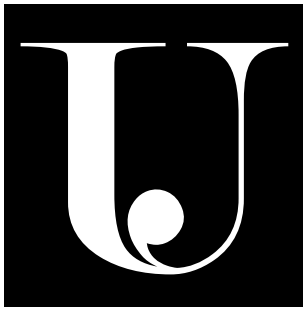




ULTIMATE JET



EBACE
2017

EUROPE

RUSSIA

MIDDLE EAST

ASIA

AMERICAS

#57

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 **PILATUS** 

NOW, FLY COMMERCIALY IN EUROPE WITH THE WORLD'S GREATEST SINGLE

As of 1 March 2017, commercial single-engine turbine operations with the PC-12 NG are permitted in Europe (SET-IMC). And the PC-12 NG is the perfect aircraft for your mission. With its unique short-field performance capability, the PC-12 NG can fly closer to any destination. Plus a cargo door with spacious cabin which can be quickly reconfigured – and all this at much lower operating costs than competing aircraft. Step up to the PC-12 NG and save money.

Pilatus Aircraft Ltd · Switzerland · Phone +41 41 619 61 11 · www.pilatus-aircraft.com



Edito

Jill Samuelson
Managing Director

14 years ago the Concorde ceased its activities. British Airways and Air France decided to stop operating the supersonic for security reasons but also due to operating costs. Since then, it has to be acknowledged that the world of air transport is “dragging” in subsonic speed. While aircraft manufacturers in the business aviation sector have no cause to be ashamed of the performance of their aircraft – on the contrary – it is nonetheless almost sad that the time where one could go from London or Paris to New York in barely more than three hours belongs to the past. The technological leap made by engineers in the early 1960s seems to have frozen supersonic flight to another era. Yet the idea of the development of a “replacement” for the mythical bird, since pretty much the day the Concorde stopped flying, is still in play. Three projects are currently underway: the QueSST – Quiet SuperSonic Technology by Lockheed Martin; the Boom Technology XB-1 and the Aerion AS2. This latter has reached a new milestone in the race for the supersonic of the future by unveiling

The race to Mach

a partnership with the engine manufacturer GE to begin evaluating potential engines. However, despite the promise of announcements and tantalizing projects, any potential Concorde replacement will

have to overcome a challenge that could have undermined the exploitation of the Franco-English aircraft at its time: how to cross the sound barrier while mitigating the impact of the supersonic boom. This technical challenge must be solved before even the commercialization of such an aircraft could be envisaged. The engineers of the QueSST program duly understood the problem and, in partnership with NASA, have developed a preliminary design of an aircraft with the aerodynamics to meet the challenge. Aerion, which since 2007 has focused its attention on supersonic aircraft dedicated to business aviation, is relying on the benefits of the supersonic natural laminar flow, studied since the early 90s by aerodynamicist Richard Tracy. Boom Technology is also conducting studies in this direction. The Mach race seems to have started again in earnest.

Il y a 14 ans, Concorde cessait ses activités ; les deux grandes compagnies que sont British Airways et Air France décidaient d’arrêter l’exploitation du supersonique pour des raisons de sécurité, mais surtout de coûts. Depuis cette date, il faut bien reconnaître que le monde du transport aérien se « traîne » en subsonique. Si les avionneurs du secteur de l’aviation d’affaires n’ont pas à rougir des performances de leurs appareils, à l’image du G650, le monde d’hier permettant de relier Londres ou Paris à New-York en à peine plus de 3h00, quoi que l’on en pense, manque cruellement à un monde hyperactif où les seuls rapports humains ne peuvent se limiter à la dématérialisation. Le bond technologique réalisé par les ingénieurs au début des années 1960 semble avoir figé le vol supersonique à une autre époque. Pourtant, l’idée du développement d’un « remplaçant » à l’oiseau mythique, dès la fin de ces vols, a constamment poursuivi sa route. Trois projets sont actuellement en cours ; le QueSST – QUIet SuperSonic Transport de Lockheed Martin, le XB-1 de Boom Technology et l’AS2 d’Aerion. Ce dernier a d’ailleurs

La course au Mach

posé un nouveau jalon dans la course au supersonique du futur en dévoilant un partenariat avec le motoriste GE dans le cadre du développement d’une nouvelle motorisation spécifique. Pour

autant, et malgré cette annonce, ces « futurs » remplaçants du Concorde devront relever un défi qui aurait pu coûter l’exploitation de l’avion franco-anglais à son époque : franchir le mur du son tout en atténuant l’impact du bang supersonique pour les populations survolées. Un obstacle à franchir à tout prix pour lancer la commercialisation d’un tel appareil.

Les ingénieurs du programme QueSST l’ont bien compris, tandis qu’ils s’efforcent de développer, avec la NASA, un appareil répondant à ces contraintes. De son côté, Aerion qui, depuis 2007, concentre son attention sur avion supersonique destiné au secteur de l’aviation d’affaires, mise sur les bénéfices de l’écoulement laminaire naturel supersonique étudié depuis le début des années 1990 par l’aérodynamicien Richard Tracy. Boom Technology mène également les études dans ce sens. La course au Mach semble à nouveau bel et bien relancée.

LEGACY® 500

BY EMBRAER



The game-changing Legacy 500 — the first midsize jet with fly-by-wire controls — is the benchmark for the future in performance, passenger room and comfort. On the flight deck, the advanced Rockwell Collins Pro Line Fusion™ platform puts pilots in complete control in a cockpit environment that provides superior ergonomics. With seating for up to 12 passengers, the Legacy 500 delivers a smooth flight in a largest-in-class stand-up cabin with a flat floor, fully equipped galley, state-of-the-art inflight entertainment and elegant seating that converts into fully flat berths in a low cabin altitude. The main baggage compartment is the largest in class and complements generous inflight-accessible cabin stowage space. The clean-sheet-design Legacy 500 is also the fastest jet in its class, delivering a high-speed cruise of Mach 0.82 and excellent runway performance.



LEGACY 500: YOU FEEL AT HOME

"The first experience I had with the Legacy 500 was when I got a call to come to the airport to view it. It was a beautiful, beautiful sight.

I remember vividly flying back from Brazil when we went down to pick up the Legacy 500. Just being with the family on the plane, being able to enjoy the aircraft and to be able to hear each other and interact with each other without the roar of the aircraft all around us...it was a very, very memorable trip for all of us.

What I like most about the aircraft as a passenger is the low cabin noise and the low-altitude pressurization. Both of those are key for me. They really make a difference while traveling. The cabin welcomes you as you get on the aircraft. You feel at home. It's very comfortable. The design is very sleek.

My father and my brother are both pilots, so the Legacy 500 took on special meaning for them in terms of the avionics, fly-by-wire and HUD system. Safety is first for us and the Legacy 500 avionics help in that regard. We have a relatively short runway and we usually fly a full payload. The Legacy 500 performs well in both aspects.

The sales team at Embraer was outstanding. They did a tremendous job for us. Really, they made us feel special. And with that, they helped us to own a very special airplane. We can't be more grateful for that."



- Nathan Grindstaff, Board Member, Mastercorp
Watch Nathan's story and request more information at
EmbraerExecutiveJets.com/Nathan

Rethink Convention.



EMBRAER

Executive Jets

SKYe SH09



The Swiss response to making a helicopter

The SKYe SH09 is equipped with the best baseline in the industry incorporating a full glass cockpit suite, a dual hydraulic system, a dual electrical circuit, and more.

Expect outstanding hot and high performance. This is not just your regular single-engine, this is a new class of multirole helicopters with the largest cabin/cargo volumes and modern ergonomics for your mission.

Swiss movement

www.marenco-swisshelicopter.com



External Load



1'500 kg
3'300 lbs

Range



800 km
430 nm

Capacity

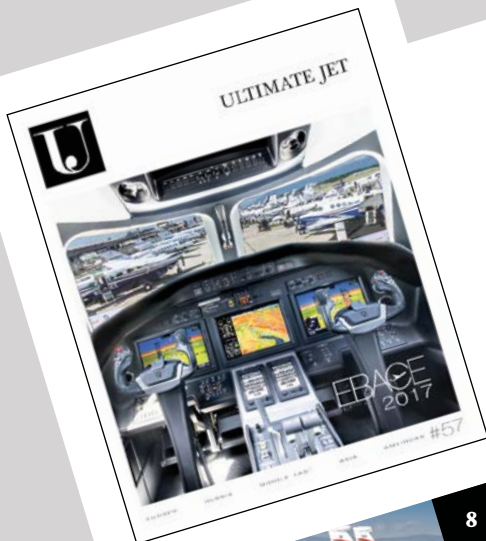


Up to 7 Passengers
with up to 10 suitcases

Speed



260 km/h
140 kts



Contents Sommaire



8



26

8 FOCUS
EBACE 2017:
A MARKET AWAITING RECOVERY

26 NEWS EBACE 2017

38 INTERVIEW
SATCOM DIRECT
MICHAEL SKOU CHRISTENSEN

46 TRAINING
RAISING THE BAR FOR PILOTS

56 PORTFOLIO
ALAIN ERNOULT

64 ONROAD
ASTON MARTIN DB 11
MECHANICAL TREASURE

70 HOTEL
AUBERGE DU JEU DE PAUME

74 HOTEL
SANDALS RESORTS CARIBBEAN

78 HOTEL
VILLA MARIE SAINT BARTH



38



46



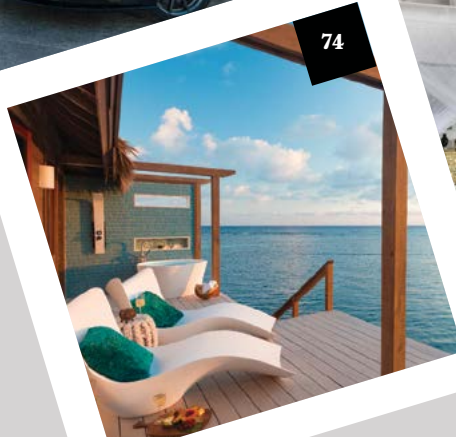
56



64



70



74



78



Private Jet, private network



Make your in-flight network as secure as your office's

Connecting to your in-flight network? Network security keeping you up at night? SD SkyProtect is aviation's first and only suite of cyber security services to help you understand and mitigate risks, and make your inflight network as secure as your office's.

Learn how to protect your inflight network.

Call Us: +1.321-777-3000

Visit Us: www.satcomdirect.com

Email Us: sales@satcomdirect.com



satcomdirect.com





Ebace 2017: a market awaiting recovery

Like every year since 2001, for a few days Geneva finds itself at the nerve center of the business aviation world not only for the European market but also the international scene. A not-to-be-missed event for industry professionals, the trade show held on May 22 to 24 is particularly helpful to understand the state of the sector which is struggling to emerge from the crisis.

EBACE 2017

Ebace 2017 : un marché dans l'attente d'une reprise

centre névralgique du monde de l'aviation d'affaires, et ce non seulement pour le marché Européen, mais également au plan mondial. Incontournable pour les professionnels de ce domaine d'activité, le salon, entre le 22 et le 24 mai dernier, a permis notamment de faire un point sur l'état d'un secteur mis à mal par une sortie de crise jugée trop lente.

by Frédéric Vergnères

© photos :
• Mathieu Douhaire - matdouhaire@yahoo.co.uk
• Airbus
• H.Goussé
• Boeing



According to the professionals interviewed following the trade show, this 2017 edition fell in line with the lackluster state of the market. Despite the feeling that there were less visitors than in the past, the industry professionals present instinctively recognized however that the professional meetings were much more relevant than in previous years. This edition counted no less than 400 exhibitors from over 40 countries around the world.

The organizers of the trade show were also counting on a particularly impressive static display with no less than 59 aircraft presented including the first visits of jets such as Gulfstream's G500, Cessna's Citation Longitude and the Cirrus' SF50 Vision Jet as well as turboprops with the TBM 910 and Piper M600.

Pour les quelques professionnels sondés en toute fin de salon, cette édition 2017 est à la mesure du marché : en demi-teinte. Bien qu'ils aient eu le sentiment d'un nombre de visiteurs moins important qu'au cours des années précédentes, les acteurs présents reconnaissent cependant, à demi-mot, que les rendez-vous professionnels y ont été bien plus pertinents. Cette édition ne comptait pas moins de 400 exposants venus de plus d'une quarantaine de pays du globe.

Les organisateurs du salon ont également misé sur une exposition statique particulièrement riche avec 59 appareils présents, dont des premières visites de jets à l'image du G500 de Gulfstream, du Citation Longitude de Cessna et du Cirrus SF50 Vision Jet, mais également des turbopropulseurs avec la présentation des TBM 910 et Piper M600.



TIME TO SHINE FOR MANUFACTURERS

While manufacturers once again were the talk of this event, they did not however make any major announcements, far from it. With a downturn in deliveries last year and stable traffic, even down slightly in 2016, aircraft manufacturers are still facing rough skies. The economic outlook for this industry remains relatively obscure, especially in terms of the former emerging markets such as Asia and South America.

These two geographic areas considered for more than a decade as the “heart and soul” for the future of the industry, are now at the center of questions in terms of the forecasts. At the same time, all aircraft manufacturers are still struggling against the predominant role of the pre-owned aircraft sector that has flooded the market.

Primary consequence, a staggering drop in prices, especially for the large cabin segment which had previously been spared. Despite these somewhat discouraging indicators, manufacturers nevertheless remain aware of a rapid change in the market and some such as Pilatus, Dassault, Gulfstream, Textron Aviation and Aerion are already looking towards the future by investing in innovative products.

LE BAL DES CONSTRUCTEURS

Si les constructeurs ont une fois de plus fait majoritairement l'actualité de ce salon Ebace, ils n'ont pour autant pas réalisé de grandes annonces, loin s'en faut. Car avec une chute des livraisons l'an passé et un trafic stable, voire légèrement en baisse en 2016, les avionneurs évoluent toujours en zone de turbulences.

Les perspectives économiques de cette industrie demeurent en effet relativement floues, notamment sur les marchés anciennement émergents tels que l'Asie et l'Amérique du Sud. Ces deux zones géographiques, considérées pendant près d'une décennie comme les futurs « poumons » de l'industrie, sont aujourd'hui au cœur des questions sur les éventuelles prévisions. Parallèlement à ce sujet, les avionneurs, dans leur ensemble, subissent encore le rôle prédominant du marché de l'aviation d'occasion qui peine à résorber son trop plein d'appareils.

Principale conséquence : une chute des prix vertigineuse, notamment sur le segment des appareils à large cabine, épargné jusqu'il y a peu.

Malgré ces différents indices assez peu encourageants, les constructeurs n'en demeurent pas moins conscients d'une évolution rapide du marché et se tournent d'ores et déjà vers l'avenir en investissant sur de futurs produits à l'image de Pilatus, Dassault, Gulfstream, Textron Aviation, sans oublier Aerion.



TEXTRON AVIATION: **DU LONGITUDE AU DENALI**

In this respect, the Wichita-based aircraft manufacturer proved to be by far the most prolific. With three programs underway (Longitude, Hemisphere and Denali), the Textron Aviation engineers, and in particular those at Cessna are certainly not idle.

The aircraft manufacturer continues to raise the bar and confirms its “leadership” objective on the business aviation market by investing \$200 to 300 million every year in new products such as the Longitude, an aircraft capable of transporting up to 12 passengers over a distance of 6,482 km. The twinjet program, one of whose prototypes was presented for the first time on the Ebace tarmac, now has four test aircraft that have racked up over 400 testing hours during 200 flights.

With these prototypes which feature a head up display (HUD) as an option, Cessna is aiming to get the aircraft certified by the FAA (Federal Aviation Administration) by the end of the year and European certification shortly thereafter. Consequently, the aircraft manufacturer announced that Travel Service, a Czech airline, is the launch client for the aircraft in Europe. In addition to the Longitude, Textron also covered the development of its future single-engine turboprop, the Cessna Denali. The aircraft manufacturer announced that the program is moving forward on schedule and the first elements such as the cargo door of the test bench are already complete. The first tests, especially the fuel system on the integration testbed have also been

begun. The manufacturer is planning for a first flight in the third quarter of 2018 and certification is expected in late 2019. The Denali is a particularly strategic program for Cessna in light of the new regulation issued last March by the European Aviation Safety Agency (EASA) for public transport with single-engine aircraft in Europe, and aims to overtake the current market leader, namely the Pilatus PC-12, the main competitor of the future aircraft. Another important announcement was the definitive end of production of the Citation Mustang.

The aircraft hit the market 12 years ago and over 470 were produced. It is now replaced by the Citation M2 which has become Cessna’s standard entry model.



TEXTRON AVIATION : DU LONGITUDE AU DENALI

L'avionneur de Wichita est à n'en pas douter le plus prolifique. Avec trois programmes en cours (Longitude, Hemisphere et Denali), les ingénieurs de Textron Aviation, et plus particulièrement ceux de Cessna, ne chôment pas. L'avionneur continue de redresser la barre et de réaffirmer son objectif de « leadership » sur le marché de l'aviation d'affaires en investissant de 200 à 300 M\$ par an sur des nouveaux produits comme le Longitude ; un appareil capable de transporter jusqu'à 12 passagers sur une distance de 6 482 km. Le programme du biréacteur, dont l'un des prototypes était présent pour la première fois sur le tarmac de l'Ebase, compte désormais quatre appareils de test qui ont réalisé plus de 400 heures d'essais réparties sur 200 vols.

