



ULTIMATE JET

THE VOICE OF BUSINESS AVIATION SINCE 2008



EBACE
2019 | GENEVA

EUROPE - RUSSIA - MIDDLE EAST - AMERICAS - ASIA

#69

DIFFERENT BY DESIGN. DISRUPTIVE BY CHOICE.

Unprecedented performance. Industry-leading technology. Exceptional comfort.

Introducing the new midsize Praetor 500 and the super-midsize Praetor 600 – the world's most disruptive and technologically advanced business jets.

*A record-breaking best-in-class range.
Enviably performance in challenging airports.
Full fly-by-wire with active turbulence reduction.
Unparalleled comfort in a six-foot-tall, flat-floor cabin. Ka-band home-like connectivity.*

Power the future. Take command. Lead the way.

Learn more at executive.embraer.com.



PRAETOR 500

PRAETOR 600

INTRODUCING THE NEW PRAETOR JETS



CHALLENGE.
CREATE.
OUTPERFORM.



Edito

Jill Samuelson
Managing Director

The problems encountered by Boeing and its 737 Max 8 raise questions, in more than one respect. But one particularly drew our attention: will the Boeing case call into question all the certification stages and in particular the relationship of trust between the various supervisory authorities? While the FAA - Federal Aviation Administration - has indeed been put through the wringer, probably rightly based on initial reports, nothing has transpired with regards to foreign authorities such as the EASA - European Aviation Safety Agency - or the CAAC - Civil Aviation Administration of China. These latter seem to have placed their blind trust in American authority. Ultimately, this has a negative impact on their independence and authority. Faced with this observation, which is at the very least ambiguous in terms of public opinion, but also in the eyes of professionals, EASA very

Case of conscience

quickly set the record straight. The European Agency took steps in March to conduct its own tests on the modifications made to the 737 Max 8 before the aircraft was put back into service in the European skies. The mere certification of the aircraft by the FAA will therefore no longer suffice in and of itself, with the European authorities even adding three additional requirements before aircraft certification can be finalized. With the addition of its own «requirements», EASA, through its current leader Patrick Ky in particular, has now demonstrated that it is partly independent from the American authorities and that it is opening the door to a new era in the field of certifications. Will the European agency and the others be able to, however, beyond the Boeing case, operate independently of FAA recommendations in future certification programs? Nothing could be less certain.

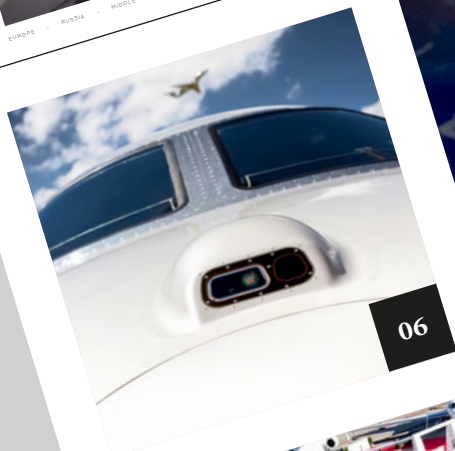
Les problèmes rencontrés par Boeing et son 737 Max 8 soulèvent à plus d'un titre des questions. Mais l'une d'entre elle a attiré notre attention : le cas de Boeing va-t-il remettre en question l'ensemble des étapes de certifications et notamment le rapport de confiance entre les différentes autorités de tutelles ? Si la FAA - Federal Aviation Administration- a bel et bien été mise au banc des accusés, sans doute à juste titre selon les premiers rapports établis, rien n'a en revanche transpiré sur les autorités étrangères telles que l'AESA - Agence Européenne de la Sécurité Aérienne - ou la CAAC - Civil Aviation Administration of China. Ces dernières semblent en effet avoir fait une confiance aveugle dans l'autorité américaine. Mettant, in fine, quelque peu à mal leur indépendance. Face à ce constat pour le moins ambigu auprès de l'opinion publique mais également auprès des professionnels, l'AESA a très rapidement remis les pendules à l'heure. L'agence européenne a

Cas de conscience

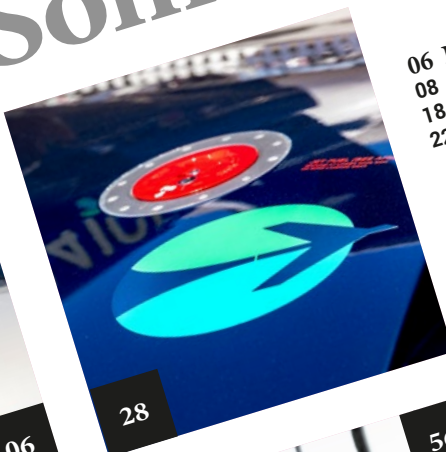
en effet pris des dispositions dès le mois de mars afin de conduire ses propres examens sur les modifications apportées au 737 Max 8 avant une éventuelle remise en opération de l'appareil dans le ciel européen. La seule certification de l'appareil par la FAA ne suffira donc plus, les autorités européennes ajoutant même trois exigences supplémentaires avant une certification définitive du biréacteur. Par ses « exigences », l'AESA via notamment son dirigeant actuel Patrick Ky, a démontré désormais qu'elle s'exonérait en partie des autorités américaines et qu'elle ouvrait la voie à une nouvelle ère dans le cadre des certifications. L'agence européenne et les autres seront-elles pour autant capables, au-delà du cas Boeing, de s'exonérer en grande partie des recommandations de FAA lors des prochains programmes de certification ? Rien n'est moins sûr.



Contents Sommaire



06



28



43



56

06 NEWS

- 08 MANUFACTURER
- 18 OPERATOR
- 22 FBO, MRO & COMPLETION CENTER

30 FOCUS

EBACE 2019: GREEN TREND

45 FOCUS

LIVE FROM EBACE

58 INTERVIEW

JEAN KAYANAKIS, DASSAULT AVIATION

FLYOPS

Worldwide Flight Support

FOR BUSINESS AVIATION, AIRLINES AND MILITARY AVIATION



**WE PROVIDE YOU WITH COMPLETE FLIGHT PREPARATION
AND FLIGHT SUPPORT 24/7 EVERY WHERE IN THE WORLD**

74, rue Georges Bonnac
Tour 6 - Etage 3
33 000 Bordeaux - France

24/7 Operations Center
+33 5 57 85 81 11
operations@flyops.net



WWW.FLYOPS.NET



NAVIGABILITÉ

Premier Pôle créé en 2009, à l'origine de Time to Fly, le Pôle Navigabilité a assuré la mise en place de plusieurs Organismes d'Entretien, CAMO ou Organismes de Production. Les experts Time to Fly assurent ensuite un support complet, allant d'audits ponctuels à l'externalisation.

- ✦ Support pour la mise en place de camo, organismes d'entretien ou organismes de production.
- ✦ Sous-traitance de tâches de gestion de navigabilité
- ✦ Audits et suivi de conformité / sécurité
- ✦ Rédaction et gestion des MGN, MOE, MOP, manuels SGS
- ✦ Expertise navigabilité : support achat d'aéronefs, recovery, support entretiens majeurs
- ✦ Externalisation système qualité



OPÉRATIONS AÉRIENNES

Créé en 2013, il assiste les compagnies aériennes, les opérateurs privés et les opérateurs de travail aérien, dans tous les domaines ayant trait à l'exploitation et à la conformité réglementaire.

- ✦ Support pour l'obtention d'un cta
- ✦ Mise en conformité ncc et spo
- ✦ Etudes opérationnelles : dossier efb, agréments spécifiques, enveloppes opérationnelles...
- ✦ Audits et suivi de conformité / sécurité
- ✦ Rédaction et gestion des manuels D'exploitation
- ✦ Externalisation système de gestion

AÉROPORTS

Créé en juin 2015, propose des services adaptés aux besoins des exploitants aéroportuaires. Initialement axé sur la certification EASA, l'activité du Pôle Aéroports se diversifie et Time to Fly devient un acteur majeur du monde de l'aéroport.

- ▶ Accompagnement à la conversion des certificats de sécurité aéroportuaire
- ▶ Audits de conformité post-certification
- ▶ Externalisation du système de gestion et/ou du contrôle de la conformité
- ▶ Production d'études aéroportuaires : eisa, conception, études opérationnelles
- ▶ Rédaction et gestion des manuels d'exploitation
- ▶ Assistance juridique aéroportuaire
- ▶ Accompagnement réglementaire à l'utilisation des drones



time
to fly

www.timetofly.fr



© PHOTOS

- Gulfstream
- Quest
- Bombardier
- Airbus
- Dassault Aviation
- Daher
- Textron Aviation
- Bombardier
- Piaggio Aerospace
- Textron Aviation
- FAI
- P9PA
- Commonwealth of Australia Dpt of Defense
- LaudaMotion
- Bombardier
- Jetex
- FlightSafety
- RUAG
- Omni



NEWS

8 Manufacturer

18 Operator

22 FBO, MRO & Completion Center



Gulfstream G600 receives FAA type certificate from FAA

Gulfstream Aerospace Corp. announced the all-new Gulfstream G600™ earned both its type and production certificates from the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) on June, 28th, 2019. The certifications clear the way for the first G600 deliveries to customers as scheduled this year. «Getting both authorizations on the same day is evidence of the maturity of our G600 production processes and speaks to the safety and reliability of the aircraft's design,» said Mark Burns, president, Gulfstream. «Even more remarkable is the fact that we achieved these simultaneous certifications less than a year after completing another major program, certifying and delivering the Gulfstream G500™. The G600 certification follows a program that began with the launch of the two G500 and G600 jets in 2014 and has benefited from nearly 100,000 hours of 'flying' in Gulfstream labs and more than 3,200 hours of flying in the air. The award-winning G600 is the third Gulfstream aircraft model to get its type and production certificates simultaneously. The first was the Gulfstream G550™ on Aug. 14, 2003.

Le Gulfstream G600 certifié par la FAA

Fin juin 2019, Gulfstream G600 a reçu simultanément de la Federal Aviation Administration –FAA le certificat de type et le certificat de production du G600. Ces certifications ouvrent la voie aux premières livraisons de G600 aux clients avant la fin d'année « *Le fait d'obtenir les deux autorisations le même jour témoigne de la maturité de nos processus de production du G600 et de la sécurité et de la fiabilité de la conception de l'avion* » a déclaré Mark Burns, président de Gulfstream avant d'ajouter : « *Ce qui est encore plus remarquable, c'est que nous avons obtenu ces certifications simultanées moins d'un an après avoir terminé un autre programme majeur, la certification et la livraison du Gulfstream G500* ». La certification du G600 intervient après un programme débuté lors du lancement des deux biréacteurs G500 et G600 en 2014 et qui a bénéficié de plus de 100 000 heures de vol « *en laboratoire* » chez Gulfstream et de plus de 3 200 heures de vol effectives. Le G600 est le troisième modèle de Gulfstream à obtenir simultanément ses certificats de type et de production. Le premier était le Gulfstream G550 le 14 août 2003.



