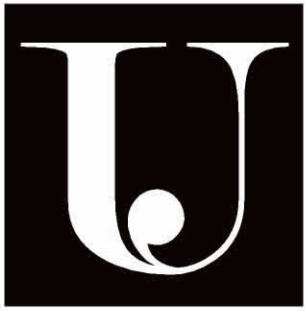




ULTIMATE JET



EBACE 2015

EUROPE

RUSSIA

MIDDLE EAST

ASIA

AMERICAS

#45

Express your style. With our customized cabin interior design.



When it comes to cabin interior design for business jets, RUAG provides the full service: from refurbishment and restyling to the integration of high class communication and multimedia systems. Our focus is on your personal needs:

We offer exclusive solutions tailored to your individual style, providing highest passenger comfort in all respects. And by executing all required services at a time, we minimize your downtime. Welcome to RUAG Aviation!



RUAG Aerospace Services GmbH | RUAG Aviation | Business Aviation
Munich Executive Airport | 82231 Munich-Oberpfaffenhofen | Germany
Phone +49 8153 30-2011 | info.businessaviation@ruag.com
www.ruag.com/ba/cabin

**Together
ahead. RUAG**



Edito

Jill Samuelson
Managing Director

While 2014 saw an increase in deliveries in business jets (+ 6.5%) compared to the year before, it doesn't look likely that 2015 is going to be on the same track. The latest figures published by the GAMA (General Aviation Manufacturers Association) for the first quarter of 2015 are disappointing. Business jet manufacturers have seen their deliveries fall by 13.6% compared to the same period last year. Turboprops are not doing any better. In fact, deliveries of turboprops fell by 8% compared to 2014, which itself was already lower than 2013. One has to wonder whether the market is constricting again after two short years of upturn. Granted the upturn was relatively slight but it nonetheless inspired hope of a genuine rebound yet to come. Some might say that some industry professionals are already tightening the belt. For example Bombardier recently announced layoffs of more than 1,700 employees at sites dedicated to the Global 5000 and 6000 range. What makes this move so much more ominous is that it arguably demonstrates that even the high-end jets are no longer

Headwinds

immune. The layoffs will help Bombardier to "compensate" for the lower demand in this range, including demand from emerging countries. The dream-level demand predicted by some forecasters seems to be fading and is resulting in much less bold forecasts today. For instance, primarily due to the Ukraine crisis, Embraer expects a 3.4% decline in GDP for CIS countries. The manufacturer is also aware that its own country, Brazil, is experiencing difficulties that are restraining economic growth and could result in a slowdown of 1% in 2015. Finally, Asia, and particularly China, the source of such great hope for the industry, is also experiencing a deceleration of economic growth with potentially painful steps to be taken before the country will rebound to recent levels. It is too soon to say whether 2015 will be a year of continuing upturn, or stagnant, or worse. What does seem clear is that the economic crisis is determined to spread misfortune around the world, leaving none immune, and taunting the best forecasters in its wake.

Si 2014 a connu une hausse des livraisons dans le segment des jets d'affaires (+6,5 %) par rapport à l'exercice précédent, rien ne semble indiquer en revanche que 2015 s'inscrive dans la même tendance. Les derniers chiffres publiés par le GAMA (*General Aviation Manufacturers Association*) pour le premier trimestre 2015 sont décevants. Les constructeurs du secteur des jets d'affaires ont ainsi vu leurs livraisons reculer de 13,6 % par rapport à la même période de l'an passé. Idem du côté des turbopropulseurs qui, après avoir connu une année 2014 en retrait, continuent leur chute avec une baisse notable des livraisons de 8 % par rapport à l'an dernier. Le marché connaîtrait-il une nouvelle baisse de régime après deux années de reprise, certes légère, mais assez palpable pour espérer un véritable redémarrage ? C'est en tout cas le premier constat que semble établir certains professionnels, à l'image de Bombardier, tandis qu'il annonçait, voilà quelques semaines, le licenciement de 1 750 employés des sites dévolus aux modèles phares de la gamme : les Global 5000 et 6000.

Un signe fort, et d'autant plus remarquable qu'il correspond à un créneau qui, jusque-là, ne semblait pas marqué par la crise – celui des appareils haut de gamme. Cette annonce permet, selon Bombardier, de « compenser » la baisse des demandes sur la gamme, notamment de la part des pays émergents. Le temps des

Vents contraires

ventes à trois, voire quatre chiffres, et tant commenté par les prévisionnistes et autres études de marché, semble s'effacer, tel un mirage. Aujourd'hui, les études se font bien moins audacieuses. Embraer prévoit pour 2015 un recul du produit intérieur brut (PIB) de 3,4 % pour la zone des pays de la Communauté des Etats Indépendants (CEI), pour cause de crise ukrainienne.

L'avionneur est également conscient que son pays, le Brésil, est en proie à de nombreuses difficultés d'ordre étatique, freinant toute embellie économique. Le pays devrait d'ailleurs connaître un ralentissement de l'ordre de 1% en 2015. Enfin, l'Asie, et en particulier la Chine, vecteur de grands espoirs pour le secteur, connaît à son tour une décélération de sa croissance économique. Le pays doit en effet faire face à une surcapacité de production due à une demande inférieure aux prévisions, mais également à des exportations en forte baisse. La Chine, à l'image du Brésil, doit également gérer une réhabilitation de ces cadres dirigeants. 2015 sera-t-elle une année noire pour le secteur ?

Difficile de répondre à l'heure où nous écrivons ces lignes, et même d'envisager un scénario crédible. Il n'en demeure pas moins que les aléas économiques menacent toujours et semblent se déplacer à leur gré, narguant au passage les meilleurs prévisionnistes.



TAILORED ELEGANCE.

Define your space. With five cabin zones that can be configured with a multi cabin lounge, dining area and even a master suite complete with queen size bed and walk-in shower, you can design your ultimate home away from home. To contact an Embraer Executive Jets sales representative in your area, visit **EmbraerExecutiveJets.com/contact-us**

Lineage[®] 1000E
BY EMBRAER

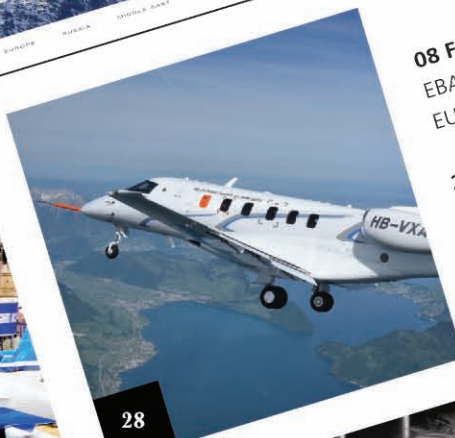


 **EMBRAER**
Executive Jets

Contents Sommaire



08



28



32

Falcon
5X



42

08 FOCUS
EBACE 2015:
EUROPE STAYS ON COURSE

28 LIVE FROM EBACE

32 EVENT
ROLL-OUT CELEBRATIONS
FOR THE FALCON 5X

42 LEGAL
BUSINESS JETS EXCLUDED FROM
PROPOSED ICAO 15-MINUTE
TRACKING RULE



Finds Speed Where Others Do Not.



OTWEM. Over-The-Wing Engine Mount means an exhilarating top cruise speed of 420 KTAS and a rate of climb of 3,990 feet per minute. This makes the world's most advanced light jet also the fastest in its class.

HONDA

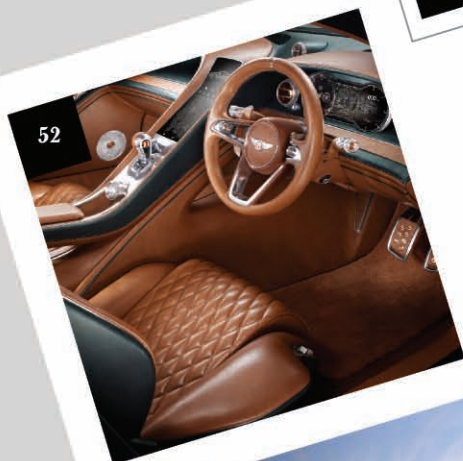
hondajet.com/OTWEM

HondaJet



51

Contents Sommaire



52



58



64

52 ONROAD
EXP 10 SPEED 6
A VISION OF BENTLEY DESIGN
AND PERFORMANCE

58 YACHT
M57 EIDOS
YACHT CONCEPT

64 DESIGN
RICHARD ORLINSKI
#BORNWILD

68 HOTEL
LE ROYAL MONCEAU
RAFFLES PARIS

72 LUXURY ACCESS
SEA, JET & SUN

74 HOTEL
THE NEW YORK
PALACE



68



72



74

CHAMPAGNE
JACQUART



CHAMPAGNE JACQUART BETWEEN INSPIRATION & EMOTIONS

For close to half a century Champagne Jacquart has cultivated its passion for terroir.

From season to season, in a perpetual search for truth and perfection, the winemakers have devoted themselves to nurturing the best fruit from the vines to create a unique wine. Always striving to evolve, the house places great emphasis on the tasting experience, the discovery of the ultimate assemblage, and the individuality of each and every blend.

"The prestige cuvee of Champagne Jacquart is the ultimate expression of delicacy and depth, lightness and darkness, captured in a unique blend"

Floriane EZNACK,
œnologue de la maison Champagne Jacquart



DRINK RESPONSIBLY.





EBACE 2015: *Europe stays on course*

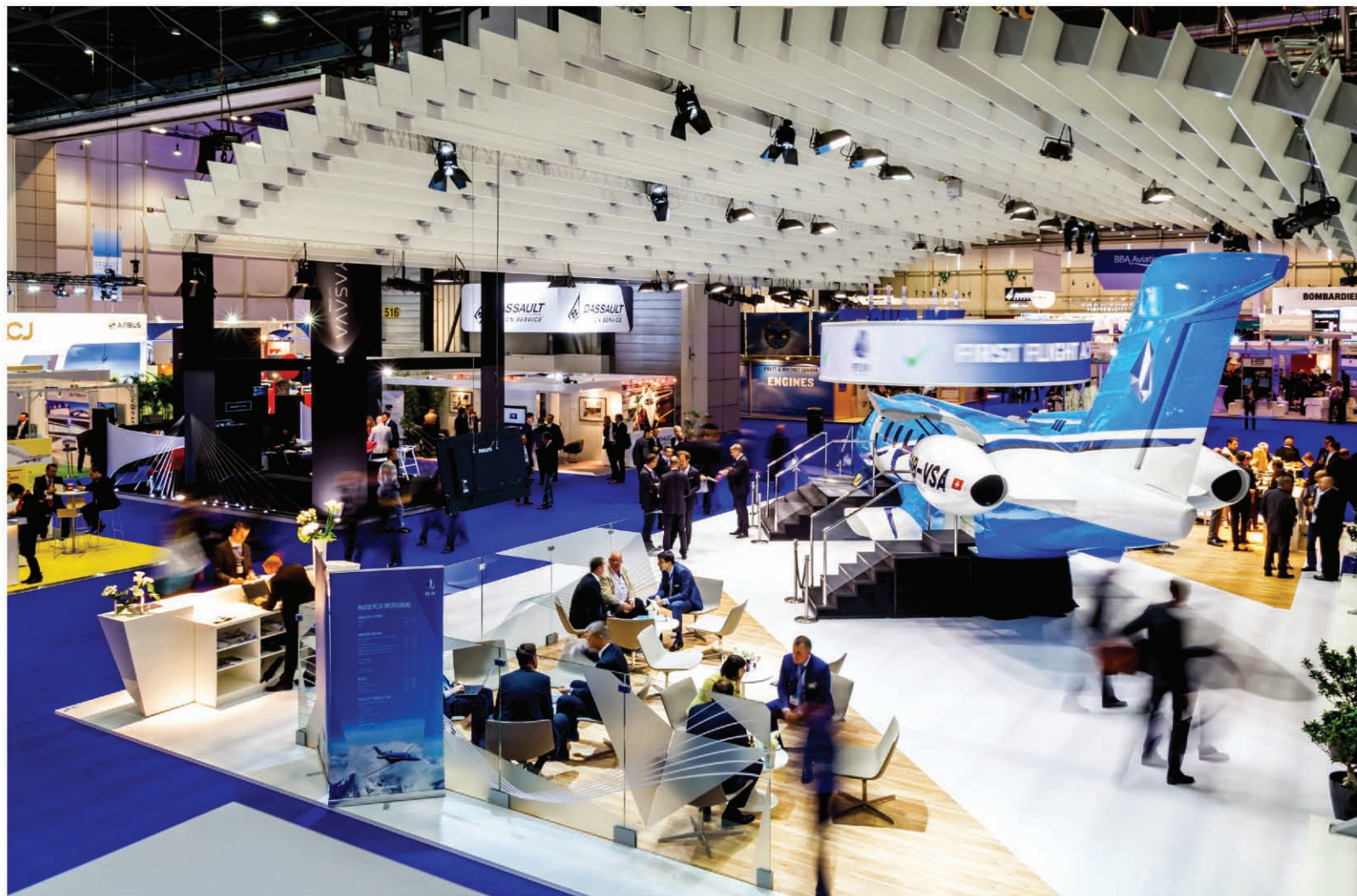
2015 is a very special year for EBACE (*the European Business Aviation Convention & Exhibition*). Indeed, this year marks the 15th edition of this landmark event for the executive aviation sector in Europe and the rest of the world. Despite recent difficulties and the rise of emerging countries, Europe remains by far the industry's second largest international market.



EBACE 2015 : *L'Europe tient le cap*

2015 sonne comme une année particulière pour l'Ebase (*European Business Aviation Convention & Exhibition*). Cette année signe en effet la 15^{ème} édition de cet événement incontournable pour les acteurs de l'aviation d'affaires, qu'ils soient européens ou issus de n'importe quelle partie du monde. Malgré ses difficultés, et face aux pays émergents, le Vieux Continent y apparaît toujours, et de loin, comme le second plus grand marché mondial.

by Frédéric Vergnères



Once again this year, EBACE has lived up to its reputation as the premier forum for the European business aviation community. On the strength of its fifteen-year stature, this year's show focused on the static display facility. And just this once, rather than spotlighting announcements from manufacturers, the show opted to feature the European premières of several aircraft. The undisputed star at this year's show was the HondaJet which was making its first appearance in Geneva and, more widely, in Europe. Cessna was also in the limelight with the presentation of its Latitude. After the European unveiling of its Legacy 500 at EBACE 2013, Embraer once again used the show to present its younger sibling, the Legacy 450, which is still in development. Gulfstream, meanwhile, relied on the new version of its flagship G650ER. And, last but not least, EBACE also introduced European customers and analysts to the brand new Kodiak, a single-engine turboprop powered plane designed by Quest Aircraft, and a direct competitor for the Cessna Caravan.

Cette année encore, l'Ebase n'a pas failli à sa réputation de « grand messe » de l'aviation d'affaires européenne. Fort de sa résonance depuis maintenant quinze ans, l'événement, cette année, a mis en lumière l'exposition statique. Et une fois n'est pas coutume : pas d'annonce côté constructeurs, mais quelques appareils inédits. Star incontestée de cette édition, le HondaJet était présent pour la toute première fois sur le sol genevois – et plus largement en Europe. Idem du côté de Cessna qui a fait traverser l'Atlantique à son Latitude. Après avoir opté pour une présentation européenne de son Legacy 500 durant l'Ebase de 2013, Embraer a de nouveau profité du salon pour faire venir son petit frère, le Legacy 450, encore en plein développement. Gulfstream avait pour sa part misé sur la nouvelle version de son fleuron, le G650ER. Enfin, et comme le souligne cette célèbre citation anglaise « *Last but not Least* », le salon de l'Ebase aura été l'occasion de faire découvrir aux Européens un tout nouvel appareil : le Kodiak ; un monoturbo-propulseur conçu par l'avionneur Quest Aircraft et concurrent direct du Cessna Caravan.



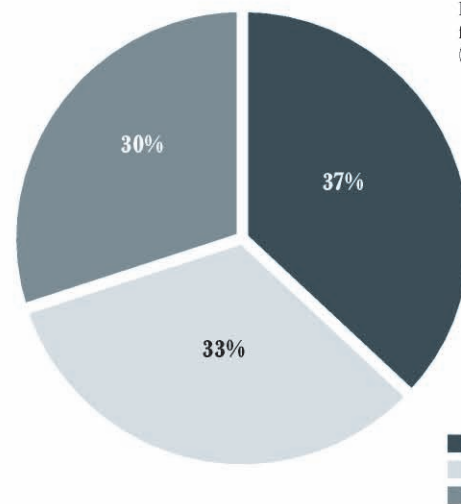
UNSURE EUROPEAN MARKET FOR AIRFRAMERS

Buoyed by all these new aircraft, this year's convention and exhibition, held from 19th to 21st May, demonstrated that Europe remains a key market for manufacturers. Admittedly, the continent does remain at the mercy of factors that are either unforeseen or impossible to control such as the exchange rate of the Euro, the conflict in Ukraine and so on.

And yet deliveries of business jets in Europe accounted for 19.5% of total world sales in the sector in 2014, i.e. a year-on-year increase of 5%. This could be a sign that executive aviation in Europe is in for a new period of growth. In addition to the upswing in deliveries over the past two years, market studies conducted by Bombardier, for example, point

towards encouraging trends for the next ten years. With forecast annual economic growth of 1.8% for the period 2014-2024, the European fleet should increase from its present number of 1,435 business jets to 2,850. And of the 1,525 new aircraft expected to come onto the market, 70% will be in the intermediate and high-end segment.

Such expansion represents potential total earnings of around 50 billion dollars for airframers over the next ten years. There is clearly plenty of business to be done and Europe should comfortably be able to hold its position as the second largest international market over the next decade.



Forecast deliveries in Europe for 2014-2024 per category
(Source: Bombardier)

■ High-End
■ Lightweight Jets
■ Intermediate Jets



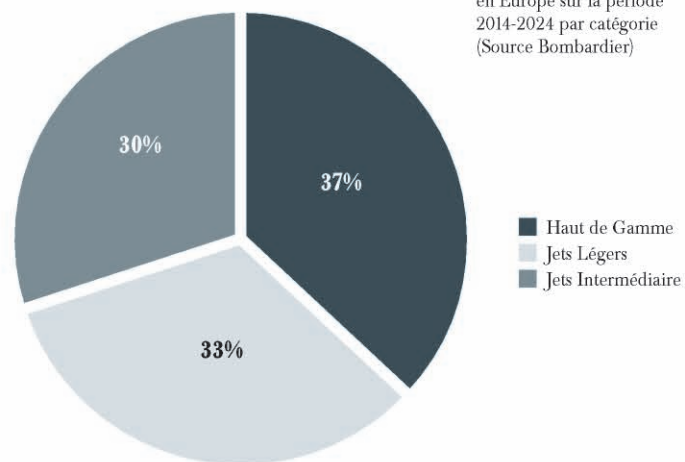
UN MARCHÉ EUROPÉEN DIFFICILE À CERNER POUR LES CONSTRUCTEURS

Fort de ces nouveautés, le salon, qui s'est tenu du 19 au 21 mai, a montré l'attractivité du marché européen pour les constructeurs. Le Vieux Continent reste, on le sait, un terrain commercial fragile et encore en proie à quelques difficultés (stabilisation de certains dans la zone euro, conflit ukrainien). Pour autant, les livraisons de jets sur le continent ont représenté 19,5 % du total des livraisons mondiales en 2014, en hausse de près de 5 % par rapport à l'année précédente. La région serait-elle en train de connaître de nouveau la croissance dans le secteur ?

Car, outre des livraisons en hausse depuis deux ans, les études menées (notamment par Bombardier) font état de perspectives encourageantes

pour les dix prochaines années. Avec une croissance économique prévisionnelle de 1,8 % par an sur la période 2014-2024, la flotte européenne, qui compte aujourd'hui 1 435 jets d'affaires, devrait, sur cette même période, compter 2 850 appareils. Parmi les 1 525 machines qui seront livrées, 70 % seront issues du segment intermédiaire et haut de gamme.

La valeur résiduelle totale d'une telle expansion pourrait afficher 50 \$Md de revenus pour les constructeurs sur les dix années à venir. De quoi lancer un regain d'intérêt pour une Europe qui devrait encore garder sa place de second marché dans les dix ans à venir.



