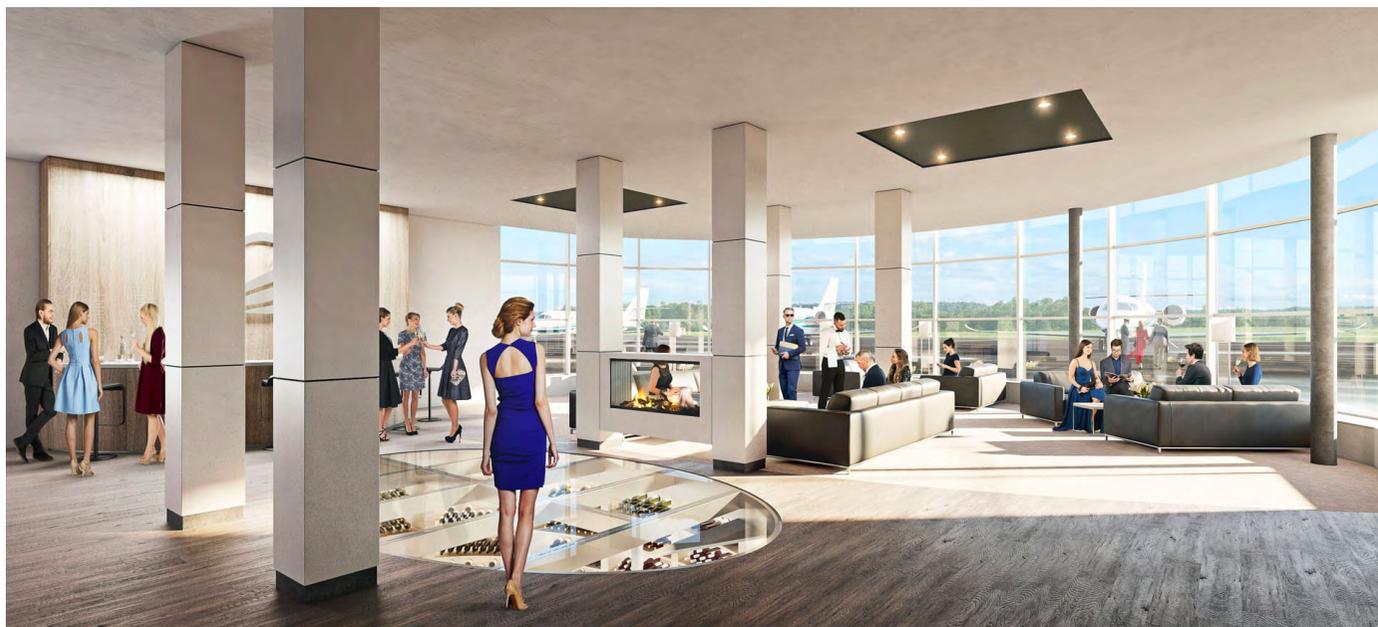
В главном деловом аэропорту Европы – Paris Le Bourget – открывается новый FBO под брендом Aston-sky. Новый комплекс принадлежит Clair Group, которая зимой текущего года выкупила у BVA Aviation «Terminal 2 Signature Flight Support» и потратила 10 месяцев и свыше \$11 млн на полную реконструкцию. FBO рассчитан на обслуживание частного провайдера Astonjet, который входит в Clair Group, но в группе рассчитывают и на привлечение сторонних клиентов.

В терминале, который будет открыт круглосуточно, есть отдельный пункт таможенного и иммиграционного контроля, а также специальные залы для отдыха экипажей. Но это не главное. Для клиентов FBO построен специальный пассажирский терминал с подземным винным погребом и стеклянным потолком на 3000 бутылок, аквариум с морской водой на 7500 литров, барная стойка и панорамный вид на перрон,

а также отдельный охраняемый VIP-зал с ванной комнатой и обеденной зоной, обслуживаемой шеф-поваром. Новые владельцы назвали свой FBO «luxe à la Française» и считают, что он предназначен «для все более требовательной клиентуры».

Комплекс также включает 5100 кв.м. ангарного комплекса с возможностью размещения Dassault Falcon 8X. В будущем FBO увеличит свои границы до 16000 кв.м. ангарного комплекса и почти 7000 кв.м. офисных помещений.

Astonsky стал седьмым FBO в Le Bourget Airport (LBG/LFPB). «Соседями» Clair Group стали Jetex Flight Support, Universal Aviation France, Sky Valet, Dassault Falcon Service, Advanced Air Support International, Signature Flight Support Terminal 1 и Signature Flight Support Terminal 3.



Pilatus представит новый интерьер PC-24

Швейцарский производитель Pilatus Aircraft в рамках открывающейся на следующей неделе выставки NBAA 2019 представит широкой публике новый интерьер своего бизнес-джета PC-24.

Как рассказал BizavNews Томас Босшард, генеральный директор дочерней компании Pilatus Business Aircraft Ltd, за последний год компания собрала отзывы клиентов, которые касаются интерьера самолета. На основе их Pilatus Aircraft на выставке NBAA 2019 представит PC-24 с передним камбузом, предназначенным для обеспечения дополнительного пространства для хранения кофе, льда, напитков и питания. Камбуз будет модульным и взаимозаменяемым с имеющимся в настоящее время шкафом для одежды. Pilatus также работает над вариантом

модернизации, позволяющим разместить туалет в задней части кабины. Многие операторы выразили заинтересованность в этом, однако данный вариант будет опциональным. PC-24 был разработан в стандартной комплектации с передним туалетом, чтобы обеспечить максимальную гибкость салона, прежде всего грузового отсека.

Ну и самое главное. Швейцарский производитель на специальном мероприятии в преддверии открытия выставки представит принципиально новый проект под названием «The NeXt Big Thing». Что это будет пока не известно. В компании отказываются от комментариев, предлагая подождать всего несколько дней.



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

VistaJet попробует себя в эксклюзивном туризме

VistaJet на прошлой неделе анонсировала новую программу для своих клиентов. VistaJet World – портфель уникальных туров, созданных с учетом «увлечений» клиентов. В год своего пятнадцатилетия VistaJet представила 15 эксклюзивных путешествий в самые экзотические места земного шара. BizavNews внимательно изучил предложения.

Первое место в топе занял тур в Колумбию, который получил название «Откройте древний затерянный город». Как утверждают маркетологи VistaJet, клиенты компании откроют древний город в Колумбии, затерянный глубоко в тропических лесах Амазонки. Гости смогут принять участие в новаторской исследовательской экспедиции, в которую войдет опытная команда археологов, исследователей и специалистов

по охране природы, которая пролетит над джунглями, чтобы раскрыть секреты некогда заселенного поселения, спрятанного глубоко в девственных лесах. У гостей также появится возможность исследовать секретные водопады и лагуны, где обитает розовый речной дельфин, обнаруживать, раскрывать и помогать расшифровывать пиктограммы, спрятанные на протяжении тысячелетий. И таких предложений еще четырнадцать: «взгляд на научное открытие», «секреты долголетия», спуск через край действующего вулкана Вануату, «приключения к великим махараджам Индии» и т.д.

По прогнозам, численность UHNW (сверхбогатые люди) в мире вырастет примерно на 41% к 2021 году, параллельно будет расти спрос и на эксклюзивные

путешествия. Аналитики VistaJet определили, что изменяющиеся предпочтения и приоритеты потребителей переопределяют концепцию глобальных путешествий, которая в настоящее время считается вторым наиболее предпочтительным направлением для дискреционных расходов. Доля состоятельных клиентов, которые ищут новый формат своих путешествий, существенно увеличивается, а 20% клиентов компании, как минимум один раз в год, совершают полеты в новые пункты назначения. Сегодня, благодаря партнерству с сетью ведущих мировых экспертов в области путешествий, в том числе Blue Marble Private (True Story), Indagare, Nota Bene Global и Pelorus, VistaJet может удовлетворить эту растущую потребность в совершенном персонализированном путешествии по программе VistaJet World.



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

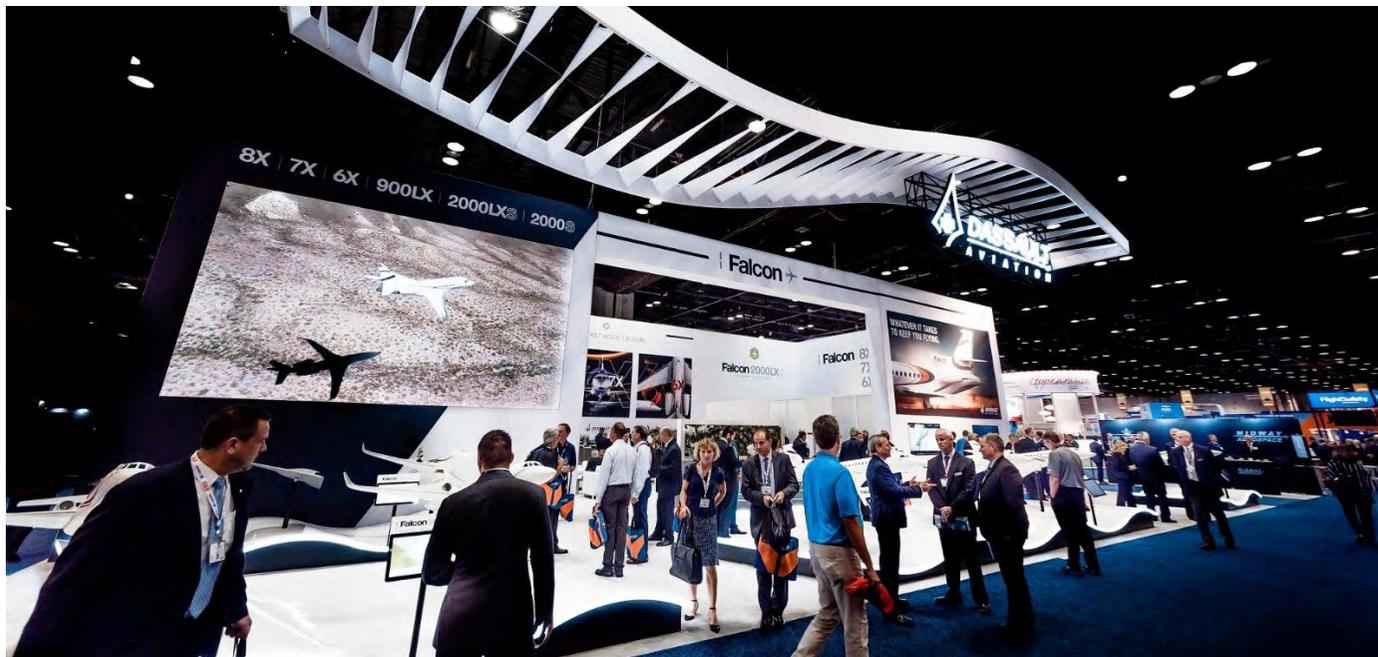
Четыре «Сокола»

