ULTIMATE JET

Interview with

Mark Burns

President of Gulfstream Aerospace Corp.

The NEW

ARINC Direct℠

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

Edito

Jill Samuelson
Managing Director

An impressive year for Cessna

Cessna certainly made its mark throughout 2016. This year could arguably be considered to be the Wichita manufacturer's comeback year judging by the scale of milestones achieved and projects announced. Starting with the official launch of the new single-turboprop SETP, or Single Engine TurboProp, this past May during the EBACE tradeshow. The aircraft, which will feature a new engine developed by General Electric, the ATP, is an important and strategic asset for the Textron group. The aircraft, currently branded as the Cessna Denali, will aim first to compete with the popular PC-12NG and aspire to eventually become the leader in this market segment. In addition to that announcement, Cessna also demonstrated its prowess through the rapid advances in the Longitude program, including the inaugural flight of the first prototype on October 8th. An impressive feat as the program was only officially debuted a year prior during the 2015 NBAA. At this year's NBAA, Textron Aviation revealed some more details about another program announced last year: the Hemisphere. The biggest jet to ever be built by Cessna and, based on its technical characteristics, it will be an aircraft apart in a class of its own. The company's engineers are pressing full steam ahead and the brand is enjoying the fruits of their labors after having suffered through difficult challenges, both industrial and human, in recent years. These new programs, and the progress of these programs, demonstrate the aircraft manufacturer's determination now more than ever to regain market share and return to the head of the pack of corporate jet manufacturers.

Le beau défi de Cessna

Cessna aura indubitablement marqué 2016 de sa présence. Cette année signe en effet comme un renouveau pour l'avionneur de Wichita, eu égard à l'ampleur des programmes qu'il aura menés tambour battant. A commencer par le lancement officiel du nouveau monoturbopropulseur SETP, ou Single Engine TurboProp, en mai dernier, durant le salon de l'Ebace. L'appareil, qui disposera d'une toute nouvelle motorisation développée par General Electric, l'ATP, est un atout stratégique de poids pour le groupe Textron. Car l'appareil, qui sera siglé Cessna (ou Beechcraft), aura la lourde tâche de venir concurrencer le PC-12NG, voire, à terme, de mener le marché sur ce segment d'appareil. Outre cette annonce, Cessna s'est également illustré dans l'avancée du programme Longitude avec le vol inaugural du premier prototype, le 8 octobre dernier, un an tout juste après l'annonce officielle de son lancement au NBAA. Ce même salon qui, en 2016, a permis à l'avionneur de Wichita d'en dévoiler un peu plus sur son autre programme, l'Hemisphere, le biréacteur le plus gros jamais construit par Cessna dans son histoire. Et déjà, de par ses caractéristiques techniques, un appareil que se situe en dehors des segments connus. De fait, les ingénieurs de la marque ne chôment pas. Et l'on sent déjà poindre une sorte de revanche pour les équipes du constructeur qui, ces dernières années, ont dû relever de lourds défis, tant industriels qu'humains. Ces nouveaux programmes et leur avancée montrent, si nécessaire, que l'avionneur semble, aujourd'hui plus que jamais, en route pour reconquérir ses parts de marché et revenir à la tête des plus importants fabricants d'avions d'affaires à travers le monde.

IS GOOD EVER GOOD ENOUGH?

If an Embraer executive jet feels like nothing you've experienced before, that's because there was nothing like it before. In short, our executive aircraft are the tangible manifestation of our culture of constant improvement and unconventional thinking. You'll notice it in the details. Feel it in ergonomics. And hear it in cabins that maintain amazing levels of quiet at every altitude. We're not for those who are comfortable with the status quo—but rather, for those who consider that the starting point.

Rethink Convention.

EMBRAER
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Contents
Sommaire

06 NEWS
08 MANUFACTURER
12 FBO, MRO & COMPLETION CENTER
18 OPERATOR

20 INTERVIEW
INTERVIEW WITH MARK BURNS
PRESIDENT OF GULFSTREAM AEROSPACE

36 FOCUS
NBAA 2016

54 FOCUS
NBAA DIRECT

56 ONROAD
VISION MERCEDES-MAYBACH 6
ULTIMATE IN LUXURY

62 HOTEL
LE LANA
"WHERE EXCELLENCE RULES"

THE BEST PLACE TO BE AT THE HEART OF SWISS ALPS

ALL UNDER ONE ROOF

> 24 PARKING STAND AT THE SAME TIME INCLUDING 3 BBJ
> 7 COMFORTABLE ROOMS FOR CREW
> 3 MEETING ROOMS
> 2 VIP LOUNGE
> FITNESS & SPA
> CAMO, AOC & FLIGHT OPS AVAILABLE

FOR ANY REQUEST

CONTACT@ALPARK.CH
+41 27 324 42 42

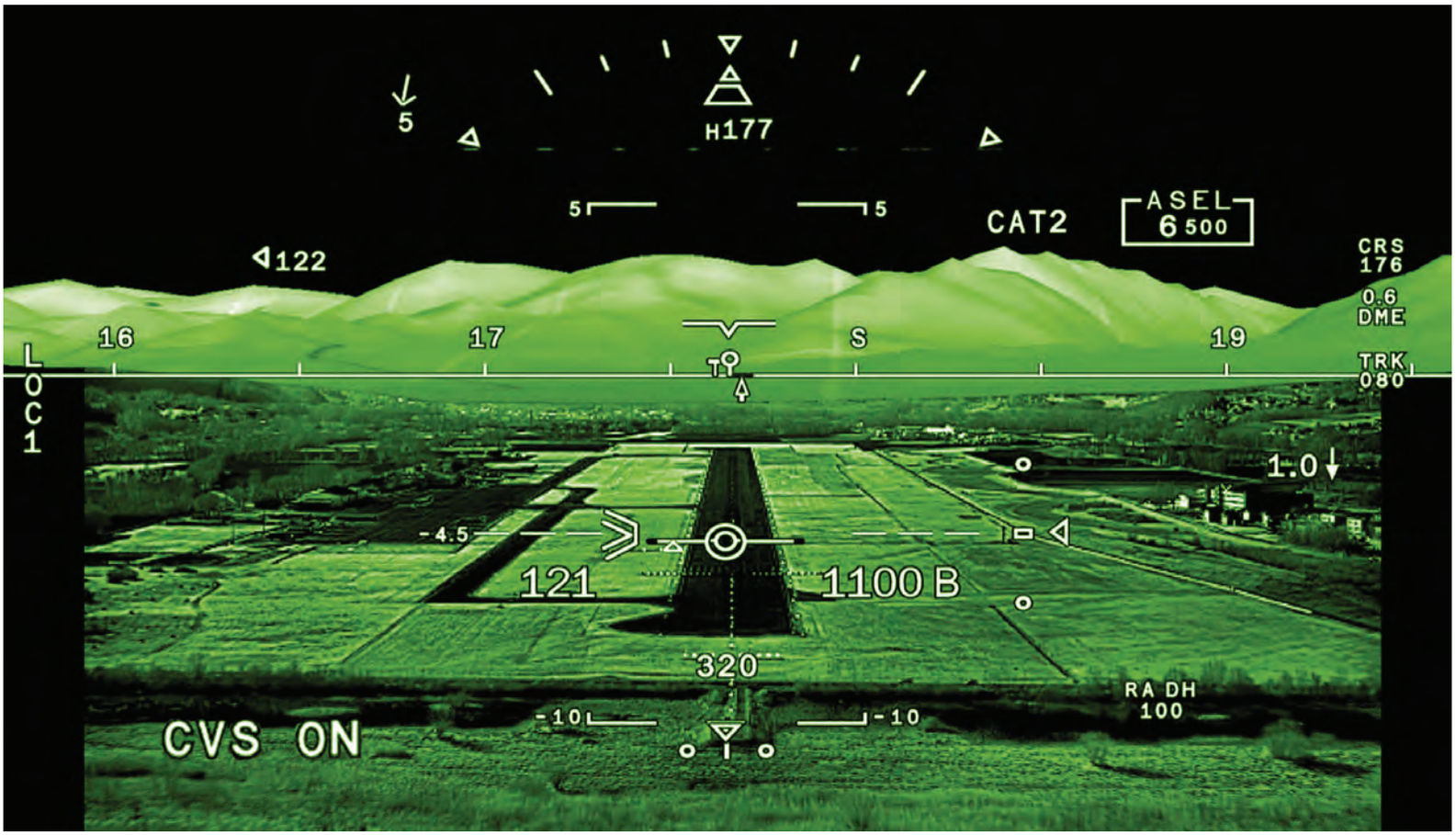
ALPARK

© PHOTOS

- Luxaviation
- Dassault Aviation
- Paul Bowen Photography Inc.
- Dan Moore
- Jet Aviation
- Amac Aerospace
- FlightSafety
- Jet Aviation
- Amac Aerospace
- Flying Colours
- Gil Butty
- Jet Aviation
- FAI

NEWS

08 Manufacturer
12 FBO, MRO & Completion Center
18 Operator



FalconEye certification for Falcon 2000

Dassault Aviation's Combined Vision System –dubbed FalconEye--has been certified by the European Aviation Safety Agency (EASA) and the Federal Aviation Administration (FAA) for use on the Falcon 2000S and LXS twinjet aircraft. FalconEye will also be certified soon on the new Falcon 8X ultra-long range trijet.

FalconEye is the first head up display (HUD) system to blend synthetic, database-driven terrain mapping and actual thermal and low-light camera images into a single view, providing an unprecedented level of situational awareness to flight crews in all conditions of operation, day and night.

The system is equipped with a fourth-generation multi sensor camera that generates very high definition images close to those on a military FLIR. In synthetic vision system (SVS) mode, the camera displays a 30 x 40 degree field of view, one of the widest angles on any HUD, ensuring full coverage of the viewing area with no tunnel vision effects. And the system's modular architecture will make it easy to add on future capabilities, like enhanced vision system (EVS) landings.

Introduced in 2015, FalconEye completed an exhaustive two-year development, flight test and simulator campaign in April of this year to demonstrate combined SVS/EVS capability in all types of operating service, including fog, mist, snow and other severe weather conditions. On the 8X, FalconEye will eventually be qualified not only for use on a single Head Up Display but also in dual HUD configuration.

By providing the same information and views heads-up to both the flying and non-flying pilot, the Dual HUD system will improve crew coordination and facilitate pilot training, too. Falcon 8X Dual HUD approval is anticipated in 2018. •

FalconEye certifié sur Falcon 2000

Surnommé FalconEye, le système de vision combiné de Dassault Aviation a reçu la certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et du FAA (Federal Aviation Administration) pour son utilisation sur les biréacteurs Falcon 2000S et LXS. Le système sera également autorisé sous peu sur le nouveau triréacteur Falcon 8X à très long rayon d'action.

FalconEye est le premier système d'affichage tête haute (HUD) qui mêle dans une seule vue la vision synthétique, la cartographie améliorée de terrain fondée sur des bases de données et les images de caméras thermiques et à faible luminosité, offrant ainsi à l'équipage un niveau inédit d'appréciation de la situation, dans toutes les conditions de vol, de jour comme de nuit.

Le système est équipé d'une caméra à capteurs multiples de quatrième génération qui produit des images à très haute définition dont la qualité se rapproche de celle d'un système FLIR militaire. Dans le mode système de vision synthétique (SVS), la caméra affiche un champ de vision de 30 x 40 degrés, soit l'un des plus larges angles sur un système HUD, qui permet de couvrir totalement l'aire d'observation sans effet de vision tunnel.

Quant à l'architecture modulaire du système, elle facilitera l'ajout de capacités dans l'avenir, telles que les atterrissages à l'aide du système de vision améliorée (EVS). Présenté en 2015, FalconEye a fait l'objet d'un développement intensif de deux ans et d'une campagne de simulateur et d'essais en vol en avril dernier afin de démontrer sa capacité combinée SVS/EVS dans tout type de condition, y compris par temps de brouillard, de brume, de neige ou autres conditions difficiles.

Sur le 8X, FalconEye sera bientôt certifié non seulement pour une utilisation en affichage tête haute simple, mais également en configuration double HUD. En offrant les mêmes informations et vues en affichage tête haute au pilote et au copilote, le système double HUD améliore la coordination de l'équipage tout en facilitant la formation des pilotes. L'autorisation du système double HUD sur le Falcon 8X est attendue pour 2018. •

Bombardier begins deliveries of Global aircraft with Ka-band Internet connectivity

Bombardier announced today that it has begun deliveries of the first new Global aircraft equipped with the fastest in-flight Internet access in business aviation.
Bombardier's Ka-band system, powered by Honeywell JetWaveTM Satcom system and featuring Inmarsat's worldwide JetConneX broadband solution, is the only truly high-speed Wi-Fi network in the industry today to provide seamless onboard coverage from a single operator across the globe. Bombardier's Ka-band system allows Global aircraft customers to browse the Internet, stream online media or stage a videoconference as quickly and effortlessly as they would in the office or at home. •

Bombardier débute les livraisons des avions Global avec connectivité Internet à bande Ka

Bombardier a annoncé en novembre qu'il avait commencé les livraisons des premiers avions Global neufs dotés de l'accès Internet actuellement le plus rapide de l'aviation d'affaires. Le système à bande Ka de Bombardier, délivré par le système de communication satellitaire JetWave de Honeywell et bénéficiant de la solution mondiale à large bande Jet ConneX d'Inmarsat, est le seul réseau sans fil à très haute vitesse dans l'industrie aéronautique.
Il permet de se procurer une couverture continue à bord, provenant d'un exploitant unique, d'un bout à l'autre de la planète. Le système à bande Ka de Bombardier permet aux clients de naviguer sur Internet, de diffuser des médias en ligne et de tenir une vidéoconférence aussi rapidement et facilement que s'ils étaient au travail ou à la maison. •

The second Citation Longitude takes flight

Cessna announced on November 21 that the second aircraft in the Citation Longitude flight test program has successfully completed its first flight just over one month after the first prototype aircraft took to the skies in October. The flight, piloted by test pilots Scott Foster and Peter Fisher, lasted approximately 90 minutes and reached all of its performance targets.

The aircraft will be used in the flight test program primarily for systems testing, while further expanding the aircraft's performance envelope. Scott Ernest, president and CEO, Textron Aviation said: "*In the 12 months since we announced the Citation Longitude, our team has been right on target in meeting the program milestones, further validating our industry-leading development process*".

The second Longitude joins the flight test program that will include multiple prototypes in addition to several ground-test articles and more than 40 additional test articles for various sub-systems. •

Le second Citation Longitude prend son envol

Cessna a annoncé le 21 novembre dernier que le deuxième avion du programme d'essais en vol du Citation Longitude a réalisé son premier vol, et ce un peu plus d'un mois après que le premier prototype eut pris son envol en octobre dernier.

Cette phase d'essai, réalisée par les pilotes Scott Foster et Peter Fisher, a duré environ 90 minutes et atteint toutes ses cibles de performance. L'avion sera utilisé dans le programme de test en vol principalement pour les essais de systèmes, tout en étendant l'enveloppe de performance de l'avion.