Q

When it comes to business jets, can I combine the widest, tallest and most comfortable cabin with great range and unbeatable fuel efficiency?



Of course you can with ACJneo. New Engine technology allows high-flyers to travel up to 15 hours in style. Space and comfort that takes your lifestyle to the world. **Airbus is the answer.**



GULFSTREAM AT THE CONTROLS

Over the past two years, first with the introduction of the G650, followed by the G650ER version, Gulfstream has fully grasped the challenges of the European market.

The manufacturer has seen its European fleet grow by 30% over the last five years and it now has 200 aircraft in operation. This figure is set to rise further with the arrival of the G600 and G500. These two jets were launched to great acclaim at the NBAA show last October.

Indeed, the inaugural G500 flight was announced on the opening day of the prestigious event. This first flight lasted 2 hours 16 minutes and allowed the crew of Scott Martin, Kevin Claffy and Bill Osborne to take the twinjet to an altitude of 3,200 m (10,500 ft.) then to 4,752 m (15,000 ft.) at a speed of 360 km/h (194 kts). As usual with this type of test flight, the crew was able to check the aircraft's handling in different configurations. All onboard systems

were tested as well as the electrical controls and the touch-screen control panel. Two of the five prototypes that feature in the program are currently being finalized at the Savannah assembly facility.

And while the airframer has not released the testing schedule, it has acknowledged that FAA certification is likely in the second half of 2017. On the strength of the progress with the G500, Gulfstream is pushing ahead with the G600 and the first prototype is now at the assembly stage with the initial flight planned for next year with commercialization beginning in 2019.

GULFSTREAM SUR LE PONT

Depuis deux ans et l'arrivée du G650, puis de la version G650ER, Gulfstream a bien compris les enjeux européens.

L'avionneur indique ainsi avoir vu sa flotte européenne augmenter de 30 % ces cinq dernières années pour atteindre, actuellement, 200 appareils. Un chiffre qui devrait augmenter dans les années à venir avec l'arrivée des G600 et G500. Deux appareils lancés durant le dernier salon du NBAA en octobre dernier et dont le programme, dès le premier jour du salon, a eu une résonance particulière.

L'avionneur, qui indiquait un premier vol imminent du G500, devait en effet confirmer le vol inaugural de l'appareil le jour même de l'ouverture du salon. Un vol d'une durée de 2h16 qui a permis à l'équipage composé de Scott Martin, Kevin Claffy et Bill Osborne, de faire évoluer le biréacteur à 3 200 m (10 500 ft), puis 4 752 m (15 000 ft) à une vitesse de 360 km/h (194 kts).

Comme à l'accoutumée pour ce type d'essais, l'équipage a pu vérifier en premier le bon comportement de l'appareil dans différentes configurations. L'ensemble des systèmes a également été l'un des points clés des essais avec la validation des commandes électriques, ainsi que celui des commandes tactiles sur le tableau de bord.

Deux prototypes, sur les cinq que comptera le programme, sont en cours de finalisation au sein des chaînes d'assemblage de Savannah. Si l'avionneur n'a pas communiqué sur le calendrier du programme d'essais, on sait en revanche qu'il compte bien faire certifier son appareil par le FAA au second semestre de 2017. Fort de l'avancée du G500 Gulfstream, il est également revenu sur celle du G600 dont le premier prototype est en cours d'assemblage. Le premier vol de l'appareil est fixé à l'an prochain et doit être mis sur le marché en 2019.



THE HONDAJET ARRIVES AT LAST

The HondaJet was the undisputed star at EBACE 2015. Twelve years after its initial flight, the aircraft with distinctive aerodynamics, was showcased in Europe for the first time.

And – in another piece of good news – the plane is due to enter into service by the end of this year. This at least was the message conveyed by Honda Aircraft Company CEO, Michimasa Fujino, who explained that the final test flights have been completed and that the necessary process is under way with teams at the FAA to conclude certification.

After this step, the airframer is looking to obtain EASA certification by the end of this year. In the meantime, following the great curiosity that the

new aircraft has aroused, Honda has launched its twinjet on a high-profile world tour.

It is hoping to use this promotional exercise to boost sales which have not surpassed 100 for several years in this segment for light jets which has not really recovered in the post-2009 financial crisis environment.

LE HONDAJET ARRIVE ENFIN

Vedette incontestée de ce salon, le HondaJet a, de fait, été l'attraction de cet Ebace 2015. Douze ans après son premier vol, l'appareil à l'aérodynamique particulière s'est en posé pour la première fois en Europe.

Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, l'avion devrait enfin entrer en service d'ici à la fin d'année. C'est en tout cas ce qu'a déclaré le patron de Honda Aircraft Company, Michimasa Fujino, qui indique réaliser les derniers tests et mener un rapprochement avec les équipes du FAA (*Federal Aviation Administration*) pour finaliser la certification de l'appareil. Celle-ci reçue, l'avionneur mise sur

une certification européenne d'ici à la fin d'année. Entre-temps, et fort de l'attente et de la curiosité que semble susciter l'appareil, Honda a débuté une tournée mondiale de son biréacteur. Le constructeur mise elle pour faire décoller les ventes de son avion qui plafonne à une centaine de commandes depuis quelques années, et ce dans un segment, celui des jets légers, qui n'a pas connu de reprise depuis 2009.



LEGACY 450, SURPRISE GUEST

Following on from the surprise arrival of its Legacy 500 in 2013, Embraer repeated the performance with the 450. The new aircraft arrived on the Sunday before the press opening of the show. This marked its first European appearance after a 12-hour 4-stopover flight on its way to Geneva. The presence of the 450 was an opportunity for the airframer to showcase its whole range for the first time.

Embraer Executive Jets President and CEO Marco Tùlio Pellegrini explained to the press that all the test flights would soon be completed. The testing program has, in fact, been "slimmed down" somewhat thanks to the aircraft sharing a good many features with its elder sibling, the Legacy 500.

Consequently, only two prototypes have been built to check all performances and systems. Nevertheless, and despite the lightened workload for the flight test teams, the Legacy 450 has fallen six months behind the initially planned schedule. However, the aircraft should still attain its certification by the end of the year and then come into service soon after.

LEGACY 450, L'INVITÉ SURPRISE

Après l'arrivée surprise de son Legacy 500 en 2013, Embraer récidive avec le 450.

L'appareil devait en effet se poser le dimanche, veille de l'ouverture réservée à la presse. Une première en Europe pour l'appareil qui a dû réaliser quatre escales et un total de plus de 12 heures de vol avant de pouvoir se poser sur Genève.

La présence du modèle a surtout permis à Embraer d'exposer pour la toute première fois l'ensemble de sa gamme. Concernant le Legacy 450, l'avionneur a indiqué, par la voix de Marco Tùlio Pellegrini, président du segment aviation d'affaires chez Embraer, avoir bientôt terminé l'ensemble des essais.

Il faut dire que ceux-ci ont pu être « allégés » grâce à la communalité

de l'avion avec son grand frère, le Legacy 500. De fait, seul deux prototypes ont été construits afin de valider l'ensemble des performances et systèmes. Néanmoins, et malgré l'allègement de charge pour les équipes du programme d'essais, le Legacy 450 aura enregistré un retard d'environ six mois par rapport aux prévisions.

Un glissement de calendrier qui laisse cependant espérer une certification du modèle d'ici à la fin d'année et une entrée en service de l'avion dans la foulée.

MONDE

JET MONDE

ALL AROUND THE WORLD ...



Sylvie DARNAUDET
President



25 YEARS OF EXPERIENCE IN BUSINESS AVIATION AT YOUR SERVICE

BUSINESS JETS - CORPORATE AND VIP FLIGHTS - MEDICAL FLIGHTS - URGENT FREIGHT - AERONAUTICAL ADVICE



86, RUE DE DUBLIN - 93 350 LE BOURGET AIRPORT - FRANCE - **24h/24 7j/7 : +33 (0)1 84 20 42 20**
jetmonde@jetmonde.com - www.jetmonde.com



BOMBARDIER STILL IN TROUBLE

After the freeze of its Learjet 85 program announced at the beginning of this year, and a comprehensive review of other programs, it seemed that Bombardier was heading for more favorable skies. However, changes under way at the airframer are far more significant than initially thought and are likely to continue until the end of the year.

First, the manufacturer has announced the restructuring of its business lines and its plans to lay off 1,750 workers on a hitherto untouchable assembly line, i.e. that of the Global 5000 and 6000. A total of 1,000 employees will be affected at the Montreal facility, 480 in Toronto and 280 in Belfast.

These redundancies will be spread between June this year and early 2016. However, given that its high-end business seemed to be in reasonably good shape

(deliveries up by 30% in 2014), why has Bombardier thought it necessary to lay off some of its most qualified workers?

The Canadian airframer puts this decision down to an economic slowdown in some of its key markets including South America (and Brazil in particular), China and Russia. This situation comes after several years of very healthy business and is due to a number of factors such as the problem of corruption in Brazil and China and, for Russia, the conflict in Ukraine.

In light of this crisis situation, Bombardier has also changed its business aviation management team with the replacement of Eric Martel by David Mc Coleal. These moves have been rushed in so quickly that some operators present at EBACE, expecting to meet with Mr. Martel, only found out from the press

on the opening day that they would be dealing with a new boss at Bombardier. Despite these difficulties, the manufacturer remains optimistic for the business outlook over the next few years.

The 7000 and 8000 program should not be affected by the restructuring. Indeed, these two aircraft have become particularly important for the airframer's strategic policy in the industry.

To this end, the Canadian firm marked its presence at EBACE with the Global 6000 in its new livery designed by Didier Wolff and, for the first time, the Challenger 650. And on the sales front, Bombardier announced that former Formula 1 champion Niki Lauda has ordered a Global 7000 twinjet to complement his current fleet of a Global 5000 and a Challenger 300.



BOMBARDIER TOUJOURS DANS LA TOURMENTE

Après la pause annoncée en début d'année sur son programme Learjet 85, et une remise à plat des différents programmes, on pensait Bombardier sorti de l'impasse.

En réalité, la transformation de l'avionneur est beaucoup plus profonde qu'il n'y paraît et devrait perdurer tout au long de l'année. Avec d'abord l'annonce d'une restructuration de ses activités comprenant le licenciement de 1 750 employés sur une chaîne qui semblait jusque là intouchable : celle des Global 5000 et 6000.

Ce seront au total 1 000 personnes qui seront touchées sur le site de Montréal, 480 à Toronto et 280 à Belfast. Des licenciements qui s'étaleront entre juin de cette année et le début de l'année 2016.

Alors que l'on pensait son segment

haut de gamme en relative bonne santé (+ 30% des livraisons sur ce créneau en 2014), pourquoi Bombardier est-il amené à se séparer d'une partie de son personnel qualifié?

L'avionneur canadien justifie sa décision par un ralentissement économique dans certaines zones auquel il ne peut faire face, telles que l'Amérique du Sud (et plus particulièrement le Brésil), la Chine, ainsi que la Russie.

Des signes d'essoufflement, après plusieurs années d'embellies, engendrés par plusieurs facteurs : problème de corruption au Brésil, ainsi qu'en Chine, et le conflit avec l'Ukraine pour la Russie. Fort de ce constat, Bombardier a également pris la décision de modifier une partie de son encadrement à haut niveau au

sein de la direction de l'aviation d'affaires. Exit donc Eric Martel, remplacé par David McColeal.

Problème : ces décisions d'un changement d'organigramme ont pris effet très rapidement, au point que certains opérateurs présents sur le salon et qui avaient rendez-vous avec l'ancien dirigeant n'ont appris la nouvelle que par voie de presse ; et au premier jour du salon.

Malgré les problèmes rencontrés, Bombardier se veut optimiste pour les années à venir. Les programmes 7000 et 8000 ne devraient pas être touchés par la restructuration de la société.

Ces deux appareils semblent même devenus des enjeux particulièrement stratégiques pour le positionnement de l'avionneur dans l'aviation d'affaires.

L'entreprise canadienne avait tout de même déplacé un Global 6000 avec la nouvelle livrée réalisée par le designer Didier Wolff, ainsi que, pour la première fois, le Challenger 650.

Côté contrat, Bombardier devait annoncer la commande d'un bi-réacteur Global 7000 par l'ancien champion de Formule 1, Niki Lauda, actuel propriétaire d'un Global 5000 et d'un Challenger 300.



THE LATITUDE ON SHOW AND NEW AVIONICS FOR THE KING AIR RANGE

In addition to the EASA certification for its CJ3+ during the show, Cessna was delighted to be at EBACE to introduce its latest development, the Citation Latitude.

And this new aircraft made its very first transatlantic flight for the occasion. First unveiled at the NBAA exhibition in 2011, the aircraft is due to obtain FAA certification by the summer of this year.

The program, which has taken three years and a total of 1,800 hours of tests spread among 800 separate flights, has been maintained despite a period of economic difficulties for the manufacturer. And it has helped Cessna to record better than hoped

for performances with the Latitude. The twinjet gains 150 nm (277 km) in autonomy and increases its range to 2,850 nm (5,278 km). The same applies to take-off performance and the jet can take off from 1,091 m (3,580 ft.) as opposed to the initially forecast 1,116 m (3,660 ft.).

As well as its improved performance, the twinjet now faces fewer competitors in the intermediate jet segment following Bombardier's withdrawal of the Learjet 85 at the beginning of the year. However, success is not guaranteed for the airframer since the market for lightweight and intermediate jets – the sector in which it has made its reputation – is still

prey to serious economic woes. Nevertheless, Cessna can still rely on the Longitude. It did not discuss the program during EBACE but it is already clear that the concept is very different to the one presented at the launch in 2012.

The manufacturer is due to unveil its "new" aircraft at the NBAA Convention & Exhibition in Las Vegas this November. Beechcraft, the subsidiary of the Textron Group, introduced its advanced avionics system for the King Air range of the Air 350i, 350 and C90GTx. These aircraft will be equipped with the Pro Line Fusion fully integrated flight deck incorporating three touch-control primary

flight displays and the EVS-3000 synthetic visions system. This represents a ground-breaking development for this segment of the market. Certification for these innovations should be obtained in the next few months and the first aircraft, a King Air 250, is due to be delivered in the summer.



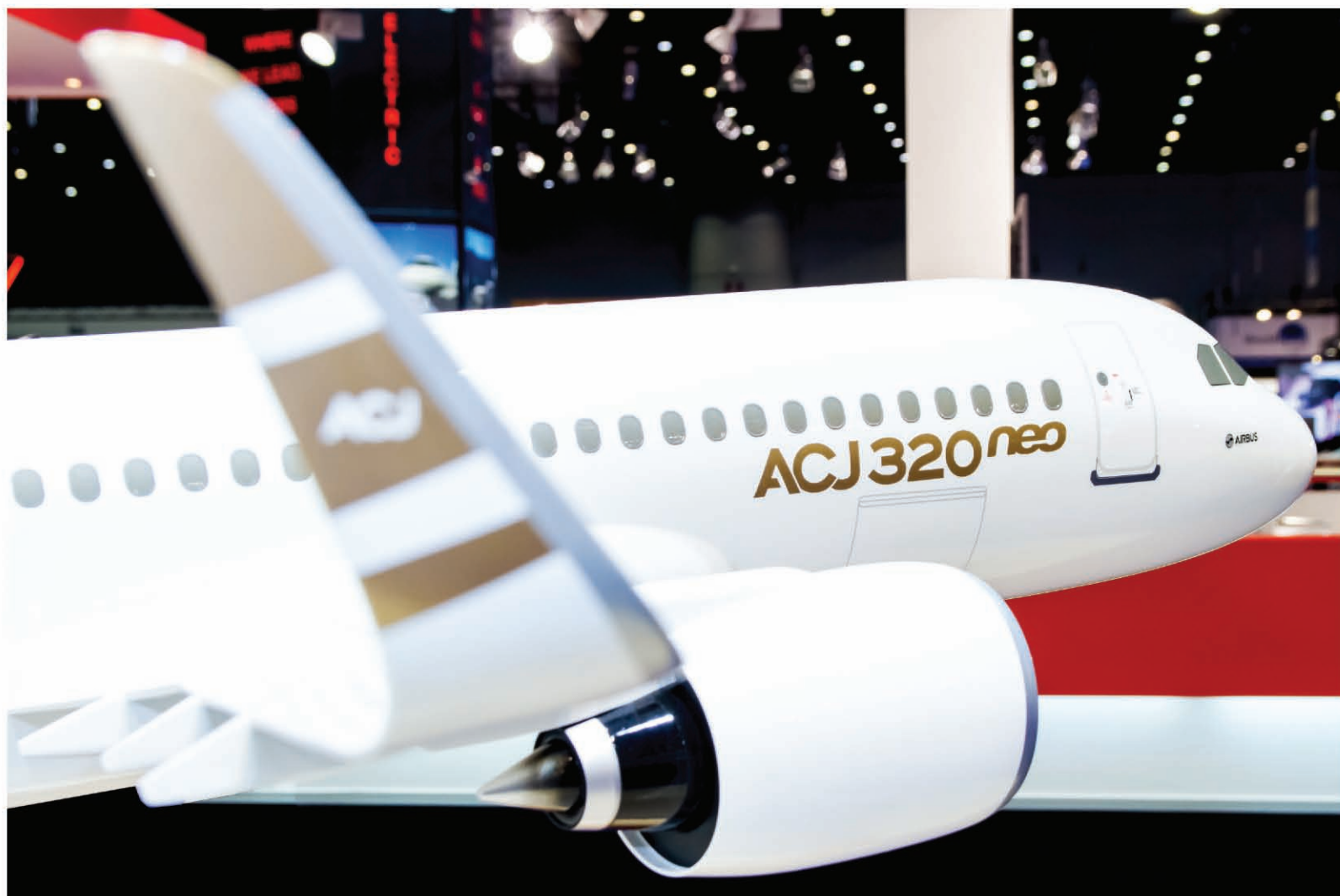
LE LATITUDE EXPOSÉ ET NOUVELLE AVIONIQUE POUR LA GAMME KING AIR

Outre la certification de son CJ3+ par l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) durant le salon, Cessna a saisi l'occasion de l'Ebase pour à son tour mettre en avant son dernier-né, le Citation Latitude. Ce dernier a dû réaliser pour l'événement son premier vol transatlantique. Lancé durant le salon du NBAA de 2011, l'appareil devrait enfin recevoir sa certification par les autorités américaines d'ici à l'été 2015. Le programme, qui aura duré trois et demi et enregistré un total de 1 800 heures d'essai réparties sur 800 vols, aura été maintenu, et ce malgré une conjoncture difficile pour l'avionneur.

Mieux, il aura permis à Cessna d'enregistrer de meilleures performances qu'attendu sur le Latitude. Le biracteur gagne ainsi 150 nm (277 km) d'autonomie, lui permettant de parcourir à présent 2 850 nm (5 278 km). Idem du côté des performances : l'appareil pourra décoller sur 1 091 m (3 580 ft) contre 1 116 m (3 660 ft) dans les projections initiales. Outre des performances revues à la hausse, le nouveau biracteur se retrouve désormais avec un concurrent de moins sur le segment des jets intermédiaires après le retrait du Learjet 85 de Bombardier en début d'année.

Pour autant, la partie semble loin d'être gagnée pour l'avionneur qui dépend toujours d'une conjoncture difficile pour les segments d'appareils légers et intermédiaires ; créneau sur lequel l'avionneur a su bâtir sa renommée. Cessna pourrait cependant compter sur le Longitude. Un programme non évoqué par l'avionneur durant le salon, mais que l'on sait déjà éloigné des premières spécifications émises lors du lancement de l'appareil en 2012. Le constructeur devrait ainsi lever le voile sur son « nouvel » appareil en octobre prochain, durant la convention du NBAA qui se tiendra à Las Vegas. Beechcraft, la seconde entité du

groupe Textron, a quant à lui fait part de l'évolution de l'avionique sur la gamme King Air. Celle-ci, composée des King Air 350i, 350 et C90GTx, se verra en effet dotée de la planche de bord Pro Line Fusion équipée, notamment, de trois écrans numériques à commande tactile. La nouvelle avionique intégrera également le système de vision synthétique EVS-3000 – une première pour cette catégorie d'appareil. La certification des nouveaux ensembles sur la gamme devrait intervenir dans quelques mois et la livraison du premier appareil, un King Air 250, survenir dans le courant de l'été.