Французский авиапроизводитель Dassault Falcon в рамках выставки NBAA 2019 представит три бизнес-джета: Falcon 8X, Falcon 2000S и Falcon 900LX. Впервые участникам выставки продемонстрируют полный макет новейшего двухдвигательного 6X, об этом BizavNews рассказали в пресс-службе Dassault.

Глава департамента коммуникаций Dassault Falcon Вадим Фельдзер рассказал нашему изданию, что продвижение программы идет по плану. На данный момент изготовлены все детали самолета и начинается сборка секций фюзеляжа. Уже в январе следующего года запланирован финальный монтаж самолета: фюзеляж-двигатель-крылья. В феврале производитель покажет первый собранный 6X на заводе в Бордо. В программе летных испытаний будут задействованы 3-4 самолета. На сертификацию по-

надобится 24-36 месяцев. Первый полет состоится в 2021 году, но сама сертификация начинается намного раньше, отметил г-н Фельдзер. В 2022 году начнется поставка серийных самолетов. Производитель планирует получить сертификаты EASA и FAA одновременно. Серийное производство практически начнется со сборки прототипов. Первые три машины можно считать серийными, мало того – они уже проданы. А самый первый борт останется у Dassault Falcon для дальнейших тестов.

В начале месяца стало известно, что Pratt & Whitney Canada (P&WC) приступит к испытаниям двигателя PW812D для Dassault Falcon 6X уже в текущем месяце. Седрик Готье, директор по продажам и маркетингу сектора деловой авиации P&WC, рассказал, что двигатель для 6X будет испытан на Boeing 747SP.



Мы превратим ваш полет в
незабываемое путешествие

чартерные авиаперевозки
управление воздушными
судами
медицинская эвакуация
техническое обслуживание
грузовые перевозки
уникальная конфигурация



«Музыкальный» Global 7500

На следующей неделе Bombardier в рамках выставки NBAA 2019 представит клиентам новую аудиосистему l'Opera с динамиками полного диапазона, новейшей цифровой обработкой сигналов и звуковой технологией «seat-centric», которая способна «следить» за пассажиром в салоне. l'Opera будет доступна заказчикам новейшего Global 7500.

«Разработанная совместно с Lufthansa Technik, которая обеспечивает систему управления кабиной nice Touch для Global 7500, l'Opera была вдохновлена достижениями, как в области технологий домашнего кинотеатра, так и в области автомобильных звуковых систем», - рассказывает Тим Фаган, менеджер по промышленному дизайну Bombardier.

l'Opera включает в себя ряд динамиков среднего

и высокого диапазона, в том числе вращающийся центральный динамик в наборе entertainment desk. Каждый отсек пассажирской кабины имеет свою собственную комбинацию динамиков, направленных на обеспечение максимально качественного звука на уровне слушания пассажира. Также система имеет сабвуферы, которые интегрированы в стены перегородки и диваны для того, чтобы обеспечить сбалансированный сурраунд-звук.

«Система имеет встроенные алгоритмы, которые приспосабливаются к звукам – от шепота до взрывов в фильме – устраняя необходимость регулировки громкости», - продолжает Фаган, добавив, что этот интеллектуальный подход был реализован во всей системе. Цифровая система обработки предназначена для обеспечения максимально четкого звука.

Звуковая система является последним из новшеств кабины, которые Bombardier реализовал за последние 18 месяцев. Bombardier делает ставку на этот ультрасовременный самолет, который по своим характеристикам является одним из лидеров в своем сегменте. Задуманный как дом в небе, Global 7500 – единственный в отрасли самолет с четырьмя жилыми помещениями и отделенной зоной отдыха для экипажа. Каждый отсек может быть полностью персонализирован под индивидуальные потребности заказчика. В этом отношении выбор широк: можно самостоятельно выбрать подходящую планировку и варианты отделки. На борту предусмотрены спальня, конференц-зал или гостиная, рабочие офисы с доступом к интернету, полностью оборудованная кухня и душ. Кресла Nuage Seat с системой плавной трансформации обеспечивают комфорт в любом положении.



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

Heron Aviation увеличивает парк

Немецкий бизнес-оператор Heron Aviation (Лаухринген) приобрел на вторичном рынке бизнес-джет Cessna Citation XLS+ (2017 года выпуска). Восьместный самолет (D-CPSH) внесен в немецкий АОС компании и вскоре приступит к полетам. Сейчас в парке компании эксплуатируются три Dassault Falcon 900EX, два Bombardier Learjet 60, Cessna Citation Jet CE525, Cessna Citation Mustang и Cessna Citation CJ2+. Оператор также имеет «дочку» Heron Aviation España (в испанском сертификата эксплуатанта числится Cessna Citation Mustang, прим.ред)

В текущем году Heron Aviation получил одобрение британского авиационного регулятора на полеты в аэропорт Лондон-Сити (Falcon 900EX).

В дополнение к чартерным рейсам Heron Aviation оказывает услуги по поддержанию летной годности (САМО), техническое обслуживание ВС и авиационный консалтинг:

- Мониторинг воздушного судна в соответствии с рекомендациями EASA Part M
- Мониторинг воздушного судна в соответствии с рекомендациями CAA Civil Aviation Authority of the Cayman Island
- Внедрение национальных правил и их контроль
- Хранение авиационных документов и уход за ними
- Проведение аудитов самолетов
- Проведение аудитов поставщиков
- Создание программы обслуживания
- Создание бортового журнала
- Поддержка программы мониторинга технического обслуживания (СAMP)
- Мониторинг технического обслуживания
- Аудит
- Поддержка при «незапланированных» технических неисправностях

KLM выбрала Diamond DA42-VI в качестве «учебной парты»

Голландский национальный перевозчик KLM продолжает модернизировать свой воздушный парк, предназначенный для подготовки будущих пилотов. Выбор компании пал на австрийский Diamond DA42-VI. Первые машины уже начали приходить в распоряжение KLM Flight Academy.

Начальник отдела подготовки Марк Герритсен комментирует: «Передовая авионика и экономичные, малозумные двигатели на реактивном топливе делают DA42-VI отличным учебным самолетом, который оптимально подходит для подготовки пилотов на разных стадиях обучения».

Четырехместный двухдвигательный самолет DA42-

VI — преемник DA42 NG, но уже с улучшенными летными характеристиками и повышенным комфортом кабины. Композиционный материал на углеродной основе, из которого выполнена конструкция, обеспечивает высокую прочность, и вместе с тем легкость и маневренность самолета. Кабина оснащена авионикой G1000 и автопилотом GFC700. Индикация G1000 значительно упрощает процесс планирования полетов и позволяет внести необходимые изменения непосредственно во время полета. Антистатическое покрытие в сочетании со статическим разрядником обеспечивают качественную радиосвязь даже в условиях атмосферных осадков. Доступна цифровая система управления двигателями FADEC.



Р9РА получает IS-BAO Stage I

Чартерный оператор Planet Nine Private Air (Р9РА) получил от Международного Совета бизнес-авиации (ИВАС) подтверждение об успешном прохождении аудита на соответствие деятельности компании международному стандарту для операторов бизнес-авиации IS-BAO Stage I. Также компания сообщает о присуждении рейтинга ARGUS Platinum.

IS-BAO представляет собой добровольный международный стандарт эксплуатации деловых воздушных судов и был впервые представлен на выставке EBACE еще в 2002 году. Цель внедрения стандарта – повышение уровня профессионализма и безопасности работы авиакомпании или корпоративного департамента авиационных перевозок. Добровольная программа, базирующаяся на основе системы управления безопасностью полетов, является глобальным кодексом наилучших практик в отрасли.

IS-BAO предусматривает три уровня проведения аудитов, которые определяют степень внедрения и эффективности работы SMS (системы управления безопасностью полетов):

- Stage I – SMS документирована, одобрена, обеспечена ресурсами и начинает внедряться
- Stage II – SMS функционирует, результаты функционирования измеряются и анализируются
- Stage III – SMS устойчиво функционирует и поддерживается непрерывный процесс улучшения культуры безопасности полетов.

Р9РА имеет две штаб-квартиры, в Лос-Анджелесе и Лондоне, и специализируется исключительно на чартерных перевозках.