Daher acquires Quest Aircraft Company

Daher – producer of the TBM family – is taking a major step in developing the company's airplane manufacturing business with the planned acquisition of Quest Aircraft Company, based in Sandpoint, Idaho, USA, which builds the Kodiak 100.

With this acquisition, Daher reinforces its aircraft manufacturing business in the USA and consolidates the company's leading position in the turboprop segment by widening the product family.

Already well known for its TBM 910 and TBM 940 very fast turboprop aircraft, Daher's airplane portfolio has now expanded to include the Kodiak 100. With more than 270 Kodiak aircraft in operation, this all-terrain multi-mission aircraft is used worldwide by air-taxi, recreational and leisure operators, along with businesses, pilot-owners and humanitarian organizations.

Didier Kayat, Daher CEO said : « *The Quest Aircraft Company's acquisition represents an additional step in our development in the United States and an overall strengthening of our aircraft manufacturing business. In addition to making Daher the world's seventh largest aircraft manufacturer in business aviation, it provides us with our first industrial site in the United States, thereby reinforcing Daher's position as a Tier-1 aerospace equipment and systems manufacturer, as well as a logistics and services provider. This key acquisition for Daher is perfectly aligned with the strategy of intensifying our company's links with the North American market's leading aerospace players* »

The family-owned Daher Group ultimately plans to develop synergies with the two aircraft product lines, introducing technologies and functionalities for the Kodiak aircraft that have contributed to the successes achieved by the TBM.

Daher annonce l'acquisition de Quest

Daher, constructeur de la famille des TBM, franchit une étape majeure dans le développement de ses activités d'avionneur en annonçant le projet d'acquisition de l'Américain Quest, fabricant du Kodiak 100 et situé à Sandpoint dans l'Idaho.

Par cette acquisition majeure, Daher renforce ses activités d'avionneur avec une implantation industrielle en Amérique du Nord et se renforce également sur le segment de l'aviation générale et d'affaires, en proposant une gamme multi-produits élargie. Déjà connu pour ses TBM 910 et TBM 940, Daher intégrera désormais le Kodiak 100. Avec plus de 270 appareils en service, cet avion de mission tout-terrain est utilisé à travers le monde aussi bien par des opérateurs de taxis aériens, des entreprises, des propriétaires-pilotes que des organisations humanitaires.

Pour Didier Kayat, Directeur général de Daher, « *Cette acquisition représente à la fois un pas supplémentaire dans notre développement aux Etats-Unis et un renforcement de notre métier d'avionneur. En plus de faire de Daher le 7^e avionneur mondial en aviation d'affaires, ce rachat nous permet d'obtenir notre première implantation industrielle aux Etats-Unis, venant ainsi renforcer nos métiers d'équipementier aéronautique et de fournisseur de services logistiques. Cette acquisition structurante pour Daher est ainsi en parfaite adéquation avec notre stratégie visant à intensifier nos liens avec les principaux acteurs aéronautiques du marché nord-américain.* »

Dans un second temps, le Groupe à l'actionnariat familial a pour projet de consolider la gamme et de développer des fonctionnalités technologiques à l'image de la famille TBM.



Bombardier registered the first order for a Global 5500

Bombardier has secured the first order for a Global 5500 aircraft to be operated from the West Coast of the United States. This transaction is valued at US\$46 million, according to current list prices. Van Nuys-based Jet Transactions supported undisclosed launch customer in selecting the aircraft.

Première commande de Global 5500 pour Bombardier

Bombardier a dévoilé début juillet 2019 qu'il avait obtenu une première commande de Global 5500. L'avion sera exploité à partir de la côte ouest des États-Unis. La transaction estimée à 46 millions \$ US, a été réalisée par la société Jet Transactions, basée à Van Nuys, pour le compte d'un client dont l'identité n'a pas été dévoilée.



ACJ319neo sets record during test-flight

The first ACJ319neo successfully completed a 16 hr and 10 min test-flight on 26th April, the day after its maiden flight, setting a new record for the longest A320 Family flight by an Airbus crew. The aircraft which is due to be delivered to K5 Aviation of Germany in the coming months, flew from Toulouse to northern Greenland and back, in an endurance flight that included a simulated diversion under 180 min ETOPS rules, for which the A320 airliner family is already certificated. K5 Aviation's ACJ319neo is fitted with five additional centre tanks (ACTs) in its cargo-hold, and includes improvements such as a lower cabin-altitude for greater passenger comfort.

Le premier ACJ319neo établit un record pendant un vol d'essais

Après avoir réussi son premier vol le 25 avril 2019, le premier ACJ319neo a réussi dès le lendemain un vol d'essais de 16 heures et 10 minutes établissant ainsi le record du plus long vol d'un appareil de la famille A320. L'appareil, qui sera livré prochainement à la compagnie allemande K5 Aviation, a réalisé un aller-retour de Toulouse au nord du Groenland dans les conditions d'un vol d'endurance qui comprenait une simulation de déroutement selon les règles ETOPS 3 de 180 minutes, pour laquelle la famille A320 est déjà certifiée. L'ACJ319neo de K5 Aviation sera équipé de cinq réservoirs centraux (ACT) supplémentaires dans la soute à bagages et comprendra également des améliorations telles qu'une altitude cabine plus basse pour un meilleur confort des passagers.



Dassault Aviation Names Carlos Brana Executive Vice President of Civil Aircraft

Dassault Aviation has appointed Carlos Brana Executive Vice President, Civil Aircraft. He succeeds Olivier Villa, who retired on July 1, 2019.

«Carlos' leadership and vision will be essential to maintaining the competitiveness of our Falcon operation and continuing the modernization of our product line,» said Dassault Aviation Chairman & CEO Eric Trappier. «His two decades of experience in sales and product support will be vital to our continuing effort to deliver top-quality service to Falcon operators and maximize the customer ownership experience.»

Since 2016 Brana served as Villa's deputy as Senior Vice President, Civil Aircraft with a special focus on worldwide Falcon business jet sales and marketing.

In his new role, he will be responsible for defining and implementing global sales, marketing, customer service and product development strategy enabling the company to address the dynamic business aviation market environment.

Carlos holds an engineering degree from the Ecole Centrale de Paris and a Master in Business Administration from France's HEC.

Brana began his career at Dassault in 1984 as a design engineer on the Rafale, Mirage F1 and Mirage 2000 combat aircraft programs. He was later assistant manager for the Mirage 2000 program, then contract manager for the Qatar and Taiwan Mirage 2000-5 contracts.

After joining the foreign military sales force in 1998, he led the negotiating team for the Rafale proposal in South Korea before being named Director of Military Sales for the Middle East.

Brana has been with Dassault's business jet operation since 2005. He began as Director of Sales for Asia at Dassault Falcon Jet (DFJ), the company's wholly owned subsidiary headquartered in Teterboro, New Jersey. He was later named Vice President for Contracts & Specifications, and subsequently Senior Vice President for DFJ Operations, with responsibility for customer service, finance and contract management. He also oversaw activities at the Dassault Aircraft Services (DAS) affiliate, which manages company-owned service centers in the Americas.

Dassault Aviation nomme Carlos Brana Directeur Général Adjoint Avions Civils

Dassault Aviation a nommé Carlos Brana Directeur Général Adjoint, Avions Civils. Il succède à Olivier Villa, qui a pris sa retraite le 1er juillet. « *Le leadership et la vision de Carlos seront essentiels pour maintenir la compétitivité de nos activités Falcon et poursuivre la modernisation de notre gamme de produits* », a souligné pour l'occasion Eric Trappier, Président-Directeur Général de Dassault Aviation avant d'ajouter : « *Ses deux décennies d'expérience dans la vente et le support produit seront essentielles à nos efforts continus pour fournir un service de qualité supérieure aux opérateurs Falcon et maximiser l'expérience de propriété du client.* »

Depuis 2016, Carlos Brana a occupé le poste de vice-président, adjoint d'Olivier Villa en tant que vice-président principal Avions civils, avec un accent particulier sur les ventes et le marketing des avions d'affaires Falcon dans le monde. Dans ses nouvelles fonctions, il sera, selon l'avionneur, responsable de la définition et de la mise en œuvre d'une stratégie globale de vente, de marketing, de service à la clientèle et de développement de produits permettant à la société de faire face au dynamisme du marché.

Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris et titulaire d'un Master en Administration des Entreprises de HEC, Carlos Brana a débuté sa carrière chez Dassault en 1984 en tant qu'ingénieur concepteur sur les programmes d'avions de combat Rafale, Mirage F1 et Mirage 2000. Il a ensuite été directeur adjoint pour le programme Mirage 2000, puis directeur de contrat pour les contrats Mirage 2000-5 au Qatar et à Taiwan. Après avoir rejoint la force de vente militaire étrangère en 1998, il a dirigé l'équipe de négociation de la proposition Rafale en Corée du Sud avant d'être nommé Directeur des ventes militaires pour le Moyen-Orient.

Présent sur le secteur Falcon depuis 2005, Carlos Brana a débuté comme directeur des ventes pour l'Asie au sein de Dassault Falcon Jet (DFJ), la filiale américaine du constructeur dont le siège social se situe à Teterboro, dans le New Jersey. Le dirigeant a par la suite été nommé vice-président, Contrats et spécifications, puis premier vice-président, Exploitation de DFJ, responsable du service à la clientèle, des finances et de la gestion des contrats. Il a également supervisé les activités de la filiale Dassault Aircraft Services (DAS), qui gère les centres de service appartenant à la société sur le continent américain.



Daher, Airbus and Safran team up to develop EcoPulseTM, a distributed hybrid propulsion aircraft demonstrator

As part of their innovation strategies, Daher, Airbus and Safran have announced a collaborative partnership for the design and development of the wing-mounted EcoPulseTM distributed hybrid propulsion demonstrator with a maiden flight scheduled in 2022.

Based on Daher's TBM platform, this project, kick-started by CORAC (the French Civil Aviation Research Council) with support from DGAC (the French Civil Aviation Authority), will develop technologies that boost the environmental efficiency of aircraft and meet the future needs of the air travel industry.