Selon Scott Ernest, président directeur général de Textron Aviation, « *Au cours des douze mois écoulés depuis l'annonce du lancement du Longitude, notre équipe a réussi à atteindre les objectifs du programme, confirmant ainsi le bon déroulement du processus de développement* ». Le deuxième Longitude rejoint le programme d'essais en vol, qui lui-même comprendra plusieurs prototypes. Parallèlement, le programme mettra en œuvre plusieurs bancs d'essai au sol, ainsi que plus de 40 dispositifs supplémentaires dans le cadre de divers essais de sous-systèmes. •

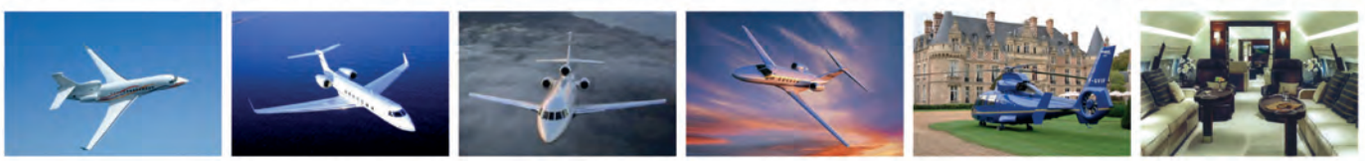
JET MONDE

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 BOURGETAIRPORT - FRANCE - **24h/24 7j/7 : +33 (0)1 84 20 42 20**

jetmonde@jetmonde.com - **www.jetmonde.com**

Jet Aviation expands capabilities in Vienna

Jet Aviation Vienna recently received approvals from the European Aviation Safety Agency (EASA) to provide line maintenance to Bombardier Global 5000/6000, Global Express and Global Express XRS series aircraft and base maintenance to the Challenger 350. "*We are delighted to extend our service offerings to meet maintenance demand for these aircraft types,*" says Dennis Kohr, managing director of Jet Aviation's MRO and FBO facility Vienna. "*These approvals serve upwards of 100 aircraft in the region and we look forward to welcoming them to our facility in Vienna.*" •

Jet Aviation développe ses capacités à Vienne

Le site de Jet Aviation basé à Vienne, en Autriche, a reçu récemment les autorisations de la part de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) afin d assurer la maintenance en escale des avions Bombardier Global 5000/6000, Global Express et Global Express XRS.
Cette autorisation est également valable pour la maintenance de base sur Challenger 350. «*Nous sommes ravis d'étendre nos offres de services afin de répondre à la demande d'entretien de ces types d'avions*», déclare Dennis Kohr, directeur général du MRO et du FBO de Jet Aviation à Vienne, avant d'ajouter : « *Ces autorisations représentent plus de 100 avions dans la région et nous sommes impatients de les accueillir dans notre établissement de Vienne.* » •

AMAC Aerospace remporte deux révisions majeures et trois contrats CAMO

Deux Gulfstream subiront d'importantes révisions au siège d'AMAC Aerospace à Bâle. En effet, un Gulfstream G300 est actuellement en inspection de 144 mois. Celle-ci sera effectuée par l'équipe Gulfstream d'AMAC Aerospace. L'entreprise effectuera également une inspection de 72 mois en même temps qu'un changement d'immatriculation sur un avion Gulfstream GV qui sera ensuite envoyé à la filiale peinture du groupe. Outre ces inspections, trois contrats CAMO qui comprennent un Airbus A330 du Moyen-Orient et deux PC-12 privés, ont été attribués à la société. «*Ces nouveaux contrats renforceront encore notre position en ce qui concerne les activités de CAMO sur le segment haut de gamme et sur le marché des petits avions*», souligne Reto Sgier, directeur d'AMAC Aerospace. •

AMAC Aerospace awarded two major overhauls and three CAMO contracts

Two Gulfstream will undergo major overhauls at the AMAC Aerospace headquarters in Basel. A Gulfstream G300 is currently undergoing its 144-month inspection performed by AMAC Aerospace's Gulfstream team. They will also conduct a 72-month inspection as well as a registration change on a Gulfstream GV that will then be sent to the group's painting subsidiary. In addition to these inspections, the company signed three CAMO contracts that include an Airbus A330 from the Middle East and two private PC-12. "These new contracts will further strengthen our leading position in terms of CAMO activities in the high-end segment and on the small aircraft market," stated Reto Sgier, Director of AMAC Aerospace. •

FlightSafety lance la formation Legacy 450 et 500 à Dallas

FlightSafety International a annoncé qu'il offrira une formation pour les avions Embraer Legacy 450 et 500 sur le site de Dallas, au Texas. Celle-ci vient s'ajouter à celle déjà existante sur le site de Saint-Louis, dans le Missouri.
Selon Daniel MacLellan, vice-président opérations, «*FlightSafety est heureux d'étendre le soutien que nous apportons aux propriétaires et exploitants d'Embraer Legacy 450 et Legacy 500 en offrant une formation à l'aide d'un nouveau simulateur de vol complet dans notre centre de Dallas*». La formation, qui a débuté en décembre 2016, comporte une formation initiale, une autre récurrente, ainsi qu'une autre spécialisée qui sera dispensée à l'aide d'un nouveau simulateur FlightSafety.
Il sera qualifié au niveau D par le FAA (Federal Aviation Administration) ainsi que par l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne), l'ANAC (Agence nationale de l'aviation civile du Brésil) ainsi que d'autres agences qui pourraient intervenir selon les exigences du client. •

Flightsafety begins Legacy 450 and 500 training in Dallas

FlightSafety International announced that it will provide training for the Embraer Legacy 450 and Legacy 500 aircraft in Dallas, Texas. This is in addition to the training it now offers for these aircraft in St. Louis, Missouri. "*FlightSafety is pleased to expand the support we provide to Embraer Legacy 450 and Legacy 500 owners and operators by offering training using a new full flight simulator at our Learning Center in Dallas,*" said Daniel MacLellan, Senior Vice President, Operations. Training is scheduled to begin in December, 2016.
Initial, recurrent, and other specialized pilot training will be provided using a new FlightSafety simulator. It will be qualified to Level D by the United States Federal Aviation Administration, the European Aviation Safety Agency, the National Civil Aviation Agency of Brazil, and other agencies according to Customer requirements. •

Appointments at TAG Aviation

TAG Aviation Europe announced on October 26 that it had restructured and strengthened its Maintenance Services Operations management team in the UK with the appointments of several new senior personnel. Cyrille Pillet was appointed Vice President of Maintenance Operations and will be responsible for harmonizing the maintenance and engineering processes employed within all TAG Aviation Maintenance Services locations.
He is also the Accountable Manager of TAG Farnborough Maintenance Services Centre based in the UK. John-Paul Williams joins as the Commercial Manager for TAG Farnborough Maintenance Services where he will lead the Commercial team activities and assumes overall responsibility for Customer Support, Sales, Warranty and Invoicing.
Greg Hoggett, TAG's former Accountable Manager of TAG Farnborough Maintenance Services, has become the Chief Operating Officer of TAG Aviation UK. In this newly created role Greg will become the Accountable Manager for the UK AOC and will report directly to Graham Williamson, TAG's President of Aircraft Management and Charter Services, in regard to all aspects of day to day UK operations. •

Nominations chez TAG Aviation

TAG Aviation Europe a annoncé le 26 octobre la restructuration et le renforcement de son équipe de gestion des services de maintenance au Royaume-Uni avec la nomination de plusieurs nouveaux cadres supérieurs. Cyrille Pillet a été nommé vice-président des opérations de maintenance et sera responsable de l'harmonisation des processus d'entretien et d'ingénierie sur l'ensemble des sites de TAG Aviation Maintenance Services.
Il est également le gestionnaire responsable de TAG Farnborough Maintenance Services Center basé au Royaume-Uni. Parallèlement, John-Paul Williams rejoint le poste de directeur commercial de TAG Farnborough Maintenance Services, où il dirigera les activités de l'équipe commerciale et assumera la responsabilité générale de l'assistance à la clientèle, des ventes, de la garantie et de la facturation.
Enfin, Greg Hoggett, ancien responsable de TAG de Farnborough Maintenance Services, devient le directeur de l'exploitation de TAG Aviation UK. Dans ce nouveau rôle, Greg deviendra le gestionnaire responsable de l'AOC au Royaume-Uni et relèvera directement de Graham Williamson, président de la direction de la gestion des aéronefs et des services de la Charte de TAG, en ce qui concerne tous les aspects des opérations quotidiennes au Royaume-Uni. •

Jet Aviation launches a new hangar project at Seletar Aerospace Park in Singapore

In late October Jet Aviation held a hand-over ceremony to commemorate the launch of a third new hangar at its Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) and Fixed Base Operator (FBO) facility at Seletar Aerospace Park in Singapore. The project slated for completion in November 2017 will add 3,850 square meters of hangar space to the facility, as well as 380 square meters to the Interior Shop and additional space for equipment and storage.

This project was achieved in cooperation with the Singapore Economic Development Board (EDB) and Jurong Town Council (JTC), the land managers at Seletar Aerospace Park. The new 3,850 square-meter hangar will be constructed adjacent to the current site by Aircraft Support Industries (ASI) under a design-build contract that will be managed by MERx Construction. These are the same companies that were involved in the building of the company's second hangar in 2014. With the new hangar, the Singapore facility will have a total hangar space of 11,650 square meters, with hangar three equipped to accommodate an additional two Boeing Business Jet (BBJ) aircraft or five Gulfstream G550 aircraft.

The project also provides 315 square meters of storage space, while adding 380 square meters to the Interior Shop, nearly doubling its existing footprint for a total of 860 square meters. It will further incorporate a new workflow and state-of-the-art air conditioning and humidity control system to maintain humidity levels well below 50 percent. •

Jet Aviation lance un nouveau projet de hangar au Seletar Aerospace Park à Singapour

Fin octobre, Jet Aviation a organisé une cérémonie afin de commémorer le lancement d'un troisième hangar sur son centre de Seletar Aerospace Park, à Singapour, qui comprend un terminal et un service de maintenance, d'entretien et de réparation.

Le projet, qui devrait être terminé en novembre 2017, ajoutera 3 850 m² d'espace de hangar à l'installation existante, ainsi que 380 m² de locaux intérieurs et un espace supplémentaire pour l'équipement et le stockage. Pour la réalisation de ce nouvel ouvrage, Jet Aviation a s'est associé au Conseil de développement économique de Singapour (EDB) ainsi qu'au Conseil municipal de Jurong (JTC), les gestionnaires de terrain du Parc aérospatial de Seletar.

Le nouveau hangar sera construit à côté du site actuel par les Industries de soutien des aéronefs (ASI) dans le cadre d'un contrat de conception-construction qui sera géré par MERx Construction. Ce sont les mêmes entreprises qui ont participé à la construction du deuxième hangar de l'entreprise en 2014.

Avec le nouveau hangar, l'installation de Singapour disposera d'une surface totale de 11 650 m² répartis sur trois hangars équipés permettant d'accueillir deux avions Boeing Business Jet supplémentaires (BBJ) ou cinq Gulfstream G550. Le projet offre également 315 m² d'espace de stockage supplémentaire, tout en ajoutant 380 m² à l'intérieur du magasin, doublant presque son empreinte existante pour un total de 860 m². Il intégrera en outre un nouveau flux de travail et un système de climatisation et de contrôle d'humidité dernier cri pour maintenir un taux d'humidité bien inférieur à 50 %. •

Multiple maintenance contracts for AMAC Aerospace

AMAC Aerospace announced several contracts with new and existing customers for maintenance packages These contracts apply to maintenance work on Airbus A318, A319, Boeing BBJ and Gulfstream G550 to be performed at the facility in Basel, Switzerland.
Accordingly, a Boeing BBJ owned by a Middle Eastern customer will undergo an A-Check package in conjunction with minor cabin modifications.
Another A-Check input will be performed on a privately owned Airbus A319, a new customer of AMAC. In addition to these two maintenance works, AMAC also signed a maintenance contract for a 6-year check package on a privately owned Gulfstream G550 aircraft as well as an agreement for a heavy C-Check in conjunction with a landing gear overhaul on an Airbus ACJ318 based in the Middle East.
AMAC Aerospace also announced that it had delivered on time and within budget, an Airbus A318, an Airbus A319 and a Boeing BBJ aircraft after a heavy maintenance work at its at Swiss headquarters. •

Plusieurs contrats de maintenance pour Amac Aerospace

AMAC Aerospace a annoncé la signature de plusieurs contrats de maintenance, non seulement avec des clients existants, mais également de nouveaux prospects. Ces contrats portent des travaux d'entretien sur des Airbus A318, A319, Boeing BBJ et Gulfstream G550. Ceux-ci seront entièrement réalisés au centre de Bâle, en Suisse. Dans les faits, le Boeing BBJ, propriété d'un client du Moyen-Orient, subira un Check
A en conjonction avec des modifications mineures de la cabine. Un seconde Check de type A sera également effectué sur un Airbus ACJ319 Privé. Il s'agit, pour ce dernier, d'un nouveau client d'AMAC. Outre ces deux chantiers d'entretien, AMAC a également signé un contrat de maintenance pour un forfait de six ans sur un Gulfstream G550 privé, ainsi qu'un accord pour la réalisation d'un Check C et d'une révision du train d'atterrissage sur un Airbus ACJ318 basé au Moyen-Orient.
En parallèle de cette annonce, AMAC a fait savoir qu'il avait livré et remis en service dans les délais annoncés un Airbus ACJ318, un Airbus ACJ319 et un Boeing BBJ après des travaux d'intervention de maintenance lourde, toujours depuis le centre suisse. •

Flying Colours delivers two CRJ aircraft conversions to Malaysia's Resorts World

Flying Colours delivered two CRJ 200 aircraft conversions to Resorts World of Malaysia. The CRJ200 regional airliners have been converted from regular airline format to corporate shuttle configuration and will be used by Resorts World to transport customers between its leisure resorts in Malaysia.

The Resorts World shuttles feature a 16-seat layout. Large side ledges incorporate drinks holders, and can also be raised to accommodate a brief case or small personal bag. At the fore and aft of the cabin there is ample storage for golf clubs and luggage.

The galley has been upgraded and now features an Iacobucci coffee maker, along with cabinets for stowing china, crystal and other serving items.

The aft cabin incorporates a spacious lavatory. The contemporary style interior blends black and white monuments with grey walls and trim. John Gillespie, President & CEO of Flying Colours commented, "*Our relationship with Resorts World further strengthens our presence in the Asian market and underlines our leadership in delivering CRJ conversions.*" •

Flying Colours livre deux conversions d'avions CRJ à Malaysia Resorts World

Flying Colours a livré deux conversions CRJ 200 à la société Resorts World of Malaysia. Les avions de ligne régionaux CRJ200 ont été convertis d'un format de compagnie aérienne à une configuration de navette d'entreprise et seront utilisés par Resorts World pour transporter des clients entre ses stations de loisirs en Malaisie. Ces navettes disposent d'un aménagement de 16 sièges. Les rebords latéraux incorporent des supports de boissons et peuvent également être soulevés pour s'adapter à une petite valise ou à un petit sac personnel. À l'avant et à l'arrière de la cabine, un espace de stockage suffisant a été prévu afin d'y loger clubs de golf et bagages.