Российско-арабский сверхзвуковой бизнес-джет может появиться в 2027 году

Демонстратор российско-арабского сверхзвукового бизнес-джета может появиться в 2023 году, сам самолет – в 2027 году, инвестиции в проект на первом этапе оцениваются в 100 миллионов долларов, сообщил журналистам глава Минпромторга РФ Денис Мантуров, сообщают РИА Новости. «В 2027 году, например», - сказал министр, отвечая на вопрос, когда может появиться такой совместный самолет. «Для того, что реализовать этап до демонстратора, это стоит примерно 100 миллионов долларов. Если демонстратор полетит в 2023 году, мы должны потратить 6 с чем-то миллиардов рублей, сами или совместно».

Он отметил, что интерес к инвестициям в проект высказали Саудовская Аравия и ОАЭ. Кроме того, Эмираты являются потенциальным рынком для нового самолета.

«Альтернатив сегодня нету, которые завтра можно пойти и купить. Сегодня тем более, а завтра тоже не купишь. Поэтому это также развитие собственных

компетенций высокотехнологичных в Эмиратах... ам инвестиции нужны? Нужны. Значит, взамен этого мы должны развить компетенции. Это не будет глобальная компетенция, которая завтра позволит производить все под ключ, разрабатывать и двигаться дальше... Основное - это инвестиции, рынок и в технологическом плане, если уж справедливости ради говорить, то у них шикарный композитный завод», - сказал Мантуров.

«Там другая физика работает: при пересечении происходит звуковой барьер. Это основная проблема, с которой все борются и пытаются найти решение. Мы посчитали, что это возможно преодолеть, если мы вываливаемся за 18 км и там переходим на сверхзвуковой режим. По сути, это будет соответствовать децибелам традиционного самолета, который летит на высоте 1 км», - сказал он, добавив, что самолету еще нужно пройти международную сертификацию в требованиях по допуску в части шума.



ТВМ 940 сертифицирован FAA

DAHER получил сертификат типа на обновленный ТВМ 940 от Федерального авиационного управления США (FAA). Сейчас производитель готовится к первым поставкам североамериканским клиентам. Сертификат FAA стал четвертым для DAHER, ранее аналогичные одобрения были получены от авиационных регуляторов Бразилии, Японии и EASA. ТВМ 940 стал двенадцатым вариантом популярного семейства, и был запущен весной этого года. Всего французская компания за 26 лет передала заказчикам более 950 «турбопропов» ТВМ.

ТВМ 940 (каталожная стоимость \$4,13 млн.) заменяет флагман 930, представленный в 2016 году. Он получил множество новых функций, в том числе автомат тяги, улучшенную автоматизацию работы противообледенительной системы и обновленный интерьер.

«Одной из ключевых особенностей ТВМ 940 является автоматическая дроссельная заслонка – первая в мире, установленная на турбовинтовом самолете серийного производства весом менее 5,7 тонн. Полностью интегрированный с автопилотом, дроссельный рычаг автоматически регулирует скорость самолета в зависимости от заданного профиля полета – от набора высоты до захода на посадку. В дополнение к сокращению рабочей нагрузки на пилота автоматический дроссель позволяет эксплуатировать ТВМ940 на «границах разрешенных» режимах мощности двигателя Pratt & Whitney Canada PT6A-66D, обеспечивая оптимальную производительность и эффективность силовой установки» - говорят в компании.

Самолет оснащен сенсорной стеклянной приборной панелью Garmin G3000 и опциональной системой электронного помощника.

Flexjet открыл европейскую штаб-квартиру

Американский долеговой оператор Flexjet открыл европейскую корпоративную штаб-квартиру и Центр обслуживания клиентов в Лондоне – шаг, который компания описывает как «неотъемлемый» для своей экспансии на континенте. В настоящее время оператор планирует внедрить свою программу долевого участия для компаний, владельцев воздушных судов и путешественников аналогичную американской, запуск которой ожидается в первой половине 2020 года.

Flexjet начал то, что европейский управляющий директор Марин Юджин описывает как «бета-тест» региона, используя пару легких бизнес-джетов Nextant 400XT, управляемых британской дочерней компанией Flairjet. Этот проект заработал в 2017 году.

Майк Сильвестро, исполнительный директор ком-

пании, говорит, что Flexjet потребовалось время, чтобы понять нюансы рынка, получить опыт работы, нанять лучших специалистов и сделать стратегические приобретения (покупка британской Flairjet и итальянской Sirio). Теперь компания готова к работе в Старом Свете.

«Сейчас у нас есть парк из 20 самолетов в Европе – 15 400XT/XTi и пять Embraer Legacy 600. Хрупкие экономики еврозоны в сочетании с планируемым выходом Великобритании из ЕС создали «небольшую неопределенность» для бизнеса. Тем не менее, мы уверены, что рынок достаточно устойчив, чтобы принять нашу бизнес-модель. «Европа – это зрелый рынок, и, хотя экономические условия не идеальны, здесь все еще существует большой спрос на свежие идеи», - резюмирует Марин Юджин.



Satcom Direct поддерживает IT-тренинги для деловой авиации

В условиях растущего спроса на квалифицированных IT-специалистов в области деловой авиации, Satcom Direct (SD) усиливает программу специализированных тренингов для данной отрасли. Вторая версия авиационного IT-курса AeroIT теперь доступна с обновленным контентом и экзаменом с учетом последних изменений. Программы обучения SD добавлены в учебный план, предлагаемый в центрах FlightSafety International (FSI) и в авиационном университете Embry-Riddle, а также выросло количество тренингов доступных для самостоятельного обучения.

Улучшенный курс AeroIT теперь уделяет больше внимания цифровой безопасности, новейшим системам связи и новинкам в сфере информационных технологий, что позволяет авиационным IT-специалистам получить самые актуальные знания по данной теме. Обновленный экзамен направлен на проверку понимания актуальных технологий связи и позволит существующим обладателям сертификатов AeroIT обновить имеющуюся квалификацию. Теперь курс AeroIT является составной частью программы Cabin Master Technician от центра FlightSafety International. Университет Embry-Riddle также одобрил включение курса AeroIT в учебную программу бакалавров по направлению авиационных инженеров по направлению цифровой безопасности, авионики и защиты данных. Первая группа студентов по данной программе приступила к обучению этой осенью. По завершении обучения студенты будут иметь возможность экзамен оффлайн в университете либо через онлайн-платформу, предоставленную SD.

Курс AeroIT также доступен на недавно обновленной онлайн-системе обучения SD, которая содержит необходимые тренинг-видео и другие обучающие

материалы. Студенты могут вписать курс обучения в свой рабочий график и пройти его в удобном для себя темпе. Для тех, кто предпочитает более полное погружение в тему с профессиональным инструктором, SD предоставляет такой курс на базе своего офиса в Мельбурне, Флорида. Кроме того, такой же курс доступен в учебных центрах FlightSafety International в Саванне, Далласе и Лонг-Бич. В Саванне также доступен специализированный курс AeroCNCT созданный для экипажей, которые работают с системами связи непосредственно в полете.

В дополнение к обновлениям курсов AeroIT и CyberSAFE, стал доступен ряд новых тренингов для самостоятельного обучения по таким темам как бортовая связь для экипажа, различным спутниковым системам, продуктам и услугам SD и операционной платформе SD Pro.

«Мы предоставляем полноценный спектр обучения, поэтому для нас невероятно важны наши партнеры. Мы рады предоставить расширенный доступ

к нашим материалам через уважаемые компании FlightSafety International и Embry-Riddle, а также через нашу онлайн-платформу LMS. Мы знаем, что современное поколение ожидает постоянно работающую связь и это стимулирует постоянное развитие наших образовательных программ, чтобы мы могли поддерживать наших клиентов, а они в свою очередь могли поддерживать своих пассажиров, экипажи и подразделения на земле. Как авиаторы, мы понимаем, что надежное профессиональное обучение необходимо для развития отрасли», - сказал Джейсон Ригби (Jason Rigby), директор по обучению SD. «Недавние дополнения и обновления, наряду с растущей сетью образовательных партнеров, прочно позиционируют учебные программы SD в основе IT-обучения для специалистов деловой авиации».

С момента запуска три года назад более 700 кандидатов прошли обучение по курсу AeroIT. Только в 2018 году 205 кандидатов сдали экзамен с оценкой не ниже 86% по AeroIT, и 74 завершили курс AeroCNCT с результатом не ниже 85%.



SyberJet SJ30i отправился в первый полет

Легкий бизнес-джет SyberJet Aircraft SJ30i, оснащенный новой кабиной пилота SyberVision, в рамках сертификационных испытаний выполнил первый полет.

Новый SJ30i будет оснащен авионикой SmartView на основе Honeywell Epic 2.0, которая повышает эффективность работы, качество связи и безопасность для операторов (включают в себя комплекс спутниковой связи компании Honeywell (SATCOM), системы управления полетом (FMS), системы управления кабинами пилотов (CMS) и внутрикабинных дисплеев). Дополнительно в базовую комплектацию входят TCAS II, TAWS Level A, SmartLanding, SmartRunway, TOLD, ADS-B In.

На самолете будут установлены два турбореактивных двигателя Williams-Rolls FJ44-2C тягой по 10,23 кН. Различные варианты салона рассчитаны на перевозку от четырех до семи пассажиров. SyberJet SJ30i будет летать со скоростью 0,83 Маха на расстоянии до 2500 миль.

Предполагается, что в летных испытаниях будут принимать участие два семиместных SJ30 из «старого задела». Напомним, что производство самолетов было прекращено в апреле 2011 года из-за финансовых проблем производителя.