Avec cette machine, qui sera par ailleurs proposée avec un affichage tête haute (HUD, pour Head Up Display) en option, Cessna vise une certification de l'appareil par le FAA (Federal Aviation Administration) d'ici à la fin de l'année et une certification européenne peu de temps après.

L'avionneur devait dévoiler le nom du client de lancement de l'appareil en Europe, à savoir la compagnie tchèque Travel Service.

Outre le Longitude, Textron a également abordé le développement de son futur monoturbopropulseur, le Cessna Denali. Le programme avance selon les prévisions, souligne l'avionneur, et les premiers éléments, comme la porte cargo du banc d'essai, ont déjà vu le jour. Les premiers tests, notamment du système de carburant sur le banc d'intégration, ont par ailleurs débuté.

Le constructeur mise sur un vol inaugural au troisième semestre de 2018 et une certification fin 2019.

Le Denali est un programme particulièrement stratégique pour Cessna qui, fort de la nouvelle réglementation édictée en mars dernier par l'AESA – Agence européenne de la sécurité aérienne – sur le transport public en monoturbiné en Europe, vise à supplanter l'actuel chef de file du marché, à savoir le Pilatus PC-12, qui s'impose d'ores et déjà comme le principal concurrent du futur appareil.

Autre annonce, et non des moindres, l'arrêt définitif de la production du Citation Mustang. L'appareil apparu sur le marché il y a 12 ans et produit à plus de 470 exemplaires, est désormais remplacé par le Citation M2 qui devient de facto l'appareil d'entrée de gamme de l'avionneur.



BOMBARDIER : REVAMPED INTERIOR

As for Bombardier, the Canadian manufacturer unveiled a new interior for its Global 5000 and 6000. The cabin focuses on a new style and layout that is radically understated yet effective.

The cabin's new key features include the integration of new seating and streamlined lateral siding. These elements upgrade the feeling of refined design. The galley has been streamlined and modernized in a contemporary style, and equipped with wood flooring and ceramic tiling. The aircraft has also been fitted with the high-speed Ka-band WiFi and a "Venue MC" cabin management system designed by Rockwell Collins.

This new interior design will enable Bombardier to relaunch sales of its Global family before its Global 7000 is expected to hit the market in the second quarter of 2018. Bombardier stated that a third test aircraft (FTV3) for the Global 7000 program successfully underwent its first flight on May 11.

For Michel Ouellette, Senior Vice President of the Global 7000 and Global 8000 programs: "Our test program's development and certification schedule is on track, and the addition of our third flight test vehicle is in line with our commitment for certification in 2018 as we accumulate more flight hours". The FTV3, dubbed the "navigator", will be used to test the aircraft's advanced avionics and electrical system performance.

BOMBARDIER : RAFRAICHISSEMENT INTÉRIEUR

De son côté, le canadien Bombardier a dévoilé un nouvel intérieur pour sa gamme Global 5000 et 6000. La cabine fait ainsi place à de toutes nouvelles esthétiques et ergonomie, radicalement sobres, mais efficaces.

Parmi les nouveaux éléments clés de la cabine, l'intégration de nouveaux fauteuils et de rebords latéraux aux lignes dépouillées. Ces éléments rehaussent la sensation d'une esthétique épurée. L'office a, pour sa part, été rationalisé et modernisé à travers une forme contemporaine et a été doté d'un parquet en bois et d'un plancher en céramique.

L'ensemble a été équipé d'une connexion sans fil ultra rapide à bande Ka et d'un système de gestion cabine « Venue MC » réalisée par Rockwell Collins. Ce nouveau design intérieur doit permettre à Bombardier de relancer les ventes de sa famille Global avant l'arrivée sur le marché du Global 7000, prévue pour le second trimestre de 2018.

Pour ce dernier, l'avionneur a indiqué qu'un troisième appareil d'essais en vol (FTV3) a effectué son premier vol avec succès le 11 mai dernier. Pour Michel Ouellette, vice-président principal des programmes Global 7000 et Global

8000, « le programme d'essais respecte le calendrier de développement et de certification prévu et l'ajout d'un troisième prototype s'inscrit dans notre engagement à obtenir la certification en 2018, car nous accumulerons ainsi plus d'heures de vol. » Le FTV3, surnommé le « navigateur », servira aux essais des performances des systèmes avionique et électrique.



GULFSTREAM : **FIRST VISIT OF THE G500**

The US aircraft manufacturer capitalized on the event to fly over a fully-fitted first production G500 from its Savannah facilities. The transatlantic flight to bring over the aircraft led to the commemoration of the 90th anniversary of Charles Lindbergh's first flight between New York and Paris. With its twinjet on the static display set to replace the G450, Gulfstream indicated having accumulated over 2,900 flight hours during 745 test flights thanks to the program's five prototypes. Gulfstream which is starting its FAA certification testing for the aircraft is counting on its entry into service by the end of the year. As for its big brother the G600 which will make its debut at next year's Ebace, Gulfstream revealed that it had conducted a 13-hour endurance flight with one of the three prototypes and racked up more than 460 test hours in over 100 flights. Gulfstream expects the G600 to receive certification in 2018.

GULFSTREAM : **PREMIÈRE VISITE DU G500**

L'avionneur américain s'est en partie emparé de l'événement en convoyant un G500 de présérie entièrement aménagé depuis ses installations de Savannah. Le vol transatlantique pour amener l'appareil a donné lieu à la commémoration du 90^{ème} anniversaire du premier vol de Charles Lindbergh entre New-York et Paris (les 20 et 21 mai 1927).

Fort de l'apparition sur l'exposition statique du biréacteur appelé à remplacer le G450, Gulfstream a indiqué avoir accumulé, avec les cinq prototypes, plus de 2 900 heures de vol sur le programme en 745 vols d'essai. L'avionneur, qui débute les essais de certifications FAA de l'appareil, table sur une mise en service de l'appareil avant la fin de l'année. Concernant son grand frère, le G600, qui fera ses débuts à l'Ebace l'an prochain, Gulfstream, a révélé avoir réalisé un vol d'endurance de 13 heures avec l'un des trois prototypes qui ont réalisé plus de 100 vols et amassé un peu plus de 460 heures de tests. Pour ce dernier, le constructeur attend une certification en 2018.



Michimasa Fujino - president & CEO of Honda Aircraft Company

HONDAJET: IN FULL PRODUCTION

Since being certified by the FAA in 2015 and by the EASA in May 2016, there are now 57 HA-120 in service around the world. With around 60 deliveries planned by the end of the year, HondaJet is counting on the development of new markets beginning with Asia where the aircraft manufacturer stated it had kicked off aircraft sales in the South Asia region by joining forces with Thai Aerospace Services – TAS. In Europe, HondaJet stated that it had received a certain number of orders from new operators specialized in fractional ownership based on the Isle of Man. HondaJet also announced the arrival of FlyHonda as aircraft operator in Europe, following the German airline Privateairways and the training center based in Strasbourg EATIS – European Aero Training Institute. FlyHonda recently received the first private HA-120 in Europe and is awaiting another four aircraft. The company is founded on the principle of the exclusive management of HondaJets on behalf of private owners. In addition to aircraft maintenance services, FlyHonda will also offer training to owners wishing to pilot their twinjet.

HONDAJET : EN PLEINE PRODUCTION

Depuis sa certification en 2015 par le FAA et celle de l'AESA en mai 2016, le HA-120 compte 57 exemplaires en service dans le monde. Avec une soixantaine de livraisons prévues d'ici à la fin de l'année, HondaJet mise sur le développement de nouveaux marchés, à commencer par l'Asie où l'avionneur a indiqué avoir débuté les ventes de l'appareil dans la région de l'Asie du Sud en collaboration avec l'entreprise Thai Aerospace Services – TAS. Pour l'Europe, l'avionneur a indiqué avoir reçu un certain nombre de commandes pour de nouveaux opérateurs spécialisés dans la vente fractionnée basée à l'Île de Man.

HondaJet a également indiqué, après la société allemande Privateairways et le centre de formation basé à Strasbourg EATIS – European Aero Training Institute –, l'arrivée de FlyHonda comme opérateur de l'appareil en Europe. Ce dernier, qui a réceptionné il y a peu le premier HA-120 privé en Europe est en attente de quatre autres appareils.

La société est fondée sur le principe de la gestion exclusive d'HondaJets pour le compte de propriétaires privés. FlyHonda proposera non seulement le service d'entretien des appareils, mais également la formation des propriétaires désireux de piloter leur biréacteur.

La société est fondée sur le principe de la gestion exclusive d'HondaJets pour le compte de propriétaires privés. FlyHonda proposera non seulement le service d'entretien des appareils, mais également la formation des propriétaires désireux de piloter leur biréacteur.



ORDER FOR EMBRAER

The Brazilian aircraft manufacturer which appointed Michael Amalfitano in February as the head of its business aviation division, gave an update on its market positioning. Embraer which launched a complete range of aircraft in just over 17 years succeeded with its challenge of becoming one of the major manufacturers in the sector. Over 1,100 Embraer aircraft in all segments combined are currently in service around the world, including over 220 in the Europe and Africa region.

This market which represents 19% of sales remains far behind North and South America. These two regions alone account for 44% and 26% of the Brazilian aircraft manufacturer's deliveries. The director also reported on the two newcomers to the Legacy family, the 450 and 500 each of which have delivered over 15 and 45 aircraft since their entry into service.

In addition to these two aircraft, Embraer also reported on the delivery of the first Phenom 100EV to the United States; this new version features a new engine and is fitted with a Garmin G3000 touchscreen avionics system. The trade show also provided Embraer with the opportunity to unveil Air Hamburg as the launch client of the Legacy 650E in Europe. The airline with its fleet of 11 Legacy 600/650 placed an order for three new-generation aircraft valued at \$77.7 million.

COMMANDE POUR EMBRAER

L'avionneur brésilien, qui a nommé en février dernier Michael Amalfitano à la tête de sa division aviation d'affaires, a fait le point sur son positionnement sur le marché. Le constructeur a lancé une gamme complète d'appareils en un peu plus de dix sept ans. Il a réussi le pari de s'imposer comme l'un des principaux constructeurs du secteur. Plus de 1 100 appareils de la marque (tous segments confondus) sont actuellement en service dans le monde, dont plus de 220 dans la zone Europe-Afrique.

Un marché qui, s'il représente 19 % de ses ventes, reste loin derrière les Amériques du Nord et du sud. Ces deux zones englobent en effet, à elles seules, respectivement 44 et 26 % des livraisons de la marque brésilienne. Le dirigeant est également revenu sur ses deux derniers appareils de la famille Legacy, le 450 et 500, livrés respectivement à plus de 15 et 45 exemplaires depuis leurs mises en services.

Outre ces deux machines, l'avionneur a également mentionné la livraison aux Etats-Unis du premier Phenom 100EV ; version remotorisée et équipée d'une avionique à commande tactile Garmin G3000. Le salon a également permis à l'avionneur de dévoiler le client de lancement du Legacy 650E en Europe : Air Hamburg, lequel met en ligne une flotte de 11 Legacy 600/650 et a passé une commande pour trois appareils de nouvelle génération pour un montant évalué à 77,7 M\$.



FALCON 8X TAKES THE MARKET BY STORM

Showcasing three aircraft at the static display, the French aircraft manufacturer based in Saint Cloud focused its efforts on the Falcon 8X, its current flagship. According to Eric Trappier, CEO of Dassault Aviation: “The smooth introduction of our new Falcon 8X [...] suggests it will be a big success in the marketplace”.

Accordingly, Dassault presented at the trade show an aircraft adopting a new configuration and fitted with a crew rest area, which is particularly useful for long-distance flights. In addition to the market response for the 8X, which counts 9 aircraft in service around the world, Dassault remains cautious in terms of sales for the entire line.

Especially as the pre-owned market remains inundated, in particular over the past year. The CEO noted “however the first signs of recovery”. He also provided an update on the progress of the Falcon 5X program by indicating that “the program is on track with the revised Silvercrest development schedule, implemented to resolve the technical problems identified by Safran. We are expecting the “certifiable” engines to be ready by the end of the year in order to begin the test flight program shortly thereafter.” In line with this schedule, the aircraft manufacturer expects its first flight in 2018 and the entry into service of the twinjet in 2020.

In technology news, Dassault used the trade show to present a new mobile application used to manage phone calls in flight. FalconTalk will be available in the Apple Store and Google Store and may be used on Falcons equipped with a Voice Over IP Protocole (VoIP) – a system allowing voice communication over a private network or Internet – independently from the SIM card and from a phone number allocated to the plane.

ENGOUEMENT DU MARCHÉ POUR LE FALCON 8X

Présent avec trois appareils sur l'exposition statique, l'avionneur de Saint-Cloud a centré ses attentes sur le Falcon 8X, l'actuel fleuron de la gamme. Selon Eric Trappier, président directeur général de Dassault Aviation, le triréacteur « a connu, depuis sa mise sur le marché en automne dernier, une introduction sans faille et devrait être un atout pour les ventes Falcon ». De fait, Dassault a présenté sur le salon un appareil adoptant une nouvelle configuration et équipée d'une zone de repos pour l'équipage, particulièrement utile pour les vols sur longues distances. Au-delà de l'engouement du marché pour le 8X, qui compte neuf appareils en service dans le monde, l'avionneur reste cependant prudent sur les ventes de l'ensemble de sa gamme. Et ce, principalement face au marché de la seconde main toujours trop important, notamment l'an passé. Le dirigeant, qui note cependant « les premiers signes d'une reprises », a également fait le point sur l'avancée du programme Falcon 5X en indiquant que « qu'il continue de progresser conformément au calendrier de développement révisé du Silvercrest mis en place pour résoudre les problèmes techniques identifiés par Safran. Nous nous attendons à ce que les moteurs “certifiables” soient disponibles d'ici à la fin de l'année afin de commencer la série de tests en vol peu de temps après ». Fort de ce calendrier, le constructeur vise un premier vol en 2018 et une entrée en service du biréacteur en 2020. Côté technologie, Dassault a profité du salon pour présenter une nouvelle application mobile permettant de gérer ses appels téléphoniques en vol. FalconTalk, c'est son nom, sera disponible sur l'Apple Store et Google Store et pourra être utilisé sur des Falcon équipés d'un Voice Over IP Protocole (VoIP) – technique qui permet de communiquer par la voix via un réseau privé ou internet – indépendamment de la carte SIM et depuis un numéro de téléphone alloué à l'avion.



PC-24 **ON THE RIGHT PATH**

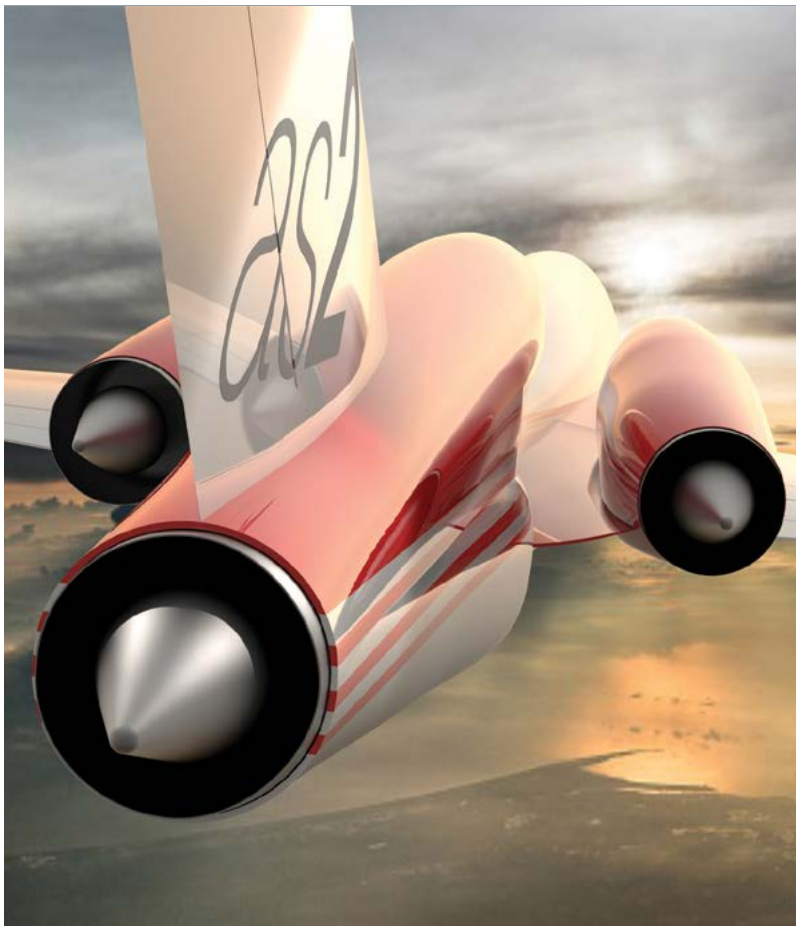
Pilatus is accustomed to a certain discretion regarding its programs. The PC-24 is no exception to this rule and little information was shared during Ebace. Although exhibiting a P03 prototype on the static display in line with the production standards and a fitted cabin, the aircraft manufacturer kept quiet as regards any information on the current performance of the aircraft while awaiting EASA certification which is expected by the end of the year.

The first deliveries should follow shortly thereafter. Its order backlog which was closed at 84 units is expected to re-open in time for the NBAA convention in October to allow Pilatus to optimize its production line that thanks to the first orders will remain in full production capacity until at least early 2020. To meet future demand, Pilatus has already invested over \$300 million in setting up new facilities primarily in Colorado, United States, as well as the historic site in Stanz, Switzerland.