The overall approach spans 3 areas of research and development:

- The distributed hybrid propulsion system will be provided by Safran;
- Airbus will have responsibility for the aerodynamic optimisation of the distributed propulsion system, the installation of high energy density batteries and the use of those batteries to power the aircraft;
- Component and systems installation, flight testing, overall analysis and regulatory construction will be undertaken by Daher using its TBM platform.

The purpose of this three-way collaboration is to validate technologies designed to reduce CO₂ emissions, noise pollution, and create new uses for air transportation.

Safran will supply the entire EcoPulseTM distributed hybrid propulsion system (excluding batteries), consisting of a turbogenerator (a combined turbine and power generator), an electric power management system and integrated electric thrusters (or e-Propellers) including electric motors and propellers.

The electric thrusters will be integrated into the EcoPulseTM wing and will provide propulsion thrust, at the same time as delivering aerodynamic gains (reducing wing surface area and wingtip marginal vortices, and therefore drag).

Airbus will be involved in the aerodynamic modeling of the demonstrator, both to support configuration choices and to enable the development of flight control laws. All these considerations should make it possible to demonstrate the benefits of distributed propulsion, and provide the baselines for the design of optimised distributed propulsion aircraft in terms of methods, tools and outcomes.

Daher, Airbus et Safran s'associent pour développer EcoPulseTM, un démonstrateur d'avion à propulsion hybride distribuée

Dans le cadre de leurs stratégies d'innovation, Daher, Airbus et Safran annoncent leur collaboration pour la conception et le développement d'EcoPulseTM, un démonstrateur à propulsion hybride distribuée, répartie sur ailes, dont le premier vol est prévu à l'horizon 2022. Basé sur la plateforme TBM de Daher, ce projet, initié par le CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) et soutenu par la DGAC, a pour objectif de développer des technologies afin d'améliorer l'efficacité environnementale des avions et répondre aux besoins des nouvelles mobilités aériennes. La démarche globale comprend 3 axes de recherche et développement :

- Le système propulsif hybride distribué sera fourni par Safran.
- L'optimisation aérodynamique de la propulsion distribuée, l'implantation de batterie à haute densité énergétique ainsi que son utilisation pour le pilotage de l'aéronef seront réalisées par Airbus.
- L'installation des composants et systèmes, la réalisation des essais en vol, l'analyse globale et la construction réglementaire seront menées par Daher, via la plateforme TBM.

Cette collaboration a pour objectif de valider des technologies destinées à diminuer les émissions polluantes les nuisances sonores de créer de nouveaux usages de transport aérien.

Safran fournira l'ensemble du système propulsif hybride distribué d'EcoPulseTM (hors batteries) composé d'un turbogénérateur (turbine combinée à un générateur électrique), d'un système de management de la puissance électrique et de propulseurs électriques intégrés (ou e-Propellers) comprenant les moteurs électriques et les hélices.

Les propulseurs électriques seront intégrés sur la voilure d'EcoPulseTM et assureront l'effort propulsif tout en offrant des gains aérodynamiques (réduction de la surface alaire et des tourbillons marginaux en bouts d'ailes, et donc de la traînée).

Airbus quant à lui interviendra sur la modélisation aérodynamique du démonstrateur, tant pour alimenter les choix de configuration que pour permettre l'élaboration des lois de contrôle. L'ensemble de ces éléments doit permettre d'établir les bénéfices de la propulsion distribuée, et de fournir les bases, en termes de méthodes, d'outils et de résultats, permettant la conception d'aéronefs à propulsion distribuée optimisés.

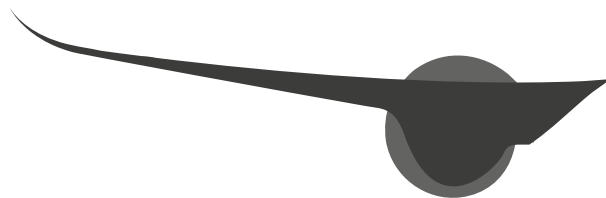
**WE BELIEVE IN BUSINESS
AVIATION ACCESSIBLE TO ALL**
**WE BELIEVE IN THE PLEASURE
AND EFFICIENCY OF TRAVELLING**



BY CHALLENGING THE LIMITS OF CORPORATE AVIATION
AND GUIDING YOU THROUGH EACH PROCESS,
WE'LL BE ABLE TO WELCOME YOU SOON TO YOUR **OWN** AIRLINES...

+33 177 624 307
contact@flbusiness.fr
www.flbusiness.fr

*Immeuble Le Grand Roissy,
35 rue de Guivry,
77990 Le Mesnil-Amelot
FRANCE*



FLIGHT LEVEL BUSINESS

— THE ONE REFERENCE IN TAILORED CORPORATE AVIATION —

AUDIT - MANAGEMENT - PURCHASE & SALE - OPERATION - CONSULTING



Textron Aviation delivered its 300th Cessna Citation CJ4

Textron Aviation celebrated its leadership of the light jet segment with the delivery of the 300th Cessna Citation CJ4 the industry's top performing aircraft in this segment. The aircraft was delivered today to McNeilus Steel, based in Dodge Center, Minnesota.

Founded in 1948, McNeilus Steel is a family owned metals distribution business and employs more than 450 people across locations in Dodge Center, Minnesota, Fargo, North Dakota, and Fond du Lac, Wisconsin. McNeilus is upgrading to full ownership of a CJ4, having been a fractional owner of a Cessna Citation CJ1+ since 2016.

«Our reputation is built on customer service and our Citation CJ4 will help us strengthen that reputation through even more personal interaction with our customers,» said Levi McNeilus, director of Purchasing at McNeilus.

Introduced in 2010, the Citation CJ4 is the largest of the Cessna light jet family of aircraft that includes the Citation CJ3+ and the Citation M2.

Textron Aviation célèbre la livraison de son 300e Cessna Citation CJ4

Textron Aviation inc. a Textron a livré le 300e Cessna Citation CJ4, confortant ainsi son positionnement sur le segment des jets légers. L'avion a été livré en juin 2019 à McNeilus Steel, basé à Dodge Center dans le Minnesota.

Fondée en 1948, McNeilus Steel est une entreprise familiale de distribution de métaux qui emploie plus de 450 personnes à Dodge Center dans le Minnesota, à Fargo dans le Dakota du Nord et à Fond du Lac dans le Wisconsin. Depuis 2016, McNeilus possédait un Cessna Citation CJ1+ en multipropriété.

« Notre réputation repose sur le service à la clientèle et notre Citation CJ4 nous aidera à renforcer cette réputation grâce à une interaction encore plus personnelle avec nos clients » a déclaré Levi McNeilus, directeur des achats chez McNeilus, lors de la livraison de l'appareil.

Lancé en 2010, le Citation CJ4 est le plus grand des jets légers de la famille Cessna qui comprend le Citation CJ3+ et le Citation M2.



Bombardier Announces Sale of Five Learjet 75

Bombardier has announced the sale of five Learjet 75 jets to a customer whose identity has not been disclosed. The transaction is valued at US \$ 69 million at current prices 2019.

Bombardier annonce la vente de cinq avions d'affaires Learjet 75

Bombardier a annoncé la vente de cinq biréacteurs Learjet 75 à un client dont l'identité n'a pas été révélée. La transaction est évaluée à 69 millions \$US aux prix courants 2019.



Bombardier Launches the Learjet 75 Liberty

In early July 2019, Bombardier unveiled the Learjet 75 Liberty. Introduced featuring a flat floor throughout the cabin, a standard pocket door between the cockpit and the Executive Suite providing the quietest flight experience and a Gogo ATG 4G. The Learjet 75 Liberty will be built in Wichita, Kansas and will feature the advanced Bombardier Vision flight deck, and include the Garmin G5000 avionics. With a list price of \$9.9 million U.S., the Learjet 75 Liberty is expected to enter service in 2020. With a list price of \$9.9 million U.S., the Learjet 75 Liberty is expected to enter service in 2020.

Bombardier lance le Learjet 75 Liberty

Bombardier a annoncé début juillet le lancement du Learjet 75 Liberty. Ce nouveau modèle de six places sera doté d'une nouvelle cabine munie d'un plancher plat, d'une porte coulissante standard entre le poste de pilotage et la suite exécutive, et d'une solution 4G air-sol de Gogo. Construit à Wichita, dans le Kansas, le Learjet 75 Liberty sera par ailleurs doté du poste de pilotage évolué Bombardier Vision intégrant une avionique Garmin G5000. Les premières livraisons du biréacteur, proposé au prix de 9,9 millions \$, sont prévues en 2020.



Piaggio Aerospace delivers two P.180 Avanti EVO

During Ebace 2019, Piaggio Aerospace announced the delivery of two P.180 Avanti EVO in V.I.P. configuration respectively to a Swiss and an East-African customer.

A first Avanti EVO is being delivered – through the Italy-based aviation company Orion Fly – to Sir Lindsay Owen-Jones.

Sir Lindsay already owns, since a decade, the forerunner of the Avanti EVO - notably the first Avanti II manufactured by Piaggio Aerospace – currently operated by Fly Wings SA and managed from an airworthiness standpoint by Alpiwings, two Lugano-based companies.

The second Avanti EVO will perform its ferry flight from Italy to the African Continent, where the aircraft will be taken over by an undisclosed customer. In the meantime, Piaggio Aerospace is actively working at developing a support organization in the area.

A few days ago, an Avanti EVO – the first in the region – entered into service in India: the aircraft had been delivered, through Piaggio Aerospace partner in India Business Aviation Private Limited (BAIPL), to an undisclosed customer who already owns and operates an Avanti II.

Piaggio Aerospace livre deux Avanti EVO

Piaggio Aerospace, a annoncé durant le salon de l'Ebace la livraison de deux P 180 Avanti EVO en configuration VIP à un client suisse et à un client est-africain.

Un premier Avanti EVO a été livré à Sir Lindsay Owen-Jones par l'intermédiaire de la compagnie aérienne italienne Orion Fly.

Sir Lindsay possède déjà, depuis une décennie, le premier Avanti II fabriqué par Piaggio Aerospace - actuellement exploité par Fly Wings SA et géré pour la partie de la navigabilité par Alpiwings, deux sociétés basées à Lugano.

Le second appareil sera convoyé sur le continent africain, et remis à son propriétaire dont l'identité n'a pas été dévoilée. Entre-temps, Piaggio Aerospace travaille activement au développement d'une organisation de soutien dans la région.