ACJNEO RANGE LAUNCHED AT LAST

Airbus has finally marked the official launch of the ACJneo range. The announcement had been eagerly anticipated for months, especially since the launch in late 2012 of the BBJ Max by its direct competitor Boeing. His new version includes a choice of engines (LEAP-1A from CFM or PW1100 from Pratt & Whitney) and the use of Sharklet wingtip devices. Two flagship models were showcased: the ACJ320neo and the ACJ319neo. The first can carry 25 passengers over 11,100 km. To achieve this performance, it will have four additional central tanks (ACT), *i.e.* two more than the present version.

The ACJ319 will be able to carry 8 passengers for 12,500 km thanks to the inclusion of five additional

tanks. The positioning of the ACTs on both aircraft has also allowed an increase in the baggage capacity. The official launch of these new models was quickly followed by the signature of an agreement for the sale of a first ACJ320neo to the British company Acropolis Aviation. The aircraft is due to be delivered unfitted (green configuration) in the fourth quarter of 2018.

LA GAMME ACJNEO ENFIN LANCÉE

Airbus a enfin officialisé le lancement de la gamme ACJneo. Une annonce attendue depuis quelques mois, surtout depuis le lancement à la fin de 2012 du BBJ Max par son concurrent direct, Boeing. Cette version comprend une nouvelle motorisation au choix (LEAP-1A de CFM ou PW1100 de Pratt & Whitney), ainsi que l'intégration d'ailettes marginales. Deux modèles phare de la gamme ont ainsi été présentés : l'ACJ320neo, ainsi que l'ACJ319neo. Le premier sera capable de transporter 25 passagers sur une distance de 11 100 km. Il disposera pour ce faire de quatre réservoirs centraux supplémentaires (ACT), soit deux de plus qu'actuellement.

L'ACJ319 sera quant à lui en mesure d'emmener 8 personnes à 12 500 km du point de départ grâce à l'emport de cinq réservoirs centraux. La disposition des ACT sur les deux appareils a permis parallèlement d'augmenter le volume d'emport en bagages. L'annonce du lancement des nouveaux modèles a par ailleurs été suivie d'une signature pour la vente d'un premier ACJ320neo auprès de la compagnie britannique Acropolis Aviation. La livraison de l'appareil en configuration non aménagée (green) est prévue pour le quatrième trimestre de 2018.

Spread Your Wings in 360°

Invite your clients on board, anytime, anywhere.



Flash for a Demo

Service includes:

- 360° aircraft tour
- Aircraft photoshoot

"Best innovation in aircraft trading space."

"An interactive aircraft tour as if you were on board."

"State-of-the-art and easy production solution."

www.electronic-eye.com
contact@electronic-eye.com





NEW DEAL AMONG OPERATORS

Europe remains a major market for airframers. This is all the more so today as the potential for growth in emerging countries in South America and Asia seems to be slowing down. But for operators, the European market remains quite complex.

While 2014 saw a slight increase in traffic, 2015, and the beginning of the year in particular, is looking distinctly less rosy. Indeed, flight numbers are down for the moment but it is too early to begin talking of a collapse in traffic which, between January and April, dipped by 2.68% compared with 2014.

The real challenge comes with the summer months which account for more than a third of all flights in the year. However, despite some promising signs of economic recovery, the Eurozone is still struggling and is gradually facing up to the increasing likelihood of a Greek exit from the single currency. The second dark cloud on the horizon concerns the

crisis in Ukraine where a stalemate seems to have been reached.

In light of such economic and political uncertainties, in a climate where it is difficult to make projections with confidence, operators are increasingly investigating the possibilities of entering into formal links and even merging to form groups, very much in line with trends in the commercial aviation business.

REDISTRIBUTION DES CARTES CHEZ LES OPÉRATEURS

On le sait, l'Europe reste un vivier important pour les constructeurs. D'autant qu'à l'heure actuelle, les zones émergentes telles que l'Amérique du sud et l'Asie semblent donner des signes concrets de ralentissement. Pour les opérateurs, le marché sur Vieux Continent reste, en revanche, relativement complexe. Si l'année 2014 avait permis d'enregistrer une légère remontée du trafic, 2015, et notamment le début d'année, s'annonce plus mitigée, voire en baisse s'agissant du nombre de mouvements enregistrés.

Il est néanmoins encore trop tôt pour pronostiquer un véritable effondrement de trafic – sur la période janvier-avril, il a enregistré une baisse de 2,68 % par rapport à 2014.

Le véritable défi concerne la période estivale. Celle-ci compte à elle seule plus d'un tiers des vols de l'année. Pour autant, la zone euro, malgré des signes économiques encourageants, connaît toujours une passe difficile,

notamment sur le plan économique et avec la possible sortie de la Grèce du giron européen.

Le second point concerne le conflit ukrainien, dont l'issue ne semble toujours pas d'actualité. Forts des différentes analyses, où les prévisions restent somme toute aléatoires, les opérateurs regardent avec de plus en plus d'intérêt la possibilité de s'associer, voire de fusionner, afin de former des groupes, à l'image de l'aviation commerciale.



LUXAVIATION: A METEORIC RISE

One name that instantly springs to mind when talking of mergers in the industry is that of Luxaviation.

Founded in June 2008, the group has managed to buy in just seven years some of the main, and most profitable, European operators including Fairjets in 2009, Abelag in 2013, Lea and Unijet in 2014 and Masterjet in 2015. Recently, and to the surprise of many observers, Luxaviation acquired one of the giants in the sector, Execujet Aviation Group.

The group, which employs over 1,000 people, runs operations in six regions: Europe, Africa, Asia, Australasia, Latin America and the Middle East. It was founded in 1991 and oversees a diversified fleet of 165 aircraft. ExecuJet's full range of services

includes chartering, maintenance and FBO handling.

With this acquisition, the Luxaviation Group now owns a combined fleet of 250 aircraft with a global workforce of 520 employees. For the months ahead, the group is looking for further expansion opportunities to develop its network in Europe and Asia.

LUXAVIATION : UNE ASCENSION FULGURANTE

Et lorsque l'on parle aujourd'hui de fusion-acquisition dans le secteur, arrive assez vite à l'esprit le nom de Luxaviation. Créée en juin 2008, il a, en moins de 7 ans, acquis les principaux opérateurs européens, pour ne pas dire les plus rentables : Fairjets en 2009, Abelag en 2013, Lea et Unijet en 2014, ainsi que Masterjet en 2015. Récemment, et à la surprise des professionnels, Luxaviation s'est payé le luxe d'acquiescer un géant du secteur, Execujet Aviation Group. Ce dernier, qui emploie plus de 1 000 collaborateurs, assure aujourd'hui les opérations dans six régions du monde : l'Europe, l'Afrique, l'Asie, l'Australasie, l'Amérique latine et le Moyen-Orient.

Fondée en 1991, l'entreprise gère une flotte diversifiée de 165 avions. La gamme complète de services d'ExecuJet comporte non seulement la gestion et l'affrètement d'avions, mais également la maintenance, ainsi que les opérations au sol (FBO).

Avec cette acquisition, le groupe Luxaviation dispose désormais d'une flotte combinée de 250 appareils et emploie 520 salariés à travers le monde.

Pour autant, le groupe pourrait à nouveau faire parler de lui dans les mois à venir avec la prise de position de nouveaux opérateurs, non seulement en Europe, mais également en Asie, afin de développer son réseau.



QATAR EXECUTIVE CONFIRMS OPTIONS

In addition to the great marketing triumph for the G500, the US airframer also made headlines on the second day of the show with the signing of an order from Qatar Executive.

Present for the occasion, Gulfstream's congenial and media-savvy President Larry Flynn confirmed options for a further ten aircraft taken out when the initial contract was signed at the NBAA exhibition.

This means that the manufacturer now has firm orders for 30 new aircraft made up of G500, G600 and G650ER

QATAR EXECUTIVE CONFIRME CES OPTIONS

Outre le très beau coup marketing concernant le G500, l'américain devait également fait l'actualité au deuxième jour du salon en finalisant une commande avec Qatar Executive.

Présent pour l'occasion, le très médiatique patron de la compagnie, avec Larry Flynn, président de Gulfstream, a confirmé les options prises à travers le le contrat passé durant le salon de la NBAA pour dix appareils.

Au total, ce ne sont plus 20, mais 30 avions qui ont été commandés de façon ferme par l'opérateur qui, pour rappel, dispose de G500, G600 et G650ER.



NETJETS RECEIVES ITS FIRST CHALLENGER 350

In the face of its new rival in the shape of Luxaviation, NetJets is continuing to develop its fleet. During EBACE, NetJets Europe took possession of its first Challenger 350. And its range may be expanded yet further with new deliveries from Cessna once the Citation Latitude has obtained its certification.

NETJETS REÇOIT SON PREMIER CHALLENGER 350

Face à son nouveau rival qu'est Luxaviation, NetJets continue de développer sa flotte. NetJets Europe, durant le salon, a fait état de la réception de son premier Challenger 350. En outre, et suite à la certification prochaine du Citation Latitude, l'opérateur pourrait recevoir dans la foulée les premiers exemplaires du dernier né de Cessna.



A LEGACY 650 FOR AIR HAMBURG

German operator Air Hamburg has expanded its fleet with the signing of a contract for the purchase a Legacy 650. Air Hamburg operates a fleet of 19 aircraft and is one of the largest European customers for the Brazilian airframer with four Legacy 600/650 and one Phenom 300 in service.

UN LEGACY 650 POUR AIR HAMBOURG

L'opérateur allemand Air Hamburg étend sa flotte avec la signature d'un contrat pour l'acquisition d'un Legacy 650. Air Hamburg dispose d'une flotte de 19 appareils.

Il est l'un des clients européens les plus importants de l'avionneur brésilien avec l'exploitation de quatre Legacy 600/650, ainsi qu'un Phenom 300.



LIVE FROM
EBACE



FALCON 8X: NEW PROTOTYPE

The Falcon 8X program has a new prototype. On 11th May, Falcon 8X sn/03 took off at the Bordeaux-Mérignac facility for a test flight that was identical to the one completed by the second prototype.

This version of the aircraft will be sent to the Little Rock (Arkansas) interior fitting and service center in June. Once fitted out, it will then undergo tests for comfort and noise levels. With regard to the program, under way at Dassault's test center in Istres, near Marseille, the flight tests have recently been completed to measure high-speed performance at Mach 0,96 (above its maximum authorized operating speed), a maximum altitude of 51,000 feet (15,500 meters) and other planned flight incidents. The aircraft was also tested in different weight configura-

tions, in particular for the maximum takeoff weight, and underwent a series of high-energy braking exercises. At the same time, the Falcon 8X n° 2 underwent its own test program to check the main performance parameters such as fuel burn and take-off and landing distances. Performance tests for certification should be completed during the summer. Dassault also explained that it had carried out fifty separate flights with these three prototypes in May alone. •

FALCON 8X : NOUVEAU PROTOTYPE

Le programme du Falcon 8X compte un nouveau prototype. Le 11 mai dernier, Falcon 8X sn/03 a pris l'air depuis les installations de Bordeaux-Mérignac avec un plan d'essais en vol identique à celui réalisé par le second prototype, en avril dernier. Cet exemplaire sera convoyé dans le courant du mois de juin vers le centre d'aménagement intérieur du constructeur de Little Rock, en Arkansas.

A l'issue du chantier, ce dernier devrait subir des essais de confort et de niveau acoustique. Concernant le programme, débuté sur le site des essais en vol de Dassault à Istres, l'avionneur a indiqué avoir récemment achevé l'ouverture du domaine de vol avec le prototype n°1.

Celui-ci a réalisé notamment des essais de performances à haute vitesse à Mach 0,96 (au-delà de sa vitesse

maximale admissible en exploitation), un plafond maximal de 51 000 pieds (15 500 mètres) et la validation de tout l'éventail d'incidences prévues. L'avion a également été testé dans différentes configurations de poids, notamment à la masse maximum au décollage, et a subi une campagne d'essais de freinage à haute énergie. Parallèlement à cela, le Falcon 8X n° 2 a entrepris son programme d'essais, visant à vérifier les principaux paramètres de performances, telles que la consommation de carburant et les distances d'atterrissage ou de décollage. Les essais de performances certifiables devraient s'achever dans le courant de l'été.

Dassault a par ailleurs indiqué avoir réalisé plus d'une cinquantaine de sorties en vol avec ses trois prototypes au cours du seul mois de mai. •



A PC-12 FOR EUROPEAN AIRCRAFT PRIVATE CLUB (EAPC)

At EBACE Ruag completed the sale of a PC-12 on behalf of Belgian company EAPC which operates an Extra 500 and, since last year, a PC-12 under a multi-ownership system. A third Pilatus may soon be joining the fleet based at Charleroi, south of Brussels.

The choice of Ruag for the transaction allows the operator to use the Swiss company's maintenance center in Geneva. CEO Denis Petitfrere explains, *"Geneva is the ideal base for us as we are located in Belgium. Ruag has also helped us to develop really quickly thanks to the relationship of complete trust that we have enjoyed since we began working together."* •

UN PC-12 POUR EUROPEAN AIRCRAFT PRIVATE CLUB (EAPC)

Ruag a réalisé la vente d'un PC-12 pour le compte de la société belge EAPC. Celle-ci, qui exploite un Extra 500, ainsi que un PC-12 depuis l'an dernier, fonctionne sous le régime de la multipropriété. Un troisième Pilatus pourrait intégrer d'ici peu la flotte basée à Charleroi. Le choix de Ruag pour la transaction permet à l'opérateur de bénéficier du centre de maintenance de la société Suisse à Genève. Selon Denis Petitfrere, dirigeant de la société, *« Genève est la base idéale pour nous qui sommes situés en Belgique. Ruag nous a également permis de nous développer particulièrement vite grâce à la grande relation de confiance que nous avons établie avec eux depuis le début ».* •

SPLIT SCIMITAR FOR BOEING

The 737 BBJ range will henceforth be equipped as standard with new Split Scimitar winglets developed by Aviation Partners. The principal benefit of these wing tip extensions is that they allow increased autonomy of around 222 km (120 nm) or an increase in payload capacity of 454 kg (1,000 lbs.). The Split Scimitar winglets are now approved for use on the 737-700, -800 and -900 versions, i.e. the BJJ, BBJ2 and BBJ3 versions. They are also available as a retrofit. •

SPLIT SCIMITAR POUR BOEING

La gamme des 737 BBJ sera dorénavant équipée en série des nouvelles ailettes marginales « Split Scimitar » développées par Aviation Partners. Principal avantage de ces nouveaux « winglets » a la forme particulière : un gain d'autonomie sur l'appareil de l'ordre de 222 km (120 nm), ou une capacité de charge accrue de 454 kg (1 000 lbs). Les Split Scimitar sont d'ores et déjà approuvés sur les versions 737-700, -800 et -900, soit les versions BJJ, BBJ2 et BBJ3. Leur intégration sera également réalisable a posteriori. •

G280 FOR MOROCCO

Gulfstream is delighted to announce the arrival of the G280 on the Moroccan market. The manufacturer has delivered the first model in this family to a client who chose to remain anonymous. The G280 had previously received its certification from the Moroccan civil aviation authority in March 2015. •

G280 POUR LE MAROC

Gulfstream s'est félicité de l'arrivée du G280 sur le marché marocain. L'avionneur a en effet livré le premier exemplaire de ce type à un client dont l'identité n'a pas été révélée. Le G280 avait reçu préalablement la certification de la part des autorités de l'aviation civile marocaine en mars dernier. •



PREMIER VOL DU PC-24 ET 5 MILLIONS D'HEURE SUR PC-12

Le 11 mai dernier, soit quelques jours avant l'ouverture du salon de l'EBACE, Pilatus célébrait le premier vol du PC-24. Un événement qui s'est tenu sur l'aéroport suisse de Buochs, près de Lucerne, et devant les 1 800 employés de l'avionneur.

Le prototype P01, immatriculé HB-VXA, a décollé du site à 10h00 heure locale avec à son bord un équipage composé des pilotes d'essai Paul Mulcahy et Reto Aeschlimann. Après une course de 600 mètres, l'avion a décollé pour une séance d'essai de 55 minutes qui aura permis à l'équipage de tester les principaux systèmes.

Peu d'informations ont filtré de ce premier vol. On sait cependant qu'il a été réalisé train sorti. Le programme prévoit l'utilisation de trois prototypes et plus de 2 300 heures d'essai en vol avant une certification de l'appareil prévue en 2017. Durant le salon, l'avionneur suisse est par ailleurs revenu sur le PC-12, actuel fer de lance dans le domaine civil chez le constructeur.

La flotte mondiale de PC-12 a, selon l'avionneur, franchi les 5 millions d'heures de vol depuis le lancement de l'appareil, en octobre 1994. •

FIRST FLIGHT FOR THE PC-24 AND 5 MILLION HOURS FOR THE PC-12

On 11th May, just a few days before the opening of EBACE, Pilatus celebrated the first flight of the PC-24. This landmark event was held at Buochs airport, near Lucerne, Switzerland, in the presence of the airframer's 1,800 employees. The P01 prototype, registered as HB-VXA, took off at 10am with a test crew made up of pilots Paul Mulcahy and Reto Aeschlimann.

The aircraft left the ground after just 600 meters for a 55-minute flight which gave the crew the chance to test its main systems. Little information has been forthcoming as to the results but we do know that the flight was done with the landing gear down. The program includes the use of three prototypes and over 2,300 flight test hours with a view to certification in 2017. During the show, the Swiss manufacturer released news about the PC-12, its flagship aircraft in the civil sector. The global PC-12 fleet has now clocked up over 5 million flight hours since it was launched in 1994. •

SPECIAL INTERIOR DESIGN FOR FLYING COLORS

Flying Colors, a specialist aviation interior design and refurbishment company, announced during EBACE that it had been commissioned to design the interior cabin of a Challenger 650. The order came directly from Bombardier's commercial division and concerns a MEDEVAC configuration. The Challenger 650 will be delivered green to Flying Colors with a view to being operational for field missions by the end of 2016. The aircraft is for a European client whose identity was not released. •

AMÉNAGEMENT SPÉCIAL POUR FLYING COLORS

Flying Colors, spécialisé dans l'aménagement intérieur, a annoncé durant le salon avoir été sélectionné pour réaliser l'aménagement intérieur d'un Challenger 650. La commande, qui émane directement de la division commerciale de Bombardier, conclut à l'aménagement d'un appareil dans une configuration MEDEVAC, dévolue à l'évacuation sanitaire. Le Challenger 650 sera perçu par le centre d'aménagement en configuration « green » et sera mis en chantier rapidement afin d'être opérationnel d'ici à la fin de 2016. L'appareil se destine à un client européen dont l'identité n'a pas été révélée. •

SKYe SH09



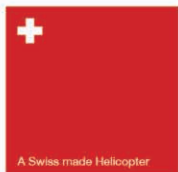
The First Swiss made Helicopter designed with Performance everywhere.

The multipurpose single-engine SKYe SH09 offers exceptional hot and high performance with a low noise signature. The cabin makes the most of the modular architecture, with a unique high ceiling, a flat floor, up to 8 individual crashworthy seats and rear loading through large clamshell doors.

Introducing a remarkably versatile full-carbon helicopter, with modern avionics, greater comfort and fast cruise speed.

Swiss movement...

Now in the Sky and taking orders !



www.marenco-swisshelicopter.com







Roll-Out Celebrations for the **FALCON 5X**

Just a few months after the Falcon 8X,
Dassault celebrated a new roll-out on 2nd June with the official presentation of the Falcon 5X.
This was a milestone event for an aircraft that is set to become
a milestone in its own right by 2017.



LE FALCON 5X *fait son « Roll Out »*

Après le Falcon 8X, voilà à peine quelques mois, Dassault célèbre un nouveau « Roll Out »
avec la présentation officielle, le 2 juin dernier, du Falcon 5X. Un événement notable
pour un appareil qui ne l'en deviendra pas moins d'ici à 2017.



Barely six months separate the presentation of the Falcon 5X and that of its elder sibling, the 8X. As with the earlier roll-out, Dassault wanted to make a really big impression with its new twinjet.