LE PC-24 **SUR LA BONNE VOIE**

Pilatus est coutumier d'une certaine discrétion sur ses programmes. Le PC-24 ne fait pas exception à la règle et peu d'informations ont filtré durant le salon. Présent sur l'exposition statique avec le prototype P03, conforme aux standards de production et avec une cabine aménagée, l'avionneur a cependant tenu à garder confidentielles les performances actuelles de l'appareil en attendant sa certification par l'AESA (Agence européenne de la sécurité aérienne) prévue avant la fin de l'année. Les premières livraisons devraient intervenir dans la foulée de l'autorisation européenne.

Côté commande, le carnet, bloqué à 84 unités, devrait à nouveau s'ouvrir pour la convention du NBAA en octobre et permettre à Pilatus d'optimiser sa ligne de production qui marchera, grâce aux premières commandes, à plein au moins jusqu'au début de l'année 2020. Pour répondre à la future demande, Pilatus a d'ores et déjà investi plus de 300 millions dans la mise en place de nouvelles structures, notamment aux Etats-Unis, dans le Colorado, mais également sur le site historique de Stanz, en Suisse.



AERION: **NEW PARTNER**

The aircraft manufacturer that has yet to produce an aircraft, Aerion, signed an agreement with GE Aviation to develop a new engine for the AS2, its future supersonic jet.

The two entities signed a definitive agreement for the joint study and definition of a new engine able to meet the needs of this future trijet that will fly at Mach 1.5 over a distance of 4,750 nm (7,644 km) and 5,300 nm (8,530 km) at Mach 0.95.

Aerion plans to conduct its first flight in 2020 with certification expected in 2021 and entry into service in 2023.

AERION : **NOUVEAU PARTENAIRE**

L'avionneur qui n'en n'est pas encore un, Aerion, a signé un accord avec GE Aviation pour le développement d'un nouveau moteur pour le futur projet de jet supersonique AS2.

Les deux entités ont signé un accord définitif sur l'étude conjointe et la définition d'un nouveau moteur apte à répondre aux exigences du futur triréacteur qui devra voler à une vitesse de Mach 1,5 sur une distance de 4 750 nm (7 644 km) et 5 300 nm (8 530 km) à Mach 0,95.

Aerion envisage un premier vol en 2020 pour une certification en 2021 et une entrée en service en 2023.



AIRBUS LAUNCHES THE ACJ330 NEO

Despite 2016 being a lackluster year in terms of deliveries, the European aircraft manufacturer broadened its ACJ family by offering a new re-engined version of the A330, the A330neo. The aircraft will be presented in a configuration able to transport 25 passengers over 9,400 nm (17,400 km) or 20 flight hours, offering the possibility to directly connect Europe and Sydney. Airbus also announced the definition of a new cabin for the ACJ31neo, the “Infinito” produced in partnership with the Italian carmaker Pagani. One of the main characteristics of this new interior lies in its fully transparent ceiling offering a panoramic view of the sky throughout the cabin or able to display other images. *“Art and Science can walk together hand in hand: this is the Pagani philosophy. The combination of state-of-the-art composite materials never used before in an aircraft, such as CarboTitanium, with the typical design language of Pagani Automobili, has always represented our signature,”* stated Horacio Pagani, founder & Chief Designer of Pagani Automobili SpA.

Curves inspired by nature form a pathway through the cabin, as well as featuring in the shell-shaped valances and walls between zones – including one between lounge and conference areas, which switches from opaque to transparent at the touch of a button. Décor is reminiscent of that gracing Pagani hypercars. Natural soft-leather carpets and a wooden floor contrasting with man-made carbonfiber in furniture and wall-frames echo the brand’s Italian artistry.

The interior is comprised of a total of four areas including a lavatory and a bar. The new cabin is expected to be commercialized at the same time as the delivery of the first ACJ319neo in 2018.

AIRBUS LANCE L’ACJ330 NEO

Malgré une année 2016 délicate en termes de livraisons, l’avionneur européen a décidé d’ étoffer sa gamme ACJ en proposant la nouvelle version remotorisée de l’A330, l’A330neo. L’appareil sera présenté dans une configuration capable de transporter 25 passagers sur 9 400 nm (17 400 km), soit 20 heures de vol et la possibilité de relier l’Europe à Sydney d’une seule traite. L’avionneur a par ailleurs annoncé la définition d’une nouvelle cabine sur l’ACJ31neo, « l’Infinito » réalisée en partenariat avec le constructeur automobile italien Pagani. L’une des principales caractéristiques de cette dernière réside dans son plafond entièrement transparent permettant d’admirer dans la cabine, une vue panoramique du ciel au-dessus de l’appareil, ou de diffuser d’autres images. *« L’art et la science peuvent être intimement liés : telle est la philosophie de Pagani. La combinaison de matériaux composites avancés tels que le carbo-titane, jamais utilisé auparavant sur un avion, et du langage de conception spécifique à Pagani Automobili, a toujours été notre marque de fabrique »,* devait déclarer Horacio Pagani, fondateur et concepteur en chef de Pagani Automobili SpA. Inspirées de la nature, les courbes forment un couloir tout au long de la cabine et sont également présentes au niveau des draperies et des cloisons qui séparent les zones (dont une entre le salon et l’espace de conférence), permettant de passer de l’opacité à la transparence grâce à une simple pression sur un bouton. Le décor est directement inspiré des « hypercars » de Pagani. Tapis en cuir souple naturel et plancher en bois (qui contrastent avec la fibre de carbone utilisée au niveau de l’ameublement et de l’encadrement des parois) rappellent sans équivoque l’art italien cher à la marque. L’intérieur se compose au total de quatre zones, dont une salle de bain et un bar. La commercialisation de cette nouvelle cabine devrait intervenir, parallèlement à la livraison du premier ACJ319neo, dans le courant de l’année 2018.



A380S SPARFELL & PARTNERS

The VIP version of the A380 has not been laid to rest. Quite the contrary, according to the directors of Sparfell & Partners, a company specialized in aircraft resale. The firm founded by Philip G. Queffelec and Christian Hatje were commissioned by the owner of four A380 previously flying the colors of Singapore Airlines to resell these aircrafts.

Through its network, the company based in Geneva appears to have completed the sale of two of the four aircraft in VIP configuration to states whose nationality have evidently not been disclosed. For the sale of these four-engine aircraft, Sparfell & Partners teamed up with Andrew Winch, who envisioned a totally innovative interior design.

The work on the concept, if validated may take up to 18 months in a completion center. The concept presented by the design studio and the Swiss company has come together less than two years after the cancellation of the sale of an ACJ380 on behalf of Prince Alwaleed after an agreement signed with great fanfare during the Dubai trade show in 2007.

A major blow for Airbus' ACJ branch which with the arrival of the first A380 on the pre-owned market have not yet succeeded in selling a new aircraft on the VIP segment.

LES A380 DE SPARFELL & PARTNERS

La version VIP de l'A380 n'est pas enterrée. Bien au contraire.

C'est en tout cas le message qu'ont fait passer les dirigeants de Sparfell & Partners, société spécialisée entre autres dans la revente d'appareils. La firme fondée par Philip G. Queffelec et Christian Hatje a en effet été mandatée par le propriétaire de quatre A380 volant précédemment aux couleurs de Singapore Airlines, pour la revente de ces appareils.

Fort de son réseau, la société basée à Genève pourrait, semble-t-il, engager la vente de deux des quatre appareils en configurations VIP, et ce pour des Etats dont la nationalité n'a bien évidemment pas été dévoilée. Pour la vente des quadrimoteurs, Sparfell & Partners s'est adjoint les compétences d'Andrew Winch qui a spécialement imaginé un design intérieur totalement innovant. Les travaux du concept, si ce dernier était validé, pourraient prendre jusqu'à dix-huit mois dans un centre d'aménagement.

Le concept présenté par le studio de design et la société suisse intervient moins de deux ans après l'annulation de la vente d'un ACJ380 pour le compte du Prince Alwaleed qui avait signé en grande pompe durant le salon de Dubaï de 2007. Un coup dur pour la branche ACJ d'Airbus qui, avec l'arrivée des premiers A380 sur le marché de la seconde main, n'aura pas réussi, pour l'heure, à réaliser la vente d'un appareil neuf sur le segment VIP.



LE SF50 PRÊT POUR LE MARCHÉ EUROPÉEN

Cirrus Aircraft, présent pour la première fois avec son SF50 Vision Jet, a profité de l'événement pour célébrer la certification européenne de l'appareil. Dévoilé par l'avionneur en juin 2008, le monoréacteur propulsé par un moteur Williams FJ-33 n'a été certifié qu'en octobre 2016. Cette latence entre les deux dates a cependant permis à Cirrus d'enregistrer plus de 600 commandes de l'appareil, dont 90 machines pour le marché européen. Le constructeur de Duluth prévoit la production de 50 machines en 2017 et annonce une montée en cadence de 75 à 125 appareils dès l'année 2018.

SF50 READY FOR THE EUROPEAN MARKET

Cirrus Aircraft, present for the first time with its SF50 Vision Jet took advantage of the event to celebrate the European certification of its aircraft. Unveiled by the aircraft manufacturer in June 2008 the single-engine aircraft powered by a Williams FJ-33 engine was finally certified in October 2016. However, this prolonged delay allowed Cirrus to rack up over 600 orders for the aircraft including 90 machines for the European market. The Duluth-based manufacturer expects 50 units to be produced in 2017 and to increase production from 75 to 125 aircraft by 2018.



DEFENDING FLIGHT CREWS AGAINST LASER ATTACKS



- High blocking levels from blue and green laser attacks
- Outstanding colour balance for cockpit instruments
- Infrared and UV protection
- Available in both Aviator and Randolph frames
- Prescription lenses available

For our special **EBACE only discount** code or to arrange a meeting at the show, please visit: stlaserstrike.com/ebaceguest



ALBERTO PINTO INTERIOR DESIGN FOR THE BBJ MAX 7

Airbus' direct competitor also showed its prowess during the trade show. Boeing first presented the new director of its BBJ division, Greg Laxton, previously in charge of the F-15K and 737 AEWG programs.

The new director who is taking over from David Longridge, will be responsible for developing Boeing's business aviation market that nonetheless remains particularly active. Boeing revealed its backlog of six aircraft including one 747 and the delivery of two Boeing 787 and one 777.

In addition to these figures, Boeing also presented the new interior for the BBJ Max 7. Designed by Alberto Pinto, the Parisian design center, it becomes the new reference for the aircraft. The new cabin with its particularly modern look was designed to demonstrate the "livable area as well as the modularity of 737 BBJ" according to the designers of the Alberto Pinto studio. •

UN INTÉRIEUR SIGNÉ ALBERTO PINTO POUR LE BBJ MAX 7

Le concurrent direct d'Airbus s'est également montré incisif sur ce salon. L'avionneur a tout d'abord présenté le nouveau dirigeant de sa branche BBJ, Greg Laxton, précédemment chargé des programmes F-15K et 737 AEWG. Le nouveau directeur qui succède à David Longridge aura entre autres pour mission de développer le marché des avions d'affaires chez Boeing, lequel n'en demeure pas moins particulièrement actif.

Le constructeur a en effet dévoilé un carnet de commandes de six appareils (dont un 747) et la livraison de deux Boeing 787 et un 777. Fort de ces chiffres, Boeing a par ailleurs présenté un nouvel intérieur pour le BBJ Max 7. Réalisé par le centre de design parisien Alberto Pinto, celui-ci devient la nouvelle référence pour l'appareil. La nouvelle cabine, à l'habillage particulièrement moderne, a été dessinée afin de démontrer « *l'espace habitable, mais également la modularité du 737 BBJ* », selon les designers du studio Alberto Pinto. •

THE MOST CABIN CHOICES
IN THE MOST QUIET CABIN.



A library-quiet cabin. A ride beyond ultra-smooth. Space so expansive, so generous, it offers you more than 30 interior layouts from which to choose. You've never experienced anything like it. The new, ultra-long range Falcon 8X. **Falcon. The world's most advanced business jets.**

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | FRANCE: +33 1 47 11 88 68 | USA: +1 201 541 4600

**DASSAULT
FALCON**

ENGINEERED WITH PASSION



© PHOTOS

- Bombardier/Paul Bowen Photography Inc.
- Bowen@AirToAir.net
- ExecuJet/Luxaviation Group
- Embraer/jetquest-glenn watson
- TAG Aviation
- AMAC Aerospace
- Dominik Schallauer

NEWS
EBACE
*EN DIRECT
DE L'EBACE* 2017



DC Aviation Group continues to expand its long-range fleet

With a Gulfstream G650, DC Aviation expands its ultra-long-range capacity. This aircraft has the largest and most comfortable cabin in its class and excels not only through its extraordinary range of 7,000 nm but also through its high cruising speed and cutting-edge technical innovation.

Compared with similar business jets, this means one hour less flight time for trips such as New York – Tokyo.

The Gulfstream G650 is based in Stuttgart and is available for charter. As yet another long-range aircraft, a Dubai based Global 5000 has been added to DC Aviation's fleet.

This Bombardier aircraft belongs to the premium class of business jets. With its steep approach certification, the Global 5000 is able to land at London City Airport and can be operated in and out challenging airports like Aspen. •

DC Aviation Group continue à étendre sa flotte

Avec l'entrée en service d'un Gulfstream G650, DC Aviation développe sa capacité de liaisons à long rayon d'action.

Cet avion possède la cabine la plus spacieuse de sa catégorie et excelle non seulement grâce à son autonomie de 7 000 nm – 12 964km –, mais également en vertu de sa vitesse de croisière élevée. Ce Gulfstream G650 est basé à Stuttgart. Il est disponible à la location.

Outre cet appareil haut de gamme, DC Aviation a également pris en compte un Global 5000 basé à Dubaï.

Grâce à sa certification d'approche à angle prononcé, le Global 5000 peut atterrir à l'aéroport de London City et peut être exploité dans des aéroports difficiles, comme Aspen. •

MRO solutions It's all about commitment

Etihad Airways Engineering is your aircraft maintenance and engineering one-stop shop. We provide solutions across heavy maintenance and complex modifications to connectivity and component services on Airbus and Boeing aircraft including the A380 and 787 Dreamliner.

We have approvals from all major aviation authorities including EASA's Part 21J Design Organisation Approval for major cabin design and modifications and Part 21G Production Organisation Approval to produce cabin parts.

Our Abu Dhabi facility includes the Middle East's first commercial flammability test lab in collaboration with Lantal Textiles AG, and an engineering training facility with EASA Part 147 and UAE GCAA CAR 147 approved training on major commercial aircraft types. Our line maintenance services operate on a 24/7 basis in Abu Dhabi and at more than 50 strategic locations around the world in partnership with Etihad Airways equity partners.

Contact us at technicalsales@etihad.ae

etihadengineering.com

الإتihad
ETIHAD
AIRWAYS
ENGINEERING



ExecuJet and Luxaviation Group celebrate strength of international FBO network

ExecuJet, part of the Luxaviation Group, is celebrating a series of successful initiatives across its 25-strong FBO network over the past 12 months.

Ettore Poggi, who was appointed to the new role of Group FBO Director on 1 November 2016 to oversee the development of ExecuJet's and the Luxaviation Group's growing FBO business, says: "We are extremely proud of the development of our network over the last year. We have successfully integrated Luxaviation's existing FBOs, expanded and refurbished a number of ExecuJet FBOs and opened four new FBOs in Brussels, Monterrey, St Maarten and Sydney. ExecuJet has also recently been recognized by IBAC as an early adopter 'trailblazer' of the IS-BAH Programme, in response to ExecuJet's pioneering initiatives in best practice within the business aviation industry. Gerrit Basson, President, Luxaviation Group, says: "Together, ExecuJet and the Luxaviation Group are setting new standards in business aviation management, customer service and safety. We work toward the most highly recognized industry regulations in order to deliver excellence at all of our FBOs and in every area of our business." In June 2016, ExecuJet announced the acquisition of its first FBO in the Caribbean region, at Princess Juliana International Airport on the island of St. Maarten. Also in June, ExecuJet celebrated the opening of its first Mexican FBO at Del Norte International Airport in Monterrey, Mexico. The state-of-the-art facility offers the largest handling area at Del Norte's General Aviation Terminal (GAT) and also boasts the largest hangar in the north of Mexico, covering an area of 3,700 m². ➔

ExecuJet et Luxaviation Group : renforcement du réseau international de FBO

ExecuJet, qui fait partie du Luxaviation Group, a célébré une série d'initiatives réussies au cours de ces douze derniers mois à travers ses 25 terminaux d'affaires (FBO). Ettore Poggi, nommé directeur des FBO du groupe le 1^{er} novembre 2016 pour superviser le développement de l'activité ExecuJet et celle du groupe de Luxaviation, déclare: «Nous sommes extrêmement fiers du développement que notre réseau a connu au cours de la dernière année. Nous avons réussi à intégrer l'ensemble des terminaux existants de Luxaviation, développé et remis à neuf un certain nombre de FBO ExecuJet et ouvert quatre nouvelles installations à Bruxelles, Monterrey, St Maarten et Sydney».

Par ailleurs, ExecuJet a récemment été reconnu par l'IBAC – International Standard for Business Aircraft Operations – comme précurseur dans le programme IS-BAH.