L'office, situé à l'avant, a été également amélioré pour recevoir de nouveaux coffres de rangement et agrémenté d'une machine à café d'Iacobucci. La partie arrière de la cabine intègre un lavabo spacieux. L'intérieur de style contemporain allie des monuments noirs et blancs avec des murs et des garnitures grises. Pour John Gillespie, président de Flying Colours, « *Cette relation avec Resorts World renforce encore notre présence sur le marché asiatique et souligne notre influence dans la prestation des conversions CRJ* ». •

Jet Aviation nomme de nouveaux directeurs FBO pour ses opérations à Genève et Zurich

Jet Aviation a annoncé à la fin d'octobre la nomination d'Edgar Guerreiro au poste de gérant du terminal d'affaire Jet Aviation de Genève. M. Guerreiro succède à Joao Martins, qui a déménagé au sein de l'entreprise pour occuper le poste de directeur général à Zurich. Edgar Guerreiro a rejoint l'entité de Genève en tant que directeur des achats en mars 2016. Il était à ce titre responsable de la négociation de tous les contrats et accords au nom de la société.

Après avoir occupé le poste de directeur du terminal de l'agence Jet Aviation de Genève depuis mars 2014, Jao Martins a quant à lui été nommé directeur général de l'usine de Zurich. M. Martins a rejoint Jet Aviation après être passé chez VistaJet, où il a travaillé pendant deux ans à la tête de Global Purchasing and Logistics. Auparavant, il a occupé plusieurs postes de direction chez NetJets Europe pendant près de 11 ans.

Il est titulaire d'un diplôme en comptabilité et administration des affaires de l'Université de Lusófona.•

Jet Aviation appoints new FBO Managers for its operations in Geneva and Zurich

Jet Aviation announced in late October the appointment of Edgar Guerreiro as the manager of Jet Aviation's FBO in Geneva. He succeeds Joao Martins, who has relocated within the company to assume the role of General Manager in Zurich. Edgar Guerreiro joined the company's facility in Geneva as purchasing manager in March 2016, responsible for negotiating all contracts and agreements on behalf of the company.

Having served as FBO Manager of Jet Aviation's Geneva location since March 2014, Joao Martins is now the General Manager at the company's Zurich operation. He joined Jet Aviation from the VistaJet Group, where he worked for two years as head of Global Purchasing and Logistics. Prior to that, he held a number of senior management positions with NetJets Europe for almost 11 years. He holds a degree in accounting and business administration from Lusófona University. •

Jet Aviation et Boeing Business Jets annoncent l'arrivée d'un BBJ 777-300ER à Bâle

Le centre d'aménagement de Jet Aviation de Bâle a pris livraison du premier de deux BBJ 777-300ER afin de réaliser des travaux de cabine. Ceux-ci ont été commandés par Boeing pour le compte d'un client gouvernemental basé en Asie.

L'avion est arrivé à la mi-octobre et a été accepté par le centre à la suite d'une inspection. Il s'agit du premier BBJ 777 complet pour Jet Aviation et le premier de deux avions pour Boeing Business Jets. Le BBJ 777-300ER a une cabine de 334 m^2. «*Nous savons que l'engagement de Jet Aviation concernant la qualité des travaux est en parfaite adéquation avec nos exigences*», a déclaré David Longridge, président de Boeing Business Jets. Pour Neil Boyle, vice-président et directeur général du centre de Bâle, ce nouveau contrat permet « de pérenniser les liens existant avec Boeing Business Jets avec qui nous travaillons de puis longtemps. Nous sommes ravis de nous associer à eux pour nos premiers travaux d'aménagement cabine sur BBJ 777-300ER ». •

Jet Aviation and Boeing Business Jets announce arrival of BBJ 777-300ER in Basel

Jet Aviation's Completions Center in Basel has taken delivery of the first of two BBJ 777-300ERs ready for interior completion, commissioned by Boeing on behalf of a government client based in Asia. The aircraft arrived mid-October and was accepted by the Completions Center following an incoming inspection. This is the first BBJ 777 VVIP completion for Jet Aviation and the first of two aircraft for this Boeing Business Jets customer. The BBJ 777-300ER has a cabin size of 338 square meters. "*We know Jet Aviation's commitment to quality matches our own,*" says David Longridge, president Boeing Business Jets. Senior Vice President and General Manager of the Completions Center in Basel Neil Boyle says, "*We have a long history of working together with Boeing Business Jets and are delighted to partner with them on our first BBJ 777-300ER interior completions.*" •

Luxaviation Belgium unveils its hangar at Kortrijk-Wevelgem International Airport

Luxaviation Belgium unveils its new 4,000 square meter hangar at Kortrijk-Wevelgem International Airport in Belgium.

The hangar, officially opened on Thursday November 17, 2016 by Dutch violinist and conductor André Rieu, is part of a €4 million investment by the Luxaviation Group. The facility will provide space for up to 15 business aviation aircraft as well as housing the Belgian MRO facility of ExecuJet, also part of the Luxaviation Group.

This new hangar is 100 meters long, 40 meters wide and 12 meters high – the largest building at Kortrijk-Wevelgem International Airport. The facility is located on the south side of the airport near the apron. Construction of the facility has taken more than two years; Ghelamco was the main contractor.

The hangar floor is covered with a shiny topcoat in waterproof epoxy.

This allows any small leaks to aircraft engines or hydraulic systems to be more easily detected. •

Luxaviation Belgique dévoile son hangar sur l'aéroport international de Kortrijk-Wevelgem

Luxaviation Belgium a dévoilé son nouveau hangar de 4 000 m² à l'aéroport international de Kortrijk-Wevelgem, en Belgique.

Le hangar, inauguré officiellement le jeudi 17 novembre par le violoniste et chef d'orchestre néerlandais André Rieu, fait partie d'un investissement de 4 M€ du groupe Luxaviation. L'installation fournira un espace pour un maximum de 15 avions d'aviation d'affaires, ainsi que le logement de l'installation de maintenance, d'entretien et de réparation d'ExecuJet, qui fait également partie du groupe Luxaviation.

Ce nouveau hangar mesure 100 mètres de long, 40 mètres de large et 12 mètres de haut – le plus grand bâtiment de l'aéroport international de Kortrijk-Wevelgem. L'installation est située sur le côté sud de l'aéroport, près du tablier. La construction de l'installation, réalisée par la société Ghelamco, a pris plus de deux ans. Le plancher du hangar est recouvert d'une finition brillante faite d'époxy imperméable à l'eau.

Ce processus a pour avantage de détecter plus facilement les petites fuites de moteur, ainsi que celles des systèmes hydrauliques. •

FAI expands in Algeria

German operator FAI was awarded a one-year contract to operate two Learjet 60s out of Algiers, the capital of Algeria. The aircraft will be used for multi-purpose missions including both passenger transport and medevac services. This latest win, in a new territory for FAI, underlines the company's capabilities on the African continent.

FAI already included operations with aircraft based in Sudan, South Sudan, Nigeria, Ivory Coast, Senegal and Mali. Volker Lemke, Head of FAI´s Air Ambulance Division said "*Operations will begin before the end of the year with two aircraft and operating crew.*" FAI recently took delivery of a new Learjet 60, bolstering the number of Learjet in its exclusively Bombardier fleet to 11.

The latest aircraft will be used to support the new operations in Algeria and will replace FAI's last remaining Learjet 35A. FAI's dedicated air ambulance fleet now comprises: six Learjet 60s; two Learjet 55s and three Challenger 604s.

This complements FAI's multi-purpose fleet of five Learjet 60s; two Challenger 604s and three Global Express', which serve both passenger transport and air ambulance roles. FAI´s combined fleet totals 21 aircraft making it one of the largest business jet operators in Europe, by fleet size. •

FAI se développe en Algérie

L'opérateur allemand FAI a obtenu un contrat d'un an pour l'exploitation de deux Learjet 60 depuis Alger, capitale de l'Algérie. L'avion sera utilisé pour des missions polyvalentes incluant à la fois le transport de passagers et les services de transport médical.

Ce contrat réalisé sur nouveau territoire pour FAI met en évidence l'empreinte de l'entreprise sur le continent africain. En effet, FAI exploite déjà des avions depuis le Soudan, le sud-Soudan, le Nigeria, la Côte d'Ivoire, le Sénégal et le Mali. Les opérations, selon Volker Lemke, responsable de la division Air Ambulance de FAI, ont permis de « *commencer avant la fin de l'année avec deux avions et les équipages* ». Cette annonce intervient alors même que l'opérateur allemand a récemment pris livraison d'un nouveau Learjet 60, portant le nombre de Learjet dans sa flotte exclusivement Bombardier à 11 appareils. Le dernier avion sera utilisé pour soutenir les nouvelles opérations en Algérie et remplacera le dernier Learjet 35A restant de FAI.

La flotte spécialisée dans l'évacuation médicale de FAI comprend au total six Learjet 60, deux Learjet 55 et trois Challenger 604. Ces machines complètent la flotte polyvalente de FAI de cinq Learjet 60, deux Challenger 604 et trois Global Express.

Ces derniers servent à la fois le transport de passagers et d'ambulance aérienne. La flotte combinée de l'opérateur compte 21 appareils, ce qui en fait l'un des plus grands exploitants d'avions d'affaires en Europe. •

Gulfstream

Interview *with* MARK BURNS

President of Gulfstream Aerospace

Rencontre *avec* MARK BURNS

président directeur général de Gulfstream Aerospace

by Frédéric Vergnères

© photos :
• Gulfstream Aerospace

Given the current global economy and the figures published in the first half of the year by General Aviation Manufacturers Association (GAMA), the business aviation market is undergoing turbulent times. Has business aviation had its golden age and is it undergoing profound change?

I would say that the industry is undergoing profound change. Manufacturers must innovate more as customer expectations of their aircraft continue to grow and evolve. Customers want to go farther faster, which is why the Gulfstream G650 and G650ER have done so well in the marketplace. Clients are also spending more time in their aircraft as a result of these longer ranges, which requires manufacturers to innovate in terms of interior design, in-flight connectivity, in-flight entertainment and the overall cabin environment.

How do you see the future of this industry and, in the long term, will it be radically different from what we know today, both in terms of markets and how it operates?

With both innovation and opportunity come potential, so I see tremendous growth for business aviation. There's plenty of room for business aviation growth in regions outside North America, where business and private aviation do not have the established reputation and fleets that we see in North America. So, I can definitely see another golden era of business aviation, and I believe that Gulfstream will be a big part of it.

Au regard de l'actualité économique mondiale et des chiffres publiés au premier semestre par le *General Aviation Manufacturer association* – GAMA –, il se confirme que le marché de l'aviation d'affaires traverse une zone de turbulences. Ce secteur a-t-il vécu son âge d'or ? Est-il en train de vivre une profonde mutation ?

Je dirais que l'industrie connaît de profonds changements. Les fabricants se doivent d'innover plus pour répondre aux attentes changeantes de leur clientèle qui est elle-même en train de se transformer. Nos clients veulent aller de plus en plus loin et de plus en plus vite, ce qui explique le succès des Gulfstream G650 and G650ER qui se sont très biens vendus. Une des conséquences de cette volonté d'aller plus loin est l'augmentation du temps passé en cabine, ce qui pousse les avionneurs à moderniser les intérieurs, en y incluant notamment plus de connectivité en vol pour les clients et plus de manières de les distraire pendant leur voyage.

Comment percevez-vous l'avenir de cette industrie et sera-t-elle, à terme, radicalement différente de celle que l'on connaît aujourd'hui, tant d'un point de vue des marchés que de son mode de fonctionnement ?

Si on combine cette capacité d'innover aux nouvelles perspectives, il y a un énorme potentiel pour l'aviation d'affaires, ce qui devrait se traduire, à mon avis, par une croissance forte. Dans les régions situées en dehors de l'Amérique du Nord, où l'aviation d'affaires ou privée n'est pas encore aussi développée et établie, il y a de nombreuses pistes à explorer pour faire croître notre activité. Je pense donc qu'un autre âge d'or de l'aviation d'affaires pointe à l'horizon et je suis certain que Gulfstream saura en tirer parti.

What is the state of the pre-owned aircraft market and what impact does it actually have on the sales of your aircraft?

We're seeing some impact of the pre-owned market on the G450 and G550 programs, as we expected once we announced the Gulfstream G500 and G600.
Ultimately, however, we're comfortable with where the pre-owned aircraft market is. Pre-owned aircraft have given our service business a boost.

Has the recent announcement of a possible explosion of debt in China caused you to revise your market forecasts in this country, and in Asia in general?

The Asia-Pacific region is an important one for us. It's our largest international market with 11 percent of the worldwide fleet of Gulfstream aircraft based there.
As a result, we have made considerable investments in the region. We have more than 75 people based in Greater China; offices in Beijing, Hong Kong and Singapore; our Gulfstream Beijing service center, which was the first center opened by a business-jet manufacturer in the region; a Product Support office in Hong Kong with our Asia Customer Contact Center; seven field service representatives; and a considerable parts inventory.
We're committed to the success of that market. Any market is going to have ups and downs; the key is to commit for the long-term, and we have done that in China

Quel est l'état du marché des appareils d'occasion et quelle influence a-t-il réellement sur la vente de vos avions ?

Il y a eu un impact sur les programmes des G450 et des G550, ce qui était prévu à partir du moment où nous avons annoncé l'arrivée des Gulfstream G500 et G600.
Mais en fin de compte, nous n'avons pas vraiment de problème avec le développement du marché de l'occasion.
Ces appareils ont même dopé le secteur de notre activité liée aux services à la clientèle.

L'annonce récente d'une possible explosion de la dette en Chine remet-elle en cause l'ensemble de vos prévisions de marché dans ce pays, et en Asie en général ?

Le marché asiatique reste crucial pour notre société.
C'est notre marché le plus important à l'international : 11 % de notre flotte mondiale est basée dans cette région du monde. Nous avons beaucoup investi dans la région, avec pas moins de 75 personnes basées en Chine et dans les pays avoisinants.
Nous avons des bureaux à Pékin, Hong Kong et Singapour.
Notre centre de maintenance Gulfstream à Pékin est le premier à avoir été ouvert par un fabricant étranger d'avions d'affaires dans la région. Nous avons également un centre d'assistance à la clientèle à Hong Kong, ainsi que sept représentants sur le terrain en plus d'un gros stock de pièces de rechange.
Nous nous sommes profondément engagés à contribuer au succès de ce marché. Toutes les régions du monde peuvent connaître des hauts et des bas en matière économique, mais l'important est d'être engagé sur le long-terme, comme nous le sommes en Chine.

Since 2015, the ultra long-range aircraft segment has been hit by market volatility. What was the impact on your aircraft family and despite it all do you think that this aircraft segment will continue to dominate the market?

Our ultra-long-range aircraft (the G550, G650 and G650ER) continue to do well.
We've delivered nearly 200 G650 and G650ER aircraft combined, and the backlog extends into 2018. I believe that segment will continue to prosper, especially as we introduce new aircraft with new capabilities into that market. The Gulfstream G600, for example, can fly 6,200 nautical miles at Mach 0.85 or 4,800 nautical miles at Mach 0.90.
The aircraft has a revolutionary new flight deck that features active control sidesticks, touch screen controls and an enhanced vision system that offers even better resolution than previous systems. Our confidence in the ultra-long-range market is reflected continue introducing aircraft into that market, such as the G650ER and the G600.
And the popularity of those aircraft speaks to the market's interest in them.