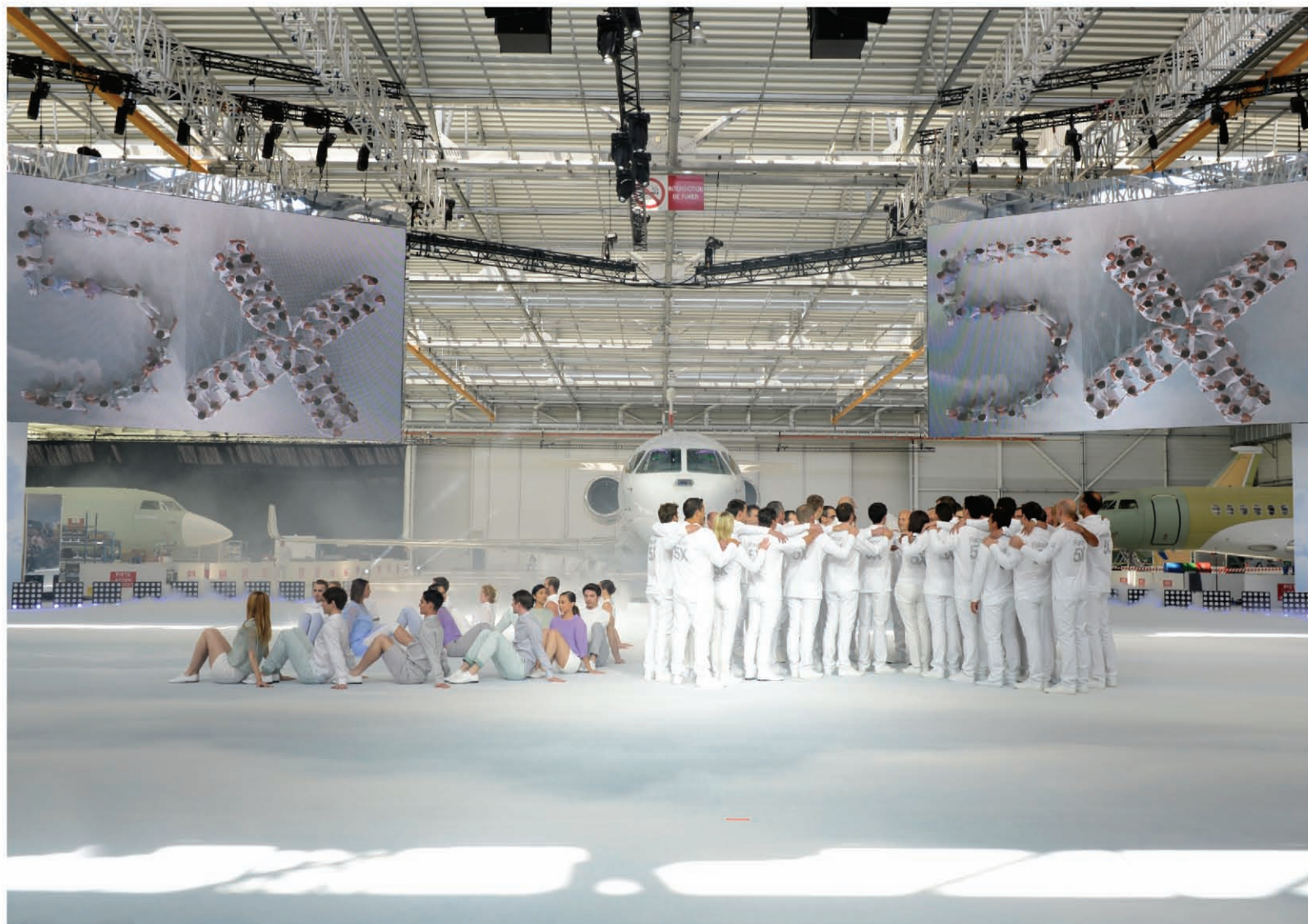
The ceremony was a carefully choreographed 15-minute performance to showcase the latest member of its high-end business jet family. It was held before an audience of industrial partners, operators and customers at the Falcon final assembly facility in Bordeaux-Mérignac.

Potential buyers attending the event all agreed that the airframer has developed an aircraft that is perfectly suited to meet current market trends. First unveiled in October 2013, the Falcon 5X surprises observers first and foremost by its size. It is an impressive and imposing jet, but with a remarkably streamlined design which makes it stand out from its predecessors, particularly in the front section. And of course, in addition to the aerodynamics, the flight performance and features presented by Dassault caught the full attention of future operators.

Six mois à peine séparent en effet la présentation du Falcon 5X de celle de son aîné, le 8X. Et comme pour ce dernier, Dassault a souhaité mettre en scène l'avènement de son nouveau biréacteur. Cette fois, c'est par le biais d'un spectacle chorégraphique d'une quinzaine de minutes que l'avionneur avait choisi de faire apparaître le dernier né de sa gamme.

Un « show » réalisé là encore au sein même du hall d'assemblage final Falcon de Bordeaux-Mérignac, devant un parterre de plus de 400 invités comprenant, entre autres, partenaires industriels, opérateurs et propriétaires. A entendre les quelques témoignages des personnes présentes, notamment celles issues des deux dernière catégories citées, l'avionneur aurait visé juste avec son appareil. Bien que connu depuis octobre 2013, c'est surtout par sa taille que l'appareil aura surpris.

Le Falcon 5X se révèle être, sans surprise donc, un avion imposant, mais aux lignes particulièrement épurées et légèrement différentes de ces prédécesseurs, notamment à l'avant. Bien sûr, au-delà de l'aérodynamique, se sont les performances et caractéristiques affichées par l'avionneur de Saint-Cloud qui ont retenu in fine toute l'attention des futurs utilisateurs.



A NEW JET FOR A NEW SEGMENT

Without doubt, the Falcon 5X is revolutionary in more than one way. Not only for the business jet world but also for Dassault Aviation itself. Indeed, the Falcon 5X project - launched internally in 2007 - has been one of the most ambitious programs ever attempted, both in terms of development and the operational process involved.

While the new aircraft has been designed with the cabin uppermost in mind, its performance has not been overlooked and must respect Dassault's strictest standards such as the short takeoff and landing capacity. Indeed, in developing the Falcon 5X, the manufacturer has created a whole new segment. Admittedly, the new Falcon aims to compete with its main

rival, the latest Gulfstream G500 in the segment for business jets with a range of 5,000 nm (9,260 km). But here again, the Saint-Cloud-based manufacturer has shown its ability to put clear water between itself and its new challenger (and Bombardier with Global 5000) with its offering of a twinjet with a 50-m³ cabin. This makes it one of the largest cabin spaces available - all categories included - and entitles it to lay down the gauntlet to the hitherto unrivalled G650ER.

UN NOUVEL APPAREIL POUR UN NOUVEAU SEGMENT

Il faut bien le reconnaître, le Falcon 5X est, à plus d'un titre, une petite révolution. Non seulement dans le monde de l'aviation d'affaires, mais, au-delà, chez Dassault Aviation lui-même.

Selon l'avionneur, le projet du Falcon 5X, lancé en interne à partir de 2007, se révèle en effet être l'un des programmes les plus ambitieux jamais réalisés, tant dans le domaine du développement que dans le processus opérationnel de l'appareil.

S'il a bel et bien été développé autour de sa cabine, les performances n'ont pour autant pas été oubliées et doivent répondre à des critères incontournables chez Dassault, telle que l'opérabilité depuis et vers des terrains courts.

De fait, en développant le Falcon 5X, l'avionneur au trèfle s'est payé le luxe de lui créer un segment à part. Certes, le nouveau Falcon entend bien jouer avec son principal concurrent, le dernier né de Gulfstream, le G500, dans le segment des avions affichant une autonomie de 5 000 nm (9 260 km). Mais là, encore le constructeur de Saint-Cloud a su se départir d'une concurrence directe avec son nouveau rival (et de Bombardier avec son Global 5000) en offrant à son biréacteur un volume cabine de 50 m³.

Soit l'un des plus importantes, toutes catégories confondues, et lui permettant de facto de rentrer en concurrence sur le terrain de l'indétrônable G650ER.



INNOVATIONS

The new jet is a judicious balance and ushers in several innovations such as the galley skylight which brings additional brightness to a part of the cabin that usually has no natural light. Also, the other windows are 10% larger than those in the Falcon 7X.

In addition to the standard cabin which can accommodate eight passengers and three crew in the standard version, the Falcon 5X boasts ground-breaking technological features. These include an efficient new wing with a unique trailing edge and it is the first business jet to be equipped with flaperons which have been inherited from Dassault's military fleet.

These high-speed deflection control surfaces operate as both flaperons or ailerons and allow the aircraft to increase drag without impacting lift or speed.

The airframer has also developed a new digital flight control system and has equipped the jet with the EASy interactive cockpit incorporating several features such as the new Elbit HUD – Head Up Display. This last innovation gives wider views than in the 7X and can show combined SVS and IR data.

Dassault's new jet is powered by brand-new Snecma Silvercrest engines which provide thrust of between 3.6 and 5 tons and use 15% less fuel than competitors'

powerplants. These new engines allow the Falcon 5X to carry eight passengers and three crew at Mach 0.90 over 5,200 nm (9,630 km). This means that the new jet can fly non-stop Paris to Beijing or Los Angeles to London, for example. With unrivalled levels of performance and a revolutionary cabin, every care has been taken to cater to the market's latest needs. And yet there is more. From the earliest design stages, the airframer has set new standards in maintenance with the FalconScan self-diagnosis system.

Developed in the manufacturer's test facilities, this new system connects to all onboard computers

via an Ethernet network to monitor more than 10,000 parameters to detect the root cause of each problem. Dassault has left nothing to chance and has integrated the best that new technologies and aerodynamics have to offer in designing its future flagship aircraft.



INNOVATIONS

Un judicieux équilibre donc, qui apporte dans cet espace quelques innovations telle l'introduction d'un hublot zénithal à l'entrée de l'appareil, dénommé SkyLight, ainsi qu'une taille de hublots 10 % supérieure à ceux du Falcon 7X. Outre la cabine capable d'accueillir en version standard huit passagers et trois membres d'équipage, le Falcon 5X met également en œuvre de nouvelles solutions techniques. Nouvelle voilure équipée de « *flaperons* » (et nouveau profil alaire) : cet héritage des avions de combat – le terme est le fruit de la fusion de flap (volets) et ailerons – est situé au centre du bord de fuite de

l'aile et permet à l'appareil d'augmenter sa trainée, sans perte de portance, ni de vitesse. Fort de ces nouveaux panneaux de contrôle, l'avionneur a également développé un nouveau système de commandes de vol numériques, ainsi que l'intégration de la troisième génération de l'avionique EASy comprenant, entre autres, un nouveau système « tête haute » (HUD – Head Up Display), réalisé par Elbit. Plus large que celui monté sur le 7X, celui-ci donnera une meilleure visibilité en combinant la vision synthétique (SVS) à la vision infra-rouge (IR). Concernant la motorisation, Dassault

s'est tourné vers Snecma et son Silvercrest. Un moteur offrant une poussée comprise entre 3,6 et 5 tonnes et dont les performances offriront une consommation inférieure de 15 % à celle de ses concurrents directs. Parmi les performances affichées, on retiendra la capacité du nouveau Falcon à transporter huit passagers et trois membres d'équipage à Mach 0,90 sur une distance de 5 200 nm (9 630 km). Une autonomie lui permettant de relier d'une seule traite Paris à Pékin, ou Los Angeles à Londres. Performances, cabine : tout semble répondre au besoin du marché.

Pourtant, dès la conception du 5X, l'avionneur a également misé sur une nouvelle « norme » dans le domaine de la maintenance avec le système FalconScan. Dérivé des installations d'essai, celui-ci permet un diagnostic, en temps réel, de tous les paramètres durant le vol. Relié à des calculateurs via un réseau Ethernet, il mesure en permanence plus de 10 000 paramètres sur l'avion, indiquant, en cas de problème, la cause première. Dassault n'a rien laissé au hasard et balayé un large spectre de nouveautés technologiques et aérodynamiques pour concevoir son futur fleuron.



START-UP DELAY

The next two years are going to be critical for the airframer and its industrial partners. While this roll-out marks the beginning of the flight testing phases, it has also given Dassault the opportunity to review the production schedule. The program is being run to tight deadlines and has already met with slight delays. First announced at EBACE, these production hiccups are largely due to major problems encountered in the development of the Silvercrest engine.

Indeed, Snecma has admitted that delays have cropped up in the flight testing of the Silvercrest. The cause lies with difficulties in integrating the engine into the flying testbed, in this case for a Gulfstream G200. While the manufacturer has managed to gain several weeks, the

whole program is now over-running by almost four months. The second black spot concerns the thermal regulation system and the fuel oil cooling.

An error that cropped up after the modelling stage meant that some parts had to be completely redesigned with a subsequent manufacturing phase running into several months.

However, the partners are confident that everything has been done to ensure that the engine will receive its certification by the end of this year. As things stand today, the 5X program is six months over schedule. Initially planned for early 2015, the twinjet's first flight is now expected to take place by the end of the summer.

And to carry out all tests, Dassault is to

build four prototypes: 3 test aircraft to measure flight and systems (#1), performances (#2), cabin systems and extreme stress testing (#3) and the fourth (#4) which will be a pre-series demonstration aircraft.

The whole testing program will include over 2,000 flight hours in 600 individual flights. These are scheduled over 20 months of intensive testing with a view to certification in 2017.



RETARD À L'ALLUMAGE

Les deux prochaines années s'annoncent donc cruciales pour l'avionneur et ses partenaires industriels.

Car si cette « sortie d'usine » du Falcon 5X marque de facto le début des phases d'essais en vol, celle-ci a également permis au constructeur de faire le point sur le calendrier du programme : s'il est pour le moins chargé, il accuse en revanche un léger retard.

Annoncé durant l'Ebase, le glissement de calendrier est en grande partie inhérent au développement du moteur Silvercrest lequel a rencontré deux problèmes majeurs. Snecma a en effet indiqué avoir du retard sur les essais en vol du Silvercrest. En cause : des difficultés d'intégration du moteur sur le banc d'essai volant, en l'occurrence un Gulfstream GII. Si le motoriste assure avoir pu rattrapé quelques semaines,

près de quatre mois de retard on quand même été cumulés. Le deuxième point noir concerne la régulation thermique – le refroidissement de l'huile via le carburant. Une erreur apparue après la phase de modélisation entraînant la refonte complète de certaines pièces et un processus d'industrialisation se comptant en mois. L'industriel se veut cependant rassurant lorsqu'il indique que tout est fait pour assurer une certification du moteur d'ici à la fin d'année.

Dans les faits, l'impact sur le programme 5X se traduit, pour l'heure, par un retard de six mois sur le premier vol. Initialement prévu au début de 2015, le premier vol du biréacteur ne devrait intervenir qu'à la fin de l'été. Pour réaliser l'ensemble des essais, Dassault a prévu la construction de quatre prototypes : trois appareils de

tests utilisés pour l'ouverture du domaine de vol et systèmes (MSN1 (1)), pour l'évaluation des performances (MSN2), ainsi que pour les systèmes de cabine et les tests en milieu extrême (MSN3). Le quatrième appareil (MSN4) sera quant à lui un avion de présérie et servira de démonstrateur.

L'ensemble du programme comptera plus de 2 000 heures de vol réparties sur 600 sorties. Le calendrier prévoit ainsi 20 mois de tests intensifs pour une certification aujourd'hui reportée à 2017.



Although the airframer has encountered delays, these have to be put into perspective. In many areas, the Falcon 5X is a highly ambitious program, particularly in terms of onboard technologies such as FalconScan, DFCS etc.

It is also a bold new departure for the engine manufacturer which is entering the business jet sector for the first time. Furthermore, also for the first time, Snecma has decided to carry out the test flights itself.

With this it is moving into uncharted territory, but the challenge will ensure that it can develop other versions of its engine in future. In any case, this slight delay (which, for the time being, will be no more than six months) should not prevent Dassault from taking new orders over the coming months. •

Si l'avionneur semble avoir pris du retard, ce délai n'en demeure pas moins relatif. Le Falcon 5X se révèle être, à de nombreux égards, un programme très ambitieux, notamment dans les systèmes embarqués (FalconScan, DFCS...). Il ne l'est pas moins pour le motoriste qui entre pour la première fois sur ce segment de marché.

En outre, Snecma a fait le choix, pour la première fois, de réaliser lui même ses essais en vols. Un pari audacieux, mais qui lui permettra, à terme, d'avoir toute latitude sur les éventuelles déclinaisons de son moteur.

En tout état de cause, ce retard (qui ne dépassera a priori pas les six mois), ne devrait pas empêcher Dassault d'enregistrer de nouvelles commandes dans les mois à venir. •



The **NEW**

ARINCDirectSM

Now the most comprehensive suite
of flight services in the world.

Your best-in-class flight support solutions:

Intuitive desktop and mobile flight planning

Seamless, high-speed cabin connectivity

Award-winning international trip support

Integrated flight operation and
scheduling system

All with the superior customer support you
expect from the industry's innovation leader.

Learn more at:

rockwellcollins.com/thenewARINCDirect

© 2014 Rockwell Collins. All rights reserved.

rockwellcollins.com

**Rockwell
Collins**





BUSINESS JETS EXCLUDED *from proposed ICAO 15-minute tracking rule*

As things now stand, business jets with fewer than 19 seats engaged in commercial operations are to be excluded from ICAO's proposed 15 minute tracking rule.

This proposed exclusion was the result of an initiative of the International Business Aviation Council (IBAC). By James Careless

EXCEPTION À LA RÈGLE : *les jets d'affaires sont exemptés de la norme de suivi des avions toutes les 15 minutes, proposée par l'OACI.*

En l'état actuel des choses, les jets d'affaires comportant moins de 19 places assises et engagés dans des opérations commerciales doivent être exemptés de la norme de suivi toutes les 15 minutes, proposée par l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale).

Cette proposition d'exemption est le résultat d'une initiative du Conseil international d'aviation d'affaires (IBAC). © photos : D.R. - F. VERGNÈRES





“Under ICAO’s Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS), which was recommended for adoption by over 120 states which participated at ICAO’s recent High-Level Safety Conference (in Montreal, February 2015), the 15-minute aircraft location requirement for normal flight tracking would be performance-based and establishes that it is the operator’s responsibility to track,” said ICAO in response to questions from Ultimate Jet magazine. “It is presently proposed to apply to aircraft with a take-off mass in excess of 27,000 kg and more than 19 seats.”

“The initial version of the normal aircraft tracking requirement exclusion only applied to aircraft with a certain maximum certificated take-off mass,” said Peter Ingleton, IBAC’s Director ICAO Liaison. “We were successful in having the Air Navigation Commission propose linking the maximum take-off mass in excess of 27,000 kg to the additional qualification of ‘more than 19 seats’.”

For on-demand air taxi operators of typical business jets this exclusion is significant. Unlike many airlines, these operators do not have in place the airborne and ground infrastructure to accomplish flight tracking.

“Our reason for advocating the ‘more than 19 seats’ clause was not to save IBAC members at the cost of enhancing safety,” Ingleton told Ultimate Jet. “Rather, the resources required to implement normal aircraft tracking in this category of aircraft would also divert limited resources from other significant safety improvements.

« le cadre du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) de l’OACI, dont l’adoption a été recommandée par plus de 120 États qui ont participé à la récente conférence de haut niveau sur la sécurité organisée par l’OACI à Montréal, en février 2015, l’exigence de suivi des aéronefs toutes les 15 minutes serait axée sur le rendement et mentionne que c’est l’opérateur qui a la responsabilité d’effectuer le suivi, déclare l’OACI, en réponse à des questions d’Ultimate Jet. La proposition actuelle est d’appliquer cette exigence aux aéronefs dont la masse au décollage excède 27 tonnes et qui comportent plus de 19 places assises. »

« Dans sa version initiale, l’exemption de suivi ordinaire des aéronefs concernait uniquement ceux qui avaient une certaine masse maximale certifiée au décollage, déclare Peter Ingleton, directeur de la liaison avec l’OACI au sein de l’IBAC. Nous avons réussi à obtenir de la commission de navigation aérienne qu’elle propose d’associer à la masse maximale au décollage de plus de 27 tonnes le critère supplémentaire de plus de 19 places assises. »

Cette dérogation est importante pour les opérateurs d’avions taxis qui gèrent des jets d’affaires ordinaires. Contrairement à de nombreuses sociétés de transport aérien, ces opérateurs n’ont pas mis en place les infrastructures aéroportées et au sol pour effectuer le suivi des vols.