Gerrit Basson, président du Groupe Luxaviation, déclare à ce sujet que les « deux entités ont établi de nouvelles normes en matière de gestion de l'aviation d'affaires, de service à la clientèle et de sécurité. Nous travaillons à une plus grande reconnaissance de la réglementation au sein de l'industrie afin d'offrir des services de haut niveau au sein de tous nos FBO et également dans tous nos domaines d'activité ». En juin 2016, ExecuJet a annoncé l'acquisition de son premier FBO dans la région des Caraïbes, à l'aéroport international Princess Juliana, sur l'île de Saint-Martin. Le même mois, l'entité devait célébrer l'ouverture de son premier FBO mexicain à l'aéroport international Del Norte, à Monterrey. ➔

➔ In February 2017, ExecuJet expanded its presence in Sydney, Australia, with the acquisition of an FBO to complement its existing maintenance, flight operations and administration facility. The recently renovated FBO is located at Sydney's Kingsford-Smith Airport, just 12km from the city centre, and consists of a dedicated VIP guest lounge, passenger amenities and private meeting rooms for guests in transit and Customs & Immigration processing facilities.

ExecuJet has seen its new Brussels FBO gain IS-BAH accreditation, making it the first FBO facility in Belgium to do so. The Brussels FBO, previously managed by Abelag and now integrated under management by ExecuJet since December 2016, is based at Brussels International Airport, 6.5nm north-east of the city centre. It offers first class facilities and operations including VVIP lounges with exceptional views of the runway, three well-equipped meeting rooms with free Wi-Fi and full crew facilities including a pilot's lounge and two private hangars.

Following the acquisition of the largest FBO at Munich International Airport from EBAS, the ExecuJet Munich FBO has been refurbished with a dedicated crew room/restroom and a separate passenger lounge with boardroom.

ExecuJet's Delhi FBO was completed and work has begun on a new airside passenger lounge. •

➔ L'installation offre à ce jour la plus grande zone de maintenance au sein du terminal d'aviation générale de Del Norte (GAT). Elle possède également le plus grand hangar au nord du Mexique, couvrant une superficie de 3 700 m².

En février 2017, ExecuJet a élargi sa présence à Sydney, en Australie, avec l'acquisition d'un terminal pour compléter ses installations de maintenance, de vol et d'administration existantes. Le FBO récemment rénové est situé sur l'aéroport de Kingsford-Smith de Sydney, à seulement 12 km du centre-ville.

Il se compose d'un salon VIP, d'équipements pour les passagers et de salles de réunion privées pour les voyageurs en transit, ainsi que des installations affectées aux douanes et aux services de l'immigration. ExecuJet a vu son nouveau terminal de Bruxelles certifié IS-BAH, ce qui en fait la première installation FBO en Belgique à être munie de cette accréditation.

Le terminal de Bruxelles, précédemment géré par Abelag, a été intégré sous la direction d'ExecuJet depuis décembre 2016. Basé à l'aéroport international de Bruxelles, à 6,5 km au nord-est du centre-ville, il offre un large éventail d'installations et d'opérations, y compris des salons avec vue exceptionnelle sur la piste, trois salles de réunion, des équipements complets, y compris un salon pour les pilotes et deux hangars privés, ainsi qu'une connexion Wi-Fi gratuite. Suite à l'acquisition du plus grand terminal d'affaires de l'aéroport international de Munich auprès d'EBAS, le centre d'ExecuJet y a été rénové et complété par un salon de passagers séparé et une salle de réunion. Enfin, le FBO ExecuJet de Delhi a subi d'importants travaux de rénovation sur un nouveau salon pour les passagers côté aérodrome. •



Embraer Selects Honeywell JetWave for Lineage 1000E High-Speed Data Connectivity

Embraer has announced the selection of Honeywell's JetWave Ka-band technology to power the Lineage 1000E business jet's high-speed data connectivity through Inmarsat's Jet ConneX satellite service. The first Lineage 1000E with this new feature will be delivered in the first quarter of 2018. *"Since entering the market, Embraer Executive Jets has been committed to rethinking convention in business aviation by introducing innovative technologies, higher performance standards, and premium comfort for a superior flight experience,"* said Luciano Castro, Vice President Programs, Embraer Executive Jets. Honeywell's JetWave technology connects to Inmarsat's Jet ConneX™ satellite service, which delivers speeds of up to 15 Mbps and seamlessly integrates with the Honeywell Ovation Select entertainment system onboard the Lineage 1000E to deliver high-speed Wi-Fi throughout the aircraft's 750 sq. ft. (70 m²), divided into five distinct zones. The loft-size cabin, with aft private suite, mid-section lounge with three seating areas, dining area, and crew lounge forward of the cabin, provides passengers the ideal venue for enjoying much faster and more reliable in-flight Wi-Fi connectivity, allowing video streaming and cloud content access from any of these areas. •

Embraer choisit le système Honeywell JetWave pour le Lineage

Embraer a sélectionné la technologie JetWave KaW de Honeywell afin d'alimenter la connectivité de données à grande vitesse sur son jet d'affaires Lineage 1000E via le service par satellite Jet ConneXTM d'Inmarsat.

Le premier Lineage 1000E équipé de cette nouvelle fonctionnalité sera livré au premier trimestre de 2018. *«Depuis son entrée sur le marché, Embraer Executive Jets s'est engagé à repenser les conventions dans l'aviation d'affaires en introduisant des technologies innovantes, mais également de nouvelles normes en termes de confort»,* devait déclarer Luciano Castro, vice-président d'Embraer Executive Jets.

La technologie JetWave™ d'Honeywell se connecte au service satellite Jet ConneX™ d'Inmarsat. L'ensemble permet d'obtenir une connectivité avec des vitesses allant jusqu'à 15 Mbps tout en s'intégrant parfaitement au système de divertissement Honeywell Ovation Select installé à bord du Lineage 1000E. Le système fournit une connexion Wi-Fi à haute vitesse dans les 70 m² de l'appareil divisés en cinq zones distinctes.

La cabine comprend une suite privée arrière, un salon, une section avec trois coins salon, un coin salle à manger et un coin d'équipage à l'avant. L'intégration de ce système permet la diffusion vidéo et l'accès au contenu à distance (Cloud) à partir de n'importe lequel de ces domaines •



TAG Aviation expands its mobile repair team operations in partnership with Polar Aviation

TAG Aviation is pleased to announce that it has expanded its Mobile Repair Team (MRT) operations following a new collaboration with Polar Aviation of Finland. The new partnership will enable a MRT to be dispatched to clients within hours of any reported AOG issue anywhere in Europe as well as other Western countries, including Russia. Clients can now benefit from the joint resources of highly trained and skilled technicians with extensive maintenance experience being able to expediently diagnose and rectify faults for any kind of aircraft maintained by TAG and Polar Aviation wherever maintenance support is needed and, importantly, assist an aircraft out of base to reduce the time a plane is grounded.

“This exciting collaboration means a far wider reach of our MRT capabilities. TAG is now able to serve clients from North to South and East to West, swiftly deploying qualified experts to attend any unforeseen AOG situation with the same technical capabilities, authorisation and quality systems as we employ in our repair centres”, said, Philippe Rabier, Vice President Maintenance Sales, TAG Aviation Europe. *“Wherever in the world maintenance or repair is required, clients can be assured that mobile staff are able to quickly respond to their specific needs, ensuring greater flexibility and turnaround time.” “We are pleased about this new partnership and enthusiastic about the options and possibilities we together can provide to our mutual customers”* said, Hanna Hakamo, CEO of Polar Aviation.

“With our joined forces the customers can benefit from fast return to service and thus improved availability of their aircraft.” TAG Aviation boasts two heavy Maintenance Centres and a comprehensive network of approved MRO Line Stations in Europe as well as Asia and Africa. TAG Maintenance Services is approved by all main aircraft manufacturers and has certification to work on over fifty types of aircraft.

The company offers airframes, avionics, troubleshooting and ramp services as well as ten specialist workshops, such as paint shop, interior refurbishment and non-destructive testing, making it the leading one-stop-shop for aircraft maintenance. •

TAG Aviation développe ses opérations en partenariat avec Polar Aviation

TAG Aviation a annoncé qu'il a élargi les opérations de son équipe de réparation mobile – Mobile Repair Team (MRT) – suite à une nouvelle collaboration avec Polar Aviation of Finland. Le nouveau partenariat permettra au « MRT » d'être expédié vers les clients dans les heures qui suivent tout problème d'appareil bloqué au sol – AOG (Aircraft On Ground) signalé partout en Europe, ainsi que dans d'autres pays occidentaux, y compris en Russie. Les clients peuvent maintenant bénéficier des ressources conjointes de techniciens et qualifiés avec une expérience de maintenance étendue, capables de diagnostiquer rapidement et de corriger les défauts pour tout type d'avion maintenu par TAG et Polar Aviation, et ce partout où un soutien de maintenance est nécessaire.

« Cette collaboration signifie une portée beaucoup plus large de nos capacités MRT. TAG est maintenant en mesure de servir des clients du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, en déployant rapidement des experts qualifiés pour gérer toute situation imprévue en AOG avec les mêmes capacités techniques, les mêmes systèmes d'autorisation et de qualité que ceux que nous employons dans nos centres de réparation », a déclaré Philippe Rabier, vice-président des ventes maintenance pour TAG Aviation Europe, avant d'ajouter : *« Dans tous les cas où la maintenance ou la réparation est requise, les clients peuvent être assurés que le personnel mobile est en mesure de répondre rapidement à leurs besoins spécifiques, en assurant une plus grande flexibilité et un temps de réponse très court. »*

« Nous sommes ravis de ce nouveau partenariat et enthousiastes à propos des options et des possibilités que nous pouvons offrir ensemble à nos clients mutuels », devait déclarer à son tour Hanna Hakamo, p-dg de Polar Aviation. TAG Aviation dispose de deux centres de maintenance lourds et d'un réseau complet de stations de transmission MRO – Maintenance, Repair & Operation – approuvées en Europe, ainsi qu'en Asie et en Afrique. Les services d'entretien TAG sont certifiés par les principaux constructeurs aéronautiques et ont l'accréditation pour travailler sur plus de cinquante types d'aéronefs. •

THE HOME OF PRIVATE AVIATION AT THE SPEED OF BUSINESS

Passion for excellence is our trademark. In everything we do, our goal is to meet and surpass your expectations. Our highly trained staff are always on hand to ensure your complete satisfaction, both on the ground and in the air. Our unrivalled facilities located at Dubai World Central guarantee your utmost discretion, comfort and convenience every time you fly.





Nextant Aerospace launches 604XT Program

Nextant Aerospace, the world's pre-eminent business aircraft remanufacturing company and builders of the 400XTi and G90XT, announced the launch of a new cockpit avionics program in conjunction with Rockwell Collins that will bring Pro Line Fusion to the Bombardier Challenger 604 aircraft platform. The Pro Line Fusion upgrade is expected to be certified by fall of 2018 and available through Nextant Aerospace. "We have been evaluating opportunities in the large cabin market for the past 3 years," stated Jay Heublein, Executive Vice President for Nextant Aerospace. *"The Challenger 604 aircraft is a proven operating platform with an exceptional cabin that meets all our selection criteria for a remanufacturing program. The legacy cockpit is in need of modernization and combined with the pending 2020 regulatory requirements, this aircraft an ideal choice for this program and the timing is perfect."* "The Challenger 604 is a highly-valued, long-haul aircraft that owners want to continue flying well into the future," said Craig Olson, Vice President and General Manager, Business and Regional Systems for Rockwell Collins. *"This becomes the third aircraft platform to have the Pro Line Fusion aftermarket upgrade option, continuing our ongoing effort to provide owners with a means to keep their aircraft relevant with modern technology, enhanced situational awareness and mandate compliance."*

The new integrated avionics upgrade will feature the following advantages:

- Three large format displays, touch-interactive maps with eyes-forward flight planning, high-resolution topography, real-time onboard weather radar overlays, obstacles, and special-use airspace and search patterns for expanded situational awareness and reduced workload
- A fully loaded package of baseline equipment for operation in modernizing global airspace—ADS-B mandate compliance, SBAS-capable GNSS, localizer performance with vertical guidance (LPV) approaches, radius-to-fix (RF) legs and more
- Optional FANS and Link 2000 EASA mandate compliance
- Market-leading, high-resolution synthetic vision as a standard feature, including Rockwell Collins' patented airport dome, and extended runway centerlines with mile markers to better orient the pilot from top of descent through final approach
- Geo-referenced electronic navigation charts that display own-ship aircraft position for enhanced situational awareness during approaches and on taxi
- Easy and fast database updates using a standard USB drive port on the front of the displays, or the optional Aircraft Information Manager (AIM) wireless data loading service.

Further enhancements to the 604XT are being planned that will provide a detailed focus on the cabin design and experience (including advanced connectivity solutions). •

Nextant Aerospace lance le 604XT

Nextant Aerospace, à l'origine du développement des appareils 400XTi et G90XT, a annoncé le lancement d'un nouveau programme de rénovation avionique en collaboration avec Rockwell Collins qui apportera le module Pro Line Fusion à la plate-forme d'avion Bombardier Challenger 604. La mise à jour de la Pro Line Fusion devrait être certifiée d'ici à la fin de 2018 et sera disponible via Nextant Aerospace.

«Nous avons évalué les opportunités sur le marché des grandes cabines depuis 3 ans», a déclaré Jay Heublein, vice-président exécutif de Nextant Aerospace avant d'ajouter : « Le Challenger 604 est une plate-forme opérationnelle éprouvée avec une cabine exceptionnelle qui répond à tous nos critères de sélection pour un programme de rénovation. Le cockpit traditionnel a besoin d'être modernisé et combiné avec les exigences réglementaires qui interviendront d'ici à 2020. Cet avion est un choix idéal pour ce programme et la chronologie est parfaite.»

La nouvelle mise à niveau intègre de l'avionique et présente les avantages suivants :

- Trois écrans grand format, des cartes à commande tactile interactive avec une planification de vol, une topographie à haute résolution, des superpositions radar en temps réel.
- Une vision synthétique à haute résolution, réalisée par Rockwell Collins.
- Des cartes de navigation électroniques géoréférencées qui affichent la position de l'avion pour une meilleure connaissance de la situation pendant les approches et sur le taxiway.
- Une mise à jour rapide de la base de données à l'aide d'un port de lecteur USB standard à l'avant des écrans, ou via un service de chargement de données sans fil AIM (Aircraft Information Manager) en option. Outre la modernisation du système avionique, Nextant prévoit l'intégration future de nouvelles améliorations.



ALPARK 

H10

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 



AMAC remporte un nouveau projet pour Acropolis Aviation

AMAC Aerospace a annoncé qu'un contrat d'aménagement intérieur pour un Airbus ACJ320neo lui avait été attribué par Acropolis Aviation. Il s'agira du premier Airbus A320neo livré par Airbus Corporate Jets. S'appuyant sur le succès de son Airbus ACJ319 actuel, l'ACJ320neo offrira une gamme complémentaire grâce à une nouvelle motorisation à haut rendement et à l'ajout d'ailettes marginales réduisant la traînée. Acropolis Aviation, basée à l'aéroport de Farnborough, au Royaume-Uni, a sélectionné le célèbre studio de design Alberto Pinto pour la conception de l'intérieur de son ACJ320neo un an auparavant, durant le salon Ebace 2016. L'avion entrera au sein des hangars d'AMAC au quatrième trimestre de 2018 et sera remis à Acropolis Aviation dans sa configuration VVIP au quatrième trimestre de 2019. •

AMAC wins a new completion project an airbus ACJ320neo for Acropolis Aviation

AMAC Aerospace has announced that a completion contract for a VVIP completion of an Airbus ACJ320neo has been awarded by Acropolis Aviation to AMAC headquarters in Basel, Switzerland. This will be the first Airbus A320neo delivered by Airbus Corporate Jets for VVIP configuration. The launch customer for the ACJ320neo, Acropolis Aviation, is enhancing its bespoke aviation services with the addition of this VVIP aircraft. Building on the success of its existing Airbus ACJ319, the ACJ320neo will provide additional range via new high-efficiency engines and the addition of drag-reducing sharklets. Acropolis Aviation, based at Farnborough Airport, UK, selected the well-known design studio 'Alberto Pinto' for the bespoke interior design of its ACJ320neo last May 2016, also coinciding with EBACE. The green delivered aircraft will enter AMAC's hangar doors in Q4, 2018 and will be returned to service to Acropolis Aviation in VVIP configuration in Q4, 2019. •



Aero-Dienst Vienna Appointed Falcon Authorized Service Center.