Quelques jours avant cette annonce, le constructeur italien avait fait savoir qu'un Avanti EVO était entré en service en Inde. L'avion avait été livré, par l'intermédiaire de Piaggio Aerospace, partenaire de India Business Aviation Private Limited (BAIPL), à un client dont l'identité reste confidentielle et qui possède et exploite déjà un Avanti II.



Cessna Citation Excel and Xls receive Garmin G5000 certification

Textron Aviation announced that the Garmin International G5000 integrated flight deck is now available for the Cessna Citation Excel and Citation XLS.

«The Citation Excel and Citation XLS continue to be two of the most popular business jets in the world,» said Kriya Shortt, Textron Aviation senior vice president, Global Customer Support. «The G5000 will modernize the cockpit to offer customers additional situational awareness, lower cost of operation and an improved in-flight experience in the aircraft they already know and love.»

The G5000 integrated flight deck for the Citation Excel and Citation XLS features three landscape-oriented displays with split-screen capability, intuitive touchscreen controllers, and geo-referenced Garmin SafeTaxi airport diagrams.

New to the Citation Excel, emergency descent mode is available as a standard feature with the G5000 and is enabled by the autopilot in the event of a loss in aircraft pressurization. Additionally, operators gain access to more airports and lower approach minimums throughout the world as the G5000 has PBN/RNP 0.3 with LPV/APV approach capability.

The G5000 integrated flight deck upgrade is available immediately for Citation Excel and Citation XLS aircraft at Textron Aviation Service Centers and select Garmin dealers.

Les Cessna Citation Excel et XLS certifiés avec le Garmin G5000.

Textron Aviation a annoncé que la planche de bord intégrée Garmin International G5000 est à présent disponible sur les Cessna Citation Excel et Citation XLS. Pour Kriya Shortt, vice-présidente principale du soutien à la clientèle mondiale chez Textron Aviation,

« Le Citation Excel et le Citation XLS continuent d'être les deux jets d'affaires les plus populaires au monde. Le G5000 modernisera le poste de pilotage afin d'offrir aux clients une meilleure connaissance de la situation, des coûts d'exploitation réduits et une meilleure expérience en vol. » La nouvelle avionique de Garmin intègre trois écrans avec une possibilité de disposer d'écrans divisés, des commandes à écran tactile et des diagrammes d'aéroport développés avec le système géoréférencé Garmin SafeTaxi.

Grâce au G5000, le mode descente d'urgence, disponible en standard sur le Citation Excel, est activé par le pilote automatique en cas de perte de pression de l'avion. De plus, les exploitants ont accès à un plus grand nombre d'aéroports grâce à capacité d'approche LPV/APV.

La mise à niveau intégrée du poste de pilotage du G5000 est disponible immédiatement pour les avions Citation Excel et Citation XLS dans les Service Centers de Textron Aviation et chez certains concessionnaires Garmin.

Mika Häkkinen named as FAI Aviation Group's ambassador

Former Formula One World Champion, Mika Häkkinen has been named as FAI Aviation Group's first celebrity brand ambassador. Finnish born Häkkinen, nicknamed «*The Flying Finn*» was F1 World Champion in 1998 and 1999, driving for McLaren. In his role as brand ambassador, Häkkinen will promote FAI's services with a particular focus on aircraft charter and management.

Mika Häkkinen, ambassadeur pour FAI

FAI Aviation Group, a nommé l'ancien champion du monde de Formule 1 Mika Häkkinen, comme son premier ambassadeur de marque. Né en Finlande, Häkkinen, surnommé «*The Flying Finn*» a été champion du monde de Formule 1 en 1998 et 1999, sur McLaren. En tant qu'ambassadeur de la marque, Häkkinen assurera la promotion des services de FAI en mettant l'accent sur l'affrètement et la gestion des avions.



Planet Nine Private Air («P9PA») takes fifth and latest Falcon 7X

Planet Nine Private Air, the Van Nuys, California based private charter operator and aircraft management company, announced the arrival of its fifth ultra long-range Dassault Falcon 7X. The latest aircraft, registered N999PN and brokered by Freestream Aviation Limited is a 2012 model and is sporting the distinctive Planet Nine 14-seat luxury executive interior, with a crew rest area. Like its four sister aircraft, this Falcon 7X will be positioned for charter globally between Van Nuys, Teterboro, Miami and London available for multi-leg and one-way domestic and International missions.

Planet Nine Private Air («P9PA») réceptionne son cinquième Falcon 7X

Planet Nine Private Air basé à Van Nuys, en Californie, a annoncé l'arrivée de son cinquième Falcon 7X. L'appareil immatriculé N999PN, opéré pour Freestream Aviation Limited, est un modèle 2012 comprenant une cabine de 14 places et une aire de repos pour l'équipage. Comme les quatre autres tri-réacteurs, ce Falcon 7X sera affrété au niveau mondial entre Van Nuys, Teterboro, Miami et Londres.



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+ 

WWW.ALPARK.CH



Sparfell Aviation Group acquired LaudaMotion Executive

Sparfell Aviation Group has acquired LaudaMotion Executive and from now is able to provide a one-stop solution for every need in private aviation. Headquartered in Vienna, LaudaMotion Executive holds an Austrian air operator's certificate (AOC) and operates a fleet of 13 business jets primarily comprised of Bombardier Business Aircraft, including the first Global 7500 delivered and in operation in Europe. LaudaMotion Executive founder Niki Lauda initially sought to partner with Sparfell Aviation Group for capital, but given his untimely passing, the decision was made that Sparfell Aviation Group would take over operations of LaudaMotion Executive. As part of Sparfell Aviation Group, LaudaMotion Executive's 60 employees and all operations will be managed by Edward Queffelec, Chief Executive Officer for Sparfell Airways, the group's operations branch, who is taking over for Niki Lauda. «We could not dream of a better partner to achieve this than LaudaMotion Executive, an IS-BAO-certified operator with more than 15 years of experience in aircraft operation.» Said Edward Queffelec. «Niki Lauda's expertise, reputation and precision were legendary, both in Formula One and in aviation,» added Philip Queffelec, Chairman of Sparfell Aviation Group. «Having founded three airlines, we are honoured to uphold his legacy and consider it our duty to pay respect to the company that carries his name.» «It was important for Niki Lauda that LaudaMotion Executive be acquired by a company that represents the same values that he stood for: a true passion for aviation and dedication to our clients,» says Gottfried Neumeister, CEO of NL Holding. «This is why he ultimately chose Sparfell Aviation Group and the Queffelec family.»

Sparfell Aviation Group acquiert LaudaMotion Executive

Sparfell Aviation Group s'est positionné en tant qu'acteur principal dans le secteur de l'aviation d'affaires en acquérant récemment la compagnie LaudaMotion Executive GmbH. Grâce à cette acquisition, Sparfell Aviation Group est désormais en mesure de fournir une solution en tant qu'opérateur dans le domaine de l'aviation d'affaires. LaudaMotion Executive, dont le siège social est situé à Vienne, est titulaire d'un certificat de transporteur aérien autrichien (AOC) et exploite une flotte de 13 jets d'affaires composée principalement de Bombardier, dont le premier Global 7500 livré en Europe. Cette acquisition fait suite au décès du fondateur Niki Lauda qui avait débuté les négociations avec Sparfell Aviation Group afin d'obtenir des capitaux. De fait Sparfell Aviation Group a décidé de reprendre les activités de LaudaMotion Executive et d'intégrer au sein de Sparfell Aviation Group, les 60 employés de LaudaMotion Executive. Toutes les opérations seront dirigées par Edward Queffelec, directeur général de Sparfell Airways, la branche opérationnelle du groupe, qui succède à Niki Lauda. « Nous ne pourrions rêver d'un meilleur partenaire que LaudaMotion Executive, un opérateur certifié IS-BAO avec plus de 15 ans d'expérience dans l'exploitation aéronautique » a souligné Edward Queffelec. De son côté Philip Queffelec, Président de Sparfell Aviation Group a indiqué que « l'expertise, la réputation et la précision de Niki Lauda étaient légendaires, tant en Formule 1 qu'en aviation. Ayant fondé trois compagnies aériennes, nous sommes honorés de perpétuer son héritage et considérons qu'il est de notre devoir de rendre hommage à la compagnie qui porte son nom. » « Il était important pour Niki Lauda que LaudaMotion Executive soit rachetée par une société qui représente les mêmes valeurs que celles qu'il défendait : une véritable passion pour l'aviation et un dévouement envers nos clients. C'est pourquoi il a finalement choisi Sparfell Aviation Group et la famille Queffelec » a commenté de son côté Gottfried Neumeister, Président directeur general de NL Holding.



Aircraft acquisitions & sales

THE COMPANY



**STRONG FINANCIAL
PERFORMANCE**



**EXPERIENCE 30 YEARS
IN CORPORATE
JET BUSINESS**



**BASED IN GENEVA,
SWITZERLAND**

WHO ARE WE

Based in center of
Geneva, *Switzerland*,
Jet Executive Trading
team has been assisting
the business jet
community for more than
30 years. We have built
our relationships on trust,
integrity, and value.

Jet Executive Trading
also has a permanent
presence in USA, with
**Jet Executive Trading
USA**

AIRCRAFT SELECTION

Our market knowledge
and expertise
help you to find
the perfect aircraft
fitting your needs

Off Market 2001 BBJ



Off Market 2000 BBJ



Off Market 1999 BBJ



**Off Market 2005
Falcon 900DX**

For more information : info@jetswiss.ch

JET EXECUTIVE TRADING SA

14 Rue du Rhône - CH-1204 GENEVA
SWITZERLAND. Tél. : + 41 22 819 18 11

JET EXECUTIVE TRADING, INC

150 E - Palmetto Park Rd, Suite 800 Boca Raton
FL33432 - USA. Tél. : + 1 561 809 8813





Bombardier and Jetex establish new line maintenance station in Dubai

Bombardier announced that it has signed an agreement with Jetex for the establishment of a new Line Maintenance Station in Dubai, further complementing the tip-to-tail maintenance services provided by Bombardier's Service and Support Network in the Middle East and around the globe. The new Line Maintenance Station – to be developed in partnership with global business aviation leader Jetex – will initially offer unscheduled maintenance services and build toward scheduled maintenance operations in the coming months. The technical engineers supporting the line station are certified for all Challenger series and Global series business jets, including Bombardier's flagship Global 7500 aircraft.