История Swearingen SJ30 началась в конце 80-х годов прошлого века. Примечательно, что проект SJ30 изначально разрабатывался компанией Gulfstream. В октябре 1986 года Gulfstream Aerospace разработала проект двухдвигательного реактивного самолета SA-30 Fanjet, позже переименованного в Gulfstream SA-30 Gulfjet. Однако в сентябре 1989 года компания Gulfstream отказалась от развития этой программы, и ее место заняла «Jaffe Group» из

Сан Антонио, штат Техас, а самолет переименовали в Swearingen/Jaffe SJ30. В 1995 году после основания совместного предприятия с тайваньской фирмой «Sino Aerospace» SJ30 вновь переименовали в Sino Swearingen.

Производство бизнес-джетов прекратилось после того, как компания Emivest Aerospace, предпоследний владелец, объявила себя банкротом в 2010 году. В прошлом году активы компании были выкуплены MT LLC, входящей в финансовую группу Metalcraft Technologies.

В SyberJet уверены, что смогли проанализировать все риски, связанные с интересом на SJ30 со стороны

потенциальных покупателей, а также сделать выводы из неудач, преследующих проект на протяжении последних лет. Однако аналитики весьма скептически относятся к появлению «обновленного» SJ30 в классе легких джетов, считая, что процессы, происходящие на рынке именно в этом сегменте самолетов, приведут к существенному сокращению производства бизнес-джетов более крупных производителей, у которых производство уже давно поставлено на поток. Ведь согласно последним исследованиям, «одноклассники» SJ30 серьезно сдали в последние два года.

Впрочем, цена в \$8 млн. многим кажется не совсем привлекательной.



КБ Миля и Камова будут объединены в Национальный центр вертолетостроения

Совет директоров холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) принял решение об объединении АО «МВЗ им. М.Л. Миля» и АО «Камов» и создании на их основе АО «Национальный центр вертолетостроения им. М.Л.Миля и Н.И.Камова». НЦВ объединит в себе потенциал двух вертолетостроительных школ для более эффективного и качественного решения задач по проектированию и модернизации вертолетной техники.

Объединение направлено на развитие двух опытно-конструкторских школ - ОКБ Миля и ОКБ Камова, при этом их бренды будут сохранены как самостоятельные, а коллективы обоих КБ вольются в состав НЦВ. Создание Национального центра вертолетостроения также поможет снять административные,

правовые и экономические барьеры, затрудняющие сейчас сотрудничество двух конструкторских коллективов.

Работа в формате единой компании позволит оптимизировать работу целого ряда обеспечительных и административных подразделений. Такой подход создаст условия для беспрепятственного обмена техническими решениями и достижениями, эффективного распределения загрузки между подразделениями и унификации технических стандартов. Среди ожидаемых эффектов также - снижение трудозатрат, повышение управленческой и производственной эффективности, повышение качества проектирования и сокращение сроков передачи вертолетов в серийное производство.

«По нашим подсчетам, распределение задач между двумя КБ, а также серийными и авиаремонтными заводами холдинга позволит высвободить суммарно около 15-20% годовой мощности двух КБ, которую можно будет направить на создание технического задела и разработку новой техники, - отметил заместитель генерального директора «Вертолетов России» по научно-технической политике и разработке вертолетной техники Михаил Короткевич, представивший дорожную карту объединения конструкторских бюро на заседании совета директоров. - Раньше между компаниями существовала своеобразная конкуренция, параллельно велись разработки одних и тех же типов воздушных судов. Наша общая задача – конкурировать не друг с другом, а с мировыми производителями. Объединение двух школ будет способствовать этой цели.

Экономический эффект от объединения КБ планируется достичь также за счет оптимизации использования общей наземной инфраструктуры и сокращения расходов на выполнение однотипных испытаний. При этом часть высвобожденных средств будет направлена на повышение научно-технического потенциала и привлечение новых конструкторских кадров.

Дорожная карта создания Национального центра вертолетостроения на базе двух конструкторских бюро утверждена на заседании совета директоров холдинга «Вертолеты России». Первый этап, предполагающий объединение двух КБ в единую компанию, планируется завершить к середине 2020 года. Дальнейшие интеграционные процессы, связанные с оптимизацией деятельности двух конструкторских бюро в формате одной компании, продлятся до 2022 года.



NetJets – оставайтесь на связи

В последние годы Европа сделала большой шаг вперед, предоставив авиапассажирам инновационные решения для беспроводного доступа в Интернет (Wi-Fi). Тем не менее, европейские скорости и технологии все еще уступают тем, которые используются в США. Это связано с тем, что США имеют доступ к наземным антенным системам, а Европа до сих пор пользуется возможностями спутниковой связи. Европа совсем недавно завершила разработку собственной наземной сети, подключиться к которой можно только с помощью тяжелого и массивного оборудования на борту самолета. Поэтому сейчас эта сеть используется лишь в коммерческой авиации.

«Мы знаем, как важно для наших клиентов оставаться на связи во время полета. Поэтому мы оборудовали каждый самолет NetJets точками доступа в Интернет по технологии Wi-Fi и продолжаем инвестировать средства в новейшие разработки. NetJets не останавливается на достигнутом, и продолжает вкладывать средства в самые последние отраслевые решения. В настоящее время компания также устанавливаем новое оборудование Wi-Fi на всех самолетах собственного флота, чтобы стать частью новой Европейской авиационной сети (EAN), которая обеспечивает широкополосный доступ к сети 4G на



борту. Эта инициатива не имеет аналогов в частной авиации», - комментируют в компании.

В настоящее время Wi-Fi доступен на воздушных судах Phenom 300, Citation Latitude, Challenger 350 и Global 6000. Первые три модели используют Wi-Fi на основе спутниковых технологий связи с общей пропускной способностью до 0,43 Мбит/с (в зависимости от типа самолета), а в Global 6000 реализовано инновационное решение — спутниковый широкополосный доступ в Интернет в Ка-диапазоне. Ка-диапазон по сравнению с другими технологиями увеличивает скорость передачи данных в 10 раз, до 4 Мбит/с. Это гарантирует более высокую пропускную способность для эффективного поиска информации в Интернете, в том числе для потоковой передачи данных или загрузки файлов. Ка-диапазон обеспечивает более широкую область покрытия по сравнению с SwiftBroadBand, что особенно ощутимо при перелетах над Гренландией. Использование данной технологии — это настоящий прорыв, потому что большинство международных маршрутов, совершаемых на дальнемагистральных самолетах, пролегают над этой территорией. Поскольку оборудование для данной технологии достаточно тяжелое и громоздкое, его можно устанавливать только на таких крупногабаритных самолетах, как Global 6000.

Скорость и подключение Wi-Fi на борту самолета зависят от ряда факторов. Повлиять на них могут атмосферные условия, число подключенных пассажиров, углы возвышения антенны и местоположение спутника.

Пропускная способность Wi-Fi распределяется между всеми судами в заданном воздушном пространстве, поэтому, чем больше самолетов использует один и тот же сигнал Wi-Fi, тем медленнее скорость соеди-

нения у всех пользователей. В результате в условиях высокой загрузки воздушных коридоров Западной Европы и Северной Атлантики скорость подключения к Интернету значительно снижается.

«Клиенты могут просматривать электронную почту и страницы веб-сайтов. К сожалению, скорость соединения на всех самолетах (за исключением Global 6000) не позволяет скачивать приложения, фильмы и другие материалы, требующие высокой пропускной способности. Мы рекомендуем загружать все приложения или развлекательный контент перед полетом или пользоваться системой NetJets Inflight Entertainment на борту всех наших воздушных судов», - комментируют в компании.

И в заключении несколько советов. При низкой скорости Интернет-соединения попробуйте сделать следующее:

- Отключите все неиспользуемые устройства от бортовой сети Wi-Fi. Некоторые из них, работая в фоновом режиме, могут потреблять определенный объем трафика, например, для резервного копирования фотографий и обновления приложений.
- Скорость соединения может также снизиться, когда вы выполняете несколько действий в Интернете одновременно. Например, если вы пытаетесь загрузить файл при просмотре веб-сайтов и обновляете Outlook, общая пропускная способность равномерно распределяется между всеми действиями, что замедляет скорость всех процессов.
- По возможности старайтесь не пользоваться VPN-соединением. Как правило, подключение через VPN-сеть позволяет сотрудникам работать с внутренними ресурсами компании удаленно, но в то же время оно замедляет скорость Wi-Fi-соединения.