Dassault Aviation has approved Aero-Dienst's Vienna, Austria facility as an Authorized Service Center (ASC), allowing it to perform line maintenance, AOG support and other services for Falcon 900EX, 900EX EASy, Falcon 2000EX and 2000EX EASy models. Approval for the Falcon 7X and 8X is coming soon. Located at Vienna International Airport, the 5,500 square-foot facility is equipped to provide line maintenance services for both local and transient operators. It is ISO 9001:2008 Quality Management System certified, has EASA Part 145 and FAA Part 145 approval, and also holds certificates from many other National Airworthiness Authorities, including those in Bermuda, Canada, Cayman Islands, Nigeria, Russia-CIS, Turkey and Ukraine. Along with maintenance services, the Vienna operation offers 24/7 AOG (Aircraft On Ground) support, including GoTeam dispatch, along with appropriate tooling and equipment. It can also handle repair and overhaul, retrofits, modifications and upgrades. "As one of Europe's most experienced and respected aviation service providers, Aero-Dienst can guarantee the first-rate quality of product support our Falcon customers have come to expect," said Jacques Chauvet, Senior Vice President, Worldwide Customer Service. "And the facility's central location at Vienna Airport – one of the 20 busiest in Europe – brings us closer to operators in Central Europe and Russia, who form one of our fastest growing customer bases." The Vienna facility is the 51st service center in Dassault's global Falcon support network. Aero-Dienst also supplies heavy maintenance for the Falcon line from its Nuremberg, Germany home base. •

Aero-Dienst Vienna centre agréé Dassault Falcon

Dassault Aviation a approuvé l'installation d'Aero-Dienst, en Autriche, en tant que centre de service agréé, lui permettant d'effectuer une maintenance programmée et le soutien sur AOG (Aircraft On Ground), mais aussi de fournir un ensemble d'autres services pour les modèles Falcon 900EX, 900EX EASy, Falcon 2000EX et 2000EX EASy. L'approbation pour les modèles Falcon 7X et 8X devrait intervenir par la suite. Situé à l'aéroport international de Vienne, les installations de Aero-Dienst couvrent une superficie de 510 m² et sont équipées pour fournir des services de maintenance programmée à destination des opérateurs locaux et en transit. Certifié ISO 9001, homologué Part145 par l'AEASA – Agence européenne de la sécurité aérienne – et le FAA (Federal Aviation Administration), le centre d'Aero Dienst dispose d'agréments de nombreuses autres autorités nationales, y compris celles des Bermudes, du Canada, des îles Caïman, du Nigéria, de la Russie, de la Turquie et de l'Ukraine. Avec les services de maintenance, le centre de Vienne offre un soutien technique 24/7 pour les AOG, mais également l'envoi de « GoTeam », ainsi que l'outillage et l'équipement appropriés. Il peut également gérer la réparation, la révision, les rénovations, les modifications et les mises à niveau. L'installation de Vienne est le 51^{ème} centre de service approuvé par Dassault au sein de son réseau mondial de soutien Falcon. Aero-Dienst fournit également un service de maintenance pour la ligne Falcon depuis sa base de Nuremberg, en Allemagne. •

MONDE JET MONDE

ALL AROUND THE WORLD ...



Sylvie DARNAUDET
President



25 YEARS OF EXPERIENCE IN BUSINESS AVIATION AT YOUR SERVICE

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



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





INTERVIEW



Interview

MICHAEL

SKOU CHRISTENSEN

*Managing Director Europe, Middle East and Africa
directeur général Europe, Moyen-Orient et Afrique*

by Frédéric Vergnères

© photos :
• Satcom Direct



How is the current market for connectivity installation, not only for the whole sector but also for Satcom Direct ?

The market for connectivity installation is developing rapidly. The passenger now wants to be connected in the air for internet, telephony, entertainment, in much the same way as he is on the ground. Passengers, operators and brokers expect an aircraft to have some form of connectivity system on board. In an ideal world, this would reflect what they regularly utilise on the ground at home or in their office. The level of demand is higher and there is increased expectation from passengers who want more data, faster and all the time.

Flight departments are also increasingly looking at how connectivity can make them more efficient.

As far as SD is concerned our offering has moved from being just a communications supplier, which we were when we launched twenty years ago, to being a complete connectivity supplier. With our Satcom Direct Router on board an aircraft can now be connected to the ground in many ways. Our GlobalVT option enables passengers to use their own personal smartphone in the air, as it is on the ground. They can make and receive calls, as well as texts, using your own personal number, from taxi and take off through to landing and taxi to the FBO.

The system also supports internet use, Wifi throughout the cabin, cabin management system operations and inflight entertainment. At EBACE we'll be promoting our relationship with Lufthansa Technik and how SD powers the Lufthansa Technik nicemedia® SmartBox.

The portable memory device is connected to the SD Router and enables passengers to enjoy a changing selection of the latest movies and TV shows. The programmes and movies can be viewed via the onboard inflight entertainment system or watched through personal electronic devices.

We've also developed the SD WiFi Hub which can support connectivity on small to mid-size aircraft which brings customers GlobalVT amongst other features. It can also be used to enhance connectivity on ultra-long range narrow body fleets too.

We've extended our services to the cockpit too which is supported by SD Pro, providing flight departments with an easy to use digital dashboard that displays accurate, integrated information about the whole flight. It not only tracks and stays in contact with the aircraft but it also streamlines operations and records the activity of the aircraft so supporting maintenance planning.

After twenty years in the business we are pleased to say that we can connect the aircraft to the ground from nose to tail to provide a complete set of information, connectivity and entertainment solutions. This is extremely attractive for operators and owners.



Comment se comporte le marché de l'installation des systèmes connectés en général, et pour Satcom Direct en particulier ?

Le marché de l'installation des systèmes connectés se développe rapidement. Aujourd'hui, les passagers aériens souhaitent pouvoir se connecter à Internet, passer des appels et se divertir avec des films et séries comme s'ils étaient au sol. Les opérateurs et vendeurs se joignent aux passagers dans cette attente – il faut qu'il y ait de la connectivité à bord. Dans un monde idéal, le système serait un double de ce qu'ils utilisent chez eux ou au bureau. Les attentes ne cessent de croître dans ce sens, avec des passagers qui veulent plus de connectivité, plus rapide et partout où ils vont.

Par ailleurs, les exploitants se penchent de plus en plus sur la connectivité comme un outil pour améliorer leur efficacité.

Quant à SD, notre offre s'est transformée : nous ne proposons plus exclusivement des communications comme à notre lancement il y a 20 ans, mais une offre de connectivité globale. Avec le Satcom Direct Router à bord, les appareils sont connectés au sol de plusieurs manières. L'option GlobalVT permet aux passagers d'utiliser leur propre smartphone pendant le vol, comme s'ils étaient au sol. Ils peuvent passer et recevoir des appels et SMS depuis leur numéro habituel, du roulage et décollage jusqu'à l'atterrissage et au moment où l'avion stationne au terminal.

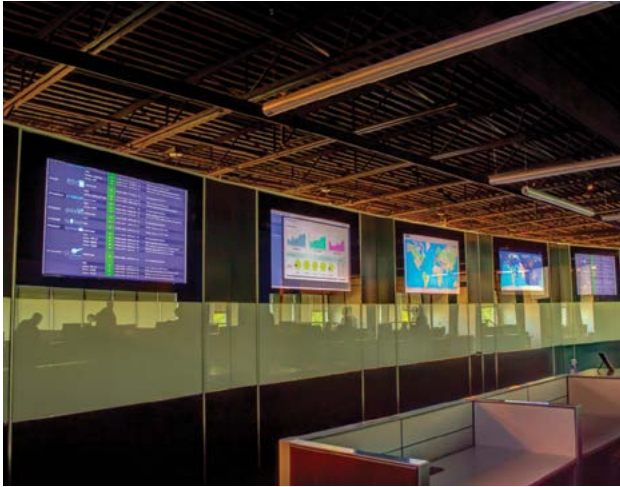
Le système permet également aux passagers de se servir d'Internet, avec le wifi en cabine, un système de gestion de la cabine et le divertissement

à bord. Au salon EBACE, nous présenterons notre partenariat avec Lufthansa Technik : le SD Router alimente la nicemedia® SmartBox de Lufthansa Technik. Connecté au SD Router, le petit appareil amovible permet aux passagers de profiter d'une sélection variée de films et séries récents, qui peuvent être appréciés sur les écrans de l'avion ou sur les appareils électroniques personnels des passagers.

Nous avons également développé le SD WiFi Hub qui fournit de la connectivité pour de petits et moyens appareils, avec GlobalVT par exemple. Il peut également augmenter la connectivité pour des flottes d'avions à fuselage étroit ultra-long courrier.

Nous avons élargi notre offre de services pour couvrir aussi le cockpit. SD Pro fournit aux opérateurs un tableau de bord ergonomique et complet avec des informations intégrées et fiables sur le vol. Au suivi de vol et aux communications vient s'ajouter un outil pour rationaliser les opérations et enregistrer les activités de l'appareil pour améliorer la gestion de la maintenance.

Avec 20 ans d'expérience, nous sommes fiers de pouvoir connecter les avions au sol – du nez jusqu'à la queue – pour offrir un éventail complet de solutions d'information, de connectivité et de divertissements à bord. C'est une offre particulièrement attractive pour les opérateurs et propriétaires.



What are the main current and future innovations for connectivity in the cabin?

From our perspective, we are always innovating and have introduced many new products in the last year. We also pride ourselves on generating partnerships that support customer requirements.

In the last year, we have developed new relationships that have brought unique benefits. We have acquired TrueNorth which produces the hardware which supports aircraft connectivity, we have purchased Aircraft Logs which integrates flight department accounting, maintenance and scheduling tasks across the board. We have also formed a strong relationship with Astronics Aerosat to sell the FliteStream T-Series tail mount connectivity system through our global dealer network. The first of its kind in the business aviation market, the FlightStream T-Series solution employs the Panasonic Avionics global communications network to enable business jet passengers to watch live television and use the internet simultaneously through a single antenna.

We're also aware that the technology is changing rapidly and are the first connectivity supplier to provide dedicated network training courses for the business aviation sector.



The course, aeroIT aimed at IT, management and aviation networking professionals provides essential information about airborne connectivity systems. It is constantly updated and since launch in 2015 over 200 students have achieved the accreditation. Recognising that cabin crew are often in the front line if the connectivity doesn't work we have also just launched aero.CNCT the industry's first cabin crew network training. aero.CNCT is now available to all cabin crew that work with, or are responsible for, connectivity during flight. This is also a professionally accredited course. We believe that innovation should not only be technical but should also develop the human resource within the industry so we are always innovating to support our clients.



Quelles sont les innovations les plus marquantes pour la connectivité des cabines aujourd'hui ? Et demain ?

Nous innovons constamment et avons sorti pas mal de produits cette année. Nous sommes également fiers de notre capacité à développer des partenariats pour répondre aux attentes des clients. Depuis un an, nous avons concrétisé de nouveaux partenariats dont nous profitons pleinement. Nous avons racheté TrueNorth, qui produit le matériel informatique nécessaire à la connectivité des avions, et Aircraft Logs, qui offre une vue globale de la comptabilité, de la maintenance et des emplois du temps pour les opérateurs. Nous avons également tissé des liens forts avec Astronics Aerosat pour vendre notre système de connectivité monté sur queue – FliteStream T-Series – à travers notre réseau mondial de concessionnaires.

La solution FlightStream T-Series est une innovation inédite sur le marché de l'aviation d'affaires. Il utilise le réseau mondial de communications de Panasonic Avionics pour permettre aux passagers des avions d'affaires de regarder la télévision en direct et utiliser Internet en même temps, grâce à une seule antenne.

Nous sommes conscients que la technologie évolue rapidement et sommes donc la première entreprise de solutions de connectivité à proposer une formation réseau spécialisée pour le secteur de l'aviation d'affaires. Le cours, aeroCNCT, cible l'encadrement, les services IT et les spécialistes des réseaux dans l'aviation pour leur transmettre les informations essentielles sur les systèmes de connectivité à bord. Nous le mettons régulièrement à jour, et depuis son lancement en 2015, 200 professionnels ont été certifiés.

Par ailleurs, comme nous savons que l'équipage est souvent en première ligne quand la connectivité fait défaut, nous venons de lancer aeroCNCT, la première formation à la connectivité pour les équipages – elle est actuellement ouverte à tout membre d'équipage qui travaille sur (ou est responsable de) la connectivité en vol, et mène à la certification professionnelle. A SD, nous pensons que l'innovation technique doit s'accompagner d'avancées humaines. Nous innovons sans cesse pour soutenir nos clients.





Is the interior design undergoing a revival that supports connectivity?

Yes, it is. Interior design now incorporates mood lighting, monuments that are controlled by blue tooth, IFE with a variety of screens and interactive personal devices as well as the handsets needed to communicate.

This is a lot of technology to hide so designers have to blend these systems into side ledges, wall panels, CMS modules as well as elegantly incorporate screens into seats, cabin dividers and credenzas so they look good, but are also functional.

Have communications systems on board become a strategic issue?

Yes. For passengers, it is a reason to choose one operator over another in terms of charter. as an aircraft without connectivity is much less desirable in terms of charter selection as meetings, presentations and internal communication is now an everyday part of each trip.

For operators, we provide systems that help them establish who has used what and when on board, this is vital if you have a passenger that is using high levels of data it reduces the operator exposure as the costs can be charged on accordingly with details included.

For corporates, we also operate private networks in the sky. For corporate executives, we can treat all the connectivity as if it is part of the corporation's network. This "private network" ensures data is communicated only within the corporate network, and does not leak out. For Forbes 500 and listed companies this is a real value add and will make a difference in selecting the communication system to be integrated.

We also offer a Geoservices that identifies when aircraft are entering airspace where data may be less secure. Crew can inform passengers not to transmit any sensitive material until they are advised otherwise, this is important too when sending and receiving commercially sensitive material.

Data needs to be protected and we take this seriously at SD.



Le design des cabines change-t-il pour accompagner la connectivité ?

Oui, tout-à-fait. Le design des cabines incorpore aujourd'hui l'éclairage d'ambiance, des éléments contrôlés par Bluetooth, le divertissement à bord avec plusieurs écrans et l'interactivité des appareils personnels et des combinés.

Il s'agit d'applications technologiques « à cacher », donc les architectes d'intérieur les intègrent au décor, dans le rebords et parois.

Les systèmes de gestion de contenu et écrans sont élégamment incorporés aux sièges, aux parois entre les cabines et même au mobilier afin que cela soit esthétique, tout en étant fonctionnel.

La communication à bord est-elle devenue une question stratégique ?

Oui. Pour les passagers, c'est une raison de choisir tel ou tel opérateur pour des vols à la demande, car un appareil non connecté est moins attractif : les réunions, présentations et communications internes ont régulièrement lieu pendant les voyages.

Nous fournissons des systèmes aux opérateurs pour leur permettre d'identifier qui a utilisé quoi à bord, chose essentielle pour pouvoir distribuer les coûts aux utilisateurs, détail à l'appui.

Pour les entreprises, nous pouvons aussi créer des réseaux privés dans les nuages. Pour les cadres des multinationales, nous pouvons traiter toutes leur connections comme si cela passait par le réseau de l'entreprise. Ce « réseau privé » protège les données en les gardant confinées au réseau de l'entreprise pour empêcher des fuites. Pour les entreprises Forbes 500 et d'autres sociétés cotées en bourse, c'est une valeur ajoutée importante qui peut jouer un rôle décisif lors de la sélection d'un système de communications en vol.

Nous proposons également un géo-service qui alerte l'équipage quand un appareil traverse un espace aérien moins bien sécurisé. L'équipage peut en informer les passagers et leur conseiller de ne pas transmettre de données sensibles avant une prochaine annonce. C'est très important pour ceux qui envoient et reçoivent des données professionnelles sensibles.

Chez SD, nous prenons la protection des données très au sérieux.





TRAINING

RAISING THE BAR FOR PILOTS

Competition and new
regulations driving flight
simulation and training
enhancements

UNE HAUSSE DE QUALITÉ DES FORMATIONS DE PILOTES

La concurrence et de nouvelles
dispositions réglementaires
dynamisent le marché de la
simulation et de la formation

By Rick Adams

© photos :
• APS photo
• FlightSafety
• TRU Textron Aviation
• CAE





Opened only two years ago, TRU ProFlight's flagship training centre in the Tampa, Florida area recently tripled its classroom and simulator space.
Ouvert il y a seulement deux ans, le centre de formation ProFlight de TRU à Tampa, en Floride, a récemment triplé l'espace destiné aux simulateurs et aux salles de formation.

A little healthy competition is always good for a market. Not that business aviation training was at any risk of complacency; indeed, it's a sector that has tended to drive technology and safety innovation. Three years ago, American company Textron, owners of the Beechcraft, Cessna and Bell Helicopter aircraft brands, began a major push into aviation training services when it melded three acquisitions into the TRU Simulation + Training organisation. In relatively short order, TRU has become one of the top three training players, together with Warren Buffett's FlightSafety International and Canadian-based CAE. TRU has forged a simulator supplier relationship with Boeing on the new 737 MAX and 777X airliners and sold Airbus sims to customers in Europe, the Middle East, Asia and South America. They've also made inroads into the helicopter training market, despite the industry's depressed oil price doldrums. In 2017, TRU expects to produce about three dozen simulators.

In business aviation, TRU is now the default factory-authorised provider of training for new Beech and Cessna models. For example, when the new super-midsize Cessna Citation Longitude is certified, expected late this year, TRU's ProFlight centre in Tampa, Florida USA will be the first to offer pilot training on the type.

The Tampa facility was tripled late last year, growing classroom and simulator space from 15,000 sq ft to 45,000. It opened in 2015, joining the original ProFlight site in Carlsbad, California. Together, they offer initial and recurrent training courses for Citation Jet (CJ1, CJ1+, CJ2, CJ2+, CJ3, CJ3+, and CJ4) and Pro Line Fusion-equipped King Air 350/250/90 aircraft, as well as Conquest I and II. A third site, operated under the TRU banner, was opened

last year in Valencia, Spain with a Bell 429 full-flight simulator (FFS) qualified to Level D, the highest possible category, by the European Aviation Safety Agency (EASA). Valencia might also become the site for TRU's first business jet training programme in Europe, though the aircraft model is yet to be decided. There is speculation as well about Textron's service centre in Singapore becoming a future training hub.