«The shared vision between Bombardier and Jetex to provide a comprehensive and exceptional experience makes this new service expansion an exciting venture for us,» said Adel Mardini, President and CEO of Jetex. The introduction of the new Line Maintenance Station in Dubai comes on the heels of the announcement of major customer experience enhancements worldwide including especially a new customer service super centre at Miami Opa-Locka Executive Airport in Miami, Florida and a major expansion of the Singapore Service Centre. As the maintenance sector is a major challenge for manufacturers, Bombardier added five new trucks to the Mobile Response Team (MRT) network throughout the U.S., a new Paris Line Maintenance Station at Paris-Le Bourget Airport, and the addition of a dedicated Challenger 300 Mobile Response Team aircraft based in Frankfurt, Germany to provide additional parts shipping and response to Bombardier aircraft operators in the region.

Bombardier et Jetex signent une entente pour le développement d'une nouvelle escale de maintenance en ligne à Dubaï

Bombardier a signé un accord avec Jetex pour le développement d'une nouvelle escale de maintenance en ligne à Dubaï, qui viendra compléter les services de maintenance complets fournis par le réseau de service et de soutien de Bombardier au Moyen-Orient et dans le monde. La nouvelle escale de maintenance en ligne offrira des services de maintenance non programmée et évoluera vers des activités de maintenance programmée dans les prochains mois. Les ingénieurs et techniciens qui soutiennent l'escale de maintenance en ligne sont qualifiés pour tous les avions d'affaires des gammes Challenger et Global.

« La vision commune de Bombardier et de Jetex de fournir une expérience exhaustive exceptionnelle fait de cette nouvelle expansion de service une entreprise passionnante pour nous », a souligné Adel Mardini, président-directeur général de Jetex. L'ouverture d'une nouvelle escale de maintenance en ligne à Dubaï fait suite à l'annonce d'importantes améliorations du service client dans le monde dont le nouveau centre de service clientèle situé sur l'aéroport d'affaires Miami-Opa-Locka, en Floride, ainsi que l'agrandissement du centre de service de Singapour. Le secteur de la maintenance étant un enjeu de taille pour les constructeurs, Bombardier a également ajouté cinq nouveaux camions au réseau d'intervention mobile aux États-Unis, une nouvelle escale de maintenance en ligne sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, ainsi que l'ajout d'un avion Challenger 300 pour l'équipe d'intervention mobile, basé à Francfort, en Allemagne, afin assurer l'expédition de pièces et l'intervention



FlightSafety International now offers EFVS training

FlightSafety International now offers Enhanced Flight Vision System Touchdown and Rollout training for Gulfstream G280, G450, G500, G550, G600 and G650 aircraft.

«The development of these courses highlights our commitment to provide training that will enable our Customers to take full advantage of the approval Gulfstream has received for use of the Enhanced Flight Vision System for instrument approaches all the way to touchdown and rollout,» said Dann Runik, Senior Vice President, Operations.

The courses meet the training requirements established by the FAA for operators who use EFVS. These courses will also help pilots identify failures affecting the aircraft's EFVS capability and then to apply the appropriate contingency procedures.

La formation EFVS sur la gamme Gulfstream disponible chez FlightSafety

FlightSafety International propose désormais la formation sur les systèmes de vision de vol améliorés des modèles Gulfstream G280, G450, G500, G550, G600 et G650.

« Le développement de ces cours souligne notre engagement à fournir une formation qui permettra à nos clients de profiter pleinement de l'approbation que Gulfstream a reçue pour l'utilisation du système amélioré de vision de vol lors approches aux instruments » a souligné Dann Runik, vice-président principal, Opérations chez FlightSafety.

Les cours satisfont aux exigences de formation établies par la FAA pour les exploitants qui utilisent l'EFVS. Outre l'obtention de la licence FAA sur l'utilisation du système EFVS - Enhanced Flight Vision System-, ces cours aideront également les pilotes à identifier les défaillances affectant la capacité EFVS de l'avion, puis à appliquer les procédures d'urgence appropriées.



RUAG optimizes maintenance visit for Bombardier Challenger 850

To save on both time and costs, RUAG MRO International refreshed a Bombardier Challenger 850 belonging to VistaJet with a variety of aircraft services during a scheduled maintenance visit.

Project management and services included aircraft maintenance, repair and overhaul (MRO), component MRO, aircraft painting, and the integration of both an avionics ADS-B out upgrade as well as a full cabin refurbishment.

RUAG optimise l'immobilisation d'un Bombardier Challenger 850

Afin d'optimiser les coûts, RUAG MRO International a profité d'une visite de maintenance programmée sur un Bombardier Challenger 850 de VistaJet pour effectuer des modifications complémentaires sur l'appareil.

Ces travaux portaient notamment sur l'entretien des trains d'atterrissage, la réalisation d'une peinture extérieure complète, la mise en conformité ADS-B, ainsi qu'une rénovation complète de la cabine.



RUAG repaints Gulfstream G650 aircraft

RUAG MRO International has achieved the full repainting of its first Gulfstream G650 at their aircraft painting facilities at Munich-Oberpfaffenhofen. RUAG completed the project on behalf of a third party maintenance, repair and overhaul (MRO) provider. With this new contract, RUAG is continuing to develop its aeronautical painting business.

Première peinture complète d'un G650 chez RUAG

En vue de l'arrivée prochaine des premiers PC-24, Oriens Aviation a signé le 20 février 2019 un accord avec Pilatus Aircraft Ltd pour agrandir sans tarder ses installations situées sur l'aéroport Biggin Hill, près de Londres. Par ailleurs, à Stans, en Suisse, les ingénieurs et techniciens d'Oriens Aviation accélèrent leur formation sur l'appareil. Oriens Aviation est le centre agréé de ventes et de maintenance PC12 et PC 24, exclusif pour le Royaume Uni et l'Irlande. Ses nouvelles installations devraient être pleinement opérationnelles dès la fin du troisième trimestre 2019.



Omni Handling develops business aviation activities in Portugal

Omni Handling, the leading business aviation handling agent in Portugal Plans to develop its local and regional markets.

The company, which already holds a 50%-plus market share in Lisbon, Cascais, Porto and Faro said it is looking to expand after it has seen strong growth in the business aviation market in Portugal and the surrounding region in the past year. The company introduced a new branding, new logo and new website. Ricardo Pereira, CEO of Omni Handling, said, *«To boost our growth and maintain our leadership, we believe the time is now ripe to widen our offering. We have some exciting new projects and territories planned. Top of the agenda is a new 150 m2 FBO in Faro and new opportunities in Santa Maria (Azores) and in Madeira .»*

According to Omni Handling, business aviation movements in and out of Portugal grew 22.2% during the first quarter of 2019 compared to the year before. The period saw over 500 large jet movements. Faro, which is capital of tourist region the Algarve experienced a 10.4% in movements, while Cascais, another main Omni Handling station, grew 19.5% in the same period. *«We want to capitalize on the growth, support our existing customers and attract new ones,»* Mr Pereira concluded.

Omni Handling se développe au Portugal

Omni Handling, leader portugais de la maintenance d'avions d'affaires, se dit prêt à se développer sur ses marchés locaux et régionaux.

Ce développement refléterait, selon le groupe, la forte croissance de l'aviation d'affaires enregistrée au cours des 12 derniers mois. Détenant déjà plus de 50% de parts de marché à Lisbonne, Cascais, Porto et Faro, l'entreprise s'est positionnée avec une nouvelle image de marque et un nouveau logo, ainsi qu'un nouveau site Internet. *« Pour stimuler notre croissance et maintenir notre leadership, nous pensons que le moment est venu d'élargir notre offre »,* souligne Ricardo Pereira, CEO qui ajoute : *« Nous avons de nouveaux projets passionnants tel qu' un tout nouveau FBO de 150 m² à Faro et de nouvelles opportunités à Santa Maria (Açores) et à Madère. »*

Selon Omni Handling, les mouvements de l'aviation d'affaires à destination et en provenance du Portugal ont augmenté de 22,2% au premier trimestre 2019. Cette période a vu plus de 500 mouvements de jets. Faro, capitale de l'Algarve, se porte particulièrement bien avec 10,4% de mouvements, tandis que Cascais, une autre grande station de maintenance Omni, a progressé de 19,5% sur la même période. *« Nous voulons capitaliser sur la croissance, soutenir nos clients existants et en attirer de nouveaux »* conclut M. Pereira.

Ultimate Jet TV, Everywhere ...



Every month, UJ TV & HI TV takes an in-depth look
at two issues making the headlines of the industry
with a distinctive editorial slant and style.



vimeo

... Helicopter Industry TV, Same same but different



A perfect blend between short and long stories: we will bring on-the-ground reports, expert analysis and original perspective in a snackable format, social media ready.







EBACE 2019: GREEN TREND

This 2019 edition of the European Business Aviation Convention & Exhibition was placed by the organizers under the banner of alternative fuels. A «*green*» touch, whose main objective is to highlight the efforts made in recent years, particularly by industry, to reduce the environmental impact of private aviation.