Depuis 2015, le segment des appareils très haut de gamme est atteint par l'instabilité du marché. Quel en a été l'impact pour votre gamme et pensez-vous que ce segment d'appareils soit appelé à continuer à dominer le marché malgré tout ?

Nos avions très long-courriers (les G550, G650 et G650ER) continuent à bien se vendre. Nous avons livré 200 G650 et G650ER en tout et nous avons des commandes jusqu'en 2018. Je pense que ce secteur va continuer à être florissant, d'autant plus que nous allons lancer de nouveaux appareils plus performants sur le marché.

C'est le cas du G600, par exemple, qui peut parcourir 6 200 miles nautiques à Mach 0,85 ou 4 800 miles nautiques à Mach 0,90. Le poste de pilotage est révolutionnaire et comprend des mini manches latéraux, des commandes tactiles et un système de vision améliorée qui propose des images à plus haute définition.

Nous allons continuer à lancer de nouveaux appareils pour répondre aux demandes de ce secteur, comme c'est le cas avec le G600 et le G650, car nous avons confiance en la bonne santé du marché long-courrier.

La demande pour ces nouveaux appareils en témoigne.

The month of December will mark the fourth anniversary of the entry into service of the G650. How many aircraft are currently in service and what has been the feedback from users?

We have delivered more than 200 combined G650 and G650ER aircraft, and the feedback from those operators has been extraordinary. They tell us that the G650 and G650ER have exceeded their expectations.

One operator flew the aircraft the 8,000 nautical miles from Singapore to Las Vegas at an average speed of Mach 0.85, accomplishing the flight in just 14 hours and 32 minutes. That speed and range is important to our operators.

Most of them are flying the aircraft at Mach 0.90, which saves them more than 50 hours in flying time (compared to flying at Mach 0.80). The benefits of flying faster (and therefore less) include longer duration between scheduled maintenance visits; higher potential value due to fewer hours flown; lower annual expense for parts programs; lower payments into engine, auxiliary power unit and avionics service plans; and shorter crew duty days for safer operations. The program is an unparalleled success.

Le mois de décembre marquera la quatrième année de mise en service du G650. Combien d'appareils sont actuellement en service et quels sont les retours des utilisateurs de cet avion ?

Nous en avons livré 200 si nous combinons les ventes de G650 avec celles du G650ER. Les réactions des utilisateurs ont été extraordinaires. Les appareils ont plus que répondu à leurs attentes. Un opérateur a effectué un vol de 8 000 miles nautiques de Singapour à Las Vegas, à la vitesse moyenne de Mach 0,85, ce qui lui a permis de réaliser son voyage en 14 heures et 32 minutes.

Cette rapidité, combinée aux grandes distances parcourues, est très importante pour nos clients. La plupart d'entre eux volent à Mach 0,90, ce qui leur permet d'économiser 50 heures de vol si on compare ces vols aux autres long-courriers dont la vitesse de vol est de Mach 0,80. Les avantages de cette vitesse accrue – résultant en moins d'heures de vol – signifie qu'il y a un plus grand laps de temps entre les contrôles d'entretien programmés ; que l'avion a une plus grande valeur, car il a moins d'heures de vol au compteur ; qu'il y a moins de pièces de rechange à utiliser, ce qui permet de faire des économies sur le budget annuel ; qu'il y a moins de factures pour les programmes de révision des moteurs, de l'avionique et de la batterie de rechange ; et que les journées sont plus courtes pour l'équipage, ce qui est mieux pour la sécurité de tous. D'après moi, le programme remporte un succès inégalé.

In the medium term, are you planning a higher-category aircraft than the G650 in order to continue to dominate this segment?

Right now, we're focused on the flight-test program for the Gulfstream G500 and the development program for its sister ship, the Gulfstream G600. These aircraft are slated to enter service in 2018 and 2019, respectively. Beyond that, Gulfstream continuously explores ways to enhance the products and services we deliver to our customers. We have more than 1,500 engineers working at our research and development center campus, and they have great things in store. Stay tuned.

Can you give us an update on the G500 and G600 programs?

The G500 and G600 programs are going extremely well. The Gulfstream G500 is in flight test with a total of five aircraft flying, including an aircraft with a fully outfitted interior that will allow us to test cabin performance and reliability in real-word environments. The aircraft have completed more than 1,600 hours of flight and reached a maximum speed of Mach 0.995 and altitude of 53,000 feet. We've completed ultimate load testing of the structural test article and have installed the fatigue test article in the test hangar, so we can begin fatigue testing later this year.
In terms of the G600 program, the first G600 test aircraft has been delivered to the Flight Test Center in Savannah for instrumentation in anticipation of its first flight in 2017. Four additional test aircraft, including one that will be outfitted with a full interior, are in various stages of production.
So, both programs continue to do well. And we're looking forward to delivering these aircraft to our customers.

Envisagez-vous, à moyen terme, un appareil de catégorie supérieure au G650 afin de continuer à dominer ce segment?

En ce moment, nous sommes concentrés sur le programme de tests pour le G500 et celui de développement pour son binôme, le G600.
Les deux appareils seront prêts à être livrés en 2018 et 2019, respectivement. Dans le moyen terme, nous explorons des pistes pour améliorer nos produits et les services que nous fournissons à nos clients. Les 1 500 ingénieurs que nous avons recrutés sur notre site de recherche et développement ont d'importants projets dans les tuyaux. Restez à l'écoute !

Pourriez-vous nous faire un point sur les programme G500 et G600 ?

Les programmes se déroulent très bien. Le G500 passe en ce moment même des tests de vol : cinq appareils sont concernés, y compris un avion dont l'intérieur est terminé, ce qui nous permet d'en tester la fiabilité et la performance dans un contexte réel. Les appareils ont réalisé 1 600 heures de vol et atteint une vitesse maximale de Mach 0,995 à une altitude de 53 000 pieds. Nous avons terminé les tests concernant le poids total maximal de transport et nous avons installé le système d'essai pour l'endurance et la durabilité des appareils. Nous allons commencer ces tests vers la fin de l'année.
Pour ce qui est du programme de développement du G600, nous avons livré le premier appareil de test à notre centre de contrôle à Savannah afin de l'équiper de procéder aux premiers essais en vol en 2017. Quatre prototypes d'avion supplémentaires, y compris un appareil avec un intérieur totalement fonctionnel, sont en cours de production. Donc tout se passe bien. Nous nous réjouissons de livrer ces appareils à notre clientèle.

What is the outlook for the Gulfstream G500 and G600 not only in terms of competition but also a sluggish market?

Sales of the G500 and G600 are going well.

Are the future buyers of the new models primarily former owners of G450 and G550?

We've seen a diverse response to the G500 and G600.
The aircraft are attracting customers who already have experience with Gulfstream and competitor large-cabin aircraft. Customers have been impressed by the new technology in the flight deck, the comfort of the cabins and the speed and efficiency of the aircraft.

As regards these two models, when do you plan to stop producing them?

As we have stated, we are in a transition period as we bring the all-new G500 and G600 into production and reduce rates for the G450 and G550.
We monitor market demand for all of our products closely, and we continue to see interest across our product line. We will make a decision on an end of production for the G450 and G550 based on customer demand.

Comment s'annonce l'avenir des Gulfstream G500 et G600, non seulement face à la concurrence, mais également face à un marché au ralenti ?

Les ventes du G500 et G600 sont conformes à nos attentes.

Les futurs acquéreurs des nouveaux modèles sont-ils majoritairement d'anciens propriétaires de G450 et G550 ?

Nous avons une variété de demandes.
Il y a des clients qui sont déjà des acheteurs d'appareils Gulfstream et d'autres qui ont auparavant acheté des appareils à large cabine chez nos concurrents. Ce qui plaît dans l'ensemble, c'est la nouvelle technologie appliquée au poste de pilotage, le confort de la cabine, sa vitesse et son excellent rendement.

A propos de ces deux modèles, quand comptez-vous arrêter leur production ?

Comme je l'ai déjà indiqué, nous sommes dans une phase de transition : il faut attendre que la production des G500 et G600 soit enclenchée avant de réduire celle des G450 et G550.
Nous suivons la demande pour nos produits de très près et nous estimons qu'il y a encore de l'intérêt pour l'ensemble de nos lignes. Le jour où il n'y aura plus de demande pour les G450 et G550, nous arrêterons d'en produire.

Faced with a market segment hit by the economic downturn, what is the future of the G280 within your aircraft family?

Gulfstream is committed to the G280. We have seen continued strong demand for that aircraft, with more than 95 already in service. It was our most active aircraft in the third quarter of 2016.

Where are you with the program started several years ago on the suppression of the supersonic boom?

Gulfstream has a small team committed to sonic-boom mitigation research.
We continue to work to remove the ban on flying supersonically over land.

Could these tests result in the development of a supersonic jet?

Only time will tell. •

Face a un segment de marché touché par le ralentissement économique, quel est l'avenir du G280 au sein de votre gamme ?

Nous poursuivons la production du G280. La demande pour cet appareil est forte, et plus de 95 de ces avions sont opérationnels. L'activité économique liée à cet avion a été la plus intense de toute notre flotte pendant le troisième trimestre de 2016.

Où en êtes-vous dans l'étude de la diminution du « bang » supersonique entreprise il y a plusieurs années ?

Nous avons une petite équipe affectée à ces travaux.
Notre but est d'arriver à lever l'interdiction des vols supersoniques au-dessus des terres.

Ces essais pourront-ils vous amener à développer un jet supersonique ?

Seul l'avenir nous le dira… •

© photos :
• NBAA
• Textron Aviation
• Katsuhiko TOKUNAGA/DACT,INC.
• Embraer
•Dassault Aviation
• Bombardier
• Cirrus Aircraft Aviation
• Boeing
• Mercedes-Lufthansa
•Polaris Aviaition - Comlux
• Textron Aviation

NBAA 2016

between uncertainty and pragmatism

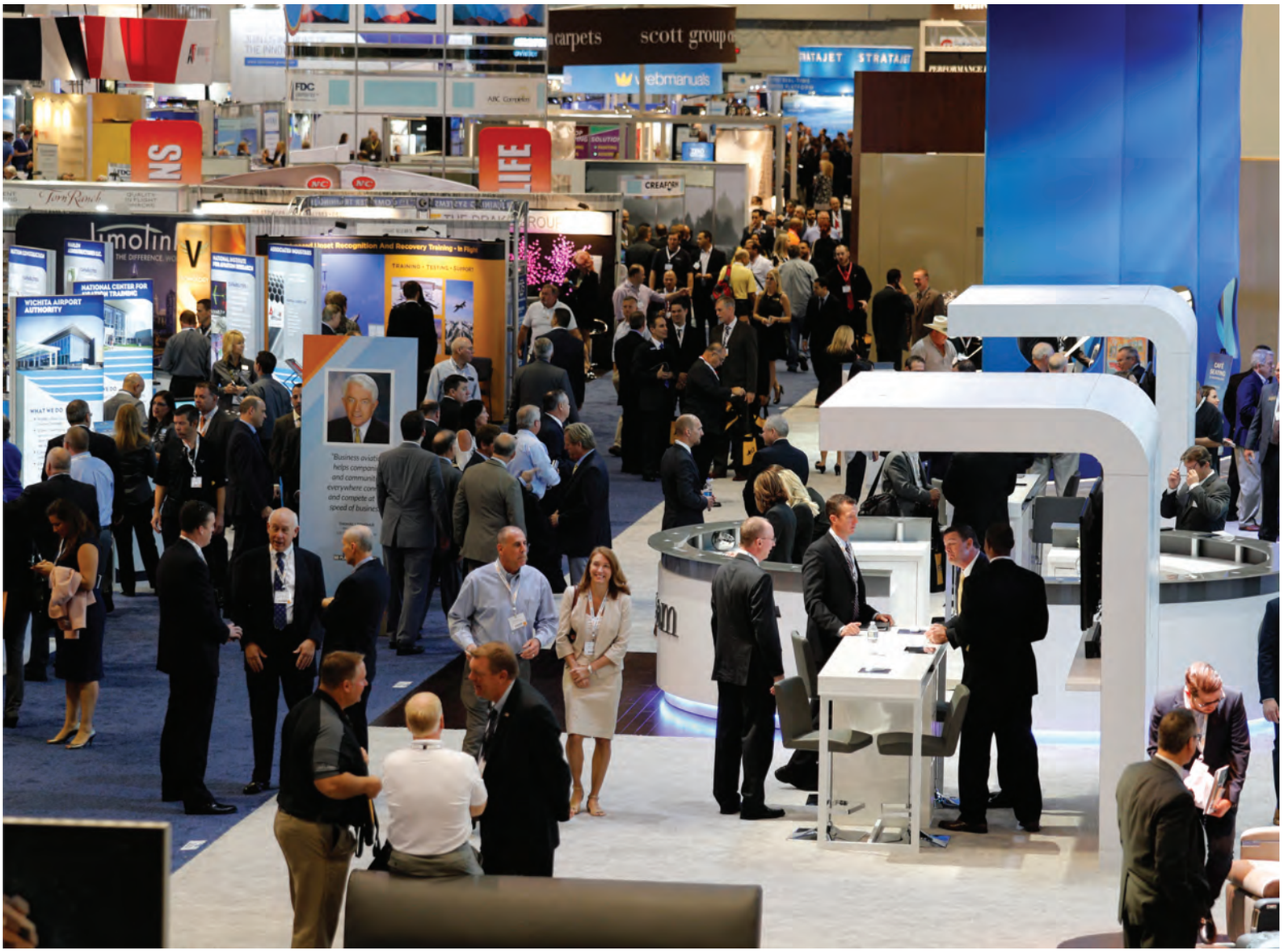
On November 1 to 3, Orlando welcomed once again the National Business Aviation Association trade show. A key event that is reflected by strong participation both in terms of exhibitors and in the number of visitors.

By Frédéric Vergnères

NBAA 2016

entre pragmatisme et incertitude

Du 1er au 3 novembre dernier, Orlando accueillait une nouvelle fois la convention du National Business Aviation Association. Un événement incontournable qui s'est traduit par une forte participation, tant chez les exposants que par le nombre de visiteurs.



Despite the sluggish market, this year's NBAA did not lack for innovation. Especially for aircraft manufactures which, despite a challenging sales context, are striving to modernize their existing lines and develop new products. This cautious attitude is confirmed in Honeywell's annual market forecasts which expects 8,600 aircraft to be delivered over the next decade. A figure that is nevertheless down 7% from last year's study. As a result, all professionals remain cautious as regards the future and are trying to develop new market niches in order to secure their investments.

Despite the market uncertainty as well as the forecasts, the event held in Florida welcomed over 1,000 exhibitors and 27,000 professionals. The static display, split into two sections, presented 114 aircraft including some new beauties that came out especially for the occasion.

Malgré un marché en pleine morosité, cette édition du salon du NBAA n'aura pas manqué de nouveautés. Notamment du côté des avionneurs qui, malgré un contexte de ventes difficiles, tentent de rajeunir leur gamme et de développer de nouveaux produits.

Une prudence que confirme les prévisions de marché publiées comme tous les ans par Honeywell. L'analyse prédit ainsi la livraison de 8 600 appareils durant la prochaine décennie. Un chiffre néanmoins en baisse de 7 % par rapport à l'étude publiée l'an dernier. De fait, les professionnels restent prudents sur l'avenir et tentent de développer de nouvelles niches de marché afin de sécuriser leurs investissements. Et malgré l'incertitude du moment, et encore plus des prévisions, le salon qui s'est tenu en Floride aura néanmoins accueilli plus de 1 000 exposants et touché plus de 27 000 professionnels.