David Smith, TRU Vice President of Training Centres, touts both technology and instructor qualifications as TRU's differentiators. For example, in the new Cessna Citation Latitude (and Sovereign) Level D simulator with Garmin G5000 integrated glass cockpit, recently qualified by the U.S. Federal Aviation Administration (FAA), pilots are presented with "synoptic" graphic representations for systems such as fuel, electrical and hydraulic on their multi-function displays (MFDs). However, "*they can go one step lower and see the hidden complexity of the full schematic interactivity*," Smith explained. For example, they might call up a compound failure mode, not scripted in the checklist, but which shows "*what systems are going to trip off because of load shedding, what things are going to sequentially illuminate on the CAS (crew alerting system) messages, etc.*"

The glass-cockpit schematics are produced by the same in-house information technology specialists who develop TRU's online courseware used in their increasingly popular Current 365 scheme. "*Systems proficiency falls off several months after a pilot's last training event*," explained Smith. "*Current 365 allows the client to reference our online ground school content throughout the year, and has a unique email delivery of very quick questions so they don't lose their sharpness.*" When pilots arrive for recurrent training, they can take a test validating the material learned online and move directly into simulator training. ➔



TRU ProFlight client pilots are training on the new Citation Latitude / Sovereign full-flight simulator in Tampa, Florida. A Longitude sim will join the fleet later this year.
Les pilotes formés à TRU ProFlight profitent du nouveau simulateur complet au Citation Latitude / Sovereign à Tampa, en Floride. Un simulateur du Longitude se joindra à la flotte d'ici à la fin de l'année.

Un peu de concurrence fait toujours du bien au marché – même au marché de la formation des pilotes d'affaires, qui innovait déjà en termes de technologies et d'idées pour améliorer la sûreté.

Il y a trois ans, le groupe américain Textron – il regroupe les marques Beechcraft, Cessna and Bell Helicopter – a fait sa grande entrée dans le segment de la formation en fusionnant trois nouvelles acquisitions pour créer TRU Simulation + Training. En peu de temps, TRU est devenu l'un des trois premiers acteurs du marché, aux côtés de FlightSafety International, qui appartient au célèbre milliardaire américain Warren Buffett, et de l'entreprise canadienne CAE.

TRU est devenu le fournisseur de simulateurs pour Boeing pour le nouveau 737 MAX et le 777X. La toute jeune entreprise a également vendu des simulateurs Airbus à des clients en Europe, au Moyen-Orient, en Asie et en Amérique du Sud. Ses chiffres progressent aussi sur le segment de la formation pour hélicoptère, malgré le marasme de l'industrie. En 2017, TRU prévoit de produire environ 35 simulateurs.

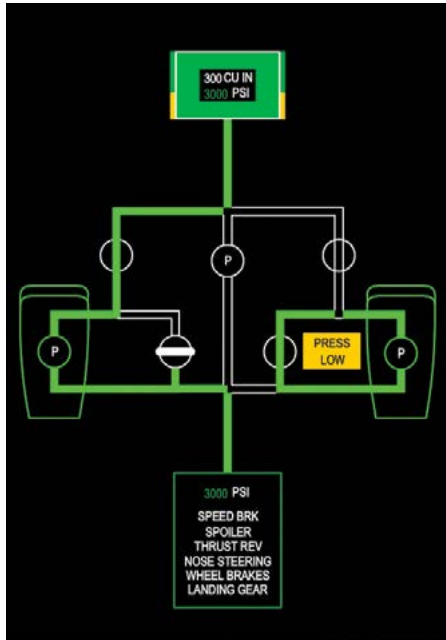
Dans le segment de l'aviation d'affaires, TRU est désormais le fournisseur de formations par défaut pour les nouveaux modèles de Beech et Cessna. Ainsi, dès que le nouveau jet de taille super-moyenne de Cessna – le Citation Longitude – sera certifié (en principe en fin d'année), le centre de formation ProFlight de TRU, situé à Tampa, en Floride, sera le premier centre à proposer des formations aux pilotes sur l'appareil.

Le centre de Tampa a triplé de surface l'année dernière : l'espace alloué aux salles de formation et aux simulateurs est passé d'environ 1 400 m² à plus de 4 000 m². Il a ouvert en 2015, à la suite de l'expansion de l'entreprise, dont le premier site de formation se trouve à Carlsbad, en Californie. Ces deux

centres ProFlight proposent des formations initiales et continues pour les appareils Citation Jet (CJ1, CJ1+, CJ2, CJ2+, CJ3, CJ3+, et CJ4) et King Air 350/250/90 équipés de Pro Line Fusion, ainsi que pour les Conquest I et II. TRU a ouvert un troisième site à Valence, en Espagne, l'année dernière, avec un simulateur de vol complet du Bell 429 certifié jusqu'au niveau D (niveau le plus élevé) par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Valence pourrait également devenir le site de la formation initiale sur jets d'affaires en Europe ; il ne reste plus qu'à choisir le modèle. Il serait également question de transformer le centre de services de TRU à Singapour en centre de formation.

David Smith, vice-président à la formation chez TRU, cite la technologie et les qualifications des formateurs comme des facteurs qui différencient la société des concurrents. Avec le nouveau simulateur de niveau D du Cessna Citation Latitude (et Sovereign), avec instrumentation numérique intégrée Garmin G5000 récemment certifiée par le FAA, les pilotes bénéficient d'un tableau de bord multifonctions avec des synthèses infographiques des systèmes électriques et hydrauliques par exemple, ainsi que du niveau de carburant. Cependant, « ils peuvent également aller voir plus loin pour connaître la complexité de l'interactivité cachée, » explique Smith. Ils pourraient, par exemple, choisir d'expérimenter le mode panne généralisée, pas requis dans le checklist, mais qui leur montre « quels systèmes rencontreront des problèmes à cause du délestage, et ce qui se passera ensuite avec le système d'alertes CAS, etc. »

Le schéma de l'instrumentation numérique a été produit en interne par les mêmes spécialistes en informatique qui ont développé le cours e-learning de TRU, qui fait partie de leur option Current 365. ➔



Hydraulics TRU.



→ “This shortens their stay and makes the event more focused on instructor-led training in the simulators and the check-ride.” TRU also claims to allocate 50% more time in flight simulation training devices during initial type rating than other training providers.

TRU hires instructors who are high-hours pilots with “relevant time” in like or similar aircraft. “We find the best talent and make them even better,” said Smith.

“We also put them in the cockpit of the aircraft they instruct on as much as we can,” facilitated by access to Textron production demonstrators and the corporate fleet.

MASTER CLASS

FlightSafety has been expanding its Master-Level Advanced Training courses for Beechcraft King Air, Cessna Citation, Dassault Falcon, Gulfstream, and Pilatus aircraft.

The courses include Advanced Upset Prevention and Recovery Training (UPRT), Advanced Rejected Takeoff Go / No-Go, Advanced Crew Resource Management (CRM) / Human Factors Line-Oriented Flight Training (LOFT), and Advanced Energy Management.

All four courses are available for Gulfstream GV, G280, G450, G550, G650, Cessna Citation CJ3 and Latitude. Advanced Rejected Takeoff Go / No-Go, Advanced Energy Management and Advanced CRM Human Factors LOFT are offered for the Dassault Falcon 2000EX EASy and Falcon 900EX EASy. Advanced UPRT is available for the Pilatus PC-12 and PC-12NG, and is being developed for the King Air 350.

FlightSafety’s factory-authorised training programme for the Gulfstream G500 fly-by-wire with Honeywell Symmetry flight deck (scheduled

for customer deliveries beginning in 2018) will feature the first business jet simulator equipped with a collimated glass mirror display. Gulfstream is using the simulator at FlightSafety’s learning centre in Savannah, Georgia, during design, development and certification of the aircraft.

FlightSafety’s “CrewView” display is claimed to provide “far superior distortion-free optical performance with greater clarity, sharpness, and brightness for unprecedented simulation training fidelity. This improves situational awareness and cueing during critical maneuvers, including visual and circling approaches, taxiing, and turns in flight. Peripheral cueing is also enhanced during maneuvers such as final approach,” according to Daniel MacLellan, Senior Vice President Operations.

Earlier this year, FlightSafety initiated G650 training at their learning centre at the Farnborough airport in the UK.



FlightSafety International offers its new Master-Level Advanced Training for the Gulfstream G650 in Farnborough UK and three locations in the U.S.
 FlightSafety International propose sa nouvelle formation avancée « Master-Level » pour le Gulfstream G650 à Farnborough, au Royaume-Uni, et dans trois villes des Etats-Unis.

MASTER CLASS

➔ « La maîtrise des systèmes commence à flancher plusieurs mois après la dernière séance de formation du pilote, » explique David Smith. « Current 365 permet au client de référencer notre contenu de formation toute l'année via un système de questions-réponses par courriel visant à maintenir leur niveau. » Quand les pilotes arrivent sur site pour la formation continue, ils peuvent aussi faire un examen pour valider ce qu'ils ont appris en ligne et passer directement à la formation en simulateur. « Cela raccourcit leur séjour et leur permet de se concentrer sur ce qu'ils apprennent des formateurs dans les simulateurs et lors du 'check-ride'. »

En outre, TRU affirme permettre aux pilotes de passer 50 % de temps en plus dans les simulateurs lors des formations initiales que d'autres entreprises de formation. Les formateurs chez TRU sont des pilotes ayant enregistré beaucoup d'heures de vol effectives sur des appareils identiques ou similaires. « Nous trouvons les meilleurs talents et les rendons encore meilleurs, estime David Smith. Nous les mettons aussi souvent que possible dans le cockpit des appareils sur lesquels ils forment », grâce à un accès privilégié à la flotte de Textron et aux démonstrations de production.

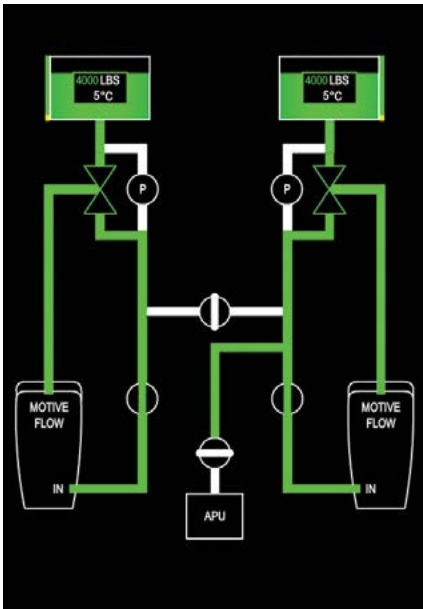
FlightSafety a étendu son offre de formations avancées sur les appareils Beechcraft King Air, Cessna Citation, Dassault Falcon, Gulfstream et Pilatus. Les cours traitent la récupération en cas de perte de maîtrise (UPRT), le décollage interrompu Go/No-Go, la gestion des ressources de l'équipage (CRM) / l'entraînement au vol en ligne (LOFT) centré sur les facteurs humains, et la gestion de l'énergie.

Ces quatre formations sont disponibles sur les appareils Gulfstream GV, G280, G450, G550, G650, Cessna Citation CJ3 et Latitude. Le décollage interrompu Go/No-Go, la gestion de l'énergie et CRM/LOFT facteurs humains sont disponibles sur le Dassault Falcon 2000EX EASy et le Falcon 900EX EASy. La UPRT est disponible sur les Pilatus PC-12 et PC-12NG, et sera bientôt proposé sur le King Air 350.

FlightSafety propose également une formation approuvée par Gulfstream pour son G500 à commandes de vol électriques et poste de pilotage

Honeywell Symmetry (le début des livraisons est prévu début 2018), qui comprendra le premier simulateur d'avion d'affaires équipé d'un affichage numérique tête haute. Gulfstream utilise le simulateur au centre de formation FlightSafety à Savannah, en Georgie, pendant la conception, le développement et la certification de l'appareil. L'affichage "CrewView" de FlightSafety prétend fournir « une performance optique supérieure avec davantage de clarté, de précision et de luminosité pour une expérience de simulateur inédite. Cela améliore la connaissance situationnelle et la prise de repères pendant les manœuvres critiques, dont les approches à vue et indirectes, les manœuvres au sol et les virages en vol. La prise de repères périphériques est également améliorée pendant certaines manœuvres, dont l'approche finale », selon Daniel MacLellan, vice-président des opérations.

Début 2017, FlightSafety a lancé une formation G650 dans ses locaux de l'aéroport de Farnborough, au Royaume-Uni.



Fuel TRU

PILOT DEMAND

The worldwide business aviation fleet is expected to grow by more than 6,000 additional bizjets in the next 10 years to over 26,000 active aircraft, predicts Nick Leontidis, CAE Group President, Civil Aviation Training Solutions. Correspondingly, growth and retirements will foster demand for more than 25,000 new business jet pilots in the next decade. There are about 45,000 active pilots today.

CAE's technology response to the market is the 7000XR (eXtreme Reality) series, replacing the former 5000 Series full-flight simulators used for many of their business aircraft training programmes. EASA has qualified a 7000XR Gulfstream G650 Level D full-flight simulator at the Emirates-CAE Flight Training Centre in Dubai, UAE.

CAE also unveiled the new CAE Terminal online portal last fall, which Leontidis calls "*an improved customer portal aimed at enriching the customer experience.*" The CAE Terminal provides line pilots and flight department leaders ready access to documentation, training records and scheduling details.



CAE 7000xr simulator.



LA DEMANDE AUGMENTE

La flotte mondiale d'avions d'affaires devrait croître sur les dix années à venir, avec plus de 6 000 nouveaux appareils, pour atteindre 26 000 jets d'affaires actifs, selon les chiffres de Nick Leontidis, président pour les solutions de formation à l'aviation civile du CAE Group. En même temps, cette croissance et le départ à la retraite des pilotes actuels créeront 25 000 nouveaux postes de pilotes d'affaires dans la décennie à venir.

Environ 45 000 pilotes actifs sont recensés actuellement. La réponse technologique de CAE à ce marché est la série 7000XR (eXtreme Reality), qui remplace la précédente série 5000 de simulateurs utilisés pour beaucoup de leurs formations sur le segment de l'aviation des affaires. L'AESA a certifié un simulateur 7000XR Gulfstream G650 niveau D au centre de formation Emirates-CAE à Dubaï, aux Emirats.

À l'automne 2016, CAE a également dévoilé sa nouvelle plate-forme en ligne, CAE Terminal, que Leontidis appelle « une plate-forme améliorée pour enrichir l'expérience du client. » Avec le CAE Terminal, les pilotes et exploitants ont un accès immédiat à la documentation, aux dossiers de formation et aux emplois du temps.



UPRT MANDATES

Business aircraft operators are increasingly sending their pilots to Upset Prevention and Recovery Training (UPRT), designed to avoid or safely fly out of loss of control in-flight (LOC-I) situations such as stalls, and UPRT regulatory mandates are fast approaching.

New EASA rules starting in 2018 require three hours of in-aircraft aerobatic training with an appropriately rated instructor for pilots with commercial or ATP certificates flying multi-crew airplanes. In the U.S., all part 121 air carriers, including those who train under an Advanced Qualification Program (AQP), are required to conduct UPRT beginning March 12, 2019.

Citing an LOC-I incident over the Arabian Sea in January involving a Bombardier Challenger 604, John Cox, CEO of Safety Operating Systems, told the Business Aviation Safety Summit that operators “need to focus on high-altitude stalls” because of reduced air density on aircraft performance and aerodynamics. He explained, “*The instability at high altitude is something we’re not adequately addressing,*” and that many pilots have little or no experience flying aircraft manually above Flight Level 290 because of autopilot practices.

Cox recently trained in an SIAI Marchetti S211 jet at Advanced Performance Solutions (APS) in Mesa, Arizona. •

UNE NOUVELLE RÉGLEMENTATION UPRT

Les exploitants d'avions d'affaires envoient de plus en plus leurs pilotes suivre la formation Upset Prevention and Recovery Training (UPRT), pour apprendre à éviter de perdre ou à récupérer la maîtrise de l'appareil en cas de panne par exemple, et de nouvelles normes et termes de formations UPRT entreront bientôt en vigueur.

Dès 2018, la nouvelle réglementation de l'AESA obligera les pilotes avec une certification de pilote de ligne (ou ATP), qui officient sur des appareils avec équipage, à suivre une formation de trois heures en vol avec un formateur approuvé. Aux États-Unis, toutes les compagnies 121, y compris celles qui se forment avec le Advanced Qualification Program (AQP), seront obligées de se former à l'UPRT à partir du 12 mars 2019.

En citant un incident de perte de maîtrise sur un Bombardier Challenger 604 au-dessus de la Mer d'Oman, en janvier, John Cox, le p-dg de Safety Operating Systems, a déclaré au Business Aviation Safety Summit que les opérateurs « *doivent se concentrer sur les pannes à haute altitude* » à cause de la densité réduite et de son impact sur la performance des appareils et sur l'aérodynamique. « *L'instabilité à haute altitude est un sujet que nous n'abordons pas assez* », explique-t-il. Selon lui, beaucoup de pilotes n'ont peu ou pas d'expérience de vol manuel au-delà du niveau 290 à cause des pratiques liées au pilotage automatique.

Cox s'est récemment formé dans un SIAI Marchetti S211 chez Advanced Performance Solutions (APS) à Mesa, Arizona. •

Join 27,000 industry professionals for the most important three days of business aviation, with over 1,100 exhibitors, 2 static displays of aircraft – one inside the exhibit hall and the other outside at Henderson Executive Airport, and over 50 education sessions. Visit the NBAA-BACE website to learn more and register today.