« Ce n’est pas pour épargner des membres d’IBAC aux dépens de la sécurisation du système que nous avons préconisé le critère de plus de 19 places assises, affirme Peter Ingleton à Ultimate Jet. Au contraire, les ressources nécessaires à la mise en œuvre du suivi ordinaire pour cette catégorie d’aéronefs seraient prélevées sur les budgets réservés à d’autres améliorations considérables en matière de sécurité.



ICAO'S GADSS TRACKING PROPOSAL

ICAO's GADSS is not just about reducing aircraft tracking time to 15-minute intervals on a global basis. It is an encompassing document that is meant to remedy a number of aviation safety issues, including improving the performance of Emergency Locator Transmitters (ELTs) and flight data/voice recorders, improve air traffic control surveillance in lesser-travelled areas of the globe, and remedy confusion between interacting search and rescue (SAR) organizations where aircraft go missing.

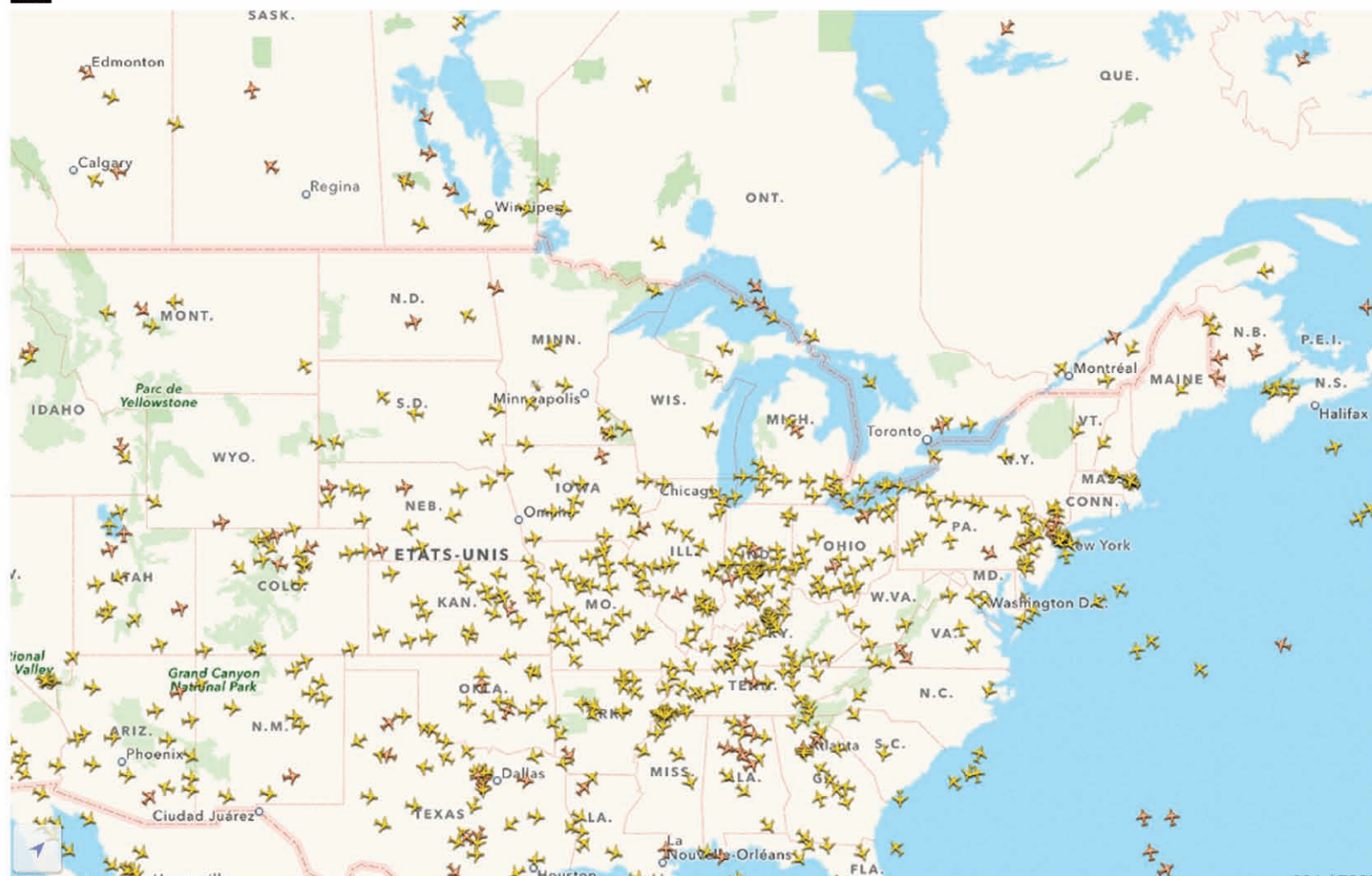
ICAO is quite clear that the recommendations were driven by the disappearance of MH370 and loss of AF447, and the inadequacy of the existing global tracking system to deal with these issues effectively.

"The Air France Flight 447 (1st June 2009 - Rio de Janeiro to Paris - Airbus 330-203 - F-GZCP) accident highlighted vulnerabilities in the existing air navigation systems that have hindered the timely identification of an aircraft experiencing a 'distress' event and the subsequent search and rescue efforts," said the Global Aeronautical Distress & Safety System (GADSS) Concept of Operations proposal written developed by ICAO's Ad-hoc Working Group on Aircraft Tracking (AHWG), which has been spearheading the association's efforts. *"The unprecedented circumstances of flight MH 370 have been particularly difficult for civil aviation to resolve to this point, and the lack of data from the aircraft has made the task of the accident investigators practically impossible."*

To reduce the chances of these problems occurring with the same degree of severity again, the GADSS proposal wants each commercial air transport operators to have *"the capability to track its aircraft throughout its potential area of operations"*; either through its own facilities or an approved third-party tracking provider. The tracking data *"is typically generated by the aircraft but may also be derived from or combined with other sources such as ATC [air traffic control] surveillance data."*

The performance of the aircraft tracking service should be seamless across ATSU [air traffic services unit] boundaries with no loss of information."

Under GADSS, the aircraft's tracking service is automatically activated at take-off and keeps running until the aircraft touches down. *"The system seamlessly provides the position of the aircraft at least every 15 minutes,"* said the GADSS proposal. *"The aircraft position update rate is changed to around 1-minute intervals when an abnormal event is detected."*



LA PROPOSITION DE SUIVI GADSS DE L'OACI

Le GADSS de l'OACI n'a pas pour seul objectif de réduire les intervalles de suivi des aéronefs à 15 minutes dans le monde entier. C'est un plan global qui vise à répondre à un certain nombre de questions de sécurité dans l'aviation, dont l'amélioration de la performance des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) et des enregistreurs de vol. Il vise également à améliorer la surveillance du trafic aérien dans les zones du globe moins fréquentées et à remédier à une certaine confusion dans les interactions des organisations de recherche et de sauvetage (SAR) aux endroits où des avions disparaissent.

L'OACI affirme clairement que les recommandations ont été motivées par la disparition du vol MH370 et la perte du vol AF447, ainsi que l'insuffisance du système global de suivi pour traiter efficacement ces questions de sécurité.

Selon les recommandations du concept d'opérations du système mondial de détresse et de sécurité, rédigé et développé par le groupe de travail Ad-Hoc (GTAH) de l'OACI qui dirige les efforts de cette association, « *L'accident du vol Air France 447 (1^{er} juin 2009, Rio de Janeiro - Paris, Airbus 330-203 - F-GZCP) a mis en évidence des vulnérabilités dans les systèmes de navigation aérienne existants, qui ont fait obstacle à l'identification rapide d'un aéronef en détresse ainsi qu'aux recherches et efforts de sauvetage ultérieurs. Jusqu'ici, il a été particulièrement difficile pour l'aviation civile de faire face aux circonstances sans précédent du vol MH 370, et le manque de données de l'avion a rendu la tâche des enquêteurs pratiquement impossible.* »

Pour réduire le risque que ces problèmes ne surviennent à nouveau avec le même degré de gravité, la proposition du GADSS préconise que chaque opérateur de transport aérien commercial ait « *la capacité de suivre ses avions tout au long de sa zone d'opérations potentielle, que ce soit au sein de ses propres installations ou par le biais d'un tiers habilité à effectuer un suivi. Les données de suivi « sont généralement générées par les avions, mais peuvent également être tirées d'autres sources, ou combinées avec celles-ci, comme par exemple les données de surveillance du contrôle de la circulation aérienne (ATC). Les performances du service de suivi des aéronefs devraient être homogènes dans l'ensemble des services de la circulation aérienne (ATSU), sans aucune perte d'information.* »

Avec le GADSS, le service de suivi des aéronefs est automatiquement activé au décollage et continue à fonctionner jusqu'à ce qu'il se pose. « *Le système fournit sans faille la position de l'aéronef au moins toutes les 15 minutes, d'après la proposition du GADSS. Le taux de mise à jour de la position de l'aéronef passe à un intervalle d'environ une minute lorsqu'un événement anormal est détecté.* »



BUSINESS AVIATION'S POSITION

According to IBAC's Peter Ingleton, it is important to recall that this issue of aircraft tracking *"was originally and remains an issue involving airlines,"* he said. *"This is borne out by information provided in the BEA report into the accident of AF 447."*

"Aircraft tracking is certainly feasible for airlines," added Ingleton. *"Many airlines already have suitably equipped aircraft and round-the-clock operations centre facilities and staff to handle tracking. 'But when we talk about aircraft with fewer than 19 seats, we are really talking about air taxis and small charter companies,'"* Ingleton said. *"These are small firms that operate on tight budgets, and don't have the operational*

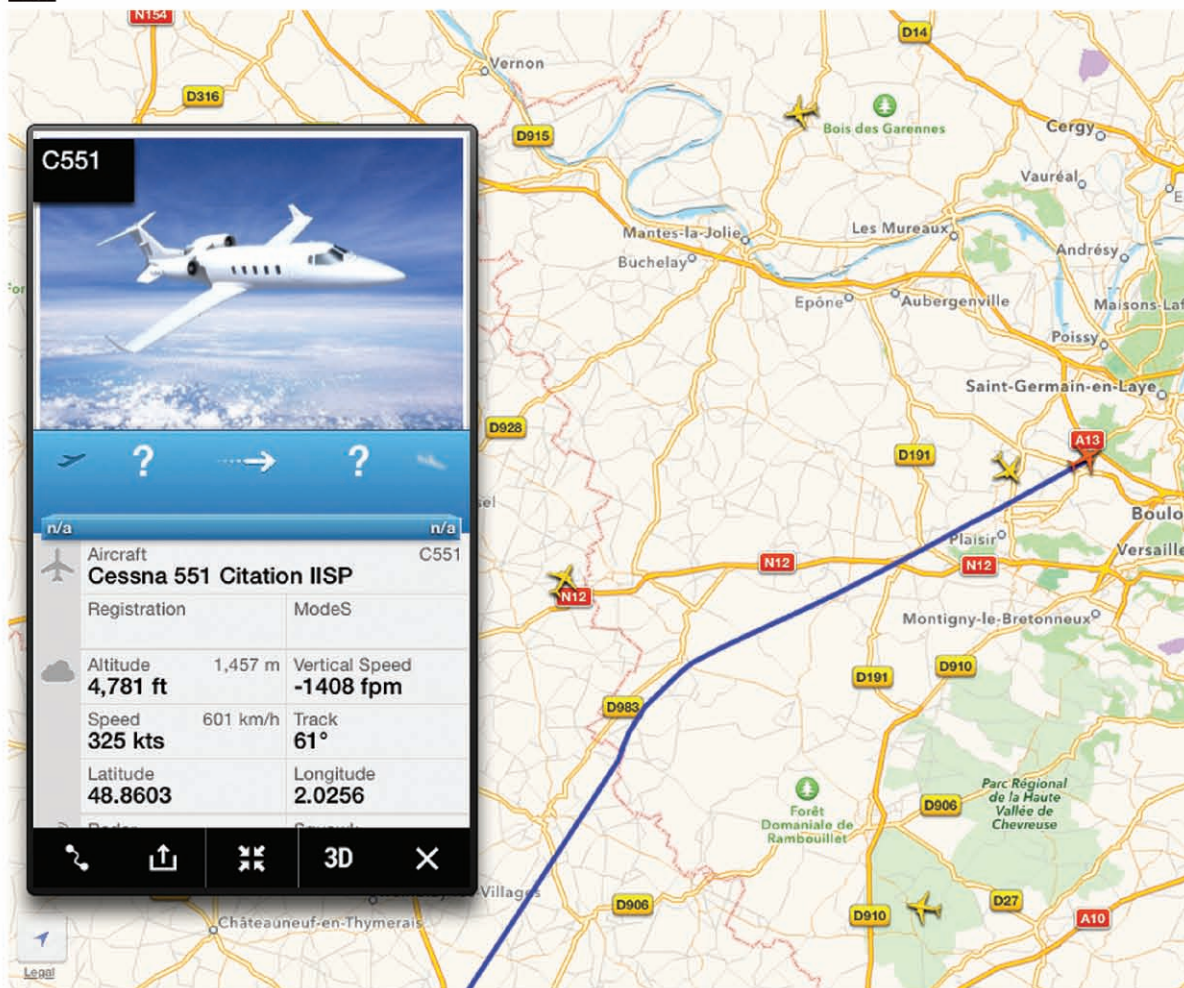
support of their larger counterparts. As a result, a continuous tracking requirement would be extremely burdensome."

Imposing such a requirement on on-demand-air taxi operators, most of whom operate a small fleet would require a major investment in ground and airborne infrastructure as well as in ground personnel. Requiring small carriers to support tracking could potentially compromise their existing level of safety, Ingleton noted, rather than enhance it. This is because paying to support this new system could force them to pull funds from other safety-related areas of their operations, such as maintenance and training.

The National Business Aviation Association (NBAA) has its own concerns about 15 minute tracking. *"We like the notion of air traffic control knowing where a business jet is,"* said NBAA SVP of Communications Dan Hubbard. *"What concerns us is that outsiders could tap into GADSS to find out where someone is while they are aloft, on 15-minute intervals. This is not just a violation of privacy but potentially of security: it makes it far too easy for the wrong people to know where business jets are, and when and where they are likely to land."*

In response to NBAA's specific concern, ICAO said that, *"ACI, CANSO, LATA, ICAO and the ICCAIA did recently*

establish a first-ever Civil Aviation Cyber Security Action Plan to respond to these types of concerns, though specifics can't be discussed due to security restrictions which apply. In its recent statement announcing the new agreement, ICAO acknowledged that cyber security and hacker threats are a growing concern for aviation, especially in view of the sector's increasing reliance on data management and data sharing between integrated systems – whether relating to ATM, passenger facilitation or customer service."



LA POSITION DE L'AVIATION D'AFFAIRES.

Selon Peter Ingleton, il est important de rappeler que cette question du suivi des aéronefs « était à l'origine, et reste aujourd'hui, une question qui implique les compagnies aériennes. C'est ce qui ressort des informations fournies dans le rapport du Bureau d'enquêtes et d'analyse (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) sur l'accident du vol AF 447. »

« Les compagnies aériennes peuvent tout à fait mettre en place le suivi des aéronefs, a déclaré le directeur de la liaison avec l'OACI. De nombreuses compagnies aériennes ont déjà des avions équipés de façon adéquate, ainsi que les locaux du centre d'opérations ouverts toute l'année sans interruption ; et le personnel pour gérer le suivi. Mais lorsque nous parlons d'aéronefs avec moins de 19 places assises, nous parlons en réalité des taxis aériens et des petites compagnies de vol à la demande, précise Peter Ingleton. Ce sont des petites entreprises qui fonctionnent avec des budgets restreints et n'ont pas l'appui opérationnel de leurs homologues de plus grande taille.

En conséquence, une exigence de suivi continu constituerait une contrainte énorme. »

« Imposer une telle exigence à des opérateurs de taxis aériens qui, pour la plupart, gèrent une petite flotte, nécessiterait un investissement majeur dans des infrastructures au sol et aéroportées, ainsi qu'en personnel au sol. Exiger des petits transporteurs qu'ils mettent en place ce suivi pourrait potentiellement compromettre leur niveau de sécurité actuel, note Peter Ingleton, plutôt que de l'améliorer. Et ce parce que le coût de mise en place de ce nouveau système pourrait les obliger à réduire en compensation les budgets d'autres domaines liés à la sécurité de leurs opérations, comme la maintenance et la formation. »

Le NBAA (Association nationale de l'aviation d'affaires) a ses propres préoccupations au sujet du suivi toutes les 15 minutes. « Nous aimons l'idée que le contrôle de la circulation aérienne sache où se trouve un avion d'affaires, déclare Dan Hubbard, directeur général de la



Dan Hubbard
Senior Vice President, Communications.

communication du NBAA. Ce qui nous préoccupe, c'est que des personnes extérieures pourraient pénétrer dans GADSS pour déterminer la position d'un aéronef, et donc de ses passagers, en plein vol, à intervalles de 15 minutes.

Ce n'est pas seulement une violation de la vie privée, mais aussi potentiellement une brèche dans la sûreté : cela permettrait à des personnes mal intentionnées d'accéder

beaucoup trop facilement aux positions des jets d'affaires, ainsi qu'aux endroits et moments où ils sont susceptibles d'atterrir. »

En réponse à la préoccupation spécifique du NBAA, l'OACI a déclaré que « l'ACI (Conseil International des aéroports), le CANSO (Organisation des services de la navigation aérienne civile), l'IATA (Association internationale du transport aérien), l'OACI et l'ICCAIA (Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales) ont récemment établi le tout premier plan d'action de sécurité informatique de l'aviation civile pour répondre à ce genre de préoccupation, bien que les détails ne puissent pas être révélés en raison des restrictions de sûreté qui s'appliquent ici. Dans sa récente déclaration pour annoncer le nouvel accord, l'OACI a reconnu que la sûreté informatique et les risques de piratage préoccupent de plus en plus le secteur de l'aviation, surtout étant donné qu'il a fréquemment recours à la gestion et au partage de données entre systèmes intégrés, qu'il s'agisse du réseau ATM, de la gestion des passagers ou du service à la clientèle. »



THE ROAD AHEAD

As was mentioned above, ICAO hopes to wrap up its GADSS 15-minute aircraft rule-making by November 2016, with an applicability date of 2017. Longer-term provisions in the GADSS will come into force by 2021.

Given that the current GADSS (draft version 3.0) 15-minute requirement will not apply to aircraft of 19 seats and below, the process may seem of little more than academic interest to business jet operators. But they would be well-advised to remain attentive because *“recommendations by our recent High-Level Safety Conference are still subject to further review and possible refinement by the ICAO Council, aided by our Air Navigation Commission,”* said ICAO.

“In other words, what ICAO has proposed as the applicability is by no means final,” noted Ingleton. *“Business aircraft operators conducting commercial operations will, through IBAC, continue to monitor related developments.”* •

CE QU'IL RESTE À FAIRE

L'OACI espère finaliser son élaboration de la norme de suivi des aéronefs toutes les 15 minutes GADSS au plus tard en novembre 2016, avec une date d'applicabilité fixée à 2017. Des dispositions à plus long terme dans le GADSS entreront en vigueur en 2021.

Étant donné que la version actuelle (3.0) de l'exigence de suivi GADSS ne s'applique pas aux aéronefs de 19 places assises ou moins, le processus peut sembler n'avoir qu'un intérêt théorique pour les opérateurs de jets d'affaires. Pourtant, ils seraient bien avisés de rester attentifs, parce que « les recommandations formulées par notre récente conférence de haut niveau sur la sécurité sont toujours sujettes à révision et, éventuellement, à amélioration par le Conseil de l'OACI, assisté par notre Commission de la navigation aérienne, selon l'OACI.