DC Aviation осваивает сложный ремонт в Штутгарте

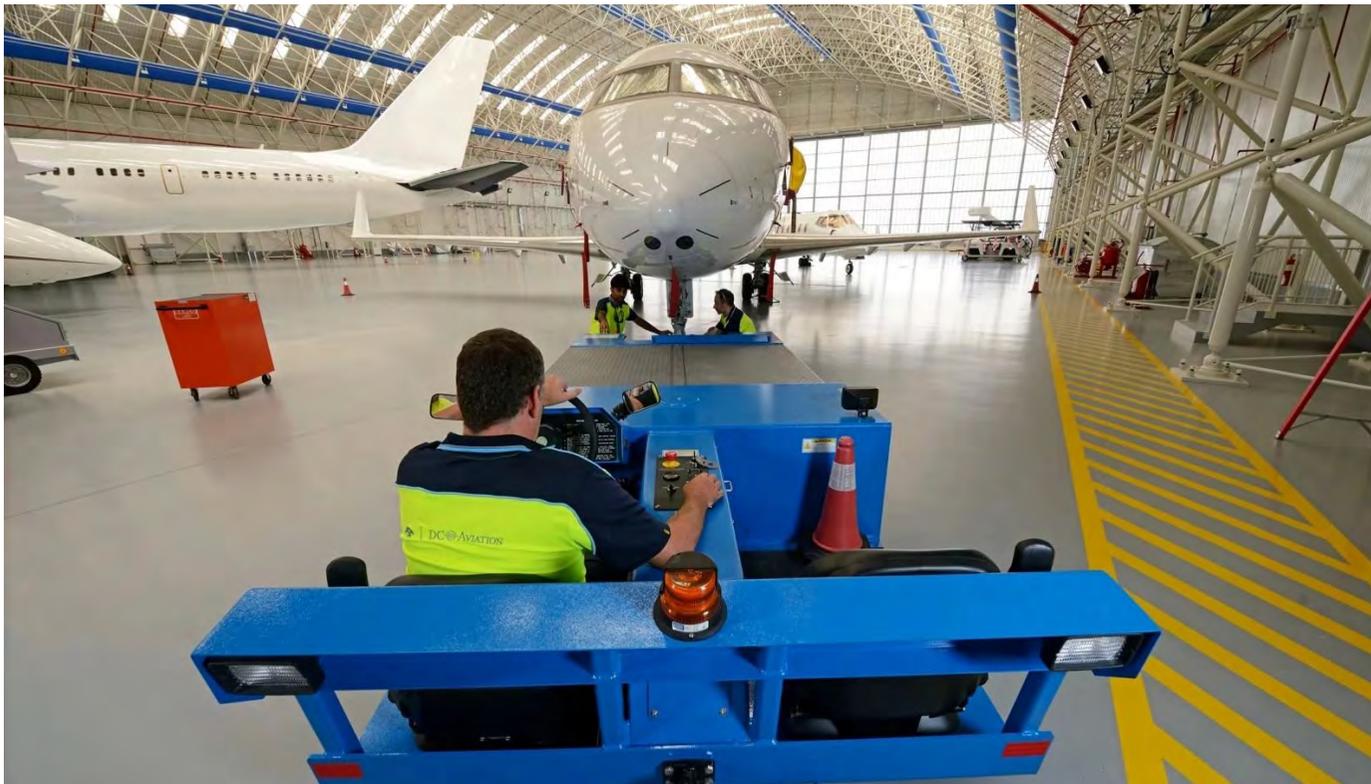
Центр технического обслуживания и ремонта самолетов DC Aviation в аэропорту Штутгарта успешно завершил капитальный ремонт самолета семейства Airbus A320 в VIP-компоновке. Одной из особенностей комплексных работ по техническому обслуживанию, ремонту и модификации явилась модернизация системы развлечений на борту, включающая прокладку новых проводов и кабелей, позволяющих использовать технику с HD разрешением. Установка дисплеев с высоким разрешением и Surround аудиосистемы, а также медиа-сервера, подключенного к сети Wi-Fi, позволила переоборудовать и переоснастить салон с учетом самых современных

технологий. Кроме того, была проведена полная модернизация салона, включающая укладку современных не текстильных напольных покрытий (Non Textile Floor). Кроме работ по салону была выполнена 10-летняя форма ТО, а также регламентированный ремонт шасси. Время простоя самолета было также использовано для проведения работ особой сложности, связанных с ремонтом элементов корпуса самолета.

«Наша команда технических специалистов показала, что в совершенстве владеет навыками проведения сложных работ по техническому обслуживанию

и ремонту. Благодаря нашему успешному управлению проектами мы смогли выполнить эти работы, полностью уложившись во временные рамки, выставленные заказчиком, передав самолет клиенту к назначенному сроку. Мы гордимся тем, что летные испытания прошли без технических рекламаций, что является очередным доказательством надежности и компетентности нашей команды», - рассказал BizavNews Юрген Зене, вице-президент по инженерно-техническому обслуживанию и поддержанию летной годности (CAMO).

Ранее DC Aviation уже проводила комплексные модификации салонов таких самолетов, как, например, Embraer Legacy 650 или Bombardier Challenger 850, выполняла работы по замене шасси и обладает в этой области обширным опытом. С 1999 года DC Aviation предлагает оперативное и базовое техническое обслуживание воздушных судов различных типов. Ангар площадью 5.000 кв. метров в аэропорту Штутгарта (EDDS) а также ангары, оснащенные системами кондиционирования воздуха площадью 5.700 кв. метров и 7.500 кв. метров в международном аэропорту Аль Мактум (OMDW) в Дубае оборудованы современнейшими вспомогательными инструментами и специальными приспособлениями для различных типов самолетов, а также испытательным оборудованием. Кроме того, DC Aviation располагает большим складом запасных частей, собственными сертифицированными мастерскими по обслуживанию и ремонту покрышек и аккумуляторных батарей, а также центром материально-технического обеспечения. Благодаря современному материально-техническому оснащению и накопленному опыту, команда экспертов DC Aviation может самостоятельно выполнять самые неординарные виды ремонтных работ, эффективно и гибко.



Ждем Gulfstream G700?

Аналитик Cowen & Co. Кай фон Румор считает, на выставке NBAA-2019 в Лас-Вегасе Gulfstream Aerospace может представить свой ответ на сверхдальний Bombardier Global 7500, «растянутый» G650 под названием G700, пишет Aviation Week. Его источники предполагают, что Gulfstream продемонстрирует свой новый продукт потенциальным клиентам с соглашением о неразглашении.

«Таким образом, у Gulfstream должны быть предварительные заказы к моменту объявления о запуске G700», - считает фон Румор. Хотя он ожидает, что G700 будет хорошо принят, новый самолет также может забрать часть спроса у G650 в 2020-2022 годах.

В то время как Gulfstream тщательно охраняет технические характеристики самолета, фон Румор полагает, что самолет получит вставку в фюзеляж от 6 до 10 футов по сравнению с G650 для повышения комфорта, кабину экипажа Honeywell Symmetry от G500 и G600, боковую ручку управления и новый двигатель.

«Увеличенное пространство G700 должно, по крайней мере, соответствовать размерам хорошо принятого Global 7500 с четырьмя отсеками против трех у G650», - говорит фон Румор. «Это позволило бы разместить большую кухню и более удобную зону отдыха экипажа – преимущества, которыми обладает 7500».



По его словам, крыло или топливный бак G650 не претерпят каких-либо серьезных изменений, что позволит большему G700 предложить сопоставимую дальность. Но пока неясно, будет ли использоваться двигатель от Pratt или Rolls-Royce.

G700 может забрать спрос у G650, самого прибыльного продукта Gulfstream, который, по оценкам, имеет срок поставки от 9 до 12 месяцев. Степень воздействия на нынешний флагман будет зависеть от того, когда G700 вступит в эксплуатацию.

«Большинство источников ожидают начала поставок в 2023 году, что кажется реалистичным или, возможно, агрессивно пугающим фактором, если у G700 будет совершенно новый двигатель», - говорит фон Румор. «Однако причина, по которой Gulfstream, вероятно, выбрала NBAA для запуска G700, заключается в том, чтобы избежать потери топовых клиентов, которые присматриваются к Bombardier Global 7500». Bombardier имеет приблизительно 100 заказов на 7500 и слоты распроданы до 2022 года.

Запуск второго Gulfstream?

«Некоторые источники также ожидают, что Gulfstream еще запустит G800 – G650ER с авионикой и двигателем от G700», - полагает фон Румор. По сравнению с G650ER, G800 будет обладать преимуществами в дальности и производительности, но без увеличенного салона G700. По его словам, сборка G700 и, возможно, G800 может выполняться на одном и том же предприятии.

Фон Румор ожидает, что в 2019 году Gulfstream поставит 58 бизнес-джетов G650 и G650ER, и сократит производство до 45 в 2020 году и до 40 в 2021 году.

Вторичный рынок вертолетов в третьем квартале

Вертолетный брокер Aero Asset опубликовал [обзор](#) вторичного рынка двухдвигательных вертолетов в третьем квартале 2019 год. В отчете, приуроченном к конвенции NBAA-BACE в Лас-Вегасе, Северная Америка называется наиболее активным регионом. В общей сложности в третьем квартале здесь находилось 37% покупателей бывших в употреблении двухдвигательных вертолетов, по сравнению с 31% во втором квартале текущего года.

С начала года закрыто 85 сделок с двухдвигательными вертолетами (во всех весовых категориях), а предложение таких машин на рынке сократилось почти на 20%, до 230 единиц, говорится в отчете.

В своем обзоре компания рассматривает показатели за третий квартал и с начала года для двенадцати двухдвигательных моделей в легкой, средней и тяжелой категориях, от Airbus H135 до Sikorsky S92. Вторичный рынок вертолетов ранжируется по объему продаж и коэффициентам поглощения.

Рынок легких двухдвигательных вертолетов во главе с Airbus

Предложение EC135/145 продолжает доминировать на вторичном рынке, особенно в сегменте производства с 2006 по 2014 год. Большая часть спроса обусловлена «аппетитами» американской санитарной авиации на машины для полетов по приборам с двигателями Pratt & Whitney Canada. В отчете говорится о шести сделках с EC135 и семи – с EC145, закрытых к концу третьего квартала.

Предложение легких вертолетов снизилось на 17% в годовом исчислении, а объем продаж равен стабильному уровню поглощения (уровень поглощения определяется как время, которое потребуется, чтобы

продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений).