REGISTER TODAY
www.nbaa.org/2017





portfolio



ALAIN ERNOULT
CRÉATEUR D'IMAGES













FOU D'AILES

The renowned international photographer Alain Ernoul has once again released another stunning book. This 300-page book features 500 breathtaking photographs covering a wide array of flying machines from fighter jets, airliners to hang gliders and offers a magnificent portrait of these adventurers of the sky with unique photographs often taken in extreme conditions. To be enjoyed without restraint!

Editions de la Martinière

Other fantastic images are available on his website:

<http://www.ernoul.com>

FOU D'AILES

Le photographe de renommée internationale Alain Ernoul nous gratifie une fois de plus d'un magnifique ouvrage. Riche de 500 photographies époustouflantes, ce livre de plus de 300 pages, dresse un panorama complet de toutes les machines volantes (avions de chasse, de ligne, ailes volantes, etc.) et brosse un magnifique portrait de ces aventuriers du ciel avec des photographies uniques, souvent prises dans des conditions extrêmes.

A consommer sans modération.

Aux Editions de la Martinière

D'autres magnifiques images sur son site : <http://www.ernoul.com>



#helitech17



Inspiring the Future of the Rotorcraft Community



helitech[®]
international
HELICOPTER EXPO & CONFERENCE

In association with



3-5 OCT 2017 EXCEL
LONDON

www.helitechinternational.com

Interested in exhibiting?

Contact Elizabeth Agress

+44 (0)20 8910 7188

Elizabeth.agress@reedexpo.co.uk

Co-located with

AVIATION WEEK
MRO
EUROPE

Supported by



Organised by
 Reed Exhibitions



ASTON MARTIN DB 11

TRÉSOR MÉCANIQUE

PORTE-ÉTENDARD SPECTACULAIRE D'UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE COUPÉS SPORTIFS ULTRA PREMIUM, LA DB11 EST LA PLUS PUISSANTE ET LA PLUS EFFICACE DB DE SÉRIE DE TOUTE L'HISTOIRE D'ASTON MARTIN. UNE VRAIE MAÎTRISE DANS L'ART DE SE RENOUVELER APRÈS PLUS DE 100 ANS D'EXISTENCE... Par B & JM Salmon - © Drew Gibson /Aston Martin - © JM Salmon



ASTON MARTIN DB 11

MECHANICAL TREASURE

A SPECTACULAR FLAGSHIP FOR A NEW GENERATION OF ULTRA PREMIUM SPORTS COUPES, THE DB11 IS THE MOST POWERFUL AND THE MOST EFFICIENT DB SERIES IN THE HISTORY OF ASTON MARTIN. A TRUE MASTER IN THE ART OF RENEWAL AFTER MORE THAN 100 YEARS IN BUSINESS...



THE NEW STANDARDS OF A GT

Built around an all-new twin-turbo V12 engine, with phenomenal performance, this newcomer also boasts major reductions in terms of fuel consumption and emissions.

The highly advanced and cutting edge aerodynamics ensures exceptional stability while maintaining a streamlined look: a key value of the English automaker. The structure of the body is also new and combines a robust feel with greater interior volume. Indeed, everything is new in the DB11 from the frame, engine, ZF gearbox, interior equipment and design down to the onboard electronics.

The engine compartment can be opened electrically providing access to a true treasure trove. The hood can be opened and closed with electrical assistance and this is where the hard work of the Gaydon-based engineers can truly be felt.

Under the hood, the DB 11 is simply superb with a small plaque attached to the engine block, signed by the person who built the engine attesting to the "manufactured" aspect of this harmonious assembly as a work of art...

LES NOUVEAUX STANDARDS D'UNE GT

Bâtie autour d'un tout nouveau moteur V12 à deux turbos, dont les performances restent phénoménales, cette nouvelle venue intègre également d'importantes réductions de la consommation et des émissions.

L'aérodynamique de pointe, très élaborée, assure une stabilité exceptionnelle tout en préservant la pureté des lignes : une valeur chère à ce constructeur d'outre manche. La structure de coque est également nouvelle et associe robustesse et volume intérieur accru.

En effet, tout est nouveau dans sa réalisation : châssis, moteur, boîte ZF, équipements intérieurs, design, électronique embarquée. L'ouverture du compartiment moteur qui est à assistance électrique donne accès à une véritable pièce d'orfèvrerie. L'ouverture et la fermeture du capot avant sont assistées électriquement et l'on ressent l'adresse des magiciens de Gaydon pour avoir pu loger tout ce beau monde...

L'ensemble est juste superbe avec cette petite plaque apposée sur le bloc moteur, signé par celui qui a monté l'auto et qui atteste ainsi du côté « manufacturé » de cet harmonieux assemblage : du grand art ...



A FABULOUS V12

The turbopower associated with this "totally hand-made" 5.2-liter twin-turbo engine with 608 hp and 700 Nm of torque is entirely new. Aston had previously used turbochargers (Vantage in the 90s) but here the maximum torque is available from 1500 tr/mn and the rest at 100% up to 6000 tr/mn.

The stunning lines of this British diva, with its new grille, offer a glimpse of the Aeroblade: an aerodynamic system (aero-spoiler) patented by Aston. It results in a retractable virtual spoiler configuration: wings on the hood guide the air flow and increase the aerodynamic support (thereby reducing the positive bearing capacity) without requiring a spoiler. The balance between harmony and stability, shape and utility is ever present. A unique, elegant and special system: so British.

As for the rest, the body delightfully blends aluminum and composite materials, only the most beautiful. The cabin showcases the first signs of the fruitful partnership with Mercedes AMG, especially the 12-inch screen used to display all the necessary information in real time. →



UN FABULEUX V12

La suralimentation associée à ce V12 5,2 l bi turbo « totalement maison » de 608 ch et 700 Nm de couple est une nouveauté totale.

Aston a déjà eu recours aux turbocompresseurs par le passé (Vantage des années 90) mais ici le couple maximal est disponible dès 1500 tr/mn et le reste à 100% jusqu'à 6000 tr/mn. Les lignes magiques de cette Diva britannique, avec sa nouvelle calandre, laissent percevoir l'Aéroblade : un système aérodynamique (aéro-aileron) breveté par Aston. Il aboutit à une configuration de spoiler virtuel rétractable: les ailettes sur le capot guident le flux d'air et augmentent l'appui aérodynamique (donc diminuent la portance positive) sans nécessiter un aileron.

L'harmonie tout en subtilité, entre forme et fonction est bien présente. Un système unique, élégant et spécifique : So British ... →





→ The screen is accessed via a joystick placed at the center of the console, which is both easy and intuitive. AMG thus becomes the favored engine-maker of Aston Martin, at least in terms of future V8s. As for the rest, the cabin is more spacious, however the rear seats, like with many GT coupes, are reserved for children or luggage. Barely longer than the DB9, this DB11 stands apart especially through a slightly wider wheelbase. A new keyless ignition system casts aside the sublime crystal key that was inserted in the dashboard of previous Aston models. Furthermore, the seating layout is rather remarkable, similar to the very high-end range of exceptional GTs.

→ Pour le reste, la carrosserie marie avec bonheur aluminium et matériaux composites : que du très beau... L'habitacle permet de découvrir les prémices du fructueux partenariat avec Mercedes-AMG, notamment cet écran 12 pouces qui permet de transmettre en temps réel toutes les informations nécessaires. Son accès par un « Joystick » placé au centre de la console est aisé et intuitif. AMG devient ainsi le motoriste privilégié d'Aston Martin, du moins en ce qui concerne les futurs V8. Pour le reste, on dispose de davantage d'espace dans l'habitacle, mais les places arrière, comme sur nombre de coupés GT, sont à réserver à des enfants ou des bagages. A peine plus longue qu'une DB 9, cette DB11 s'en différencie surtout par un empattement un peu allongé. Un nouveau système de démarrage sans clé relaie aux oubliettes du passé la sublime clé en cristal qui s'insérait dans le centre du tableau de bord des Aston précédentes. De même l'ergonomie des assises est assez remarquable, à l'image du très haut de gamme des grandes GT d'exception.



BEHIND THE WHEEL

Three driving modes (GT, Sport or Sport +) can be selected using a button located on the central console and that work a little like a "Magnetino". The latter can be felt with the response of the accelerator, exhaust and gear management. Another switch is used to manage suspension based on three modes (comfort, sport or sport+), this helpful separation between these two functions is rarely offered by competitors. →

AU VOLANT

Trois modes de conduite (GT, Sport ou sport +) sont accessibles via un bouton situé sur la console centrale et qui agit un peu à la manière d'un « Magnetino ». Ce dernier joue sur la réponse de l'accélérateur, l'échappement et la gestion de la boîte. Un autre interrupteur permet de gérer la suspension pilotée selon trois modes (confort, Sport ou sport+) sachant que cette séparation salutaire des deux fonctions est assez rarement proposée dans la concurrence. →



→ Le résultat : une voiture « à la carte » selon les envies et l'humeur des occupants ! La boîte auto à 8 rapports est un modèle de douceur et d'agrément, souple et aux passages de rapports imperceptibles. Les palettes au volant permettront de « reprendre la main », donc en mode séquentiel, selon les souhaits du conducteur. Très confortable grâce à son amortissement piloté, la DB11 est avant tout une GT hyper performante, mais n'a pas oublié d'être polyvalente, et utilisable au quotidien. Efficace en courbe grâce à son différentiel à glissement limité actif avec vectorisation de couple, la belle sait se montrer agile tant en mode conduite qu'en mode pilotage. Un moteur linéaire qui pousse très fort et place les performances de cette DB 11 parmi les meilleures GT, un freinage bien à la hauteur et calibré comme il faut.

OUR OPINION

Aston has been able to change everything without renouncing the fundamentals of its roots and traditions, especially the "hand-made" aspect.

The Aston Martin soul and authenticity are ever present, associated with a flawless design, remarkable fluidity, top performance and a black-tie look: all the while remaining discrete and elegant. Easily seducing "Gentlemen Drivers" and likely many more! ■

The authors would like to thank "France's Flying Warbirds" of Ch. Amara for their hospitality and the images.

MOTEUR

Aston a su ainsi tout changer sans pour autant renier les fondamentaux de ses racines et traditions, notamment son côté "fait mains".

L'âme Aston Martin et l'authenticité qui s'y rattachent sont bien présentes, associées à un design parfait, une remarquable fluidité, des performances à la hauteur et une vraie tenue de gala : toute en discrétion et en élégance...

Séduits, les « Gentlemen Driver » risquent de craquer et bien d'autres aussi ! ■

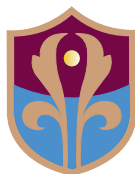
Les auteurs tiennent à remercier « France's Flying Warbirds » de Ch. Amara pour leur accueil et la réalisation de prises de vues.

→ The result: a "bespoke" car tailored to the mood and whims of those in it. The automatic 8-speed gearbox is a smooth model for driving comfort that easily and effortlessly makes shifting between gears imperceptible.

The wheel paddles can be used to "take back control" therefore in sequential mode, based on what the driver wants. Superbly comfortable thanks to its adaptive damping, the DB11 is above all an incredibly powerful GT, not to mention versatile that can be used on a daily basis. Effective curve handling thanks to its active torque vectoring limited-slip differential, this beauty knows how to be agile in both comfort and sport mode.

A powerful linear engine that places the performance of this DB11 among the top GTs, with well-calibrated braking up to the standards.





AUBERGE DU JEU DE PAUME

Chantilly

★★★★★

“A ROAD
THROUGH THE AGES...”

FROM THE MOMENT YOU STEP INTO THE DOMAIN,
THE MAGIC TAKES HOLD AND YOU ARE OVERCOME
BY THE CHARM AND ELEGANCE IT EXUDES.

« UNE ROUTE
QUI TRAVERSE LES ÂGES... »

A L'INSTANT MÊME OÙ VOUS PÉNÉTREREZ DANS
LE DOMAINE, LA MAGIE OPÈRERA ET VOUS NE
POURREZ ÊTRE QUE SENSIBLE AU CHARME ET À
L'ÉLÉGANCE DU LIEU.



The Auberge du Jeu de Paume is located in Domaine de Chantilly, one of France's most beautiful princely estates, combining history and opulence.

Its unique location, in the heart of the domain is named after the French precursor to tennis, Jeu de Paume. Founded in the 18th century by Louis-Joseph, Prince of Condé, the Auberge du Jeu de Paume blends in perfectly with its environment.

The hotel features 67 rooms and 25 suites most of which offer a garden view, and each having been individually designed. Imagine rooms in the classical French style with Louis XV inspired furniture made in France. The Arc de Triomphe presidential suite features a spectacular view of Chantilly in the style of a private apartment. The rooftops of Jouy designed by Pierre Frey set the mood. Countless references to its treasures are showcased throughout the decor ensuring a historical and worldly voyage!



WHERE ELEGANCE AND EXCELLENCE REIGN....

As for the gastronomy, La Table du Connétable restaurant will not leave you indifferent. Awarded a Michelin star, it features highly precise gastronomic cuisine prepared and imagined by Chef Clément Leroy. French culinary tradition is put in the spotlight as well as childhood flavors that continue to inspire the chef in many respects. You will be unable to resist the choice of dishes each more tempting than the next, all featuring seasonal products.

In addition, the 600m² Spa Valmont beckons you for a complete escape with treatments that are exclusive and unique to the domain. The "cavaliers" treatment provides total relaxation focusing on muscles used in horse riding and the "Mille & Une Chantilly" treatment, referring to whip cream, is a treatment with a rich and creamy body wrap, and a dessert tasting specially concocted by the pastry chef. For over 30 years, the Valmont group has drawn its inspiration and research from the natural resources of its home land: Switzerland.

Impeccable service, as the guests staying in the Arc de Triomphe suite have the option to accommodate their horse in the hotel's neighboring stables. ■





L'Auberge du Jeu de Paume, située sur le plus beau domaine princier de France, entremêle Histoire et féérie, yeux dans les yeux avec le Domaine de Chantilly... Sa situation unique, au coeur du domaine doit son nom au célèbre Jeu de Paume. Fondée au 18^e siècle par Louis-Joseph, Prince de Condé, l'Auberge du Jeu de Paume s'intègre parfaitement à l'environnement.

L'Hôtel dispose de 67 chambres et de 25 suites donnant pour la plupart sur les jardins, chacune d'entre elles ayant été pensées individuellement. Imaginez des chambres au style français classique avec un mobilier de style Louis XV fabriqué en France. La suite présidentielle Arc de Triomphe domine Chantilly à la façon d'un appartement privé. Les toiles de Jouy réalisées par Pierre Frey donnent le ton. Les multiples références à ses trésors sont mis en avant par le décor : voyage historique et temporel garanti !



UN LIEU OÙ L'ÉLÉGANCE ET L'EXCELLENCE FONT LOI....

Côté gastronomie, La Table du Connétable ne vous laissera pas indifférent. Récompensée par une étoile Michelin, c'est une cuisine gastronomique de haute précision préparée et imaginée par le Chef Clément Leroy. L'héritage culinaire Français est mis à l'honneur ainsi que les saveurs d'enfance qui continuent d'inspirer le chef à bien des égards. Vous ne résisterez pas au choix des plats tous plus succulents les uns que les autres. Les produits proposés respectent le rythme des saisons.

Ajoutez à cela le magnifique Spa Valmont de 600m² vous invitant au dépaysement le plus total avec des soins uniques exclusifs au Domaine : le soin des cavaliers vous prodiguant un soulagement total aux muscles les plus sollicités par la pratique de l'équitation et le soin Mille & Une Chantilly en référence à la célèbre crème avec un enveloppement corporel onctueux et une dégustation d'un dessert aux couleurs de la saison confectionné par le Chef pâtissier.

Depuis plus de 30 ans, le groupe Valmont puise son inspiration et ses recherches dans les ressources naturelles de sa terre natale : la Suisse.

Service irréprochable, pour les propriétaires séjournant dans la suite Arc de Triomphe, possibilité d'héberger leur monture dans les écuries voisines de l'Hôtel. ■

AUBERGE DU JEU DE PAUME

4 rue du Connétable
60500 Chantilly - France
+33 3 44 65 50 00
www.aubergedujeudepaumechantilly.fr





IT IS OFTEN SAID YOU ONLY GET
ONE FIRST IMPRESSION.
THE SANDALS RESORTS IN SAINT LUCIA
ARE SURE TO LEAVE A LASTING IMPRESSION

**ON SAINT LUCIA ISLAND,
LOCATED BETWEEN THE CRYSTAL CLEAR TURQUOISE
WATER AND FINE SAND BEACHES ARE
THE SANDALS RESORTS.**

Sandals

ON DIT TRÈS SOUVENT
QUE LA PREMIÈRE IMPRESSION
EST LA BONNE. LES HÔTELS SANDALS RESORT
SAINTE LUCIE NE FONT PAS EXCEPTION
À LA RÈGLE.

**C'EST SUR L'ÎLE DE SAINTE LUCIE,
ENTRE EAUX CRISTALLINES AUX REFLETS TURQUOISES
ET PLAGES DE SABLE FIN QUE
SANDALS RESORT S'EST INSTALLÉ.**

© photos :
• Sandals
• Steve Sanacore



Located south of Martinique and north of Saint Vincent, Saint Lucia is part of the chain of islands known as the Windward Islands. Saint Lucia is an island thriving with vibrant flora and fauna, lush landscapes, as well as the World-Heritage recognised Piton Mountains, two steep - sided volcanic spires rising side by side from the sea.