« En d'autres termes, ce que l'OACI a proposé comme champs d'application n'est absolument pas définitif, ajoute Peter Ingleton. Les opérateurs d'aéronefs d'affaires qui mènent des opérations commerciales continueront, grâce à IBAC, de suivre les développements du processus. » •



NBAA2015

BUSINESS AVIATION CONVENTION & EXHIBITION

NOVEMBER 17, 18, 19 | LAS VEGAS



Join 26,000 industry professionals for the most important three days of business aviation, with over 1,000 exhibitors, 100 business aircraft on static display, and dozens of education sessions. Save the date and visit the NBAA2015 website to learn more.

www.nbaa.org/2015/ultimatejet





LIFESTYLE

52 ONROAD
EXP 10 SPEED 6
A VISION OF BENTLEY
DESIGN AND
PERFORMANCE

58 YACHT
M57 EIDOS
YACHT CONCEPT

64 DESIGN
RICHARD ORLINSKI
#BORNWILD

68 HOTEL
LE ROYAL MONCEAU
RAFFLES PARIS

72 LUXURY ACCESS
SEA, JET & SUN

74 HOTEL
THE NEW YORK
PALACE



BENTLEY

EXP 10 SPEED 6

A vision of bentley design
and performance

Bentley Motors is showing the future direction of luxury and performance with the EXP 10 Speed 6 at the 2015 Geneva International Motor Show. The concept is a British interpretation of a high performance two seater sports car using modern automotive design, highly skilled handcrafting, the finest materials and advanced performance technology.

Une vision futuriste du design
et de la performance bentley

Bentley Motors montre les orientations du futur du luxe et de la performance en exposant l'EXP 10 Speed 6 au Salon international de l'Auto de Genève 2015. Ce concept est l'interprétation britannique d'une sportive deux places combinant un design automobile moderne, une conception artisanale à la main, matériaux nobles et technologie de pointe.



From the racing success of the company's early years to the international motorsport success of today, 'speed' is part of Bentley's DNA. This inspiration is expressed throughout the EXP 10 Speed 6, where iconic Bentley design cues are fused with progressive craftsmanship techniques and modern technologies. Copper elements are used as accents to both exterior and interior features to highlight the performance hybrid potential of the concept's advanced new powertrain. Performance goals including top speed are set to challenge competitors and define a new segment benchmark.

Wolfgang Dürheimer, chairman and chief executive of Bentley Motors, comments: *"EXP 10 Speed 6 is one vision for Bentley's future – a powerful, exquisite and individual concept. The showcar has the potential to be the new pinnacle luxury two-seat sports car. It offers thrilling, driver-oriented performance, complete with trademark modern Bentley luxury and effortlessness.*

It could be a future model line, alongside the Continental GT and redefining the pinnacle of another market sector, and the styling of the EXP 10 Speed 6 could influence the expansion of the Bentley family. This is not just a new sports car concept – but the potential Bentley sports car – a bold vision for a brand with a bold future."

Depuis ses débuts victorieux sur les circuits de course jusqu'au succès actuel remporté dans le sport automobile, la vitesse a toujours fait partie de l'ADN de Bentley. Cet héritage se retrouve partout sur l'EXP 10 Speed 6, où fusionnent des touches de design emblématiques de Bentley avec des techniques d'artisanat évolutifs et des technologies modernes.

Des éléments extérieurs et intérieurs en cuivre sont utilisés pour souligner des détails et mettre en avant le potentiel de performance hybride du nouveau groupe motopropulseur de ce concept. Les objectifs de performance, y compris la vitesse de pointe, seront des défis lancés aux modèles rivaux et serviront de nouveau repère pour le segment.

Wolfgang Dürheimer, président-directeur général de Bentley Motors, commente : *« L'EXP 10 Speed 6 est l'une des visions du futur de Bentley – un concept puissant, élégant et unique. Ce modèle d'exposition a le potentiel de devenir la nouvelle sportive deux places de luxe de référence. Elle offre au conducteur des performances exaltantes tout en alliant le luxe moderne et la sensation de puissance sans effort caractéristiques de Bentley. Il pourrait s'agir d'une nouvelle gamme de modèles, aux côtés de la Continental GT, qui redéfinirait le summum d'un autre secteur du marché. Le design de l'EXP 10 Speed 6 pourrait en outre influencer le développement de toute la famille Bentley. Il ne s'agit pas uniquement d'un nouveau concept de véhicule de sport – mais du véhicule de sport potentiel de Bentley – une vision audacieuse pour une marque au futur prometteur. »*



CONTEMPORARY DESIGN, YET UNMISTAKABLY BENTLEY

The exterior design of EXP 10 Speed 6 is an expression of muscular, athletic surfaces inspired by the aerodynamic shapes of aircraft fuselages and wings. The ethos of the design was to develop contemporary interpretations of Bentley styling cues, which have been brought together with beauty and precision. The result is a coupe of clean, modern surfaces whilst remaining unmistakably Bentley.

Creating exciting contemporary ideas from classic starting points is evident across the car, from the new interpretation of the iconic Bentley matrix grille and four-round headlamps to the paint colour – a deeper, richer and heavily metallic version of British Racing Green. The principles of established Bentley luxury have been applied in new and invigorating ways that use the latest technologies and techniques.

The shapes and lines of EXP 10 Speed 6 represent a dynamic sculpture, creating harmony between sharp lines and flowing surfaces and using twisted surfaces to imply speed. Combined with muscular proportions and an athletic stance through the use of a short front overhang, long bonnet, low grille and wide rear shape with a long C-post, the exterior styling hints at high speed potential of the car.

Every exterior material and each individual detail

is designed to modern Bentley style. Cutting-edge 3D metal printing technology has allowed the grille mesh, exhausts, door handles and side vents to be delivered with micro-scale design detail precision.

The iconic Bentley mesh grille, for example, is no longer a flat plane of latticework but includes varying depth with a complex 3D geometry only visible when viewed at an angle. Bentley's renowned quilted leather has inspired three dimensional texture to the precision glass of the headlamps.

These exterior elements come together to present a Bentley for the next generation – lean, toned and exquisitely precise, designed around new evolutions of the design elements that unite all Bentleys – past, present and future.



UN DESIGN CONTEMPORAIN PUREMENT BENTLEY

Le design extérieur de l'EXP 10 Speed 6 est une expression de surfaces musculaires et athlétiques inspirées par les formes aérodynamiques des fuselages et des ailes d'avion. La philosophie de ce design résidait en une interprétation contemporaine – réalisée avec beauté et précision – d'éléments stylistiques propres à Bentley. Il en résulte un coupé aux surfaces nettes et modernes tout en continuant de porter les marqueurs de Bentley.

Cette réinterprétation d'idées contemporaines audacieuses à partir de points de départ classiques se retrouve dans toute la voiture, de la nouvelle adaptation de la calandre emblématique de Bentley, en passant par les quatre feux avant ronds et jusqu'à sa nouvelle couleur de peinture, une version métallique plus profonde et riche du British Racing Green. Les principes du luxe propres à Bentley ont été revus de manière innovante et stimulante grâce aux dernières technologies et techniques.

Les formes et les lignes de l'EXP 10 Speed 6 représentent une sculpture dynamique tout en créant une harmonie entre ses lignes marquées et ses surfaces étirées. Des éléments incurvés rappellent la vitesse. Les proportions musculaires du véhicule et sa présence athlétique se manifestant dans l'emploi d'un porte-à-faux court à

l'avant, d'un capot étiré, d'une calandre basse et d'un arrière large avec un long montant C se combinent avec les éléments stylistiques extérieurs pour laisser deviner son potentiel de haute vitesse.

Chaque matériau utilisé pour l'extérieur ainsi que chaque détail individuel a été conçu dans le style moderne propre à Bentley.

Une technologie de pointe d'impression 3D sur métal a permis de réaliser avec une précision de détail microscopique la calandre en nid d'abeilles, les échappements, les poignées de portes et les prises d'air latérales. La calandre en nid d'abeilles emblématique de Bentley n'est plus une surface plane en forme de treillis, mais présente désormais une profondeur variable grâce à une géométrie 3D complexe, uniquement visible sous un certain angle. La texture en 3 dimensions utilisée pour le verre de précision des feux avant a été inspirée par le cuir capitonné caractéristique de Bentley. Ces éléments extérieurs se marient tous ensemble pour présenter la Bentley de la future génération – une voiture légère, puissante et extrêmement précise, conçue autour de nouvelles évolutions d'éléments de design propres aux Bentley – celles du passé, celles du présent et celles du futur.





BENTLEY'S MOST PERFORMANCE ORIENTATED LUXURY CABIN

The inspiration for the interior comes from the continuous line that runs around the cabin, driving through the console and into two symmetrical wings before flowing into the door and looping back into the console armrest.

Two elegant quilted sports seats are positioned either side of the narrow centre console which houses exquisite driver controls and a highly intuitive 12" touch screen. These features combine futuristic technology seamlessly with progressive Bentley craftsmanship.

Each detail has taken core Bentley interior DNA principles and moved them forwards. For example, the classic and purposeful Bentley knurled surface is a feature throughout the controls of the car, but now created using steel and copper together to create a two-metal 3D texture.

Continuing the fusion of traditional materials and contemporary design statements, the doors of EXP 10 Speed 6 feature 3D quilting, milled directly in to solid straight-grain cherry wood. Each resulting diamond is finished with a copper centre.

The centre console integrates digital information with tactile controls via a curved touch screen housed in an aluminium frame. The fascia instruments deploy from a flat position into the drivers view as the car is started using the floating "B" button integrated in to a non-symmetrical gear lever finished in aluminium, copper and cherry wood. A mechanical rev counter and digital display combine to provide the perfect balance of modern driver information and analogue beauty.

The rear interior space is divided into two compartments designed to house a specifically designed four-piece luggage set. Like the rest of the interior, the rear has been trimmed by the master craftsmen at Bentley in the highest quality Poltrona Frau leather. ■

UN HABITACLE DE LUXE DÉDIÉ À LA PERFORMANCE

L'intérieur du véhicule a été inspiré par la ligne continue qui court autour de l'habitacle à partir de la console, à travers les deux ailes symétriques puis vers la porte avant de revenir sur l'accoudoir de la console. Deux élégants sièges sport capitonnés se trouvent de chaque côté de la console centrale qui abrite d'élégantes commandes de conducteur et un écran tactile 12 pouces extrêmement intuitif. Ces caractéristiques allient une technologie d'apparence futuriste à l'artisanat évolutif de Bentley.

Chaque détail tire son origine des principes fondateurs de l'intérieur Bentley tout en les poussant plus loin. Par exemple, la surface moletée propre à Bentley est une caractéristique se retrouvant dans toutes les commandes de contrôle du véhicule mais elle est désormais combinée avec l'acier et le cuivre pour créer une texture bi-métal en 3D. Pour parachever la fusion de matériaux traditionnels avec des intentions de design contemporaines, les portes de l'EXP 10 Speed 6 présentent un capitonnage en 3D directement sculpté dans un solide bois de cerisier à fil droit. Chaque losange ainsi réalisé est fini avec un élément central en cuivre.

La console centrale intègre des informations digitales grâce aux commandes de contrôle se trouvant dans un écran tactile incurvé logé dans un cadre en aluminium.

Les instruments du tableau de bord se révèlent lors du démarrage de la voiture, sur simple pression d'un bouton flottant « B » intégré dans un levier de vitesses non symétrique doté d'une finition en aluminium, cuivre et bois de cerisier. La combinaison d'un compte-tour mécanique et d'un affichage digital symbolise l'équilibre parfait réalisé entre les informations de conduite modernes et la beauté analogique.

L'espace intérieur à l'arrière est divisé en deux compartiments conçus pour loger un ensemble de 4 bagages spécialement créé pour l'occasion. L'arrière, comme le reste de l'intérieur, a été recouvert par les maîtres artisans de Bentley de cuir Poltrona Frau de la plus haute qualité. ■



EVENT PRESTIGE GROUP

EVENT PRESTIGE GROUP

VOUS ACCUEILLE POUR TOUTES VOS PRESTATIONS ÉVÉNEMENTIELLES LUXE



www.eventprestigegroup.com

contact@eventprestigegroup.com



YACHT





M57 Eidos

yacht concept

Mondo Marine's M57 Eidos yacht concept

The first collaboration between a builder and designer is always an interesting thing to behold: just how will the designer's style complement or influence a yard's established ethos? Judging by the new M57 Eidos concept, the initial offering from Italian superyacht builder Mondo Marine and ever-rising design talent Enrico Gobbi, of Team 4 Design, the pairing seems a good fit.

Le concept yacht M57 Eidos de Mondo Marine

La première collaboration entre un constructeur et un designer est toujours intéressante à observer : comment le style du designer va-t-il influencer ou compléter l'esprit d'un chantier naval ? La combinaison semble prometteuse, à en juger par le nouveau concept yacht M57 Eidos, premier fruit de Mondo Marine, constructeur italien de superyacht, et d'Enrico Gobbi, étoile montante du design, rattaché à Team 4 Design.

by Risa Merl



Seeking a yacht that was missing in its current lineup, Mondo Marine gave Gobbi a specific brief, to design them, *"a superyacht of about 60 metres, with a displacement hull and sleek, attractive exterior lines,"* says Gobbi. The yacht was to be sporty, but also elegant with comfortable interior spaces. Naval architecture is by Italy's Giuseppe Arrabito, who was tasked with creating a yacht that has good performance and long-range capabilities.

In ancient Greek, Eidos translates to shape, and the 57-metre M57 Eidos superyacht concept is intended to instantly captivate with its exterior styling. Gobbi was inspired by nature and the marine world for the flowing exterior styling, and specific cues were also taken from the automotive design world to emphasise the yacht's sporty look.

Mondo Marine, à la recherche d'un yacht qui faisait défaut à sa gamme actuelle, a demandé à Mr Gobbi de concevoir précisément *"un superyacht d'environ 60 mètres de long, avec une coque à déplacement, et un profil racé, élégant"*, d'après le designer. Le yacht devait être sportif, mais aussi esthétique, avec des espaces intérieurs confortables. L'architecture du navire est assurée par l'italien Giuseppe Arrabito, qui a reçu la charge d'élaborer un yacht ayant de bonnes performances et une grande autonomie.

En grec ancien, eidos veut dire "forme", et le concept yacht M57 Eidos, qui fait 57 mètres de long, vise à captiver instantanément l'attention par son design extérieur. Mr Gobbi s'est inspiré de la nature et du monde marin pour concevoir un design extérieur profilé, et a également repris des motifs spécifiques du monde du design automobile pour souligner l'aspect sportif du bateau.



Mondo's brief encouraged Gobbi to style a well-balanced yacht. The M57 Eidos offers wide spaces, which cleverly take advantage of the exterior volumes, all in a sporty yacht design. *"Eidos has a very unique exterior style, balanced proportions and excellent performance on long range navigation,"* Gobbi says. *"It offers spacious areas and great comfort without penalising the exterior design."*

Mondo and Gobbi put particular attention towards the exterior lighting plan of its M57 Eidos yacht. Indirect lights are used broadly, always hidden as to not dazzle the eye. Long threads of light are used to emphasise the yacht's length and also to highlight its exterior styling details. In this vein, the gill detailing found at the aft of each deck's superstructure are illuminated by indirect light. *"These threads of light designed for Eidos haven't ever been seen before,"* says Gobbi, who says the lights aren't intended to be eccentric, but created a minimal and elegant night scene. Certainly the yacht's lighting plan creates a completely different mood and profile. Contemporary and modern motifs combine to create an elegant interior. Gobbi employs geometric shapes and refined materials, such as light ivory-coloured oak wood, contrasting with dark wenge. Furniture and tapestries would come from Armani Casa.

Dans sa demande initiale, Mondo Marine a encouragé le designer à bien équilibrer le navire. Le M57 Eidos contient de grands espaces, qui utilisent intelligemment les volumes extérieurs, le tout avec un design de yacht sportif. *"Le Eidos a une physionomie vraiment unique, il est bien proportionné et ses performances de navigation sur longue distance sont excellentes,"* affirme Mr Gobbi. *"Ses zones spacieuses et son grand confort n'affectent pas son allure externe".*

Mondo Marine et Mr Gobbi se sont montrés particulièrement attentifs au plan d'éclairage extérieur du superyacht. La plupart des lampes sont dissimulées de manière à ne pas risquer d'éblouir par un éclairage direct. De longs fils de lumière soulignent la longueur du yacht ainsi que certains détails du design. Dans le même esprit, l'ornementation aux allures de branchies, à l'arrière de la superstructure de chaque pont, est éclairée par une lumière indirecte. Selon le designer, *"ces fils de lumière conçus pour Eidos sont de pures innovations"*, et il ajoute que les lumières ne sont pas censées être une marque d'excentricité, mais suscitent au contraire une atmosphère nocturne sobre et raffinée. Il est clair que le plan d'éclairage du yacht crée une ambiance et un profil très novateurs.

Une combinaison de motifs modernes et contemporains assurent un intérieur distingué. Mr Gobbi utilise des formes géométriques et des matériaux élégants, mettant par exemple en contraste la clarté d'un bois de chêne ivorin avec la noirceur du wengé. Le mobilier et les tapisseries seraient fournis par Armani Casa.



Large windows on each deck play up the interaction between the interior and exterior places, creating panoramic floor-to-ceiling views from inside. The enclosed terrace in the master suite, located off the owner's private lounge and office, makes good use of glass. The space is inspired by terraces found on luxury beach villas, Gobbi explains. *"An impressively large glass surface with slide opening doors that cover the whole length of the room provide a breathtaking view,"* he says.

According to Mondo Marine, the shipyard has had positive feedback to its new M57 Eidos concept, and is *"currently working on a total custom M57 Eidos with two different client prospects"*. The M57 Eidos superyacht concept is for sale asking €35 million.

As for the future of Gobbi and Mondo collaborating, the designer is positive as well, *"This is our first project developed for Mondo, but we have already started speaking about some new designs."*

We'll look forward to more creative cooperations from this meeting of minds. ■

De grandes fenêtres sur chaque pont permettront de jouer sur l'interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs, créant une vue panoramique, du plancher au plafond, depuis l'intérieur. La suite principale, située à côté du salon et du bureau privés, comporte une terrasse couverte largement vitrée. Cet espace s'inspire des terrasses de villas balnéaires de luxe, explique le designer. *"Une surface vitrée impressionnante, avec des portes coulissantes, s'étend sur toute la longueur de la pièce, offrant une vue à couper le souffle,"* dit-il. Selon Mondo Marine, le nouveau concept yacht a reçu un premier accueil positif, et le chantier naval *"travaille actuellement sur un M57 Eidos entièrement sur mesure pour deux clients potentiels"*. Le concept yacht est en vente pour 35 millions d'euros. En ce qui concerne l'avenir de la collaboration entre Mr Gobbi et Mondo Marine, le designer est optimiste : *"C'est le premier projet que nous développons pour ce chantier naval, mais nous avons déjà commencé à évoquer plusieurs nouveaux designs"*. Nous attendons avec impatience de nouveaux projets novateurs résultant de cette rencontre intellectuelle et artistique. ■

OCEAN DRIVE – FRANCE

Tel : +33 (0)4 93 63 16 71

Mobile : +33 (0)6 11 98 53 64

renaud@oceandrive.fr

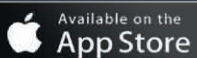
www.oceandrive.fr



EXPERIENCE THE LUXURY EVERY DAY

LUXE.TV

YOUR LUXURY CHANNEL



WWW.LUXE.TV





#WildHorse

Richard Orlinski is a French artist who was born in Paris in 1966. In 2004 he started to make sculptures and has always been surrounded of a team of highly skilled technicians.

His artworks, designed with the concept "Born Wild" reflect the main values in a contemporary style, which never yields to the trash, the extravagance or the ephemeral. His works touch a wide audience, including children fascinated by his iconic creations. Orlinski has been guest of honour at Art Elysées Fair, Art Paris Fair, Artifieria in Bologna and Cannes, Deauville and Cabourg Festival. In 2010 he was the second best-selling contemporary French artist's in France by Art Price and two of his artworks are among the 10 highest auctions of 2011. Richard Orlinski sculpts to sublimate reality and creates living, beautiful and timeless artworks that arouse emotion in the public's eyes. Richard Orlinski mainly uses contemporary materials such as resin and aluminum, but also marble, stone and bronze.



Richard Orlinski est un artiste français né en 1966 à Paris. Sculpteur depuis 2004, il s'est entouré d'une équipe de techniciens hautement qualifiés.