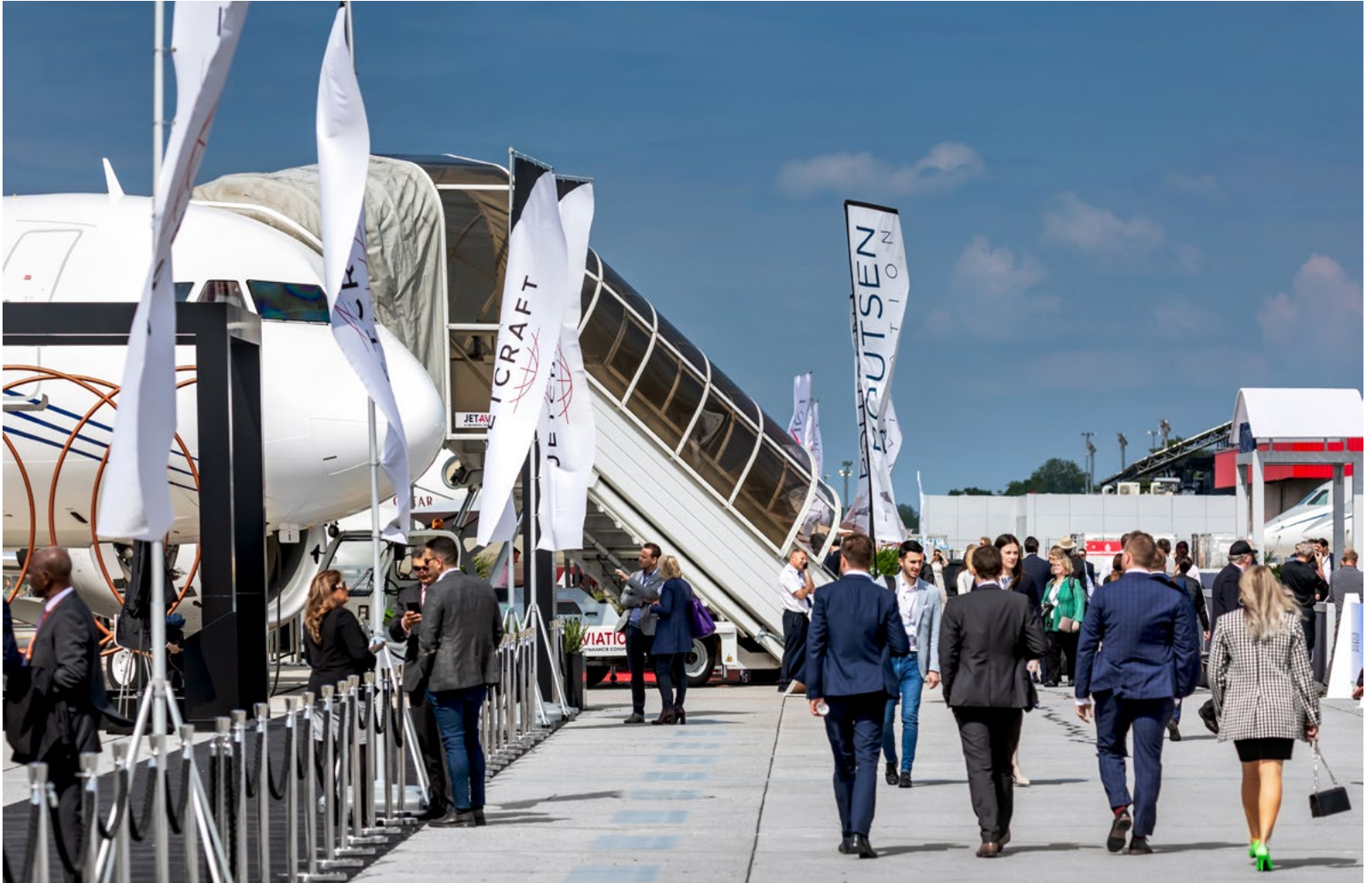
EBACE
2019 | GENEVA



EBACE 2019 : TENDANCE VERTE

Cette édition 2019 du salon européen de l'aviation d'affaires a été placée par les organisateurs sous le signe des carburants alternatifs. Une touche «*verte* », ayant pour principal objectif de souligner les efforts entrepris ces dernières années, notamment par les industriels, afin de diminuer l'impact écologique de l'aviation privée.

par Frédéric Vergnères



© M. Douhaire

A few days before the show, the major manufacturers had gathered at the London Farnborough airport to attend a seminar to promote the development and use of Sustainable Alternative Jet Fuel - SAJF.

In fact, 23 aircraft had moved from their respective homebases with this type of fuel and were exhibited on the static display. «*This fleet of 23 aircraft flying into Geneva for EBACE on sustainable aviation fuel represents the global commitment by business aviation to mitigate its carbon emissions, and contribute to the goal of carbon-neutral growth from 2020,*» said IBAC Director General Kurt Edwards. «*The fly-in also demonstrates the viability of these drop-in fuels, and provides further proof to the industry that we can fly with SAJF now!*»

For Kurt Edwards the stakes are all the more important. It is true that it is difficult for business aviation to get out of the picture of an aviation with one of the most pronounced carbon footprints per passenger and per kilometer. However, if until recently, the average number of passengers per plane was about 1.5 people, it tends to increase slightly with a clientele that is less and less reluctant to share its private space with other passengers. This trend is still not widespread but which it is experiencing some growth with a few brokers and operators.

Further, in recent years, business aviation has made significant technological advances that have a significant impact on CO2 emissions: more economical engines, new design processes, new light materials, powerful navigation systems, digital documentation, and more.

GAMA President and CEO Pete Bunce said : «*As an industry, we are extremely proud to have delivered a 40 percent fuel efficiency improvement over the last 40 years through improved aircraft and component designed materials and manufacturing processes. We look forward to building upon these efficiency gains, which directly translate to our industry's environmental sustainability goals through the growing availability and use of SAJF.*»

The financial efforts made in recent years by manufacturers to develop new alternatives show a real awareness of manufacturers and industry players in the search for a greener aviation. Always criticized, this industry is nonetheless the industry sector, the most advanced on the subject. Many others sectors, less publicized, have still not done the financial efforts to redesign their «ecosystem».



© M. Douaire

Quelques jours avant le salon, les constructeurs s'étaient réunis sur l'aéroport de Londres Farnborough pour assister à un séminaire sur le développement et l'utilisation du carburant alternatif ou Sustainable Alternative Jet Fuel (SAJF).

De fait, 23 appareils de l'exposition statique avaient fait le déplacement depuis leurs bases respectives avec ce type de carburant. Pour Kurt Edwards, Directeur général de l'International Business Aviation Council (IBAC), « Cette flotte de 23 avions se rendant à Genève avec un carburant alternatif représente l'engagement de l'aviation d'affaires à réduire ses émissions de carbone et à contribuer à l'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Ce convoi d'appareils démontre la viabilité de ces carburants et prouve à l'ensemble de l'industrie qu'il est désormais possible de voler avec ce type de carburant ». Pour le dirigeant l'enjeu est d'autant plus important. Difficile il est vrai pour l'aviation d'affaires de se sortir de l'image d'une aviation ayant l'une des empreintes carbone les plus prononcées par passager et par kilomètres. Pour autant, si jusqu'à il y a peu, la moyenne de passagers par avion était de l'ordre de 1,5 personne, celle-ci tend à augmenter légèrement avec une clientèle qui hésite de moins en moins à partager son espace privatif avec d'autres passagers sur une destination.

Cette tendance encore peu répandue connaît un certain essor auprès de quelques courtiers et opérateurs. Plus loin, l'aviation d'affaires a fait montre, ces dernières années, d'avancées technologiques

conséquentes ayant un impact non négligeable sur les émissions de CO2 : motorisation plus économique, nouveaux procédés de conception, nouveaux matériaux, systèmes d'aides à l'atterrissage et au décollage, remplacement du papier par une documentation numérique, etc.

Selon Pete Bunce, président de la General Aviation Manufacturer Association (GAMA), « l'industrie de l'aviation d'affaires peut être extrêmement fière d'avoir amélioré son efficacité énergétique de 40 % au cours des 40 dernières années grâce notamment à l'amélioration des matériaux et des procédés de fabrication des aéronefs et des composants » avant d'ajouter : « Nous sommes impatients de tirer parti de ces gains d'efficacité, qui se traduisent directement par les objectifs de durabilité environnementale de notre industrie. Il nous faut renforcer la mise à disposition et l'utilisation du SAJF ». Les efforts financiers consentis par les industriels dans le développement de nouvelles alternatives ces dernières années montrent une prise de conscience réelle des industriels et des constructeurs dans la recherche d'une aviation plus verte. Toujours décriée, cette industrie n'en demeure pas l'un des secteurs les plus en avance sur le sujet, à défaut d'autres moins médiatisés, et qui n'ont toujours pas franchi le cap d'investissement lourd pour une refonte de leur « écosystème ».



© M. Douhaire

Textron Aviation: a good 2018 vintage

For this «green» edition, the organizers have seen a rise in exhibitors, with more than 400 booths and 58 aircraft on the static display. According to Ed Bolen, NBAA President : *«EBACE2019 provided a clear look at the future of business aviation, making the show more important than ever.»*

A remarkable edition, according to Ed Bolen, that confirm numbers of recovery rather encouraging in the opinion of some aircraft manufacturers including Textron Aviation. Rob Scholl, senior vice president of sales and marketing, said that the year 2018 *«was undoubtedly one of the best in its last ten years for Textron Aviation»*. These good results were obtained in particular with the rise of the Citation Latitude on the market, especially in Europe. The 100th Citation Latitude was due to be delivered to Netjets early this summer, allowing Textron Aviation to enter the segment of «special mission» jets dedicated to a wide range of operations such as medical evacuations or intelligence platform for example. Textron Aviation has already successfully explored this parapublic and military market with its King Air.

And, for the first time, on the static exhibition, the manufacturer of Wichita was displaying a Latitude, operated by Babcock, fully equipped for medical evacuation missions - Medevac. In addition to the Latitude, the manufacturer also mentioned the Longitude whose certification, slightly delayed should intervene in the fourth quarter of 2019. Textron Aviation also made the point on its single turboprop, the Denali, powered by the GE Aviation Catalyst engine. Textron Aviation said that the prototype whose completion is in the final phase, could make its maiden flight by the end of this year and announced a US certification in 2021. Five prototypes will be built to validate the entire program, including two for flight tests and three for ground tests.



© M. Douhaire

Textron Aviation : un bon cru 2018

Pour cette édition «verte», les organisateurs ont ainsi enregistré une participation en hausse des exposants. Avec plus de 400 stands et 58 appareils sur l'exposition statique, l'édition 2019, également placée sous le signe des nouvelles technologies, aura permis, selon Ed Bolen Président de la National Business Aviation Association - NBAA - de «donner un aperçu clair de l'avenir de l'industrie, rendant cet événement l'un plus important depuis sa création». Une édition marquante donc selon le dirigeant que viennent corréler des chiffres de reprise plutôt encourageants de l'avis de certains avionneurs et notamment chez Textron Aviation. Rob Scholl, senior vice président des ventes et du marketing de ce constructeur, a indiqué durant sa conférence de presse que l'année 2018 «avait été sans aucun doute l'une des meilleures depuis ces dix dernières années pour Textron Aviation». De bons résultats obtenus notamment avec la montée en puissance sur le marché du Citation Latitude, notamment en Europe. La livraison à Netjets du 100e exemplaire de cet appareil, prévue au début de l'été, permet également à Textron Aviation de faire son entrée dans le domaine des biréacteurs dits de «missions spéciales» dédié à des opérations aussi variées que les évacuations sanitaires ou les missions de renseignement.

Un marché parapublic et militaire dans lequel Textron Aviation a déjà fait ses preuves notamment avec le King Air. De fait, le constructeur de Wichita présentait pour la première fois en exposition statique, un Latitude, opéré par la société Babcock, entièrement équipé pour des missions médicales d'évacuation d'urgence (Medevac).