Nestled in the picturesque island of St Lucia, Sandals Resorts offers three distinct all-inclusive resorts combining five-star luxury, beautiful architecture and exceptional service. It's impossible to get bored in this idyllic place where your every whim is taken care of. Sandals' exclusive "Stay at One, Play at All" exchange program means you can stay at one Sandals resort and enjoy the amenities and services at all other Sandals resorts for the duration of your trip. We'll even include roundtrip transfers between the resorts located within the same town.

SETTING, AMBIANCE, GETAWAY

Every resort has its own distinct personality and we invite you to experience them all. With its cliff-side setting, lush tropical landscaping, and incomparable ocean views, Sandals Regency La Toc Golf & Spa features nine gourmet restaurants and the 9-hole executive golf course will come as a pleasant surprise where guests can play unlimited rounds without paying any green fees. Up high on the bluff with amazing views out over the bay are the Sunset Bluff Suites, many of which are two-storey with their own private plunge pools and, of course, a Butler to tend to your every need.

Located along stretch of unspoiled shore, Sandals Halcyon Beach, is absolutely breathtaking. Designed with casually elegant island flair, all accommodations are unique and secluded within fragrant gardens, each just steps from the beach or the pool. This is your own Garden of Eden, a place of pure romance and beauty.

Fronting one of the island's most enviable beaches, Sandals Grande St Lucian Spa & Beach Resort, features sumptuous accommodations that take full advantage of the beautiful landscape. This is paradise as it was meant to be, full of natural beauty, rich history, and pure romance.

Each Sandals resort provides the perfect spot for couples to immerse in St Lucia's exceptional scenery, where they can enjoy peace and tranquillity as well as an exemplary level of refined service. ■





Située au sud de la Martinique et au nord de Saint-Vincent, Sainte-Lucie fait partie de ces îles que l'on appelle joliment « îles du Vent ». Cette île montagneuse offre le charme d'une végétation encore sauvage, quelques cours d'eau, sans oublier un volcan majestueux formé par deux pitons dressés à la verticale au-dessus de la mer et classés à l'Unesco.

Nichées au milieu de ce paradis terrestre, les 3 somptueuses propriétés Sandals offrent un véritable coin de paradis, parfait équilibre d'un luxe cinq étoiles, d'une architecture élégante et d'un personnel discret et attentif. C'est l'endroit qui ne vous laissera pas indifférent. Impossible de s'ennuyer dans ce lieu magique où la douceur de vivre est le maître mot... Grâce à son concept « Pay at one, Play at all », vous bénéficiez de l'accès aux 3 propriétés en illimité : restaurants, bars et activités.



UN CADRE, UNE AMBIANCE, UNE ÉVASION...

Chaque propriété possède son atmosphère et son caractère.

Le Sandals Regency La Toc Golf & Spa offre une évasion tropicale étonnante et luxueuse. Situé dans 90 hectares de terrain tropical luxuriant, parsemé de bougainvilliers fleuris, l'Hôtel dispose d'un parcours de Golf de 9 trous, de 3 piscines et d'un spa, le tout offrant une vue spectaculaire sur tout le territoire et l'océan. Nouveau cette année : les « Honeymoon » suites avec vue imprenable sur les paysages et l'océan, au cœur de la propriété.

Le Sandals Halcyon Beach est lui aussi à couper le souffle. Les chambres sont somptueuses, spacieuses et lumineuses et possèdent toutes une âme et un style particulier. Découvrez un véritable jardin d'Éden qui ne manquera pas de mettre tous vos sens en éveil.

Situé sur sa propre péninsule entre Océan Atlantique et plages paradisiaques, Le Sandals Grande St. Lucian vous offre quant à lui de superbes vues sur la faune et la flore qui l'entoure. Cadre romantique et naturel, l'idole de ceux qui ne veulent jamais cesser de rêver.

Chaque Hôtel Sandals est une véritable source d'inspiration pour vous voyageurs et vous permettent de profiter pleinement de la beauté de la culture, de la gastronomie et de la nature des caraïbes.

Tout le confort et la finesse de l'accueil Caraïbéen, la sensation d'une réelle tranquillité en plus ! ■



SANDALS RESORTS CARIBBEAN

Sandals Regency La Toc Golf & Spa –
La Toc Road, Castries City, St. Lucia
Sandals Grande Ste. Lucian – Pigeon Island Gros Islet, St. Lucia
Sandals Halcyon Beach – Castries City, St. Lucia
www.sandals.fr





Villa
MARIE



SAINT-BARTH

“HEAVEN ON EARTH!”

**A CARIBBEAN OASIS, ST BARTHÉLÉMY
IS SURELY ONE OF THE MOST SPECTACULAR
PLACES IN THE WORLD.**

Between heavenly beaches and luxurious hotels,
it is impossible to miss the new gem
from Maison Sibuet.

« LE PARADIS EXISTE ! »

**OASIS CARIBÉENNE, ST BARTHÉLÉMY
EST CERTAINEMENT L'UN DES ENDROITS
LES PLUS BEAUX DU MONDE.**

Entre plages paradisiaques et Hôtels luxueux,
vous ne pourrez pas passer à côté du nouveau bijou
de la maison Sibuet.



NESTLED HIGH ABOVE COLOMBIER, VILLA MARIE SAINT-BARTH IS ONE OF THE HOTELS THAT WILL MAKE YOU FALL IN LOVE WITH THIS ISLAND.

ABOUND WITH ANIMALS AND FLOWERS, VILLA MARIE SAINT-BARTH SHOWCASES THE CARIBBEAN HERITAGE COMBINING COLONIALISM, BRITISH INFLUENCE AND A FRENCH TOUCH.

ITS TROPICAL GARDEN WITH ITS LUSCIOUS VEGETATION AND ITS INTIMATE ASPECT WILL IMMERSE YOU IN A DELICATE AND RELAXING ATMOSPHERE

A TROPICAL CHIC FEEL IN A DREAMLIKE SETTING

The hotel features 21 bungalows and villas all decorated in hues of turquoise blue, pink bougainvillea and all sorts of contrasting colors with elegant white walls. Every room is unique with a feeling that is entirely its own.

Villa Marie Saint-Barth is also a recognized institution for its culinary art. The François Plantation restaurant serves refined French cuisine featuring local flavors and specialties (grilled lobster, catch of the day, etc).

For cocktail lovers and those interested in the dolce vita, the rum and cigar bar offers a selection of the region's best spirits along with exceptional cigars from the Hotel's cellar. ■

NICHÉ SUR LES HAUTEURS DE COLOMBIER, VILLA MARIE SAINT-BARTH FAIT PARTIE DES HÔTELS QUI VA VOUS FAIRE ADORER CETTE ÎLE.

VÉRITABLE ARCHIPEL ANIMALIER ET FLORALE, VILLA MARIE SAINT-BARTH MET AVANT L'HÉRITAGE ANTILLAIS MÉLANGEANT COLONIALISME, INFLUENCE BRITANNIQUE ET TOUCHE FRANÇAISE.

SON JARDIN TROPICAL AVEC SES VÉGÉTATIONS LUXURIANTES ET SON CÔTÉ INTIME VOUS PLONGERA DANS UNE ATMOSPHÈRE DÉLICATE ET RELAXANTE.



UN ESPRIT TROPICAL CHIC, UN DÉCOR DE RÊVE...

Côté chambre, l'hôtel dispose de 21 bungalows et villas toutes décorées d'un bleu turquoise, de rose bougainvillier et de toutes sortes de couleurs contrastant avec l'élégance des murs blanchis.

Chaque chambre est unique avec une ambiance qui lui est propre.

Villa Marie Saint-Barth est également une véritable institution pour son art culinaire. Le restaurant François Plantation propose une cuisine française raffinée aux couleurs et spécialités locales (homard grillé, pêche colorée du jour etc).

Pour les amateurs de cocktails et de dolce vita, le bar à rhum & cigares offre une sélection des meilleurs spiritueux de la région accompagné de cigares exceptionnels provenant de la cave de l'Hôtel. ■

VILLA MARIE SAINT BARTH

Colombier - 97133 Saint-Barthélemy - Antilles
+33 (0)4 57 74 74 74
www.saint-barth.villamarie.fr



MADE IN CHAMPAGNE
MADE WITH PASSION
MADE BY JACQUART *



"UNE MOSAÏQUE DE CRAIE
ET DE VIGNES, SIGNÉE
CHAMPAGNE JACQUART"

www.champagne-jacquart.com

* Créé en Champagne, conçu par des vignerons passionnés, élaboré par Champagne Jacquart

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. CONSOMMEZ AVEC MODÉRATION.



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, Paitia Tahaa,

Moorea)

Gabon

Germany

Gibraltar

Greece

Grenada

Guernsey

Guatemala

Hong Kong

Hungary

Iceland

India

Indonesia

Iran

Ireland

Isle of Man

Israel

Italy

Ivory Coast

Japan

Jordan

Kazakhstan

Kenya

Kuwait

Latvia

Lebanon

Libya

Liechtenstein

Luxembourg

Madagascar

Malasia

Malta

Maldives

Mauritania

Mexico

Monaco

Morocco

Namibia

Netherlands

New Zealand

Nigeria

Norway

Oman

Pakistan

Poland

Portugal

Qatar

Russia

Saint Barthélemy

Saint Croix

Saint Martin

Saint Thomas

Saudi Arabia

Senegal

Singapore

Slovenia

Slovakia

South Africa

Spain

Sweden

Switzerland

Syria

Tanzania

Thailand

Tunisia

Turkey

UAE

Ukraine

United Kingdom

(England, Northern

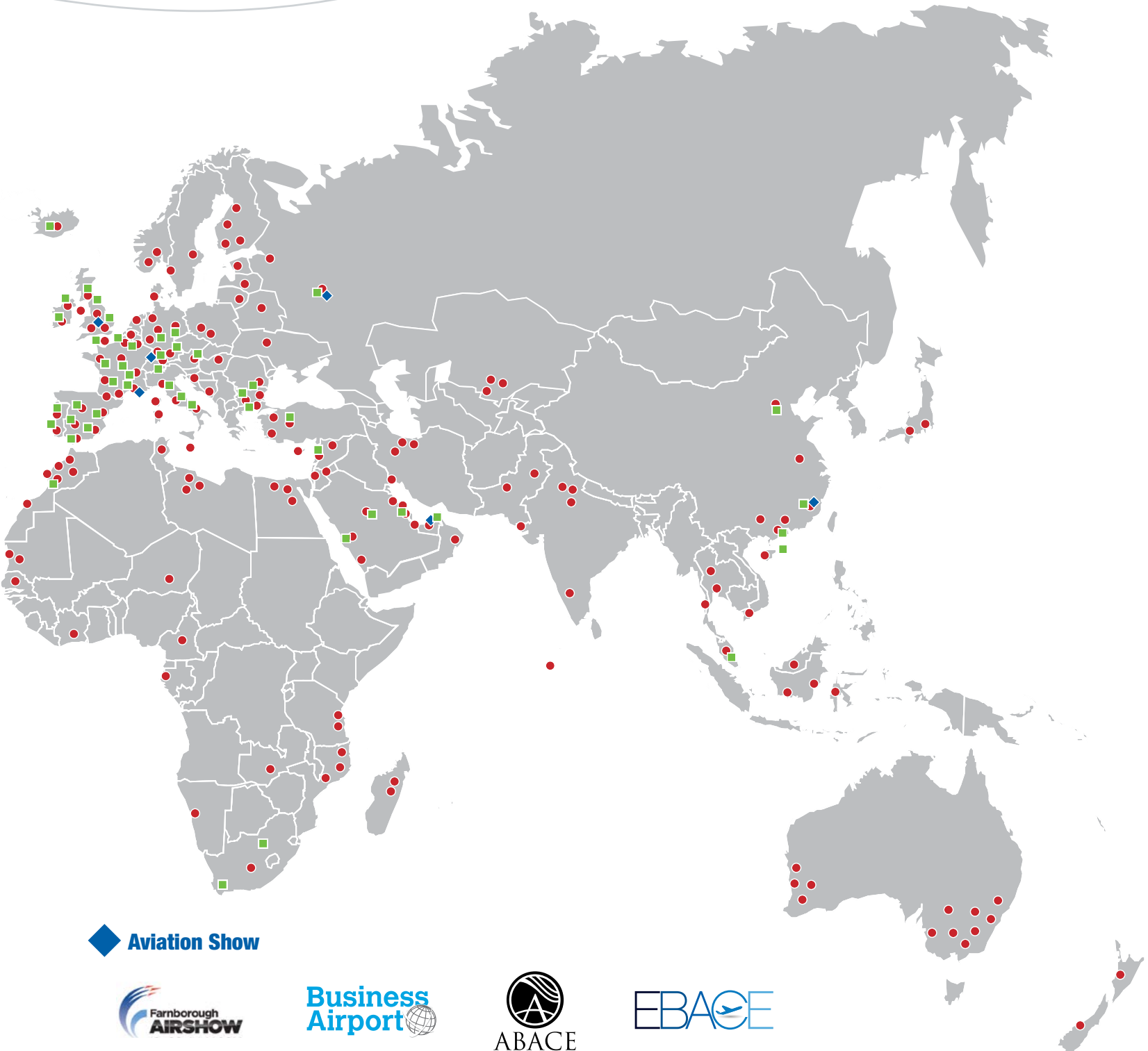
Ireland, Scotland, Wales)

USA

Vietnam

Zambia





◆ Aviation Show



Business
Airport



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
Aéla 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 Srl
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 aviação e tecnologia
Servisair GlobeGround

Qatar

Qatar Executive

Russia

Comlux Russia
VIPPORT
3GR

Saudi Arabia

Jet Aviation Saudi Arabia
Saudia Private Aviation - SPA

Singapore

Jet Aviation Singapore
Universal Singapore Airport Services

Slovenia

Elit Avia
Linair Business Airlines

South Africa

ExecuJet South Africa Pty Ltd
Signature Flight Support

Spain

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

Universal Aviation

Switzerland

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

Turkey

ExecuJet Bilen Air Service

United Arab Emirates

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

United Kingdom

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

USA

Signature Flight Support



luxury
ACCESS Since 1988

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



40€ year an **6** issues numéros
60€ 2 years 2 ans **12** issues numéros

Single subscription
Abonnement simple



1 year/an : Continental Europe : 40 € - All others countries : 50 €
 2 years/ans : Continental Europe : 60 € - All others countries : 70 €

Multi-copies subscription pack - Pack Abonnement Multi-Exemplaires

Get several copies of each issue at a discount price.

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

Corporate Offer
Spécial Entreprises

6 issues per year - 6 n°/an		Ultimate Jet Magazine 1 year - an
Europe	☐ 2 copies per issue - 2 ex / n°	☐ 40 €
	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	☐ 150 €
All other countries Autres pays	☐ 2 copies per issue - 2 ex / n°	☐ 75 €
	☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	☐ 200 €

Tick appropriate boxes - cochez l'option choisie

☐ Ms. / Mme ☐ Miss / Mlle ☐ Mr. / 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 indispensables au traitement de votre commande et aux services qui y sont associés. Elles ne seront transmises qu'au service assurant le traitement de votre commande et des services associés. Vous avez le droit d'accéder à ces informations, de demander éventuellement les rectifications nécessaires et de vous opposer à ce que vos noms, adresse et e-mail soient communiqués à d'autres entreprises en le demandant par écrit au service abonnements de Gallixio.

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



parishelico.com

Agr : FR.ATO.0047



FORMATIONS

PPL(H)
CPL(H)

QT

R22
R44
EC120
AS350

STAGES

SÉCURITÉ ROBINSON
DNC : PHOTO
STAGE MONTAGNE
VOL DE NUIT
HÉLI SURFACE

LOISIRS

VOL DÉCOUVERTE
VOL D'INITIATION

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



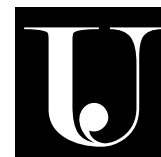
EUROPE - RUSSIA - ASIA - MIDDLE EAST - AMERICAS

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

Magazine + E-mag + Website + App + Newsletter
Experience the power of global communication with Ultimate Jet



www.ultimatejet.com



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@callix.com

Directrice Général/Managing Director

Jill Samuelson
jillsamuelson@ujmedia.fr
+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
fvergnères@ujmedia.fr
+33 (0)6 64 02 08 84

Directeur Artistique/Art Director

Olivier Noël
+33 (0)6 87 31 39 96

Photographe

Mathieu Douhaire - matdouhaire@yahoo.co.uk

Ont collaboré à ce numéro/Contributed to this issue

Rick Adams, François Blanc, Chloé Baud'huin

Traduction/Translation

Megan Scoretz

Partenariat Hôtels de Luxe / Media Partnership Travel

Marion Gisle : mgisle@ujmedia.fr

Marketing, Communication & Business development

Jill Samuelson : jillsamuelson@ujmedia.fr
Davina Somboune : dsomboune@ujmedia.fr

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 business aviation 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**.

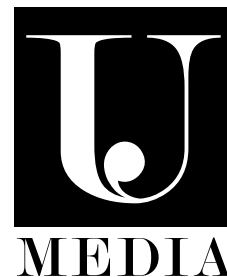
Profile : minimum 2 years' experience in sales / Freelance / fluent in English

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





GRACE, ELEGANCE AND SPEED

Team work is essential to us. Like in a polo match, everyone needs to give their very best to be outstanding – on the field as much as in the skies.

Our global network enables us to give you exactly that: the very best service in private aviation, be it charter, FBO, maintenance, aircraft management or aircraft transactions.

Luxaviation France

Aéroport de Paris - Le Bourget, France

T +33 (0)1 48 35 90 90

charter.france@luxaviation.com

www.luxaviation.com

luxaviation. we fly your way.