Ses œuvres d'art, conçues autour du concept "Born Wild", témoignent de valeurs essentielles dans un style résolument contemporain, qui ne cède jamais au trash, à l'extravagance ou à l'éphémère. Ses œuvres touchent un public large, y compris les enfants fascinés par ses créations iconiques. Invité d'honneur à Art Elysées, à Art Paris, à l'Artifieria de Bologne, aux festivals de Cannes, de Deauville, de Cabourg... En 2010, il est classé deuxième artiste français contemporain le plus vendu en France par Art Price et deux de ses œuvres figurent parmi les 10 plus fortes enchères de 2011. Richard Orlinski sculpte pour sublimer la réalité et créer des œuvres d'art vivantes, belles et intemporelles, qui suscitent l'émotion dans le regard de l'autre.

Profondément ancré dans son époque, Richard Orlinski utilise principalement des matériaux contemporains comme la résine et l'aluminium, mais également le marbre, la pierre et le bronze.



#WildCrocodile

RICHARD ORLINSKI

#BornWild



#WildJean



#WildPanther

Richard Orlinski wants to transform the negative impulses in positive emotion. Its concept brings violence into beauty: "We must fight against discouragement and our dark character. I want my work to help people channel their dark thoughts, they turn them into beauty". The French sculptor known for his monumental sculptures, sometimes animals bright colors (panther, crocodile, wolf, wild kong ...) transposed in resins, aluminum, marble or bronze. Orlinski examines the transformation of a primordial instinct in a civilized emotion. Vectors of this metamorphosis are the aesthetics of the work, the pursuit of perfection of the sculptor and the viewer's perception. ■



Couchevel 2015

Richard Orlinski veut transformer les pulsions négatives en émotion positive. Son concept transforme la violence en beauté :
« On doit lutter contre le découragement et notre caractère sombre. Je voudrais que mes créations aident les hommes à canaliser leurs pensées noires, qu'elles les transforment en beauté » Le sculpteur français est connu pour ses sculptures parfois monumentales d'animaux de couleurs vives (panthère, crocodiles, loup, king kong...) transposées dans la résines, l'aluminium, le marbre ou le bronze. Orlinski s'interroge sur la transformation d'un instinct primordial en une émotion civilisée.
Les vecteurs de cette métamorphose sont l'esthétique de l'oeuvre, la quête de la perfection du sculpteur et la perception du spectateur. ■



Couchevel 2015



Couchevel 2015



Salon du chocolat - Jean-Paul Hévin



#WildBull

For information about sculptures
Pour toutes informations sur les sculptures
Mathieu Lamson +33 (0)6 10 85 84 85
matthew@websan.net
www.richardorlinski.fr

belles demeures
LUXURY FRENCH PROPERTIES

spécialiste en immobilier de prestige depuis plus de 20 ans,
vous invite à devenir membre de son espace privé.

bdprivate.com
by bellesdemeures
LUXURY ESTATE



BIENVENUE

CHEZ VOUS

En exclusivité, vous serez les premiers à découvrir des biens haut-de-gamme ou confidentiels.
Notre notoriété vous garantit la meilleure rencontre entre l'offre et la demande, en toute confidentialité.

Rendez-vous sur
www.bdprivate.com





LE ROYAL MONCEAU RAFFLES PARIS

par Alexandra Chassin

A LUXURY HOTEL WITH THE SOUL OF AN ARTIST

The Royal Monceau-Raffles Paris is right in the heart of the Parisian golden triangle, reviving the artistic past of the Roaring Twenties with an added dash of contemporary luxury!

UN PALACE A L'AME D'ARTISTE

En plein cœur du Triangle d'Or parisien, Le Royal Monceau-Raffles Paris ressuscite le passé artistique des Années Folles, le luxe contemporain en plus !



To enter the Royal Monceau-Raffles Paris is to penetrate the legendary age of the Roaring Twenties. Back then Josephine Baker dressed in a banana skirt was all the rage, girls flaunted the urchin look, and dandies roared behind the wheels of their Bugatti cars. Paris was the centre of the world, and the Royal Monceau was one of its luxury destinations. Both chic and lively, and Bohemian and cosmopolitan, the destination of artists and writers has shed none of its Parisian elegance – quite the contrary!

The place has been revamped by Philippe Starck, and he has digested the hotel's history as well as captured the capital's resonance. This most French of designers has revived the Royal's legends whilst also revisiting the luxury hotel trade's traditional codes in an ongoing effervescence of culture and creation.

The hotel features works from its private collection (sculptures, photographs and paintings by well-known artists) liberally distributed into every nook and cranny of the hotel. There's also an Arts Library dedicated to contemporary arts and an Art District gallery devoted to brand new exhibitions: the Royal Monceau has certainly managed to cultivate its artistic soul.

As far as room decorations are concerned, Starck has said that his inspiration came from André Malraux and Jean Cocteau. It feels rather like a creation by the French stage actor and director Sacha Guitry.

with lambskin armchairs, bedside tables still strewn with love poems, a guitar and photographs placed right on the floor, and a desk with its annotated map of Paris beneath a frame... This same studio feel can be discerned in the XXL suites - with extra volume and a generous measure of glamour added in. Designed as very flexible apartments, these feature a private entrance, and are directly linked to the spa via their own elevator. With powdery macaroon tints, Starck-signed furniture, works of art from the hotel's private collection and a refined selection of art books skillfully spread around the rooms, these are veritable private luxury places. The largest suites also have a steam bath, and there's a sports room with a personal trainer, a home cinema and – the height of Parisian elegance – a Chef and florist ready to rise to the occasion of your requests. There is most definitely a flavor of excellence around the place, with its two restaurants with a Michelin award ('Il Carpaccio' and 'La Cuisine') headed by the talented Chef Laurent André as well as the private 'Katara' cinema that is open to the general public on Sunday evenings, and the incredible My Blend Clarins spa. This white paradise decorated with netting fabrics, period furniture and Venetian mirrors that covers an area of nearly 1 500 m² surrounds the largest hotel pool in Paris. It is hardly surprising that the place attracts stars from all over the world! ■



Pénétrer au Royal Monceau-Raffles Paris, c'est entrer dans la légende dorée des Années Folles. A l'époque, Joséphine Baker faisait fureur vêtue d'un pagne de bananes, les filles s'affichaient en garçonnnes, les dandys s'enflammaient au volant de leur Bugatti, Paris était le centre du monde et le Royal Monceau l'un de ses palais. A la fois chic et vivant, bohème et cosmopolite, le palace des artistes et des écrivains n'a rien perdu de son élégance parisienne.

Bien au contraire ! Repensé par Philippe Starck, il s'est nourri de son histoire tout en captant les vibrations de la capitale. Le plus frenchy des designers a ressuscité le mythe tout en revisitant les codes classiques de l'hôtellerie de luxe dans un bouillonnement permanent de culture et de création.

Des œuvres de la collection privée (sculptures, photographies et peintures d'artistes réputés) généreusement épar-

pillées aux quatre coins de l'hôtel, une Librairie des Arts dédiée aux arts contemporains et une galerie Art District consacrée aux expositions inédites... Le Royal Monceau a su cultiver son âme d'artiste. Pour décorer les chambres, Starck dit s'être inspiré d'André Malraux et Jean Cocteau. On pencherait davantage pour une pièce de Sacha Guitry.

Les fauteuils en cuir d'agneau, les tables de chevet où trainent encore des poèmes d'amour, la guitare et les photographies posées à même le sol, le bureau avec son plan de Paris annoté dans un sous-verre... On retrouve le même esprit d'atelier dans les suites XXL, l'ampleur et une bonne dose de glamour en plus. Conçues comme des appartements particuliers modulables, elles disposent d'une entrée privée et sont directement reliées au spa via leur propre ascenseur. Teintes poudrées de macarons, mobilier signé Starck, œuvres d'art issues des

collections privées du palace et sélection pointue de livres d'art habilement disséminés dans les pièces... Véritables palais privés, les plus grandes suites disposent en outre d'un hammam, d'une salle de sport avec coach personnalisé, d'un home cinéma et – comble du raffinement parisien – d'un chef et d'un fleuriste prêts à tout pour exhausser vos demandes. Un parfum d'excellence plane décidément sur les lieux : deux restaurants récompensés par une étoile Michelin (Il Carpaccio et La Cuisine) et chapeautés par le talentueux Chef Laurent André, la salle de cinéma privée « Katara », ouverte au public le dimanche soir et un incroyable Spa My Blend Clarins... Déployé sur près de 1 500 m², ce paradis blanc orné de voilages, de fauteuils d'époque et de miroirs vénitiens encadre la plus grande piscine d'hôtel à Paris. Pas étonnant que l'adresse attire les stars du monde entier ! ■



LE ROYAL MONCEAU Raffles PARIS
37, avenue Hoche 75008 Paris – France
Tel.: +33 (0)1 42 99 88 00
www.leroyalmonceau.com



VIP TAILOR MADE JOURNEYS
ALL AROUND THE WORLD

VOYAGES CLEFS EN MAINS

**LET YOURSELF
BE TAKEN AWAY**

**LAISSEZ VOUS
TRANSPORTER**

+33 (0) 1 48 16 00 00
luxuryaccess@jetmonde.com





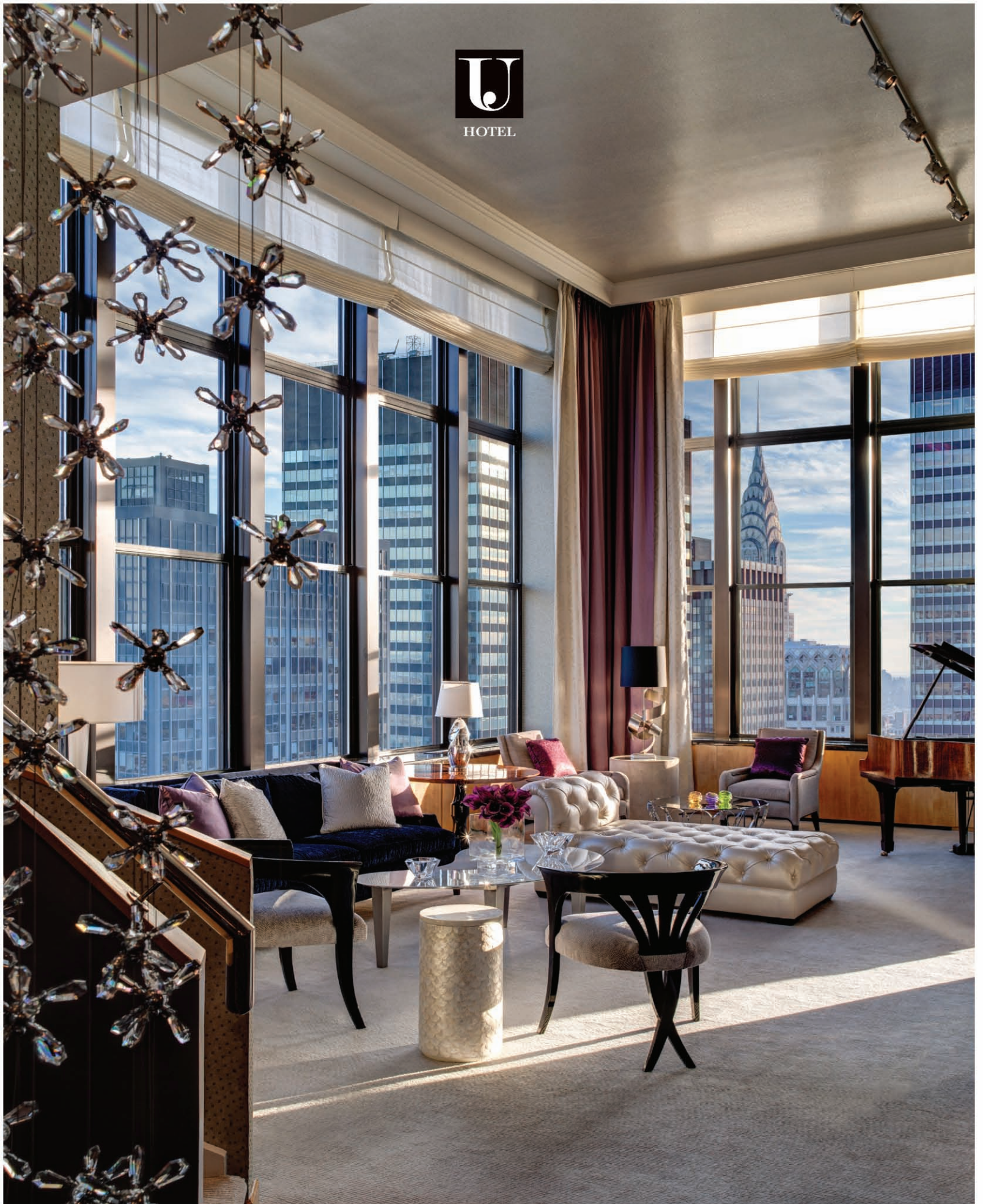
**YOUR JET
PLANE FOR
YOUR JET
SWING**

SPECIAL GOLF

VOYAGES CLEFS EN MAINS
TAILOR MADE TRAVELS

luxury
ACCESS

86, rue de Dublin - 93 350 LE BOURGET AIRPORT FRANCE - luxuryaccess@jetmonde.com





THE NEW YORK PALACE

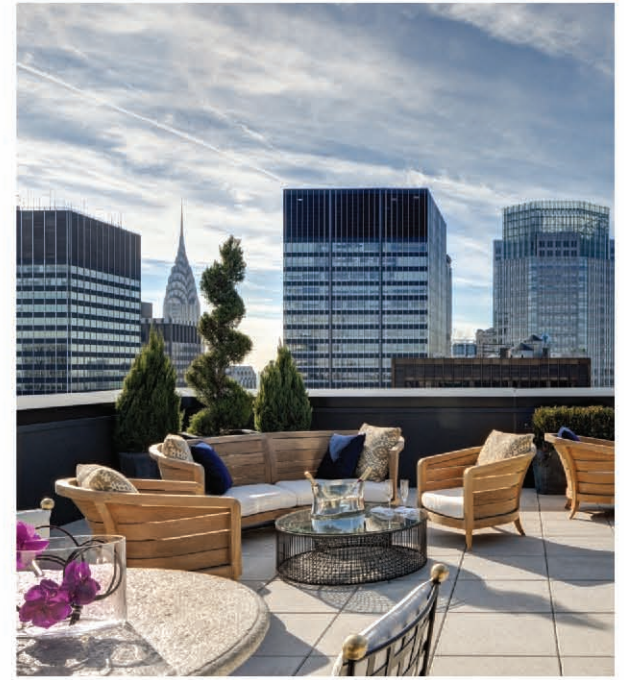
par Chloé Baud'huin

A REINVENTED VISION OF NEW YORK CITY BY
THE LUXURY OF A LEGENDARY HOTEL

The New York Palace, a midtown hotel situated on Madison Avenue, provides the perfect setting for relaxing and inspired stays in New York City.

UNE VISION DE NEW YORK REINVENTÉE GRACE AU
LUXE D'UN HOTEL DE LEGENDE

Avec ses 999 chambres et suites spacieuses, L'hôtel New York Palace propose des chambres confortables et des suites extraordinaires avec une vue imprenable sur Manhattan.



Featuring 999 spacious rooms and suites, The New York Palace hotel boasts comfortable guestrooms and extraordinary suites with unrivaled views of Manhattan. With a nod to its illustrious past, the hotel has taken an ambitious leap into the future. Its recent \$140 million redesign included a renovation of The Towers, the Palace's luxurious 'hotel within a hotel.'

The Towers are a separate and distinct part of the hotel, featuring its own private reception area accessible from the main lobby. Guests of The Towers can also enjoy *Les Clefs d'Or* concierge team exclusively dedicated to their needs.

When you enter the lobby, you are immediately drawn to its timeless beauty and historical character. Built in 1882, the hotel's famed Villard Mansion is recognized as a New York City Landmark, and features exquisite interiors that offer an ideal setting for lavish weddings, events and dinners. The 24,000 square feet of elegant private event space is enhanced by gold flourishes and original Italian marble.

Sans perdre son charme d'antan, l'hôtel a fait un pas ambitieux vers l'avenir. Ses récents travaux s'élevant à \$ 140,000,000 incluent une rénovation des Towers, luxueux « hôtel dans l'hôtel » du Palace. Les Towers sont une partie séparée et distincte de l'hôtel, avec sa propre réception privée accessible depuis le hall principal. Ses clients sauront apprécier l'équipe de conciergerie *Les Clefs d'Or* exclusivement dédiée à leurs besoins.

Lorsque vous entrez dans le hall, vous êtes immédiatement attirés par sa beauté intemporelle et son caractère historique. Construit en 1882, le célèbre Château Villard de l'hôtel est reconnu comme une référence de New York City, et dispose d'intérieurs exquis qui offrent un cadre somptueux pour des mariages, événements ou dîners. Les quelques 2200 mètres carrés d'espace privé sont mis en valeur par les dorures et le marbre italien d'origine. Idéalement situé, The New York Palace

propose un large choix de services haut de gamme et de commodités pour les touristes et autres hommes d'affaire qui gravitent autour de l'hôtel. La propriété dispose également d'un centre de remise en forme et d'un spa pour les clients à la recherche de détente avec une variété de traitements et de services pour les aider à se relaxer et se revitaliser.

Pour le dîner, Le Palace ne possède pas moins de 6 bars et lieux uniques à savoir Le Trouble's Trust, Le Lobby Lounge, La Tavern on 51, ainsi que Le Pomme Palais, une élégante pâtisserie à l'ambiance décontractée, ou encore le Rarities, un salon privé, réservé aux membres, situé dans le Château Villard. A seulement quelques pas des meilleures boutiques de la Cinquième Avenue, cet hôtel mérite d'être découvert. Sautez donc rapidement dans un avion pour l'aéroport JFK et venez visiter The New York Palace pour profiter de ce que la ville a de meilleur à offrir. ■

Catering to both leisure and business travelers who gravitate to The New York Palace for its luxurious accommodations and ideal location, the hotel offers a wide range of upscale services and amenities. The property includes a fitness center as well as an on-site spa for guests seeking the ultimate in relaxation with a variety of treatments, services and features to help relax, revitalize and restore.

For dining, The Palace has no less than 6 bars and unique destinations including Trouble's Trust, The Lobby Lounge, Tavern on 51, as well as Pomme Palais, a casual, stylish patisserie, and Rarities, a members-only private lounge set in the Villard Mansion. Just steps away from the city's best boutiques on Fifth Avenue, this hotel really deserves to be discovered, so catch a plane to JFK airport and visit The New York Palace to enjoy the best the city has to offer. ■



THE NEW YORK PALACE

455 Madison Avenue at 50th Street - NY 10022

www.newyorkpalace.com



coming soon ...





YOU PLAN TO PURCHASE REAL ESTATE ENTRUST US TO SEARCH ON YOUR BEHALF

COMPENSATION ONLY IF WE ARE SUCCESSFUL

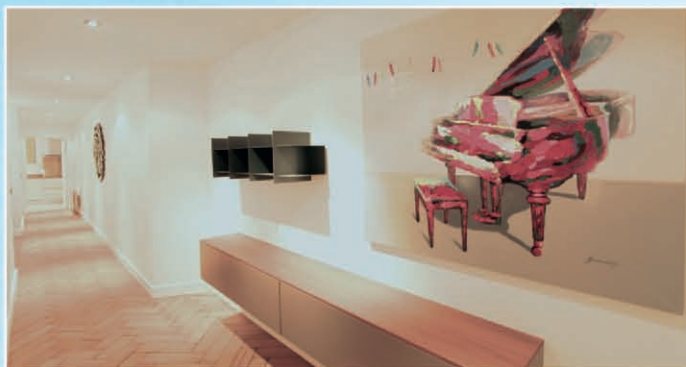
YOU WISH TO ACQUIRE A PERSONAL RESIDENCE
OR AN INVESTMENT PROPERTY,
YET YOU LACK THE TIME, OR YOU'RE NOT ON SITE,
OR YOU ARE SIMPLY TIRED OF
SEARCHING AND VISITING PROPERTIES
THAT DO NOT MEET YOUR EXPECTATIONS

OUR COMMITMENTS :

- 1 - WE WILL EXPLORE THE ENTIRE MARKET AND PRESENT YOU WITH THE BEST OPTIONS
- 2 - WE WILL ORGANIZE YOUR VISITS, ACCOMPANY AND ADVISE YOU
- 3 - WE WILL ENSURE YOU PURCHASE IN COMPLETE SERENITY AT THE RIGHT PRICE

LLOYD & DAVIS

— REAL ESTATE —



PARIS 8 TRIANGLE D'OR - MONTAIGNE

Pied-à-terre recently restored with very high quality materials. This 65 sq.m apartment, on the ground floor of a prestigious Haussmannian building with a garden view, is situated next to the famous Avenue Montaigne and Plaza Athénée.