L'exposition statique, scindée en deux parties, a pour sa part présenté 114 appareils, dont quelques belles nouveautés venues spécialement pour l'occasion.

CESSNA TURNS ONCE AGAIN TO THE SILVERCREST

Let's begin with Cessna. One year after unveiling the Longitude at the NBAA, Cessna presented for the first time its aircraft on the static display and less than one month after its first flight. Cessna used this event to focus on the program's progress and especially the performance of the twinjet. The range of the aircraft was also changed to 3,500nm, i.e. 100nm more than initially planned. The same applies to the kerosene payload that was increased from 1,500 (680 kg) to 1,600 lbs (725 kg). With the program's progress and the flight of the second prototype in late November, Cessna expects to receive certification of its super midsize by the end of 2017.

As regards its other programs, Cessna reported on the Hemisphere. This twinjet, which falls into the large-cabin aircraft category will be the largest aircraft ever built by the firm. According to Scott Ernest, President and CEO of Textron, "*For the first time in more than 20 years, the large-cabin segment will see a clean-sheet design aircraft with the Citation Hemisphere*".

A major challenge for the aircraft manufacturer which also presented new program specifications. Cessna indicated that it had selected Silvercrest to supply the engine. A comeback for the French manufacturer with Cessna after it had stopped using Silvercrest on the Longitude last year.

As for avionics, Cessna will equip the Hemisphere with Honeywell's Primus Epic system as well as for the first time in manufacturer's history, an electronic flight command system supplied by Thales. In addition to this announcement, Cessna also unveiled the interior cabin of the future twinjet with a full-scale mockup of its fuselage.

Capable of welcoming up to 19 passengers and 2.6 meters wide, the Hemisphere's cabin will feature three separate cabin zones and will include all-new seats specially designed for the Cessna model. With this twinjet expected to take flight for the first time in 2019, Cessna is openly aiming its expertise at new markets while entering the race against actors such as Gulfstream and Dassault that until now were not direct competitors.

CESSNA SE TOURNE À NOUVEAU VERS LE SILVERCREST

A commencer par Cessna. Un an après avoir dévoilé le Longitude durant le salon du NBAA, l'avionneur présentait pour la première son appareil sur l'aire statique, et ce moins d'un mois après son premier vol. Profitant de l'occasion, Cessna est revenu sur l'avancée du programme, notamment sur les performances du biréacteur. La distance franchissable de l'appareil a ainsi été revue à 3 500 nm, soit 100 nm de plus qu'initialement prévu. Idem du côté de la charge utile de kérosène qui passe de 1 500 lbs (680 kg) à 1 600 lbs (725 kg).

Fort de l'avancée du programme,et du vol du second prototype à la fin de novembre, le constructeur envisage une certification de son super intermédiaire d'ici à la fin de 2017. S'agissant encore des programmes, Cessna est revenu sur celui de l'Hemisphere. Ce biréacteur, qui entrera dans la catégorie des avions à large cabine, sera de fait le plus gros appareil jamais produit par la firme.

Selon Scott Ernest, président directeur général de Textron, « *L'Hemisphere est le premier avion depuis plus de 20 ans à disposer d'une toute nouvelle conception* ». Un enjeu important pour l'avionneur qui a ainsi présenté les nouvelles spécificités du programme. Cessna a indiqué avoir sélectionné le Silvercrest pour la motorisation. Un retour en force du français dans le giron de Cessna après que ce dernier eut renoncé à l'utilisation du Silvercrest sur le Longitude l'an dernier.

Du côté de l'avionique, Cessna équipera l'Hemisphere du système Primus Epic d'Honeywell, ainsi que, pour la première fois dans l'histoire du constructeur, d'un système de commandes de vol électriques fourni par Thales. Parallèlement à cette annonce, Cessna a dévoilé l'intérieur de la cabine du futur biréacteur avec une maquette grandeur nature de son fuselage. Capable d'accueillir jusqu'à 19 passagers et large de 2,60 m, la cabine de l'Hemisphere sera dotée de trois zones distinctes et comportera de tout nouveaux sièges spécialement développés pour le modèle de Cessna. Avec ce biréacteur, qui devrait prendre l'air pour la première fois en 2019, Cessna destine ouvertement son savoir faire à de nouveaux marchés, tout en entrant en compétition avec des acteurs tels que Gulfstream et Dassault qui, jusque-là, n'étaient pas des compétiteurs directs.

PC-24 CROSSES THE ATLANTIC

Second major new aircraft present on the tarmac of the Orlando Executive Airport was the PC-24. The twinjet developed by Pilatus crossed the Atlantic for the first time in order to be presented at the trade show.

A very strategic move for the Swiss manufacturer on a continent where it has been particularly successful with the sales of its PC-12. Pilatus is counting on the North American market (the world's top market) to develop sales of its "all-terrain" twinjet. The presentation of the P02 prototype on the static display also allowed the manufacturer to reveal a little more on the current program. The two prototypes have combined more than 1,000 test flight hours on more than 600 flights.

According to Oscar J. Schwenk, Chairman of the Board of Directors for Pilatus, "*The data collected so far indicates that our super versatile jet is likely to perform even better than previously announced.*" He added that updated performance data would be published for the next European Business Aviation Convention and Exhibition in May 2017 in Geneva. A third prototype is expected to join the test fleet by early 2017. The latter will help to wrap up the aircraft certification in the third quarter of 2017 and an entry into service for the PC-24 before the end of the year. In addition to test flights, Pilatus also indicated that it had made significant progress in the field of crew training and customer support. Pilatus accordingly developed its own training unit by integrating a motion-based flight simulator in cooperation with Flight-Safety International. Pilatus also provided an update on its maintenance program, CrystalCare. It will include a program of options to select scheduled or last minute maintenance work in order to apply cost variations.

As regards the market, Pilatus remains optimistic. In 2016, the aircraft manufacturer reported 20% growth in sales of its PC-12NG up from 2015. Pilatus delivered 90 of these aircraft during the year. For 2017, Pilatus expects to deliver 1,500 PC-12.

LE PC-24 TRAVERSE L'ATLANTIQUE

Seconde grande nouveauté présente sur le tarmac de l'Orlando Executive Airport : le PC-24. Le biréacteur développé par Pilatus a en effet traversé pour la première fois l'Atlantique afin d'être présenté sur le salon.

Un déplacement plus que stratégique pour le constructeur helvète sur un continent qui lui a particulièrement réussi dans le succès des ventes de son PC-12. Pilatus mise en effet beaucoup sur le marché nord américain (le premier mondial) pour développer les ventes de son biréacteur « tout-terrain ».

La présentation du prototype P02 sur l'exposition statique a par ailleurs permis au constructeur d'en dévoiler un peu plus sur le programme en cours. Les deux prototypes ont combiné plus de 1 000 heures de vols d'essai réparties sur plus de 600 vols. Selon Oscar J. Schwenk, président directeur général de Pilatus, « *les données de ces essais indiquent que les performances de l'appareil seront susceptibles d'être revues à la hausse par rapport aux données initiales* ». Et d'ajouter que « *celles-ci seront dévoilées durant le prochain salon Ebace qui se tiendra à Genève en mai 2017* ».

Un troisième prototype devrait intégrer la flotte d'essai d'ici au début de 2017. Ce dernier doit permettre de décrocher une certification de l'appareil au troisième semestre de 2017 et une entrée en service du PC-24 avant de la fin de l'année. Outre les essais en vol, le constructeur a également indiqué avoir réalisé des progrès significatifs dans le domaine de la formation des équipages et de l'assistance à la clientèle. L'avionneur a ainsi développé sa propre unité de formation en intégrant un simulateur de vol à restitution de mouvements réalisé en coopération avec FlightSafety International. Parallèlement, Pilatus a également fais le point sur son programme de maintenance dénommé CrystalCare. Ce dernier inclura un programme d'options sélectionnables sur les travaux maintenance programmés (ou de dernière minute) afin de pallier les variations de coût.

Concernant le marché, l'avionneur reste optimiste. 2016 lui a en effet permis de voir ses ventes de PC-12NG augmenter de 20 % par rapport à 2015. 90 appareils de ce type ont ainsi été livrés par le constructeur sur l'année. Pour 2017, Pilatus prévoit la livraison du 1 500e PC-12.

EMBRAER UNVEILS THE LEGACY 650E

Arriving in force with its entire catalog, the Brazilian aircraft manufacturer presented a new version of its Legacy 650, the 650E. With this new E version, Embraer wanted to upgrade an aircraft derived from the EMB-135J as well as the Legacy 600. Embraer wished to introduce updated automation and other systems. The E version twinjet, that will enter into service in 2017 at a price of $25.9 million will have a synthetic vision system as part of the latest Primus Elite Advanced Features. In addition to the various avionics updates such as the installation of a traffic collision avoidance system and XM ground-based weather information to the moving map, the new cockpit on the 650E will be equipped with two iPads as part of the Electronic Flight Bad (EFB). The improved user interface appears to have been one of the drivers of this new update. The upgrade also made several changes to the cabin interior featuring new shades while keeping the three distinct cabin zones as one of the key factors of success of the aircraft.

In addition to its new aircraft, Embraer also presented on the tarmac the latest version of its entry-range twinet, the Phenom 100EV. The aircraft comes with a livery specially inspired by the electric flight control of the Legacy 450 and 500, is the latest version of the aircraft initially launched in 2005. The EV version also features a Prodigy Touch screen system integrated with the Garmin 300 avionics architecture. The Brazilian aircraft manufacturer selected Pratt & Whitney to power its aircraft with a modernized version of the PW617F. More powerful but with less fuel consumption, the PW617F1-E engine was chosen for the aircraft. According to Embraer the twinjet will be certified in 2017.

EMBRAER DÉVOILE LE LEGACY 650E

Venu en force avec l'intégralité de son catalogue, l'avionneur brésilien a présenté une nouvelle version de son Legacy 650, le 650E. Avec cette nouvelle déclinaison, Embraer tient à mettre à jour un appareil dérivé tour à tour de l'EMB-135J, puis du Legacy 600.

Avec la version E, l'avionneur a souhaité introduire à bord de l'appareil une mise à jour des automatisations, et également des systèmes. La version E du biréacteur, proposée au prix de 25,9 M$ et qui sera mise en service en 2017, disposera du système de vison synthétique, dernière fonctionnalité mise à jour de l'avionique Primus Elite d'Honeywell qui équipe l'appareil.

Outre une mise à jour des différents points avioniques comme l'installation d'un nouveau système anti collision et l'intégration d'un récepteur de données météo XM, le nouveau « cockpit » du 650E se verra doté de deux iPad à usage d'EFB (Electronic Flight Bag).

L'amélioration de l'interface homme-machine semble avoir été l'un des moteurs de cette nouvelle mise à jour. Celle-ci comprend également quelques retouches sur l'intérieur de la cabine de son appareil en lui offrant de nouvelles tonalités, tout en gardant les trois zones distinctes qui ont fait le succès de l'avion. Outre cette nouveauté, l'avionneur brésilien a également présenté sur le tarmac la dernière version de son biréacteur d'entrée de gamme, le Phenom 100EV. L'appareil, qui porte une livrée spéciale inspirée des commandes de vol électriques des Legacy 450 et 500, est la dernière évolution d'un appareil lancé en 2005. La version EV se voit ainsi dotée d'un système d'écran à commande tactile Prodigy Touch intégré à l'architecture de l'avionique Garmin 3000. L'avionneur s'est également tourné vers Pratt & Whitney afin que le motoriste se penche sur une version modernisée des PW617F.

Plus puissante mais surtout moins gourmande, c'est donc la versionPW617F1-E du moteur qui sera intégrée à l'appareil. Le biréacteur sera, selon Embraer, certifié vers le milieu de l'année 2017.

DASSAULT RELAUNCHES THE 900LX AND PREPARES FOR THE FUTURE

To celebrate its centenary, Dassault Aviation once again made headlines during the NBAA trade show. With its Falcon 8X having just entered into service, the French aircraft manufacturer shared the development of a new cabin on board its Falcon 900LX trijet. Dassault remains enthusiastic in terms of this aircraft for which more than 500 units have been produced. It is therefore logical that Dassault would chose to integrate new innovations, for certain issues stemming directly from the 8X program. The cabin interior has been entirely redesigned "*to better match current standards*" as highlighted by Olivier Villa, CEO of the Dassault's civil division. The cabin design has been rendered more fluid to improve the feeling of space. Engineers also paid particular attention to the integration of new equipment.

Also included is a new LED mood lighting system that produces both high-quality traditional white light and a selection of programmable mood lighting. The new acoustics are derived from the Falcon 8X and reduce cabin noise by two decibels. The new cabin will be compatible with the latest high-speed connectivity systems and will feature the FalconCabin HD+ program using a fiber optic network to distribute audio and video content. The cockpit will integrate the new FalconEye combined Heads Up Display as well as the new integrated electronics "Flight bag" solution dubbed Falcon Sphere II.

Following this announcement, the 100-year old manufacturer also provided an update on the pace of production of its Falcon 8X which includes 32 aircraft already produced. The aircraft also received two new certifications; one in Brazil and the second in the United Arab Emirates. India is expected to certify the aircraft before the end of the year. Concerning the Falcon 5X, Eric Trappier is confident and confirmed that deliveries of the aircraft would begin in 2020.

By then, Dassault may however have announced the arrival of a new aircraft. The CEO stated that Dassault engineers are working with the marketing and sales teams "*to know the needs of tomorrow's market and especially to prepare for the arrival of a new Falcon when the time arises*".

DASSAULT RELANCE LE 900LX ET PRÉPARE L'AVENIR

Pour fêter son centenaire, Dassault Aviation a une fois de plus fait l'actualité sur le salon. Son Falcon 8X à peine entré en service, l'avionneur de Saint-Cloud a fait part du développement d'une nouvelle cabine à bord de son tri réacteur Falcon 900LX. Le constructeur demeure autant enthousiaste face à cet appareil qui a été produit à plus de 500 exemplaires. C'est donc en toute logique que Dassault a choisi d'y intégrer de nouvelles innovations, pour certaines issues directement du programme 8X. Le design intérieur a de fait été entièrement revu « afin de correspondre au plus près aux standards actuels », comme le souligne Olivier Villa, directeur général de la gamme civile chez Dassault. Le design de cabine a été rendu plus fluide afin d'améliorer la sensation d'espace. Les ingénieurs ont par ailleurs porté une attention particulière à l'intégration de nouveaux équipements. Et ce notamment par le biais de l'utilisation d'un nouveau système de LED qui produit à la fois une lumière blanche traditionnelle et une sélection d'ambiances d éclairage programmables. Issu du programme 8X, le nouveau système d'isolation acoustique a également été intégré afin de diminuer le bruit en cabine de plus de 2 dB. La nouvelle cabine sera compatible avec les derniers systèmes de connectivité à haut débit et disposera du programme FalconCabin HD+ utilisant la fibre optique pour distribuer les contenus audio et vidéo. Le cockpit ne sera pas en reste et intégrera le système de vison combinée sur affichage tête haute FalconEye, ainsi que la nouvelle solution de « Flight Bag » électronique intégrée baptisée Falcon Sphère II. Fort de cette annonce, le constructeur a par ailleurs fait état de la montée en cadence de production de son Falcon 8X – 32 appareils ont déjà été produits. L'avion a par ailleurs reçu deux nouvelles certifications ; l'une au Brésil et la seconde aux Emirats arabes unis. L'inde pourrait quant à elle certifier l'appareil avant la fin de l'année. Concernant le Falcon 5X, Eric Trappier se dit confiant et confirme le début des livraisons de l'appareil pour 2020. D'ici là, l'avionneur pourrait cependant annoncer la venue d'un nouvel appareil. Le PDG a ainsi indiqué que les ingénieurs de Dassault travaillaient avec les équipes du marketing et commerciales « pour connaître les besoins du marché de demain et surtout préparer l'arrivée d'un nouveau Falcon lorsque la reprise se fera jour ».