На рынке Leonardo AW109 значительно упала активность сделок с Grand/GrandNew. Однако, в отличие от объема продаж с начала года, третий квартал является явной аномалией. Объем продаж модели Power остается стабильным.

Снижение цен вызвало увеличение спроса на Bell429, с тремя сделками в квартале. Тем не менее, четыре сделки с начала года означают, что уровень поглощения Bell 429 остается выше, чем у конкурирующих моделей.

AW139 доминирует на рынке средних машин

Leonardo AW139 лидирует на рынке средних двухдвигательных вертолетов с пятью продажами в третьем квартале и десятью с начала года. Запасы продолжали снижаться в годовом исчислении до 22 вертолетов на конец третьего квартала, что соответствует уровню поглощения всего 14 месяцев. Этот параметр значительно снизился, что является хорошей новостью для производителя, который недавно выпустил свой 1000-й AW139.

Рынок Bell 412 остается в стагнации с отсутствием сделок в третьем квартале и только тремя с начала года. Предложение Airbus H155 удвоилось в третьем квартале, и уровень поглощения остается высоким – три года.

Объем сделок на вторичном рынке Sikorsky S76C+/C++ в третьем квартале не изменился. Объем продаж вырос в годовом исчислении, но избыточное предложение продолжает сдерживать C+ и сегмент авиаработ для этого типа.

Увеличение активности на рынке тяжелых вертолетов

С начала года на вторичном рынке в квартал продается один H225. Это говорит о улучшении прогноза по рынку. Однако предложение шестнадцати вертолетов делает уровень поглощения в третьем квартале высоким – четыре года. В настоящее время в процессе заключения находится пять сделок.

На вторичном рынке S92 была совершена первая сделка за пять лет, и в третьем квартале предложение на этом рынке продолжило снижаться, на 50% с начала года.

Соучредитель Aero Asset Эммануэль Дююи отметил: «Мы рады представить этот отчет в преддверии выставки NBAA в Лас-Вегасе. Наше стремление выпускать его ежеквартально с момента запуска Aero Asset в начале этого года демонстрирует понимание рынка и подчеркивает наше стремление предоставлять клиентам по брокерским операциям отличную информацию о рынке. Клиентам нужна хорошая и надежная информация, чтобы принимать правильные решения».



Воспарение легких

Минтранс собирается к 2021 году радикально смягчить требования к владельцам легких и сверхлегких воздушных судов. Для них предлагается отменить обязательную сертификацию самолетов, а для пассажирских перевозок и управления аэропортами для таких судов может быть введен уведомительный порядок. Также Минтранс предлагает создать четвертый вид авиации - спортивную, наряду с гражданской, государственной и экспериментальной, и передать контроль над ней Минспорту. Эксперты и участники отрасли считают правильным вектор предложений Минтранса, но сомневаются в необходимости создания спортивной авиации.

Минтранс подготовил «дорожную карту» по устранению избыточных административных барьеров для легкой авиации. Под такой авиацией понимаются самолеты максимальной взлетной массой не более 5,7 т, сверхлегкими считаются суда массой не более 495 кг (в том числе планеры, парaplаны и т. д.) Документ на этой неделе обсуждался на комиссии при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения под председательством помощника президента Игоря Левитина.

Минтранс предлагает отменить обязательную сертификацию таких самолетов, а сверхлегкие суда исключить из законодательства о транспортной безопасности. Ведомство также предлагает ввести уведомительный порядок начала ведения предпринимательской деятельности для компаний, осуществляющих коммерческие перевозки на легких судах и управляющих аэродромами, предназначенными для приема судов вместимостью менее 20 человек.

К 2021 году предлагается разработать отдельные

нормы летной годности для сверхлегких воздушных судов. Предполагается также снижение требований к организациям, выполняющим их ремонт и техническое обслуживание.

«У нас есть целая программа. Мы создали целую программу только что по развитию малой авиации», - Владимир Путин, на тот момент премьер-министр РФ, 16 декабря 2010 года.

Наиболее неожиданное предложение Минтранса - выделить спортивную авиацию в отдельный вид наряду с уже существующими в Воздушном кодексе гражданской, государственной и экспериментальной. Контроль над спортивной авиацией предлагается передать Минспорту. В Минтрансе и Минспорте не ответили на вопросы «Ъ».

Собеседник «Ъ», знакомый с процедурами допуска к эксплуатации легких воздушных судов, говорит, что сегодня оформление всех документов для самолета в России обходится в 0,6-2,5 млн руб. и занимает не менее шести месяцев, тогда как, к примеру, в Чехии все процедуры можно пройти за месяц. По данным Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА), в России сегодня эксплуатируется 4,44 тыс. легких и сверхлегких воздушных судов без учета Ан-2. С учетом Ан-2 их число достигает 5,53 тыс. машин.

Президент АОПА Владимир Тюрин отмечает, что сегодня в мире большой объем перевозок легкой авиации осуществляют маленькие компании с одним-тремя судами в парке, по отношению к ним действуют более мягкие правила по сравнению с классическими авиакомпаниями. «В России тре-

бования для таких компаний почти такие же, как для «Аэрофлота», что делает их выполнение почти невозможным», - отмечает господин Тюрин. По его словам, АОПА в целом поддерживает инициативу Минтранса по смягчению регулирования в отношении легкой авиации, но на данный момент в плане мероприятий мало конкретики.

Президент АОПА выступает против выделения спортивной авиации в отдельный вид. В мире только два вида авиации - гражданская и государственная. В России создание четвертого вида авиации приведет к двойному регулированию, так как эксплуатантам придется готовить два комплекта документов. «Отдельный вид авиации - это свой реестр, свои аэродромы, свои свидетельства летной годности. Все это несет дополнительную административную нагрузку», - считает он.

Главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Федор Борисов считает излишней мерой выделение спортивной авиации в отдельный вид и передачу ее регулирования Минспорту. «Регулирование всех видов авиации должно осуществляться одним органом», - говорит эксперт. Он уверен, что степень регулирования должна определяться уровнем общественного риска: в легкой авиации он значительно ниже, чем при регулярной перевозке пассажиров. По мнению господина Борисова, бюрократизированность и дороговизна оформления разрешений на выполнение полетов ведут к тому, что люди начинают летать нелегально, что и несет в себе повышенную опасность.

Источник: Коммерсантъ

Освободили от НДС – что дальше?

В течение 2019 года Россия впервые предприняла два важнейших шага для создания нормальных рыночных условий развития гражданской авиации. Первым шагом было прекращение использования воздушных судов, зарегистрированных за рубежом и не прошедших таможенную очистку для коммерческого использования на чартерных рейсах внутри России и других стран Евразийского экономического союза. Удаление нелегальных чартерных рейсов с рынка устранило самое большое препятствие для развития легитимного чартерного бизнеса в России.

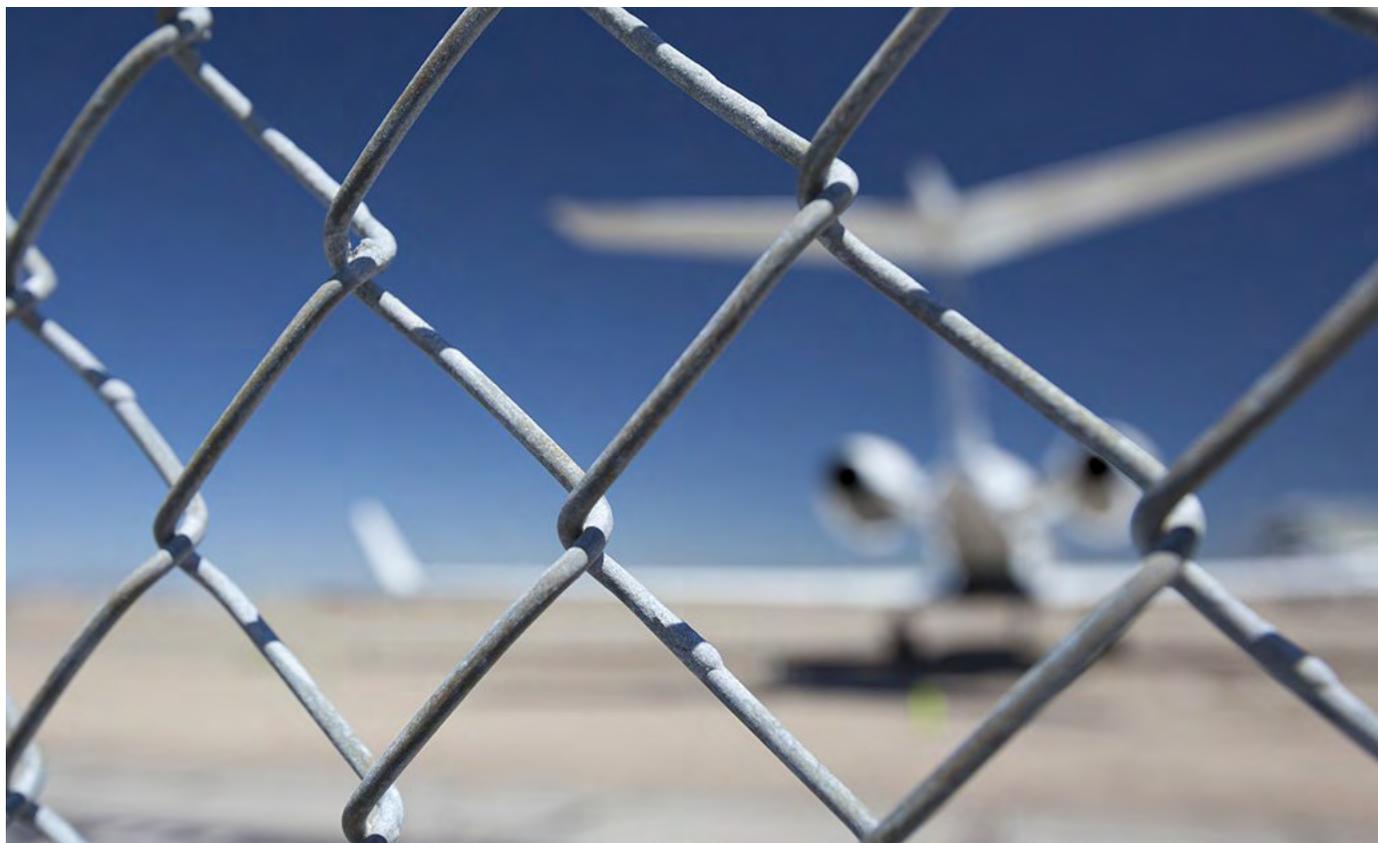
Второй шаг вступает в силу с 1 января 2020 года, когда Россия прекратит применять налог на добавленную стоимость (НДС) на ввоз гражданских воздушных судов для любых целей, включая коммерческое использование на чартерных рейсах. Освобождение от ввозного НДС осуществляется в виде применения нулевой (0%) ставки НДС на ввоз гражданских воздушных судов с 1 января 2020 года.