The one-bedroom apartment is sold with its designer furnishings and also includes a 20 sq.m cellar.

990 000 €

+33 (0)1 75 44 98 53 - contact@lloyd-davis.com



PARIS 6 QUARTIER LATIN

This private mansion opening onto a peaceful paved courtyard boasts a listed façade. The ground floor comprises an entry leading to an office and a living room. A made-to-measure staircase leads to a bedroom, a bathroom with a Jacuzzi and steam shower, and a separate toilet. The floor above comprises a bedroom with a bathroom, a dressing room and a toilet, and a bedroom and a living room with a bronze fireplace are on the third floor. Rare on the market. Sole agent.

3 200 000 €

+33 (0)1 75 44 98 53 - contact@lloyd-davis.com



PARIS 8 BVD DE COURCELLES

Located close to Parc Monceau, this superb second-floor 278 sq.m apartment is in a post-Haussmannian building (1928). The 4-bedroom apartment also includes a wraparound balcony, a spacious living room, a large dining room, a kitchen, 2 bathrooms, 1 en-suite bathroom with bathtub and Italian shower. This prestigious apartment comes equipped with a fireplace, hardwood floors and very high ceilings, about 3m. Excellent condition. Luxurious common areas. Door code, intercom, secure elevator and a cellar.

2 580 000 €

+33 (0)1 75 44 98 53 - contact@lloyd-davis.com



ILE MAURICE QUARTIER DE PORT-LOUIS

A house with a lot of charm in the heart of the oldest district of Port Louis.

Mauritius Inspired by the prayers of the Mauritian community who chose this environment. The emotion remains untouched. Experience the true peace of real Mauritius.

This neighborhood was the scene of major cultural events of the past. This property is located on high in Port-Louis, a private sector, uphill to the Citadel.

Living area: 700 m2 on three floors (levels).

Price on request

+33 (0)1 75 44 98 53 - contact@lloyd-davis.com

109 RUE DU FAUBOURG SAINT-HONORÉ - 75008 PARIS

+33 (0) 1 75 44 98 53 - CONTACT@LLOYD-DAVIS.COM

WWW.LLOYD-DAVIS.COM



World point Distribution

ULTIMATE JET MAGAZINE

● Country Distribution List

(February 2014)

Abu Dhabi, UAE

Andorra

Argentina

Austria

Australia

Bahamas

Bahrain

Belarus

Belgium

Bermuda

Brazil

Cameroon

Canada

Cayman Islands

Channel Islands

China

Croatia

Cyprus

Czech Republic

Denmark

Dubai, UAE

Ecuador

Egypt

Estonia

Finland

France

(mainland and Corsica)

French Polynesia

(Bora Bora, Paitia Tahaa,

Moorea)

Gabon

Germany

Gibraltar

Greece

Grenada

Guernsey

Guatemala

Hong Kong

Hungary

Iceland

India

Indonesia

Iran

Ireland

Isle of Man

Israel

Italy

Ivory Coast

Japan

Jordan

Kazakhstan

Kenya

Kuwait

Latvia

Lebanon

Libya

Liechtenstein

Luxembourg

Madagascar

Malasia

Malta

Maldives

Mauritania

Mexico

Monaco

Morocco

Namibia

Netherlands

New Zealand

Nigeria

Norway

Oman

Pakistan

Poland

Portugal

Qatar

Russia

Saint Barthélemy

Saint Croix

Saint Martin

Saint Thomas

Saudi Arabia

Senegal

Singapore

Slovenia

Slovakia

South Africa

Spain

Sweden

Switzerland

Syria

Tanzania

Thailand

Tunisia

Turkey

UAE

Ukraine

United Kingdom

(England, Northern

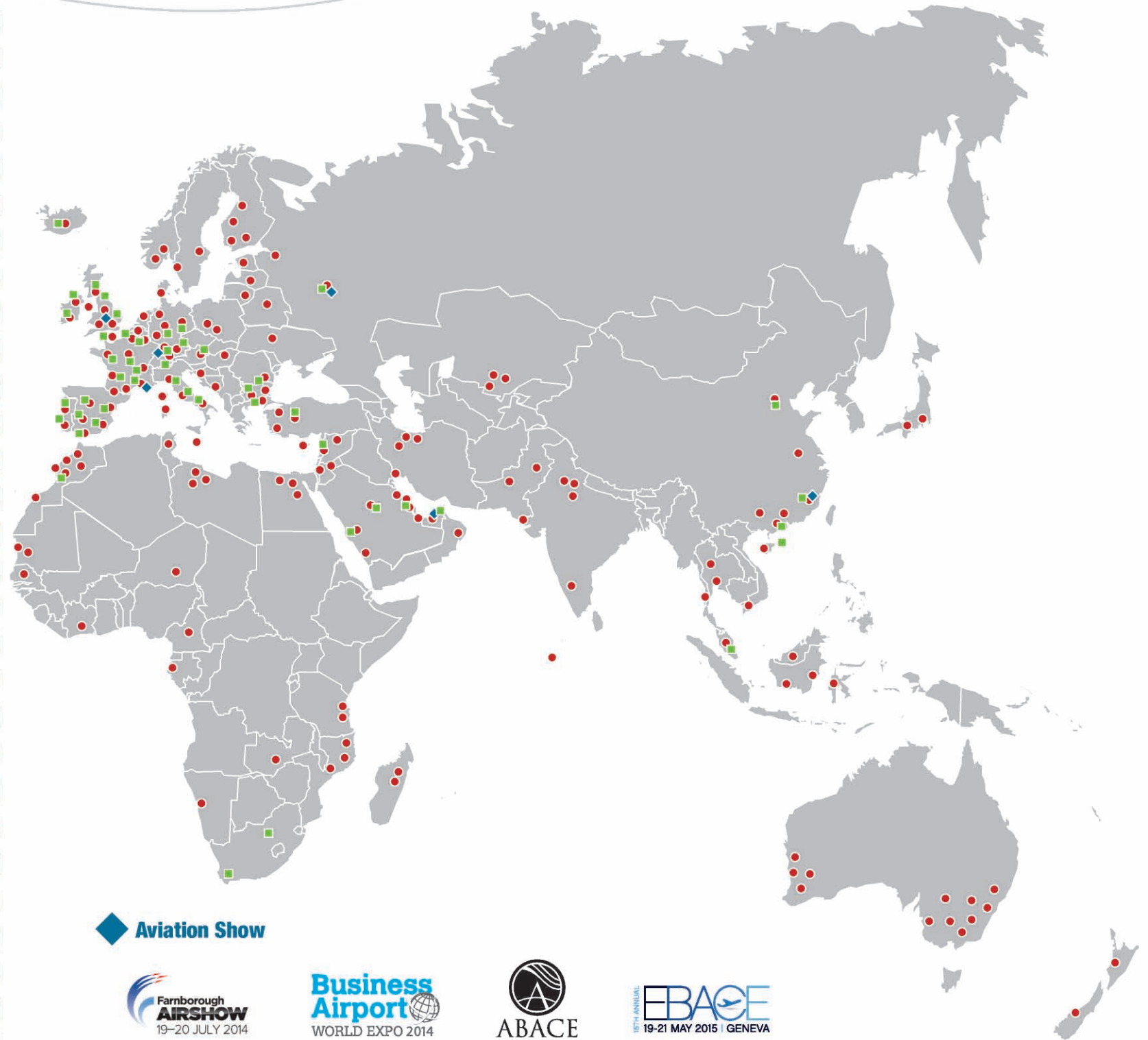
Ireland, Scotland, Wales)

USA

Vietnam

Zambia





 Aviation Show


**Farnborough
 AIRSHOW**
 19-20 JULY 2014

**Business
 Airport**
 WORLD EXPO 2014


ABACE
 SHANGHAI, CHINA


 19-21 MAY 2015 | GENEVA

Jet-expo
 Middle East International Air Show

mys
 MONACO YACHT SHOW

 **NBAA**

MEBA
 MIDDLE EAST BUSINESS AVIATION®

BASELWORLD



World point Distribution

ULTIMATE JET MAGAZINE

Distribution partners

(February 2014)

Austria

Jetalliance
Tyrolean Jet Services

Bahrain

Comlux Middle East

Belgium

Abelag
Aérogare
Flying Group
Jet Airways - Ticket Desk
Signature Flight Support

Brazil

Signature Flight Support

Canada

Signature Flight Support

Channel Islands

Interceptor Aviation

China

Deer Jet / Capital Jet Beijing FBO
Macau Business Aviation Center (MBAC)
Shanghai *Hawker Pacific Business Aviation Service Centre*
Zyb Lily Jet

Czech Republic

ABS JETS
Bell Helicopter Europe
Grossman Jet Service

France

ADP - Hall Embarquement
Advanced Air Support
Aéla Assurances
Aéroport Cannes-Mandelieu
Aéroport international du Castellet
Air & Compagnie
Air Partner
Aircraft cleaning services
ATR
Aviartner Nice S.A.S./ Signature Flight Support
Aviaxess
Azur Helicoptere
BCA
Boutique du pilote
Cannes Aviation
Carat
CCI Aéroport de St Tropez
Cleanjet
Compagnie Aérovision
Dassault Falcon Services - FBO
Eurocopter
FC Nantes
FlightSafety International
French Aviation
Glasscockpit
Groupe M
Hall Accueil ADP
Heli Riviera
Heli-Challenge
Héli-First
IFAERO
IXAIR
Jet Azur
Jet Ex

Landmark

Landmark Aviation
MasterJet
Mont Blanc Hélicoptères
MPG Havas Media France
Oya Vendée Hélicoptères
Pilot Shop
Rockwell Collins France
SAF
Signature Flight Support
Signature T1
Signature T2
Sud Air Equipement
Swissport
UNIAIR
UNIJET
Universal
Valljet

Germany

Aero-Dienst GmbH & Co. KG
BAS Berlin Aviation Service GmbH
CAS Cologne Aviation Service
DAS Dusseldorf Aviation Service
DC Aviation GmbH
ExecuJet Europe GmbH
FAS Frankfurt Aviation Service
HAS Hamburg Aviation Service
IQJETS
Jet Aviation Dusseldorf
MAS Munich Aviation Service
RAS Rheinland Air Service
RUAG Aviation FBO
Signature Flight Support
Swissport

Greece

AMJET
Euro Aviation SA
Goldair Handling
Melisanidis Dinitris
Servisair GlobeGround
Signature Flight Support
Swissport

Hong Kong

AsiaJet
Jet Aviation Hong Kong
MetroJet Ltd
Signature Flight Support

Iceland

SouthAir Iceland

Ireland

Private Sky
Shannon Airport
Signature Flight Support
Westair Aviation
Westlands Hangar

Italy

Aeroporto di Albenga
Aeroporto di Verona
AgustaWestland SpA
ARGOS VIP
ATA
Bizjet Italia Srl
Eccelsa Aviation
ESAIR

Eurofly Service S.p.A.
Flygroup
GS Aviation
Hilly Service
Interfly
SIRIO
Sky Services
TAG Terminal Aviazione Generale
Turin Flying Handling
Universal
Venice Airport

Kazakhstan

Comlux KZ

Lebanon

Cedar Jet Center
Executive Aircraft Services

Luxembourg

FlyingGroup Luxembourg
Jetfly Aviation SA

Malaysia

Skypark FBO Malaysia

Monaco

Air Partner International
Monacair

Morocco

HELICONIA Aerosolutions

New Zealand

Airwork

Norway

CAE Training Norway AS

Portugal

NetJets Transportes Aéreos
Omni aviação e tecnologia
Servisair GlobeGround

Qatar

Qatar Executive

Russia

Comlux Russia
VIPPORT
3GR

Saudi Arabia

Jet Aviation Saudi Arabia
Saudia Private Aviation - SPA

Singapore

Jet Aviation Singapore
Universal Singapore Airport Services

Slovenia

Elit Avia
Linair Business Airlines

South Africa

ExecuJet South Africa Pty Ltd
Signature Flight Support

Spain

Aerea
Aero Link
Air Med
Assistair
CorporatejetsXXI, S.A.
Euraservices
ExecuJet Spain
Executive Airlines
General Aviation Service
Gestair
Gestair FBOs
GS Aviation
Harsant Air
Inter Welcome - VIP Handling
Mallorcair
Soko
Swissport Handling SA, Espagna
TAG Aviation
Taxijet
Top Fly
United Aviation Service

Universal Aviation

Switzerland

Airport Hotel/Casino
Albinati Aeronautics SA
Alpark
Alpine Jet Service
Bizjet group
Burnet Interiors
Dasnair SA
D-Jet
ExecuJet Europe
Fly Comlux Switzerland
Global Jet Concept
Jet Aviation
Jet Aviation AG
Jet Link
Linth Air Service
Marengo Swisshelicopter
MasterJet
Netjets
OnAir
PrivatAir
PrivatPort / Swissport
RUAG Aviation (FBO)
Ruag Schweiz AG
Swift Copters
Swissport Int'l Ltd. Station Basel
TAG AVIATION SA

Turkey

ExecuJet Bilen Air Service

United Arab Emirates

Al Bateen Executive Airport
DC Aviation Al-Futtaim
DUBAI WORLD CENTRAL
ExecuJet Middle East LLC
Jet Aviation Dubai
JetEx
ROYAL JET
United Aviation Services

United Kingdom

AVIATOR Hotel
Biggin Hill Airport Limited
Blackpool Airport
Blink
Cello Aviation
Cessna Aircraft Company
Corporate Jet Management
Doncaster Airport
Eniskillen Airport
ExecuJet UK Ltd.
Exeter International Airport
FlyMeNow
FreshAir (UK) Ltd.
Global Flight Solutions
Hangar 8
Harrods Aviation
Hawker Beechcraft Intl Service Company
Hunt & Palmer
International JetClub Ltd
JetAviation UK Ltd
JetCentre
LEA London Executive Aviation
Oxfordjet
PremiAir Global
Rizon Jet UK Limited
Royal Jet
SaxonAir Charter Ltd.
Servisair
Servisair GlobeGround
Signature Flight Support
Tag Aviation
Titan Airways
Weston Aviation

USA

Signature Flight Support

Subscribe now Abonnez-vous



40€ year an **6** issues numéros

70€ 2 years 2 ans **12** issues numéros

Single subscription
Abonnement simple

1 year/an : Continental Europe : 40 € - All others countries : 75 €
2 years/ans : Continental Europe : 70 € - All others countries : 125 €



Multi-copies subscription pack - Pack Abonnement Multi-Exemplaires

Get several copies of each issue at a discount price.

Recevez directement plusieurs exemplaires de chaque parution et bénéficiez de tarifs avantageux.

Corporate Offer
Spécial Entreprises

6 issues per year - 6 n°/an		Ultimate Jet Magazine 1 year - an
Europe	☐ 2 copies per issue - 2 ex / n°	☐ 70 €
	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	☐ 216 €
All other countries Autres pays	☐ 2 copies per issue - 2 ex / n°	☐ 135 €
	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	☐ 337 €

Tick appropriate boxes - cochez l'option choisie

☐ Mme ☐ Mlle ☐ M.

Company / Société :

Surname / Nom :

Name / Prénom :

Address / Adresse :

City / Ville:

Postal code / Code Postal :

Country / Pays :

Tel.:

E-MAIL :

Subscribe by phone*
Abonnez vous par téléphone*
+33 (0) 1 64 46 66 98

Please find enclosed my payment of _____ € to Callixto

Ci-joint mon règlement de _____ € à l'ordre de Callixto

Payment method: ☐ Check(Euros) ☐ Credit card
☐ Bank Transfer (please contact us)

Je règle par : ☐ Chèque ☐ Carte bancaire
☐ Virement (nous contacter)

Credit Card: following credit cards accepted : Visa, Mastercard, CB.

Carte bancaire : nous acceptons les cartes bancaires : CB, Visa, Mastercard.

Please complete the form - Remplir obligatoirement toutes les rubriques ci-dessous :

Card Number

N° Carte Bancaire :

CVC Code - Les 3 derniers chiffres figurant au verso de votre carte :

Expiration - Date d'expiration : /

Date :

Signature :

*payment by credit cards only * abonnement par carte bancaire uniquement

En application de l'article L.27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations demandées ici sont indispensables au traitement de votre commande et aux services qui y sont associés. Elles ne seront transmises qu'au service assurant le traitement de votre commande et des services associés. Vous avez le droit d'accéder à ces informations, de demander éventuellement les rectifications nécessaires et de vous opposer à ce que vos noms, adresse et e-mail soient communiqués à d'autres entreprises en le demandant par écrit au service abonnements de Callixto.

CALLIXO

19 avenue des Indes- 91940 Les Ulis - FRANCE - 91940 Les Ulis - FRANCE - TEL : +33 (0) 1 64 46 66 98 • FAX : +33 (0) 1 64 46 65 36 - contact@callixto.com



ULTIMATE JET



EUROPE - RUSSIA - ASIA - MIDDLE EAST - AMERICAS

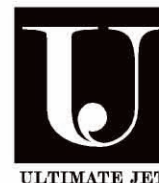
ONE WORLD, ONE EDITION
4 multimedia platforms ensure
unbeatable visibility on every continent

Magazine + Website + e-magazine + iPad®



Experience the power of global communication with Ultimate Jet

www.ultimatejet.com



ULTIMATE JET

Est édité par/is published by : La société CALLIXO
www.callixo.com

Siège social/Corporate headquarters :

Société CALLIXO

19 avenue des Indes

91940 Les Ulis - FRANCE

Tél. : +33 (0)1 64 46 66 98 – Fax : +33 (0)1 64 46 65 36

Email : contact@callixo.com

Sarl au capital de 200 000 €

RCS : 448 093 543 00012

Gérant/Legal Representative & Executive Director

Arnaud Devriendt

adevriendt@callixo.com

Directrice Général/Managing Director

Jill Samuelson

jillsamuelson@callixo.com

+33 (0)6 73 03 96 33

Comité de rédaction/Editorial board

Directeur de Publication/Executive Director

Arnaud Devriendt

Redacteur en Chef Adjoint/Assistant Editor

Frédéric Vergnères - fvergnères@callixo.com

+33 (0)6 64 02 08 84

Directeur Artistique/Art Director

Olivier Noël

Ont collaboré à ce numéro/Contributed to this issue

François Blanc, Mathieu Douhaire,

Alexandra Chassin, Jean-Michel Salmon, Audrey Manbon,

Chloé Baud'huin, Céline Giraud, Aurélien Milon

Traduction/Translation

Megan Scoretz - Callixo

Régie Publicitaire/Advertising Sales

contact@callixo.com

+33 (0) 1 64 46 66 98

Objectif Média- Alexandra Rançon

alexandra@objectif-media.com

Tel/fax 00 32 23 74 22 25

Port: 00 32 484 685 115

Développement commercial / Business Development

Jill Samuelson : jillsamuelson@callixo.com

Céline Giraud : cgiraud@callixo.com



Relais Thalasso

CHÂTEAU DES TOURELLES ****

VOICI LA SOURCE D'INSPIRATION QUE TOUT LE MONDE NOUS ENVIE

La Baie de la Baule est une grande source d'inspiration pour beaucoup d'entre nous. Depuis maintenant 20 ans, la famille Phélippeau y développe son expertise de la thalasso et des bienfaits marins, avec une énergie et un engagement constants.

C'est ici que sont nées les Suites RelaisThalasso®, espaces de confort ultimes qui ont définitivement révolutionné la thalassothérapie et changé la face du métier.

OEM

EDIATE

GLOBAL

SUPPORT

Your AOG support team and OEM-certified parts will be there wherever - and whenever you need them. From the largest network of support in the industry, with 21 company-owned service centers and 60 AOG mobile service units worldwide. Just part of what we invest in your investment. **Learn more and find your nearest service center at service.txtav.com.**

Beechcraft



Hawker

TEXTRON AVIATION

service.txtav.com

U.S. +1.844.44.TXTAV | INTERNATIONAL +1.316.517.8270

© 2015 Textron Aviation. All rights reserved.