Outre le Latitude, le constructeur a également évoqué la certification du Longitude dont la certification, légèrement retardée, devrait intervenir au quatrième trimestre 2019.

Toujours du côté des programmes en cours, l'avionneur a également fait le point sur son mono turbopropulseur, le Denali, équipé du moteur Catalyst de GE Aviation. Le premier prototype est en phase d'achèvement avec un premier vol de l'appareil prévu d'ici la fin de cette année et la certification américaine en 2021.

Il est d'ores et déjà prévu de construire cinq prototypes pour valider l'ensemble du programme, deux pour les essais en vol et trois pour les tests au sol.



© M. Douhaire

Gulfstream is already looking to the future

Like Textron Aviation, Gulfstream is enjoying a boom period despite a difficult market. After having delivered 121 aircraft in 2018, the manufacturer is about to release 145 machines from its Savannah factories in 2019. So, the manufacturer had come again with its entire range and especially the last two models the G500 and the recently certified G600. And this, despite the delay on the G500 and G600 programs, due to the failure of an OEM and the delay in certification of the G600 caused by the three-month shutdown of the US administration, the longest it has ever known. However, Gulfstream, which has no direct competitor on these models, should not suffer too much from these delays. On the contrary, these risks could even allow him to gain some additional market share on a segment left vacant by Dassault Aviation, which was unable to release the Falcon 5X.

With the entry into service of these two jets, Gulfstream is nonetheless attached to the evolution of its existing range, starting with its flagship, the G650ER. This summer, the aircraft should indeed benefit from the US certification for its Enhanced Flight Vision System – EFVS, which will be followed next year by the European Aviation Safety Agency – EASA certification. The aircraft manufacturer is also working to give the aircraft short take-off and landing capabilities to use specific airports such as London-City. The manufacturer's design office, which is working hard on the improvement of the existing range, would also work on the advanced design of two new programs, a possible competitor to the Global 7500 and a model to replace the G450. This information is not confirmed by Gulfstream but it takes more and more resonance, especially with some equipment manufacturers.

Gulfstream regarde déjà vers l'avenir

Comme Textron, Gulfstream connaît une période faste malgré un marché difficile. Après avoir livré 121 appareils en 2018, le constructeur s'apprête à sortir 145 machines de ses usines de Savannah en 2019. Pour marquer l'occasion, le constructeur était venu une nouvelle fois avec l'ensemble de sa gamme et notamment les deux derniers modèles le G500 et le G600 certifié il y a peu. Malgré le retard pris sur les programmes G500 et G600, en raison de la défaillance d'un équipementier et le retard de certification du G600 causé par le shutdown de trois mois de l'administration américaine, le plus long qu'elle ait jamais connu. Pour autant, Gulfstream, qui n'a pas de concurrent direct sur ces modèles, ne devrait pas trop souffrir de ces retards. Bien au contraire. Ces aléas pourraient même lui permettre de gagner quelques parts de marché supplémentaires sur un segment laissé vacant par Dassault Aviation qui n'a pu sortir le Falcon 5X.

Fort de l'entrée en service de ces deux biréacteurs, Gulfstream n'en demeure pas moins attaché à l'évolution de sa gamme existante, à commencer par son fleuron, le G650ER. L'appareil devrait en effet bénéficier cet été de la certification américaine pour son système de vision de vol amélioré - EFVS ou Enhanced Flight Vision System - qui sera suivi par une certification AESA - Agence Européenne de Sécurité Aérienne - l'an prochain. L'avionneur travaille également sur une nouvelle formule pour que l'appareil puisse décoller et atterrir sur des terrains courts, comme celui de Londres-City. Le bureau d'études du constructeur, qui fonctionne à plein sur l'amélioration de la gamme existante, travaillerait également sur la conception avancée de deux nouveaux programmes, un possible concurrent du Global 7500 et un remplaçant du G450. Cette information n'est pas confirmée par Gulfstream mais elle semble prendre de plus en plus de résonance, notamment auprès de certains équipementiers.



Falcon 6X on the right track

Dassault Aviation has announced that it has completed the critical design review of its Falcon 6X, thereby freezing the detailed design of its jet. The Saint-Cloud aircraft manufacturer can now start manufacturing the first parts of the aircraft, and schedule the assembly of the first aircraft by the beginning of 2020. On the engine side, the manufacturer indicated that the Pratt & Whitney Canada PW812D had accumulated nearly 1,000 hours of operation on the test bench in Montreal. Pratt & Whitney Canada has worked more than 13,000 hours on the core variant of Dassault Aviation's model-specific PW812D. For Eric Trappier, Chairman and CEO of Dassault Aviation *«the progress of the program reflects the excellent work performed by our design teams and partners»*. Eric Trappier also echoed his perception of the market and said that *«despite a sustained recovery in the second-hand market, overall activity was much slower than expected. On the one hand, we see some potential for improvement in the Americas, with the US economy being very active and the economic environment improving in South America, and especially in Brazil. Prospects in Southeast Asia also look better. But on the other hand, the Chinese market has remained stable and activity in Europe has not been particularly robust.»* While these contrasting conditions make it difficult to forecast the market trend, the manager also highlights *«uncertainties such as Brexit and its tariff threats»*. However, Dassault Aviation remains optimistic and, like Textron Aviation, put on the sector of multirole aircraft. Dassault Aviation, which recently signed a contract for a sixth Falcon 2000 maritime surveillance aircraft with the Japanese Coast Guard, confirms that the demand for multi-role aircraft is growing in Europe. And especially in France for Falcon 2000 maritime surveillance for the Navy and for the Falcon 8X which seems to be privileged in the French program Epicure / ELINT.

Le Falcon 6X sur la bonne voie

Dassault Aviation a annoncé avoir achevé la phase de revue critique de conception de son Falcon 6X, gelant par là même la conception détaillée de son biréacteur. Cette dernière phase, à permis à l'avionneur de Saint-Cloud de débiter la fabrication des premières pièces de l'appareil, et de programmer l'assemblage du premier avion d'ici le début de 2020. Côté motorisation, le constructeur a annoncé que le Pratt & Whitney Canada PW812D avait accumulé avant l'Espace près de 1 000 heures de fonctionnement sur le banc d'essais du motoriste à Montréal. Pratt & Whitney Canada a ainsi accumulé plus de 13 000 heures de travail sur la variante du cœur du PW812D spécifique au modèle de Dassault Aviation. Pour Eric Trappier, Président Directeur Général de Dassault Aviation *«l'avancée du programme relève jusqu'à présent d'un excellent travail de la part de nos équipes de conception et de nos partenaires »*. Le dirigeant s'est également fait l'écho de sa perception du marché durant la conférence. Éric Trappier a ainsi indiqué que *« Malgré une reprise soutenue du marché de l'occasion, l'activité globale a été beaucoup plus lente que prévu. D'une part, nous voyons un certain potentiel d'amélioration sur le continent américain, l'économie américaine étant très active et l'environnement économique s'améliorant en Amérique du Sud, et au Brésil en particulier. Les perspectives pour l'Asie du Sud-Est s'annoncent également meilleures. Mais d'un autre côté, le marché chinois est resté stable et l'activité en Europe n'a pas été particulièrement robuste »*. Si ces conditions contrastées rendent difficile la prévision de la tendance du marché, le dirigeant souligne également *« les incertitudes telles que le Brexit et ses menaces tarifaires »*. Pour autant la marque au trèfle reste optimiste et à l'instar de Textron Aviation, mise sur le secteur des appareils multirôles. Dassault Aviation, qui a récemment signé un contrat pour un sixième avion de surveillance maritime Falcon 2000 auprès de la Garde côtière japonaise, voit également la demande d'appareils multirôles croître en Europe. Et notamment en France pour des Falcon 2000 de surveillance maritime pour la Marine nationale ainsi que pour le Falcon 8X qui semble être privilégié dans le programme français Epicure/ELINT.



© M. Douhaire

Sun and clouds at Bombardier

The Canadian manufacturer has never looked so good despite the recent sale of several of its various aerospace divisions. After selling the CSeries to Airbus in 2018 and the Dash 8 program to Longview Capital (Viking Air), Bombardier sold the CRJ range early in the summer to Mitsubishi Heavy Industries (MHI). Only the business aviation range, including the Global, Challenger and Learjet families, remains within the Bombardier Aerospace division. Will the Canadian group still maintain an aeronautical activity in the medium term? Even if many analysts have not yet the answer, the manufacturer remains nonetheless very reactive in the sector by announcing various innovations like the Nuage seat and the Nuage chaise – business aviation's first and only lounge chair that converts into a flat surface for sleeping or banquet-style dining around the conference grouping table. For now, this option is exclusively reserved for future owners of Global 5500 and 6500.

The first Global 6500 series is currently under development at the Montreal Finishing Center.

Another important innovation previewed during the show: the Soleil lighting system, the industry's most advanced cabin lighting technology. Designed and developed exclusively for the Global 7500, the innovative Soleil lighting system is aviation's first circadian rhythm-based cabin lighting technology fully integrated with the Flight Management System, and it introduces the revolutionary Dynamic Daylight Simulation feature, which can help combat jet lag. The Soleil lighting system is fully integrated into the Global 7500 aircraft's nice Touch cabin management system, and can also be customized to a passenger's preference for either extended sleep or productivity via the system's unique circadian adjustment setting.

The Soleil lighting system can also conveniently be programmed to schedule the optimal times for meal services, allowing the cabin crew to better prepare and plan more efficiently.

Beyond these innovations, Bombardier has given information on the Global 5500 and 6500. The manufacturer planned a certification of the 6500 by the end of 2019. The entry into service will take place immediately after.

The three prototypes have already achieved more than 90% of the test program from the manufacturer's Wichita site. Let's recall that the Global 5500 and 6500 are respectively derived from the Global 5000 and 6000. With a new wing, both versions are equipped with the new Rolls-Royce Pearl 15 engine. This gives the aircraft a significant reduction in fuel consumption and a new autonomy, increased by more than 500 nm compared to previous versions. Bombardier also reported on the Global 7500, the first of which went into service in December 2018. According to the aircraft manufacturer, only two 7500 entered into service in early 2019, but the manufacturer announced that the production rate of the Global 6500 - 7500 family will rise to 20 by the end of 2019 and around 40 by 2020.