Теперь Россия должна уяснить для себя, будут ли новые финансовые и юридические составляющие,

предполагающие возможность будущих инвестиций в авиацию, достаточными для стимулирования авиоперевозок на территории страны. Удастся ли убедить российские корпорации и состоятельные частные лица импортировать воздушные судна в Россию в условиях, когда можно на законных основаниях избежать уплаты ввозного НДС? Смогут ли российские и иностранные эксплуатанты воздушных судов разработать жизнеспособные бизнес-планы по вводу дополнительных воздушных судов в эксплуатацию на коммерческих и частных рейсах в России? Захотят ли банки и другие компании, предоставляющие авиационное финансирование, кредитовать воздушные судна, используемые в коммерческих и частных целях в России?

Несмотря на обнуление ввозного НДС, макроэкономические обстоятельства остаются неблагоприятными. Российская экономика находится под значительным давлением. Глобальные игроки, предоставляющие авиационное финансирование, скептически относятся к идее предоставления кредитов на инвестирование в авиационные активы и авиационные компании в России. Некоторым таким глобальным компаниям запрещено предоставлять кредиты определенным российским авиационным концернам.

Тем не менее, кажется, что сейчас открываются те перспективы, которые ранее блокировались ввозным НДС и распространенной практикой незаконных чартерных рейсов. Нет сомнений в том, что заинтересованные участники рынка найдут жизнеспособные пути для развития своего авиационного бизнеса в России. Вполне вероятно, что первые, кто воспользуются новыми налоговыми и нормативными реалиями, будут вознаграждены, когда макроэкономические условия в стране улучшатся.



На отраслевых мероприятиях лета 2019 года среди брокерских компаний, занимающихся авиационными чартерными перевозками, установилось всеобщее мнение, что на рынке практически отсутствуют воздушные суда, доступные для внутренних чартерных рейсов в пределах России и Евразийского экономического союза. Чартерный брокерский бизнес страдал и приближался к банкротству из-за недостаточного парка свободных судов для продажи рейсов. Те относительно немногие прошедшие таможенную очистку и зарегистрированные в России воздушные суда, доступные для законных внутренних чартерных рейсов, были полностью загружены. Эти воздушные суда выполняли по несколько чартерных рейсов в день, и чартерные брокеры не могли их предлагать другим клиентам, интересующимся чартерными рейсами.

Сильно неудовлетворенный спрос на чартерные рейсы в пределах России и Евразийского экономического союза в конце 2019 года, по-видимому, создал экономическое обоснование для ввода на российский рынок большего количества воздушных судов. Удовлетворение этого спроса – это работа, которую предстоит сделать. Это будет осуществлено за счет тех российских и западных владельцев и эксплуатантов воздушных судов, которых удастся убедить в том, что приобретение и размещение ряда самолетов в России представляет собой ценную возможность для мирового авиационного рынка в 2020 году и в дальнейшем. Кроме того, если ранее российские корпорации, владеющие и эксплуатирующие воздушные суда, могли вернуть ввозной налог после его уплаты, то теперь ожидается, что полное устранение этого пункта послужит стимулом для приобретения новых воздушных судов российскими корпорациями.

1. Освобождение от ввозного НДС для гражданских воздушных судов

29 сентября 2019 года президент Путин подписал Федеральный закон Российской Федерации №324-ФЗ, принятый Государственной Думой 19 сентября и одобренный Советом Федерации 25 сентября (далее – Закон об освобождении гражданской авиации от НДС). Закон вступает в силу с 1 января 2020 года и называется «О внесении изменений в статью 24.2 части первой и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации».

Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам опубликовал доклад о Законе об освобождении гражданской авиации от НДС, в котором резюмировалось, что закон был разработан Правительством Российской Федерации в целях совершенствования мер налогового стимулирования развития гражданской авиации. Для реализации указанной цели в Налоговый Кодекс Российской Федерации (далее – Кодекс) вносится ряд изменений.

Закон устанавливает ставку 0% при применении налога на добавленную стоимость (далее – НДС) и условия, необходимые для освобождения от НДС, в отношении ввозимых на территорию Российской Федерации гражданских воздушных судов, регистрируемых в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Важно то, что освобождение от ввозного НДС относится так же к гражданским воздушным судам, зарегистрированным в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства, которому в соответствии с международным договором Российской Федерации полностью или частично переданы функции и обязанности государства регистрации. Закон относится к воздушным судам, зарегистрированным в стране, имеющей Соглашение 83-бис с Россией – то есть соглашение

по определению Раздела 83-бис Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Чикагская Конвенция). Согласно закону, освобождение от уплаты НДС при ввозе воздушных судов, зарегистрированных в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства, допускается до 1 января 2023 года.

Статья 83 бис Чикагской Конвенции предусматривает:

«Передача определенных функций и обязанностей

а) Несмотря на положения статей 12, 30, 31 и 32 а), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договариваемом государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное место пребывания которого находится в другом Договариваемом государстве, государство регистрации по соглашению с таким другим государством может передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных Статьями 12, 30, 31 и 32 а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

б) Передача не будет иметь действия в отношении других Договариваемых государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со Статьей 83 или до того, как о существовании и предмете

соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государств государством-стороной соглашения.»

Соответственно, для того, чтобы воздушное судно легально осуществляло коммерческие чартерные рейсы в пределах России, это воздушное судно должно быть зарегистрировано либо в России, либо в стране, у которой есть Соглашение 83-бис с Россией в соответствии с Чикагской Конвенцией, а затем это зарегистрированное за рубежом воздушное судно должно быть включено в сертификат эксплуатанта российской авиакомпании. Существует семь

стран, с которыми у России есть Соглашения 83-бис: (1) Ирландия, (2) Турция, (3) Швейцария, (4) Бермудские острова, (5) Австрия, (6) Болгария и (7) Малави.

Есть другие страны, в которых россияне могут зарегистрировать воздушные суда, однако воздушные суда, зарегистрированные в этих странах, не могут быть внесены в российский сертификат эксплуатанта. Примеры других стран, не имеющих Соглашения 83-бис с Россией: офшорные юрисдикции Багамских островов и Каймановых островов; в Европе – это Великобритания, остров Мэн, Финляндия, Германия, Мальта и Португалия. Однако Закон об освобождении гражданской авиации от ввозного НДС не запре-

щает другим странам заключать Соглашение 83-бис с Россией. Например, Мальта может изъявить такое желание и заключить Соглашение 83-бис с Россией.

Ставка 0% предусмотрена также в отношении авиационных двигателей, запасных частей и комплектующих изделий, предназначенных для сборки, ремонта или модернизации на территории Российской Федерации гражданских воздушных судов, и ряда других товаров, необходимых для разработки, создания и испытания гражданских воздушных судов и авиационных двигателей.

Законом регламентированы сроки выполнения условий освобождения от НДС указанных ввозимых товаров и действия контролирующих органов за соблюдением требований применения освобождения от уплаты НДС, а также действия налогоплательщика в случае невыполнения условий такого освобождения. Также определены действия налогоплательщика в случае исключения гражданского воздушного судна из Государственного реестра гражданских судов Российской Федерации или реестра гражданских судов иностранного государства.

Закон освобождает от уплаты НДС на ввозимые на территорию Российской Федерации суда лицами, получившими статус участника специальных административных районов в соответствии с Федеральным законом от 3 августа 2018 года № 291 - ФЗ «О специальных административных районах на территориях Калининградской области и Приморского края» (далее - участник САР).

При определении налоговой базы в целях исчисления налога на прибыль организации не учитываются доходы судовладельцев, полученные от эксплуатации и реализации судов, которые заре-



гистрированы в Российском реестре судов лицами, получившими статус участника САР.

Кроме того, для участников САР воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов, не считаются объектами налогообложения.

В заключении Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по экономической политике говорится, что закон будет способствовать развитию отечественного авиастроения, созданию сервисных центров по обслуживанию и ремонту воздушных судов российских авиакомпаний на территории Российской Федерации.