GULFSTREAM ON TRACK FOR THE G600

Gulfstream unveiled a new interior for its G500 during the NBAA. An interior which, according to the aircraft manufacturer, was designed in close collaboration with a customer panel. The cabin design is derived from the one presented on the G600 mockup last year during the same event. Among the distinctive elements that stand out are the new ergonomic seats.

The floor has also been redesigned with the possibility for full customization, especially with stone or wood that may be selected as an option. The G500 cabin presented during the event revealed the choice of two contrasted shades in order to differentiate the different zones of the aircraft.

The latter offers three separate living spaces capable of accommodating up to 19 passengers. While the cabin on the G500 is in the final development phase, Gulfstream announced that it had delivered the first prototype of the G600 to the flight test center in Savannah. The first flight of the aircraft is expected in a matter of days.

The aircraft underwent instrumentation and has completed ground vibration testing. Four additional prototypes will join the first prototype to successfully complete the testing. For the time being, over 55,000 test hours have been conducted for both the G600 and G500 programs. The G500 program which has been making good progress, with the start of tests on a fully-fitted aircraft, is expected to result in the certification of the aircraft by US authorities in 2017 and the first deliveries are scheduled for the fourth quarter of 2017. While the two programs were the focus of the manufacturer's news, it also indicated that it had delivered its 200th G650 and its 10th G280.

The twinjet, which becomes with the withdrawal of the G150 from the catalog Gulfstream's entry range family, also demonstrated its performance by obtaining the "*steep approach*" certification from the Federal Aviation Administration (FAA) and the Israeli civil aviation authorities. This new capability will enable the G280 to access key areas such as London City.

GULFSTREAM EN ROUTE VERS LE G600

Le salon du NBAA a permis à Gulfstream de dévoiler un nouvel intérieur pour son G500. Un intérieur qui, selon l'avionneur, a été réalisé en étroite collaboration avec un groupe de clients. Le design de cabine est un dérivé de celui présenté sur la maquette du G600 l'an dernier durant le même événement. Parmi les éléments distinctifs, on retiendra le nouveau design des sièges, plus ergonomiques. Le sol est également revu avec la possibilité d'une personnalisation complète, notamment avec de la pierre ou du bois, tous deux sélectionnables en option.

La cabine du G500 présentée sur le salon révélait le choix de deux teintes contrastées afin de bien différencier les différentes zones de l'appareil. Ce dernier offre en effet trois zones de vie séparées, capables de faire voyager jusqu'à 19 passagers. Alors que la cabine du G500 est en phase finale d'évolution, Gulfstream a annoncé avoir livré le premier prototype du G600 au centre d'essais en vol de Savannah. Les jours semblent comptés avant le premier vol de l'appareil. Ce dernier y a en effet réalisé les essais d'instrumentation, ainsi que les tests de vibrations au sol.

Quatre prototypes supplémentaires viendront rejoindre le n°1 pour mener à bien l'ensemble des essais.

Pour l'heure, plus de 55 000 heures de tests ont déjà été réalisées pour l'ensemble des programmes G600 et G500. Celui-ci, dont le programme se poursuit à grands pas, avec notamment le début des essais d'un appareil entièrement aménagé, doit aboutir à sa certification par les autorités américaines dans le courant de l'année 2017 et aux premières livraisons à l'horizon du quatrième semestre de la même année.

Si les deux programmes concentrent l'actualité du constructeur, ce dernier a par ailleurs tenu à indiquer avoir livré son 200e G650 et son 100e G280.

Le biréacteur devenu, avec le retrait du catalogue du G150, l'entrée de gamme du constructeur, s'est par ailleurs illustré en termes de performance en obtenant la certification « steep aaproach » ou « approche à forte pente », par le FAA (Federal Aviation Administration) et les autorités de l'aviation civile israélienne. Cette nouvelle capacité va permettre au G280 d'accéder à des terrains incontournables, tel que celui de Londres-City.

BREATHING SPACE FOR BOMBARDIER

The Canadian manufacturer was unable to celebrate the first flight of the Global 7000 during the NBAA. The first prototype of the aircraft (FTV1) took its maiden flight on November 4, the day after the Orlando event ended. This very important step for Bombardier is expected to enable the Global 7000 to enter into service in the second half of 2018.

The maiden flight, which lasted 2 hours and 27 minutes, allowed the crew Ed Grabman, Jeff Karnes and Jason Nickel to testing basic system functionality and assessing the handling and flying qualities of the aircraft. The flight crew conducted a gradual climb to 6,096 m (20,000 feet) and the aircraft reached a planned test speed of 240 knots. This first flight was especially awaited since the manufacturer has undergone some turbulence in recent months. And since good things come in pairs, Bombardier also announced that it had reported solid performance in terms of sales and deliveries during the third quarter of the year.

Its restructuring plan which was launched less than two years ago enabled Bombardier to deliver 36 aircraft during this period. Accordingly, 7 Learjet, 19 Challenger and 10 Global were delivered bringing the total deliveries for the year up to 109. The aircraft manufacturer also ensured that it was on track to exceed the 150 units of aircraft delivered in 2016.

As regards orders for the third quarter, Bombardier announced having recorded 30 aircraft in its order books or a total of 122 aircraft since the beginning of the year. These orders include those for Zetta Jet which officially announced the purchase of four Challenger 650 twinjets during the trade show.

This order follows the signature of a contract entered into between the Chinese firm Misheng Financial Leasing Co, Zetta Jet and Bombardier Business Aircraft. The contract is valued at around $129.4 million.

BOUFFÉE D'OXYGÈNE POUR BOMBARDIER

Le constructeur canadien n'aura pu fêter depuis le salon de la NBAA le premier vol du Global 7000. Le premier prototype de l'appareil (FTV1) est en effet intervenu le 04 novembre dernier, soit un jour après la fermeture de l'événement d'Orlando.

Cette étape très importante pour Bombardier devrait permettre au Global 7000 d'entrer en service au second semestre de 2018. Le vol inaugural, d'une durée de 2 heures et 27 minutes, a permis à l'équipage, Ed Grabman, Jeff Karnes et Jason Nickel, de tester les fonctionnalités élémentaires des systèmes, ainsi que les qualités de maniabilité du biréacteur. L'équipage a en outre effectué une montée graduelle jusqu'à 6 096 m (20 000 ft) et atteint une vitesse planifiée de 240 nœuds.

Ce premier vol était particulièrement attendu chez le constructeur qui a traversé ces derniers mois quelques turbulences. Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, l'avionneur a également annoncé avoir réalisé de solides performances sur le plan des commandes et des livraisons au cours du troisième trimestre de cette année. Son plan de restructuration entamé il y a moins de deux ans a ainsi permis à Bombardier de livrer 36 appareils durant cette période. 7 Learjet 19 Challenger et 10 Global ont ainsi été livrés, portant à 109 le nombre total de livraisons effectuées depuis le début de l'année. L'avionneur assure par ailleurs pouvoir dépasser son seuil de 150 machines livrées en 2016. Concernant les commandes sur le troisième trimestre, Bombardier annonce avoir enregistré 30 appareils dans ses carnets. Soit un total de 122 depuis le début d'année. Parmi ces commandes, celle de Zetta Jet qui a, durant le salon, officialisé l'acquisition de quatre biréacteurs Challenger 650. Cette commande fait suite à la signature d'un contrat conclu entre le chinois Misheng Financial Leasing Co, Zetta Jet et Bombardier aviation d'affaires. La valeur du contrat est estimée a 129, 4 M$.

SF50 VISION CERTIFIED

After a launch in 2006 and few years out of the spotlight, the Cirrus Vision Jet SF50 is back. This single-engine aircraft aimed at the very light jet market obtained certification from the Federal Aviation Administration (FAA) during NBAA.

More than a new aircraft, it is the first certified personal single-engine aircraft to enter into aviation history. And the manufacturer now under Chinese control counts on taking advantage of this to develop sales of its $1.96 million aircraft. This “pocket jet” is primarily intended for owners wishing to advance from the Cirrus light aircraft range to a jet.

All while keeping the same avionics ergonomics. Furthermore, the aircraft is also closing in on turboprops such as the TBM 900 or the Kestrel especially in terms of performance. As a reminder, the aircraft has a cruising speed of 300 kts (555 km/h) with a maximum range of 1,250 nm (2,011 km).

The factory based in Duluth, Minnesota must deliver the first units in December and is already preparing to release one unit per week throughout 2017. The aircraft manufacturer also stated that it had already produced 10 series aircraft.

LE SF50 *VISION* CERTIFIÉ

Après un lancement en 2006 et quelques années d’absence, le Cirrus Vision Jet SF50 fait son retour. Ce monoréacteur destiné au marché des jets très légers (VLJ – Very Light Jet) a obtenu durant le salon sa certification du FAA – Federal Aviation Administration. Plus qu’un nouvel appareil, il s’agit surtout du premier mono-réacteur personnel certifié à entrer dans l’histoire de l’aviation. Et le constructeur, passé sous contrôle chinois, entend bien profiter de cet avantage pour développer les ventes de son appareil vendu 1, 96 M$. Ce « pocket jet » se destine principalement à des propriétaires désireux de passer de la gamme d’avion léger Cirrus à l’étape du jet. Et ce, tout en gardant la même ergonomie avionique. Plus loin, l’appareil a vocation à venir également « chatouiller » les turbopropulseurs tels que le TBM 900 ou le Kestrel, notamment de par ses performances. Pour mémoire, l’appareil affiche une vitesse de croisière de 300 kts (555 km/h) pour une autonomie maximum de 1 250 nm (2011 km).

L’usine du constructeur basée à Duluth, dans le Minnesota, a livré les premier exemplaires dans le courant de décembre 2016 et se prépare d’ores et déjà à sortir une machine par semaine dans le courant de l’année 2017. L’avionneur indique par ailleurs avoir déjà produit dix appareils de série.

BOEING ANNONCE LE BBJ MAX 7

Un peu plus d'un an après le lancement du BBJ Max 8, David Longridge, président de la division Business Jet de Boeing, a dévoilé l'entrée au catalogue du BBJ Max 7.
L'appareil qui dispose d'une autonomie de 7 000 nm (13 000 km), permettra d'abaisser les coûts en opération de 10 % par rapport aux versions antérieures. L'appareil entrera en service en 2019.

BOEING ANNONCE LE BBJ MAX 7

Un peu plus d'un an après le lancement du BBJ Max 8, David Longridge, président de la division Business Jet de Boeing, a dévoilé l'entrée au catalogue du BBJ Max 7.
L'appareil qui dispose d'une autonomie de 7 000 nm (13 000 km), permettra d'abaisser les coûts en opération de 10 % par rapport aux versions antérieures. L'appareil entrera en service en 2019.

LIVE FROM THE NBAA
EN DIRECT DU SALON DU NBAA

LUFTHANSA TEKNIC'S PARTNERSHIP WITH MERCEDES

Lufthansa Technik and Mercedes-Benz Style presented for the first time a final version of a joint study on cabin completion. The two companies took advantage of the event to officially launch this product for Airbus or Boeing type aircraft. Led by a team of Lufthansa Technik engineers, the initial design concept started in 2015 and was gradually updated to best match the requirements in terms of airworthiness and certification.
NBAA visitors had the chance to see the complete cabin in a virtual 3D presentation at the Lufthansa Teknic stand. A full-scale psychical 3D model and material samples of cabin surfaces accompanied the presentation of this relatively unique product on the VIP aircraft market.
"*We've developed a completely new space concept that goes beyond conventional cabin space design," stated Gorden Wagener, Head of Design of Daimler AG, prior to adding: "This enables passengers to experience the Mercedes-typical modern luxury in all its aspects, because the design is both emotional and intelligent.*"
The cabin features a modern design combined with latest communication systems. The unique helix structure, a dynamic spiral layout, is the central design theme extending from the entrance all the way to the bedroom. The VIP aircraft, which could seat 150 passengers in airline configuration, is designed for 16 VIP passengers. The entrance area in the front features a welcoming, open entrée, a kitchen (galley) for live cooking and a séparée as well as a VIP bathroom (lavatory). In the aft part of the cabin a separate entertainment zone has been combined with the en-suite private area. The open design of the bath- and bed room is a distinct feature conceived around a free standing shower with transparent side walls.

LUFTHANSA TECHNIK SE LIE À MERCEDES

Lufthansa Technik et Mercedes-Benz Style ont présenté pour la première fois une version finale d'une étude conjointe portant sur un aménagement de cabine. Les deux compagnies ont profité de l'événement pour lancer officiellement ce produit destiné aux appareils de type Airbus ou Boeing. Dirigé par l'équipe d'ingénierie de Lufthansa Technik, le concept initial a pris forme en 2015 et a été mis à jour au fur et à mesure afin de correspondre aux exigences de navigabilité et de certification. Les visiteurs du salon du NBAA ont eu la possibilité de voir la cabine complète dans une présentation 3D virtuelle sur le stand de Lufthansa Teknic. Des échantillons de matériaux des surfaces de la cabine complétaient la présentation de ce produit relativement unique sur le marché des avions VIP.
«*Nous avons développé un concept d'espace totalement nouveau qui va au-delà de la conception classique de l'espace de cabine* », a déclaré Gorden Wagener, responsable de conception chez Daimler AG, avant d'ajouter :
« *Cela permet aux passagers d'expérimenter le luxe moderne typique de Mercedes dans tous ses aspects, parce que le design est à la fois émotionnel et intelligent* ».
La cabine dispose d'un design moderne combiné à des systèmes de communication dernier cri.
La structure hélicoïdale unique constitue le thème de conception central. Celui-ci s'étend à travers l'avion, de l'entrée jusqu'à la chambre à coucher. L'avion, qui peut accueillir jusqu'à 150 passagers en configuration classique, est conçu ici pour accueillir 16 personnes. La zone avant comporte une entrée ouverte accueillante, une cuisine à accès direct et une autre séparée, ainsi qu'une salle de bain VIP.
Dans la partie arrière de la cabine, une zone de divertissement séparée a été combinée avec le secteur privé. La conception ouverte de la salle de bain est une caractéristique distincte conçue autour d'une douche indépendante avec des parois latérales transparentes.

POLARIS AVIATION JOINS COMLUX'S PROGRAM

Fly Comlux announced during the NBAA trade show that it has signed its first OneAbove VIP service contract with Polaris Aviation Solutions for the sale of VIP flights on its Gulfstream G550 and Boeing BBJ based in New York, US. Similar to Fly Comlux, Polaris Aviation Solutions, with headquarters in Atlanta, is a global executive aircraft management company. Polaris currently operates a fleet of five aircraft based in the United States and selected the OneAbove program by Comlux to sell and organize charter flights for third-party customers.

POLARIS AVIATION ADHÈRE AU PROGRAMME DE COMLUX

Fly Comlux a annoncé durant le salon la signature de son premier contrat de service VIP OneAbove avec Polaris Aviation Solutions pour la vente de vols VIP sur ses Gulfstream G550 et Boeing BBJ basés à New York, aux Etats-Unis. Similaire à Fly Comlux, Polaris Aviation Solutions, dont le siège se situe à Atlanta, est une société mondiale de gestion d'avions de direction. Polaris exploite aujourd'hui une flotte de cinq avions basés aux Etats-Unis et a sélectionné le programme OneAbove par Comlux pour vendre et organiser des vols à la demande pour des clients tiers.

ORDER FOR CESSNA

In addition to presentations, Cessna revealed that it signed a sales contract for three Citation X+ with Schweitzer Engineering Laboratories (SEL). This order will bolster SEL's existing fleet used by its executives to travel the world.

COMMANDE POUR CESSNA

En marge des présentations, Cessna a révélé avoir signé un contrat de vente pour trois Citation X+. Une commande passée par l'industriel Schweitzer Engineering Laboratories (SEL). Cette commande vient renforcer la flotte déjà existante de SEL, qui utilise ces appareils pour les déplacements de ces cadres dirigeants à travers le monde.

VISION MERCEDES-MAYBACH 6

SYNTHÈSE DE LUXE

Six mètres. C'est la longueur du dernier « concept car » présenté sur le stand Mercedes lors du dernier Mondial de l'automobile. Et outre ses dimensions impressionnantes, l'étude de la firme allemande suscite une réflexion sur l'automobile haut-de-gamme de demain.

By Frédéric Vergnères - © Daimler AG

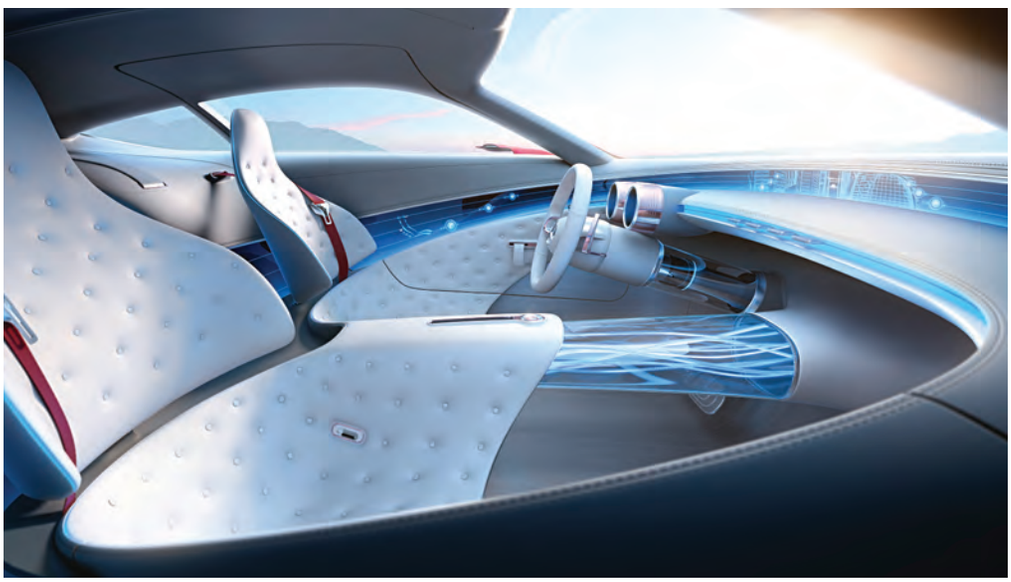
VISION MERCEDES-MAYBACH 6

ULTIMATE IN LUXURY

Six meters. That is the length of the latest concept car presented at the Mercedes stand during the most recent Paris Motor Show. Aside from its impressive dimensions, the study by the Germany firm raises reflection on the luxury vehicle of tomorrow.

THE COUPÉ, PRESENTED UNDER THE MERCEDES-MAYBACH LABEL, ALREADY CREATED A BUZZ IN AUGUST DURING THE PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE CAR BEAUTY CONTEST IN CALIFORNIA. ALTHOUGH FUTURISTIC, THE VISION MERCEDES MAYBACH 6 DRAWS ON THE ELEGANT LINES OF THE AERO COUPÉS OF THE 1930S AND THE EMBLEMATIC RADIATOR GRILL OF THE OLDER MAYBACHS. A REINTERPRETATION OF A CLASSIC DESIGN WHICH ENABLES ITS FOUR PASSENGERS TO BE TRANSPORTED INTO A NEW AUTOMOTIVE WORLD.

LE COUPÉ, PRÉSENTÉ SOUS LE LABEL MERCEDES-MAYBACH, AVAIT DÉJÀ FAIT SENSATION EN AOÛT DERNIER LORS DU CONCOURS DE DESIGN ET D'ÉLÉGANCE DE PEBBLE BEACH, EN CALIFORNIE. BIEN QUE FUTURISTE, LA VISION MERCEDES MAYBACH 6 REPREND AVEC ÉLÉGANCE LES COURBES DES COUPÉS « AERO » CHERS AUX ANNÉES 1930 ET LA CALANDRE EMBLÉMATIQUE DES ANCIENNES MAYBACH. UNE RÉINTERPRÉTATION D'UN DESIGN CLASSIQUE PERMETTANT DE TRANSPORTER QUATRE PASSAGERS DANS UN NOUVEL UNIVERS AUTOMOBILE.

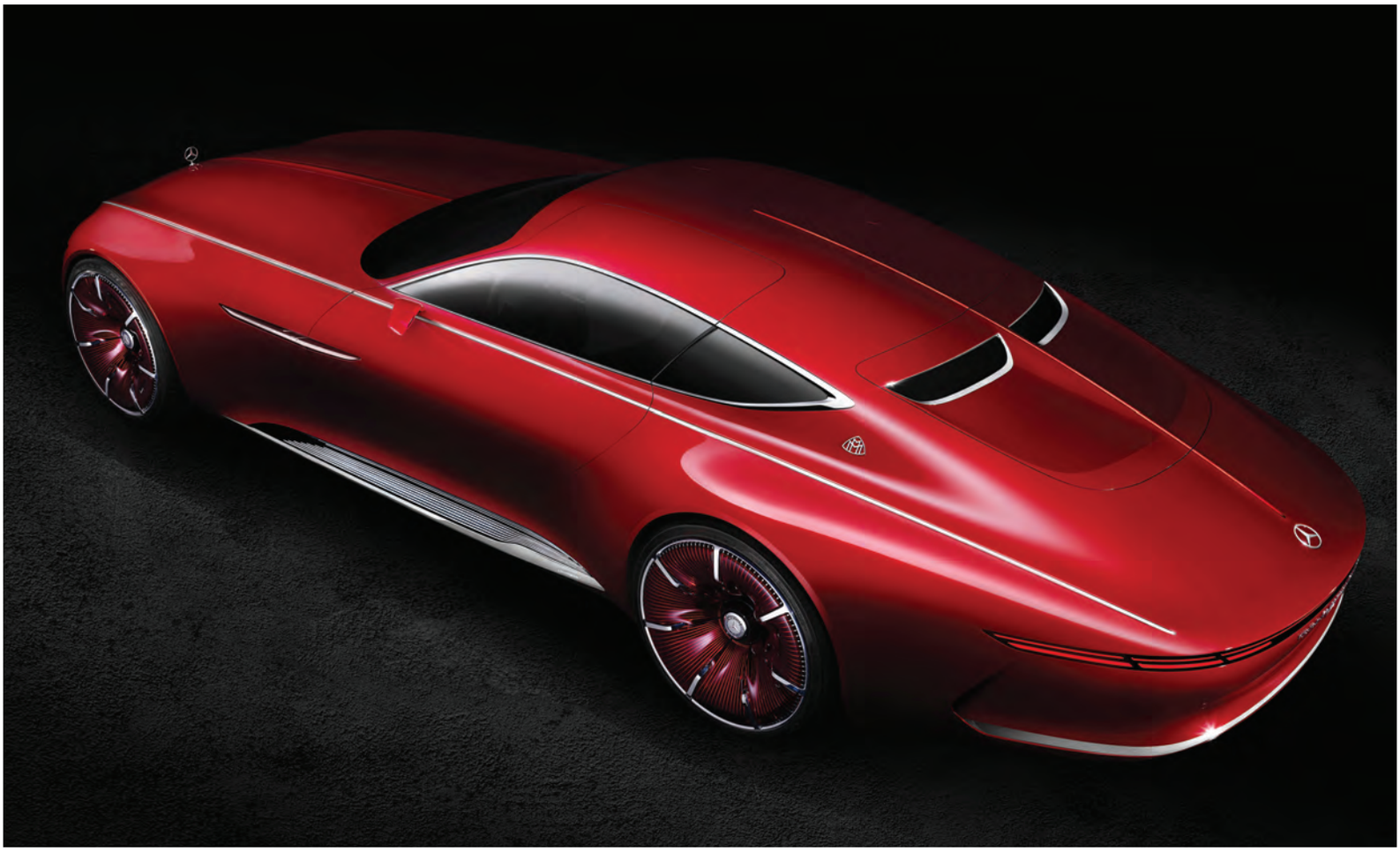


SLEEK DESIGN

While the exterior design of the car is reminiscent of the Roaring Twenties, the inside is however largely inspired by the avant-gardism bordering between two worlds: a yacht and science fiction. The interior design is effectively curved throughout.
A subtle combination of steel and white leather with occasional hints of blue lighting which can be customized based on passengers' mood or the time of day.

DESIGN ÉPURÉ

Si les années folles se retrouvent bel et bien en filigrane dans le design extérieur de la voiture, l'intérieur est en revanche largement inspiré d'un avant-gardisme au frontière de deux mondes : ceux du yacht et de la science fiction. L'ensemble de l'habitacle, ici, est en effet présenté tout en courbe.
Mélange subtil d'acier et de cuir blanc relevé à certains endroits par des traits de lumières bleutés capables de changer en fonction des diverses données personnalisées, tels que l'humeur des passagers ou l'heure du déplacement.

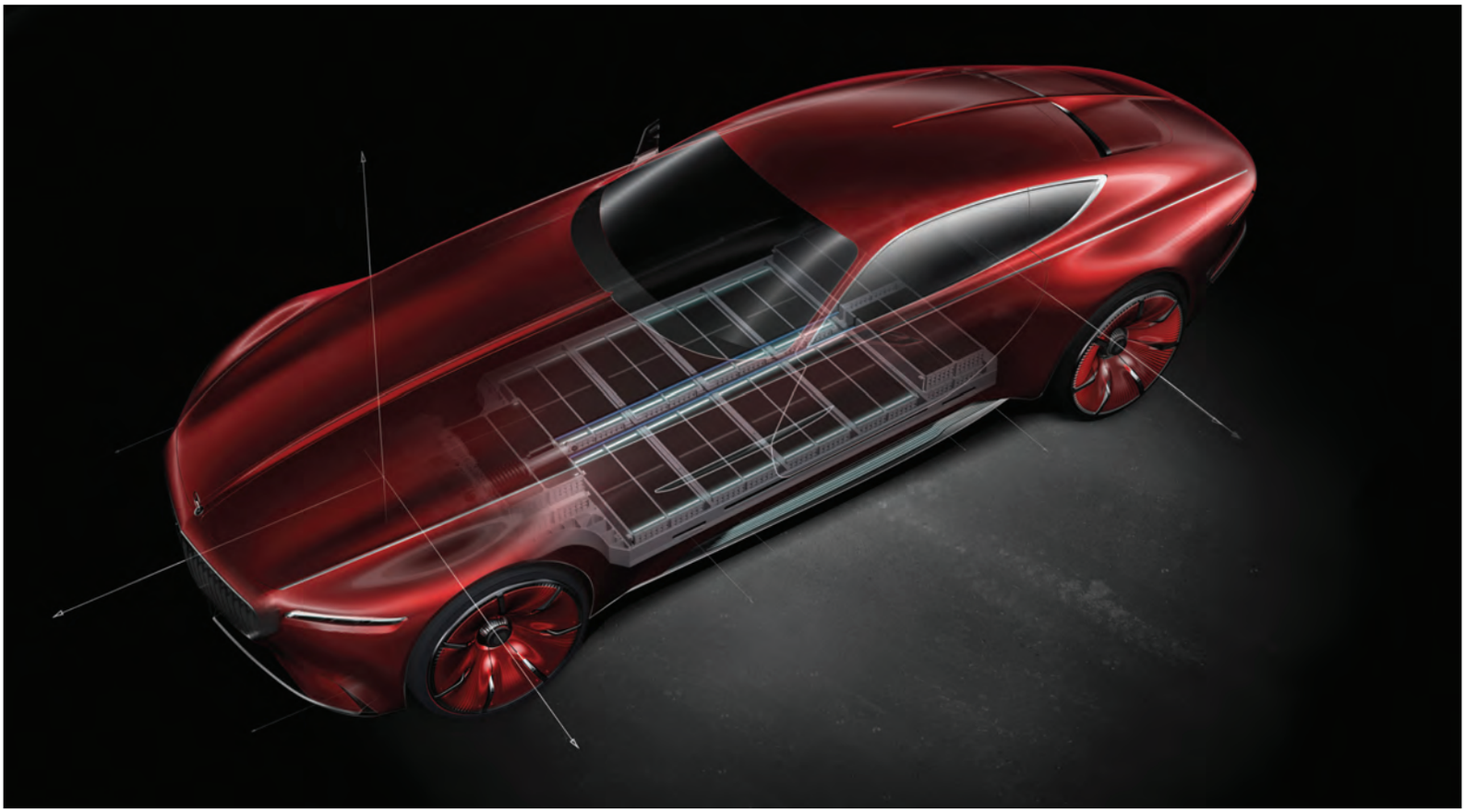


ELECTRIC VISION

The German automaker conscientiously managed to pay homage to the past while bringing the future on board. Starting with the fully electric propulsion powering this 5.7m giant.
The drive system offers 550 kW or 750 HP distributed across the all-wheel drive with surprising performance: 0 to 100 km/h in under four seconds, and a top speed estimated at 250 km/h. With a range of over 500 km, the Vision Mercedes-Maybach also features an ultra-rapid battery recharge system allowing the coupé to gain an additional 100 km of autonomy in five minutes.