Закон об освобождении гражданской авиации от НДС вносит изменения в Статью 150 Налогового Кодекса, в которой перечислены различные категории товаров, освобожденных от уплаты НДС на ввоз, добавляя подпункты 20-22 следующего содержания:

«20) гражданские воздушные суда [облагаются 0% ввозным НДС] при условии представления в таможенный орган копии свидетельства о государственной регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации... [или] обязательство налогоплательщика по форме, утвержденной федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным по контролю и надзору в области таможенного дела, представить в течение 90 календарных дней с даты регистрации таможенной декларации... [представить] копию свидетельства государственной регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации ... »

При исключении гражданского воздушного судна из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации сумма налога, исчисленная при таможенном декларировании гражданского воздушного судна, освобождение от уплаты которой при ввозе гражданского воздушного судна предусмотрено настоящим подпунктом, подлежит уплате налогоплательщиком, представившим в таможенный орган копию свидетельства о государственной регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов [за исключением следующих случаев]:

- списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации в связи с невозможностью использования данного судна по назначению (в качестве транспортного средства);

- реализация гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранной организации при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации.

21) гражданских воздушных судов, зарегистрированных в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства, при условии представления в таможенный орган копии свидетельства (сертификата) о регистрации гражданского воздушного судна в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства, которым в соответствии с международным договором Российской Федерации переданы Российской Федерации полностью или частично функции и обязанности государства регистрации.

При исключении данных о гражданском воздушном судне из реестра гражданских воздушных судов иностранного государства, которым в соответствии с международным договором Российской Федерации переданы Российской Федерации полностью или частично функции и обязанности государства регистрации, сумма налога, исчисленная при таможенном декларировании гражданского воздушного судна, освобождение от уплаты которой при ввозе гражданского воздушного судна предусмотрено настоящим подпунктом, подлежит уплате налогоплательщиком...

Положения настоящего абзаца не распространяются на исключение данных о гражданском воздушном судне из реестра гражданских воздушных судов иностранного государства, которым в соответствии с международным договором Российской Федерации переданы Российской Федерации полностью или частично функции и обязанности государства регистрации, в следующих случаях:

- представление в таможенный орган свидетельства о государственной регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации;

- списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации в связи с невозможностью использования данного судна по назначению (в качестве транспортного средства)...

22) авиационных двигателей, запасных частей и комплектующих изделий, предназначенных для строительства, ремонта и (или) модернизации на территории Российской Федерации гражданских воздушных судов, а также печатных изданий, опытных образцов и (или) их составных частей, необхо-

димых для разработки, создания и (или) испытания гражданских воздушных судов и (или) авиационных двигателей...»

[Далее] [в] случае передачи по договору аренды (лизинга) гражданского воздушного судна на территории Российской Федерации, если в течение 90 календарных дней со дня передачи по договору аренды (лизинга) гражданского воздушного судна государственная регистрация гражданского воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации не осуществлена, налоговая база по услугам по передаче гражданских воздушных судов определяется налоговым агентом как стоимость этих услуг по договору аренды (лизинга).

Соответственно, воздушное судно может быть приобретено российским оператором посредством сделки купли-продажи или лизинга, и в таком случае НДС на ввоз не подлежит уплате. Кроме того, воздушное судно, зарегистрированное за рубежом, может быть передано в аренду российскому оператору, и, если между этим иностранным государством и Россией существует Соглашение 83-бис, то в таком случае НДС на ввоз не взимается. С учетом того, что эти новые правила вступают в силу с 1 января 2020 года, возможно, будет целесообразным пересмотреть все существующие трансграничные лизинговые соглашения в отношении воздушных судов с российскими операторами и заменить их новыми, позволяющими избежать расходов на оплату ввозного НДС.

2. Освобождение от ввозных пошлин для гражданских воздушных судов

Единая Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического

союза для летательных аппаратов Группы 88 также была изменена, и эти изменения вступают в силу с 1 января 2020 года. Обычно применяемая ставка таможенной пошлины для гражданских воздушных судов составляет 10%. См. строку 8802 20 000 1. Однако для воздушных судов с массой пустого снаряженного аппарата не более 20 000 килограммов, применяется пошлина в размере 0 процентов, как и в случае с воздушными судами с количеством пассажирских мест не более чем на 50 человек. См. строки 8802 30 000 2 и 8802 40 001 и 8802 40 001 1.

3. Возможные юридические структуры сделки для российских корпораций и российских эксплуатантов, желающих приобрести дополнительные воздушные судна

Принимая во внимание, что освобождение от ввозного НДС при импорте в Россию воздушных судов, зарегистрированных в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства, допускается до 1 января 2023 года, а также то, что глобальные финансовые компании, предоставляющие авиационное финансирование, настаивают на предоставлении финансирования для воздушных судов, эксплуатируемых в России, в соответствии с законодательством юрисдикций, находящихся за пределами России, весьма вероятно, что с 1 января 2020 года по 1 января 2023 года приобретение воздушных судов для российских корпораций и эксплуатантов будет осуществляться в соответствии с законодательством страны, которая имеет или заключит Соглашение 83-бис с Россией. Также представляется весьма вероятным то, что вся лизинговая и кредитная документация будет предусматривать срок, заканчивающийся 1 января 2023 года, и возврат арендованных или финансируемых воздушных судов, если вдруг в этот переходный период не будет

предложено продление регистрации воздушного судна за пределами России после 1 января 2023.

Представляется вероятным, что российская корпорация, желающая купить воздушное судно и получить финансирование у иностранного кредитора, организует компанию специального назначения (КСН) в иностранной юрисдикции, в которой воздушное судно должно будет быть зарегистрировано - в стране, уже имеющей или которая в будущем заключит Соглашение 83-бис с Россией. Договор купли-продажи воздушного судна будет иметь пункт, предусматривающий покупку воздушного судна компанией специального назначения. Кредитная документация будет подписываться между кредитором и КСН. КСН будет сдавать воздушное судно в лизинг эксплуатант в России на не эксклюзивных условиях. Российский эксплуатант будет выступать в качестве импортера воздушного судна в Россию, подавать таможенную декларацию в Российскую таможенную службу для ввоза воздушного судна в Россию, заявлять 0% ставку ввозного НДС и требовать освобождения от таможенных пошлин при импорте воздушного судна. После таможенной очистки воздушное судно можно будет использовать для коммерческих чартерных рейсов в пределах России, и оно будет приносить доход для КСН. Российская корпорация, КСН и эксплуатант могут заключить Соглашение об эксплуатации и управлении воздушного судна, договорившись, может ли эксплуатант использовать воздушное судно для коммерческих рейсов или исключительно для частных рейсов. Техническое обслуживание воздушного судна, вероятно, потребует проводить за пределами России и в соответствии с требованиями EASA (Европейское агентство по авиационной безопасности) или FAA (Федеральное управление авиации США) и требованиями производителя.

4. План поэтапного внесения импортируемого воздушного судна в российский сертификат эксплуатанта

Поскольку импортируемое воздушное судно будет эксплуатироваться российским эксплуатантом, потребуется подробный пошаговый план для всех действий, необходимых для внесения воздушного судна в российский сертификат эксплуатанта. Опытным российским авиакомпаниям хорошо знаком этот процесс - он может занять несколько месяцев или более, если тип воздушного судна ранее не был сертифицирован в России.

5. Пошаговый план регистрации воздушного судна в стране, имеющей Соглашение 83-бис с Россией

Если воздушное судно уже находится в собственности и зарегистрировано за пределами России или приобретено за пределами России и в настоящее время не зарегистрировано в стране, имеющей Соглашение 83-бис с Россией, то необходимо будет перенести регистрацию воздушного судна в страну, которая имеет такое соглашение. Воздушное судно необходимо будет перевезти в страну, имеющую Соглашение 83-бис с Россией, отменить регистрацию в текущей стране регистрации и, возможно, сдать в аренду или продать компании, находящейся в стране с Соглашением 83-бис с Россией, а затем зарегистрировать в стране, имеющей Соглашение 83-бис с Россией. Необходимо будет заключить договор аренды между офшорным владельцем или арендодателем с российским эксплуатантом. Потребуется внести поправку в данное Соглашение 83-бис, чтобы добавить конкретное рассматриваемое воздушное судно в это Соглашение 83-бис, что потребует межправительственной координации.

В заключение хотелось бы отметить, что, вполне вероятно, что устранение незаконных чартерных рейсов с внутреннего российского рынка и введение нулевой (0%) ставки НДС на ввоз гражданских воздушных судов в Россию, начиная с 1 января 2020 года, будут серьезными предпосылками для ввода в эксплуатацию значительного количества бизнес-самолетов в России в ближайшие годы. В тех случаях, когда российская корпорация или эксплуатант или частное лицо будут нуждаться или будут заинтересованы в получении финансирования на приобретение желаемой модели воздушного судна, вполне вероятно, что основное внимание будет уделяться соверше-

нию сделки купли-продажи и финансовой сделки в соответствии с законодательством страны, имеющей Соглашение 83-бис с Россией, и воздушное судно будет зарегистрировано в этой иностранной юрисдикции. Компании Marks and Sokolov и Atlantic Aviation Legal Services будут рады помочь вам в осуществлении сделок с вашими воздушными судами.

Дерек А. Блум

*Партнер, Atlantic Aviation Legal Services, LLC, Вашингтон, Округ Колумбия
Консультант, Marks & Sokolov, LLC, Москва, Россия*



Самолет недели

Оператор: *Rashid Engineering Ltd*

Тип: *Gulfstream G550*

Год выпуска: *2011 г.*

Место съемки: *октябрь 2019 года, Nice Cote d'Azur - LFMN, France*



Фото: *Дмитрий Петроченко*