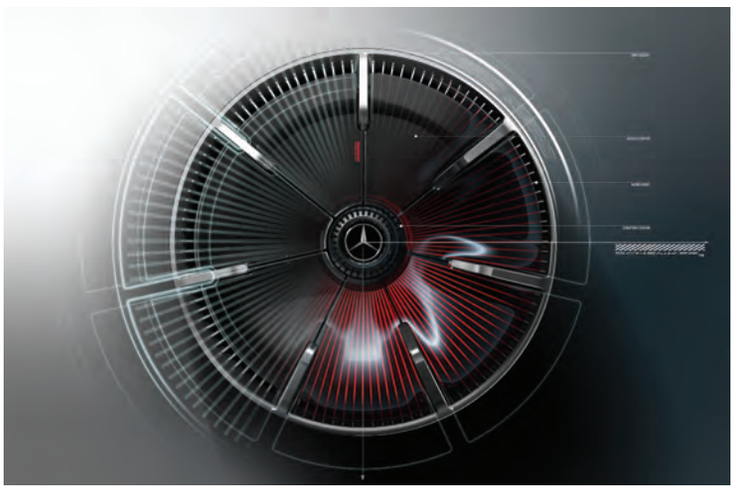
DIGITAL VISION

The concept car created by the German firm undoubtedly offers a glimpse of the vehicle of tomorrow in terms of its mode of propulsion. But that is not all.
In addition, the "Vision 6" concept includes a passenger compartment that is fully connected not only to the car's system but also to its passengers. Capable of self-driving, the concept also draws on systems used in aviation such as the Synthetic Vision System (SVS) and the Enhanced Vision System (EVS).
With everything projected on to the front windscreen. Aside from these cutting edge systems, the passenger compartment is able to detect a wide range of parameters including the vital signs of passengers as well as their clothing. Based on these analyses, the system automatically adjusts the various features such as the cabin temperature. The Vision Maybach 6 is not just a vehicle connected to a system, it is also connected to humans. ■



VISION ÉLECTRIQUE

Consciencieusement, le fabricant automobile allemand a su jouer sur l'historique tout en y amenant à bord le futur de l'automobile. A commencer par la propulsion de ce mastodonte de 5,70 m, 100 % électrique. 550 kW, soit 750 chevaux répartis sur quatre roues motrices et des performances surprenantes : 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes, une vitesse de pointe estimée à 250 km/h et une autonomie de plus de 500 km.
La Vision Mercedes-Maybach dispose également d'un système de recharge de batterie ultra rapide permettant au coupé de gagner plus de 100 km d'autonomie en cinq minutes.



VISION NUMÉRIQUE

Incontestablement, le *concept car* réalisé par la firme allemande préfigure l'automobile de demain dans son mode de propulsion. Mais pas seulement.
Car au-delà, le concept « Vision 6 » intègre un habitacle 100 % connecté, non seulement au système de l'auto, mais également à ses passagers. Capable de rouler seul, le concept emprunte également les systèmes utilisés en aéronautique telle que la vision synthétique (*SVS - Synthétic Vision System*) au système de vision améliorée (*EVS - Enhanced Vison System*), le tout projeté sur le pare-brise.
Outre ces systèmes de pointe, l'habitacle fourmille de capteurs capables de détecter un large spectre de paramètres, tels que les fonctions vitales des passagers, les vêtements portés. De ces analyses, le système ajuste différentes fonctionnalités automatiquement, comme la température de l'habitacle.
La vision Maybach 6 n'est pas seulement une voiture connectée à un système. Elle l'est également à l'humain. ■

HOTEL

© Steph@ne-photography

Le Lana

★★★★★

"WHERE EXCELLENCE RULES"

"50 years of history of a family and a life devoted to the art of entertaining and the love of a region".

L'EXCELLENCE EST NOTRE LOI

« 50 ans d'Histoire, celle d'une famille et d'une vie vouée à l'art de recevoir et à l'amour d'une région ».

By Chloé Baud'huin - © Le Lana

WITH THE ARRIVAL OF WINTER AND SNOW-COVERED MOUNTAINS, YOU ARE SURELY DREAMING TO GET AWAY IN A UNIQUE ACCOMMODATION WHEREEXCELLENCE RULES.
LOCATED IN THE HEART OF THE RENOWNED AND LEGENDARY SKI STATION COURCHEVEL, HOTEL LE LANA OFFERS AN AUTHENTIC AND TIMELESS CHARM THAT WILL NOT LEAVE YOU INDIFFERENT.

Next to the chairlifts, Hotel Le Lana combines comfort and authenticity with a modern setting. Its numerous high-quality amenities will offer you a moment of peace and tranquility.
The hotel features 55 rooms, 28 suites and 2 apartments located at foot of the Bellecôte piste. The windows open onto the mountain, the valley or the center of the station. With colors reminiscent of honey, sand and chocolate, the comfortable couches and fireplace will immerse you into the welcoming and artistic atmosphere.
After a long day on the slopes, enjoy the sumptuous gourmet dishes and Savoyard specialties available in their restaurants as well as the panoramic and dizzying view from the bar.
Also renowned for its luxurious Clarins spa, settle into a cabin and let yourself be tempted by the high-quality treatments as well as a multitude of "after-ski" options: sauna, hammam, heated pool, fitness room, massages and many other services.

Relaxed, pampered and with a balanced body and mind, the spa is a veritable haven combining luxury and relaxation.
Throughout your stay you can benefit from the attentive and accessible personnel and who strive to make your stay unforgettable.
Located in the world's largest ski area, "Trois Vallées" features 600 kilometers of Alpine pistes fully dedicated to the practice of all types of snow sports. Only 2 hours from the Geneva and Lyon St Exupéry international airports, Hotel Le Lana awaits you for a magical stay where nature rules.■

A L'AUBE DE L'HIVER ET DES MONTAGNES ENNEIGÉES, VOUS RÊVEZ SÛREMENT DE SÉJOURNER DANS UN LIEU UNIQUE OÙ L'EXCELLENCE FAIT LOI.
SITUÉ AU CŒUR DE LA TRÈS CÉLÈBRE ET MYTHIQUE STATION DE SKI COURCHEVEL, L'HÔTEL LE LANA OFFRE UN CARACTÈRE AUTHENTIQUE ET INTEMPOREL QUI NE VOUS LAISSERA PAS INDIFFÉRENT.

À deux pas des remontées mécaniques, L'hôtel Le Lana allie confort, authenticité et modernité. Ses nombreux équipements de qualité vous offriront un moment de douceur et de tranquillité.
L'établissement dispose de 55 chambres, 28 suites et 2 appartements au pied de la piste de Bellecôte. Les fenêtres ouvrent sur la montagne, la vallée ou le centre de la station. Les couleurs qui rappellent le miel, le sable et le chocolat, les confortables canapés et le feu dans la cheminée vous plongeront dans une atmosphère délicate et artistique.
Après une longue journée de ski, vous pourrez profiter des somptueux gourmets et spécialités savoyardes proposés dans leurs restaurants, ainsi que la vue panoramique et vertigineuse qu'offre le bar.
Célèbre également pour son somptueux SPA signé Clarins, prenez place dans l'une des cabines et laissez-vous tenter par des soins de qualité ainsi qu'une multitude d'options « after-ski » : sauna, hammam, piscine chauffée, salle de fitness, massages et bien d'autres encore.
Détente, découvertes sensorielles, équilibre du corps et de l'esprit, le spa est un véritable refuge alliant luxe et décontraction.
Tout au long de votre séjour vous pourrez bénéficier d'un personnel attentif, disponible et qui a à cœur de rendre votre séjour inoubliable.
Situé dans le plus grand domaine skiable du monde « les Trois vallées », c'est 600 kilomètres de pistes alpines entièrement dédiées à la pratique de tous types de sports de glisse. A seulement 2h des aéroports internationaux de Genève et de Lyon St Exupéry, l'Hôtel Le Lana vous attend pour un séjour féerique où la nature est reine. ■

World point Distribution

ULTIMATE JET MAGAZINE

Country Distribution List

(February 2015)

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, Patio Tahaa, Moorea)
Gabon
Germany
Gibraltar
Greece
Grenada
Guernsey
Guetamala
Hong Kong
Hungary
Iceland
India
Indonesia
Iran
Ireland
Isle of Man
Israel
Italy
Ivory Coast
Japan
Jordan
Kazakhstan
Kenya
Kuwait
Latvia
Lebanon
Libya
Liechstenstein
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

ULTIMATE JET

Aviation Show

Farnborough AIRSHOW

Business Airport

ABACE
SHANGHAI, CHINA

EBACE

Jetexpo

MYS
MONACO YACHT SHOW

NBAA

MEBA
MIDDLE EAST BUSINESS AVIATION

World point Distribution

ULTIMATE JET MAGAZINE

Distribution partners

(February 2015)

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
Aélia Assurances
Aéroport Cannes-Mandelieu
Aéroport international du Castellet
Air & Compagnie
Air Partner
Aircraft cleaning services
ATR
Aviapartner 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 Sarl
Eccelsa Aviation
ESAIR
Eurofly Service S.p.A.
Flygroup
GS Aviation
Hifly 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 aviaçao 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
Linxair Business Airlines

South Africa
ExecuJet South Africa Pty Ltd
Signature Flight Support

Spain
Aerea
Aero Link
Air Med
Assistair
CorporatejetsXXI, S.A
Euraservsices
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
Marenco 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

luxury ACCESS
Sea, Jet & Sun

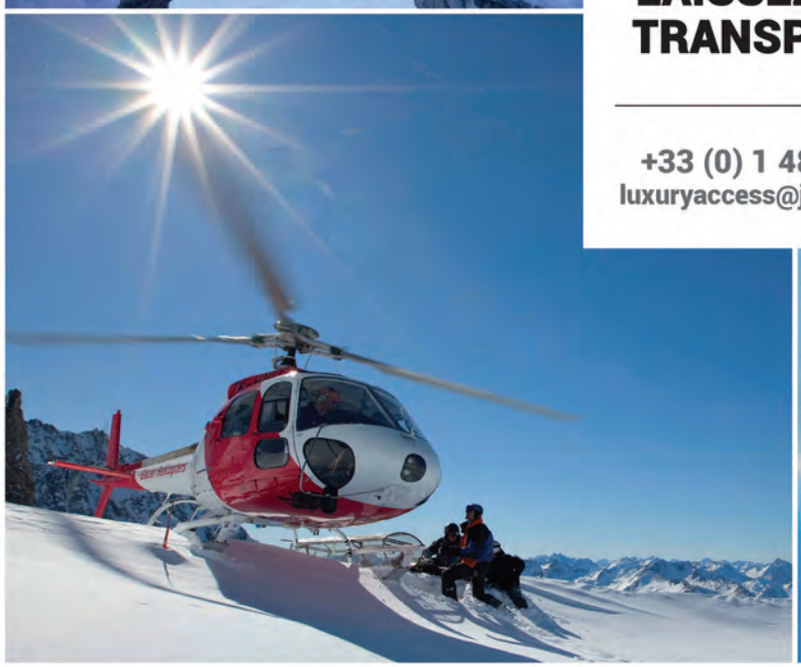
VIP TAILOR MADE JOURNEYS
ALL AROUND THE WORLD

VOYAGES CLEFS EN MAINS

LET YOURSELF BE TAKEN AWAY

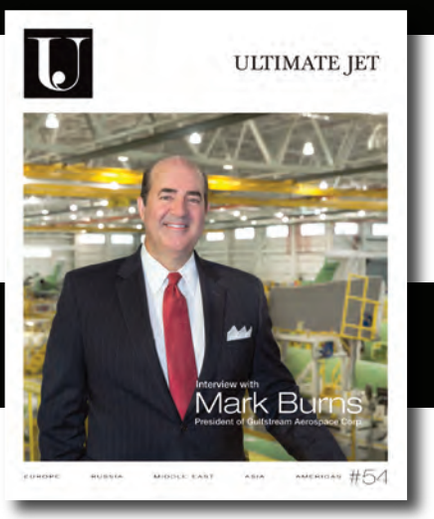
LAISSEZ VOUS TRANSPORTER

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



Subscribe now Abonnez-vous

ULTIMATE JET



Single subscription
Abonnement simple

40 € **year / an** **6 issues / numéros**

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

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

Corporate Offer
Spécial Entreprises

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.

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 UJ MEDIA

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

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 indispensable 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 Gallixo.

Société UJ MEDIA
Aéroport de Toussus-le-Noble, Bât 216 - Zone sud, 78117 Toussus-le-Noble - FRANCE · Phone: +33 (0)1 30 84 13 32 - subscribe@ujmedia.fr

FORMATION
STAGE
QT

Paris Helicoptere Center

parishelico.com

Agr : FR.ATO.0047

FORMATIONS	QT	STAGES	LOISIRS
PPL(H)	R22	SÉCURITÉ ROBINSON	VOL DÉCOUVERTE
CPL(H)	R44	DNC : PHOTO	VOL D'INITIATION
	EC120	STAGE MONTAGNE	
	AS350	VOL DE NUIT	
		HÉLI SURFACE	

01 84 73 08 90 - parishelico.com

Aéroport de Toussus le Noble - Bât. 216, Zone Sud - 78117 Toussus Le Noble - FRANCE - contact@parishelico.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

® iPad is a trademark of Apple Inc., registred in the U.S. and other countries.

ULTIMATE JET

Est édité par/is published by : Société UJ MEDIA

www.ujmedia.fr

Siège social/Corporate headquarters :

Société UJ MEDIA

Aéroport de Toussus-le-Noble,
Bât 216 - Zone sud,
78117 Toussus-le-Noble - FRANCE
Phone: +33 (0)1 30 84 13 32
Email : contact@ujmedia.fr
SAS au capital de 6 000 €
RCS : 815 195 300 00026

Gérant/Legal Representative & Executive Director

Arnaud Devriendt

adevriendt@callixo.com

Directrice Général/Managing Director

Jill Samuelson

jillsamuelson@callixo.com

+1 (561) 609 9061

+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

fvergneres@callixo.com

+33 (0)6 64 02 08 84

Directeur Artistique/Art Director

Olivier Noël

+33 (0)6 87 31 39 96

Ont collaboré à ce numéro/Contributed to this issue

François Blanc, Chloé Baud'huin

Traduction/Translation

Megan Scoretz

Partenariat Hôtels de Luxe / Media Partnership Travel

Marion Gisle : mgisle@ujmedia.fr

Développement commercial / Business Development

Jill Samuelson : jillsamuelson@callixo.com

Davina Somboune : dsomboune@callixo.com

Are you ready to take your career to new heights?

Let's aim higher and reach further!

Seize the opportunity to operate in the global rotorcraft industry and join UJ MEDIA's team.

UJ MEDIA is a French publishing company with two bilingual aeronautical editions, Ultimate Jet & Helicopter Industry, distributed worldwide.We are looking for **Outside Business Development Representatives** to reinforce our presence in strategic markets: **Europe & North America.**

Profile : minimum 2 years experience in sales / Freelance / fluent in English
Location : Europe & North America
Websites : http://www.ultimatejet.com, http://ujmedia.fr,
Company HQ : France (Toussus-le-Noble) & USA (Virginia)
Send your CV to : recruitment@ujmedia.fr

UJ MEDIA

Crafted in Switzerland
PC-12 NG
THE TAILOR
Australian hand-crafted journeys
PILATUS
THE ORIGINAL
Many claim originality, but there is always only one true pioneer. In designing the PC-12 our objective was to create the world's most versatile, high performance, efficient and safe aircraft and back it up with the highest level of service. Today, with over 1,400 aircraft in operation, our commitment is just as strong as when the first PC-12 was delivered. At Pilatus, we succeed by helping our customers succeed. How's that for an original idea? Step up to the "Pilatus Class" now.
Pilatus Aircraft Ltd · Switzerland · Phone +41 41 619 61 11 · www.pilatus-aircraft.com