As for the Challenger range, Bombardier has confirmed improvements to its Challenger 350. Implemented this year, these changes include a new rudder and a new braking system, as well as the integration of the head-up display and an improved vision system as standard equipment. The aircraft will also be equipped with new acoustic insulation that reduces cabin noise levels by 1-2 dB SIL, and up to 4-5 dB SIL compared to previous Challenger 300 series.



© M. Douhaire

Soleil et nuages chez Bombardier

Le constructeur canadien n'a jamais paru aussi en forme malgré la vente récente de plusieurs de ses différentes divisions aéronautiques. Après avoir cédé en 2018 le CSeries à Airbus et le programme Dash 8 à Longview Capital (Viking Air), le Canadien a vendu la gamme CRJ au début de l'été à Mitsubishi Heavy Industries (MHI). Seule la gamme d'aviation d'affaires, comprenant les familles Global, Challenger et Learjet, reste au sein du pôle Bombardier Aéronautique. Le groupe canadien gardera-t-il pour autant à moyen terme une activité aéronautique ? Même si la réponse reste en suspens auprès de nombreux analystes, le constructeur n'en demeure pas moins très réactif dans le secteur en annonçant plusieurs innovations comme la chaise méridienne Nuage. Cette chaise longue, une première dans l'aviation d'affaires, se convertit en une surface plane utilisable en lit ou en banc, lorsqu'on veut s'installer autour de la table pour travailler ou prendre un repas. Pour l'heure, cette option est exclusivement réservée aux futurs propriétaires de Global 5500 et 6500.

Le premier Global 6500 de série est d'ailleurs en cours d'aménagement au centre de finition de Montréal. Autre innovation importante présentée en avant-première durant le salon : le système d'éclairage Soleil conçu pour la cabine du Global 7500. Ce système, basé sur le rythme circadien et entièrement intégré au système de gestion de vol, délivre un éclairage diurne dynamique qui atténue les effets du décalage horaire. Avec deux fois plus de led que les autres systèmes d'éclairage de cabine, Soleil peut être personnalisé selon que le passager souhaite dormir ou rester éveillé, au moyen d'un réglage sans pareil du cycle circadien. Entièrement intégré au système de gestion cabine « *nice Touch* », le système d'éclairage peut aussi être programmé pour déterminer le moment optimal pour les repas, ce qui permet au personnel navigant de planifier son travail plus efficacement.

Au-delà de ces innovations, Bombardier est revenu sur la mise en service des Global 5500 et 6500. Le constructeur a évoqué une certification de ces derniers d'ici la fin 2019. Leur mise en service interviendra immédiatement après.

Les trois prototypes ont déjà réalisé plus de 90 % du programme d'essais depuis le site de Wichita de l'avionneur. Pour mémoire, les Global 5500 et 6500 sont respectivement dérivés des Global 5000 et 6000. Dotés d'une nouvelle voilure, les deux versions sont dotées du nouveau moteur Rolls-Royce Pearl 15. Ce dernier confère aux appareils une baisse significative de la consommation de carburant et une nouvelle autonomie, accrue de plus de 500 nm par rapport aux versions antérieures. Bombardier a également fait le point sur le Global 7500 dont le premier exemplaire est entré en service en décembre 2018. Selon l'avionneur, seuls deux biréacteurs de ce type sont entrés en service au début de l'année 2019 mais le constructeur a annoncé que la cadence de production de la famille Global 6500 - 7500 monterait à 20 appareils d'ici la fin 2019 et à une quarantaine en 2020.

Du côté de la gamme Challenger Bombardier a confirmé une série d'améliorations sur son Challenger 350. Mises en place dès cette année, ces modifications comprennent l'adoption d'une nouvelle gouverne de direction et d'un nouveau système de freinage ainsi que l'intégration de l'affichage tête haute et d'un système de vision améliorée de série. L'appareil sera en outre doté d'une nouvelle isolation acoustique réduisant le niveau du bruit en cabine de 1-2 dB SIL, et jusqu'à 4-5 dB SIL par rapport aux précédents modèles de la série Challenger 300.



© Daher

TBM940 certification

Officially launched just two months before Ebace, the new evolution of Daher's single turboprop engine, the TBM 940, received its certification during the show. This new iteration of the iconic aircraft, created 29 years ago is supplanting the 930 model introduced on the market in 2016.

The \$ 4.13 million new model has already been ordered to 25 copies according to the manufacturer. Among the main improvements made to this new version, are the integration of an autothrottle as well as an automatic icing detection system. The TBM 940 also features a new interior with enhanced sound proofing insulation.

Certification du TBM940

Lancé officiellement deux mois seulement avant l'Ebace, la nouvelle évolution du mono turbopropulseur de Daher, le TBM 940, a reçu sa certification durant le salon. Cette nouvelle itération de l'emblématique appareil créé il y a 29 ans vient supplanter le modèle 930 introduit sur le marché en 2016. Fixé à un prix de 4,13 millions de \$, le nouveau modèle, a déjà été commandé à 25 exemplaires selon le constructeur. Parmi les principales améliorations apportées à cette nouvelle version, l'intégration d'une commande moteur automatisée ou automanette ainsi qu'un système de détection de givrage automatique. Le TBM 940 bénéficie par ailleurs d'un nouvel intérieur doté d'une isolation acoustique renforcée.



© M. Douhaire

Three ACJ350 for Germany

If the industrial accident of Boeing and its 737 Max does not yet officially benefit to the Airbus ACJ range, the European aircraft manufacturer however announced during the show that he had won at the beginning of the year a prestigious contract with the German government. The latter, which is already operating four Airbus models (two A340s and two ACJ319s) and four Global 5000s, has ordered three ACJ350-900 XWBs, becoming the first government customer for this type of aircraft, which is also ordered by private customers. The multimission aircraft will be used both for government transport, troops and medical evacuations. The cabin layout will rely on the ACJ's Easyfit Cabin Equipment concept, which includes pre-installed accessories and standardized interfaces to simplify the installation of walls and furniture. The first aircraft will be delivered in 2020, and the two others in 2022.

Trois ACJ350 pour l'Allemagne

Si l'accident industriel de Boeing et de son 737 Max ne bénéficie pas encore officiellement à Airbus sur sa gamme ACJ, l'avionneur a cependant annoncé pendant le salon qu'il avait décroché en début d'année un nouveau contrat pour le moins prestigieux avec le gouvernement allemand. Ce dernier qui met déjà en œuvre quatre Airbus (deux A340 et deux ACJ319) et quatre Global 5000, a passé une commande ferme pour trois ACJ350-900 XWB, devenant ainsi le premier client gouvernemental pour ce type d'avion, commandé par ailleurs par des clients privés. Les appareils seront multimissions et seront utilisés pour le transport gouvernemental, de troupes et les évacuations sanitaires. L'aménagement de la cabine sera facilité par le concept d'équipement de cabine Easyfit d'ACJ, qui comprend des accessoires pré-installés ainsi que des interfaces normalisées permettant de simplifier l'installation des cloisons de séparation et des meubles. La livraison du premier avion est prévue pour 2020, et des deux autres en 2022.



© M. Douhaire

The Praetor range soon in service

Embraer can boast that it has completed its Praetor program on time. Eight months after the official launch of the two aircraft, the Brazilian manufacturer has received type certification for its Praetor 600 from the FAA (Federal Aviation Administration) and the EASA (European Aviation Safety Agency). The Praetor 500 will be certified, according to the manufacturer, by the end of 2019. The introduction of these two new models does not mean, according to Embraer, the end of Legacy 450 and 500 from which they are directly derived. However, Embraer said that it would offer owners of previous versions, the possibility of a retrofit of their aircraft and that it will be available first on the Legacy 450 for a transformation into Praetor 500. No price has been specified. As far as the rest of its range is concerned, Embraer still indicates a strong demand for its Phenom models, and especially for its new 100E and 300E versions. As such, the manufacturer holds for the seventh consecutive year, the first place in number of aircraft delivered in the segment of light jets. A record that could well continue this year again.

La famille Praetor bientôt en service

Embraer peut se targuer d'avoir bouclé son programme Praetor dans les délais impartis. Huit mois à peine après l'annonce du lancement officiel des deux appareils, le constructeur brésilien a reçu la certification de type pour son Praetor 600 de la part des autorités américaines (FAA- Federal Aviation Administration) et européennes (EASA - Agence Européenne de Sécurité Aérienne). Le Praetor 500 sera quant à lui certifié, selon l'avionneur, d'ici la fin de l'année. L'arrivée de ces deux nouveaux modèles ne signe pas pour autant, selon l'avionneur, la fin des Legacy 450 et 500 dont ils sont directement dérivés. Pour autant, Embraer a indiqué durant la conférence de presse qu'il allait proposer aux propriétaires des versions précédentes, la possibilité d'un retrofit de leurs appareils. L'avionneur précise que ce dernier sera disponible en premier lieu sur le Legacy 450 pour une transformation en Praetor 500 sans pour autant en préciser le prix. Concernant le reste de sa gamme, Embraer indique toujours rencontrer une forte demande pour sa gamme Phenom, et notamment pour ses nouvelles versions 100E et 300E. À ce titre, le constructeur détient pour la septième année consécutive, la première place en nombre d'appareils livrés sur le segment des jets légers. Un record qui pourrait bien se prolonger cette année encore.



© M. Douhaire

Record delivery year for HondaJet

The launch in 2018 of the Elite version of the HA-420 seems to have succeeded to the Japanese manufacturer. HondaJet has indeed announced having delivered 37 aircraft in 2018, more than Cessna and its Citation M2 and Embraer with its Phenom 100E.

A total of 123 aircraft are currently in service with an availability rate close to excellence (99.7%) according to HondaJet Chief Executive Officer Michimasa Fujino. With a backlog of over a year of production, the manufacturer has also announced the expansion of its Greensboro, North Carolina facilities. The work began in July 2019. Covering an area of 7,600 m², the new unit will be used for wing assembly and parts storage and is expected to open in July 2020.

Année de livraison record pour HondaJet

Le lancement en 2018 de la version Elite du HA-420 semble avoir réussi au constructeur nippon. Ce dernier a en effet annoncé avoir livré 37 appareils en 2018, soit plus que Cessna et son Citation M2 et Embraer avec son Phenom 100E.

Au total, 123 appareils seraient actuellement en service avec un taux de disponibilité proche de l'excellence (99,7 %) selon le Président-directeur général de HondaJet, Michimasa Fujino. Fort d'un carnet de commandes de plus d'un an de production, le constructeur a en outre indiqué étendre son usine située à Greensboro en Caroline du Nord. La nouvelle unité, dont les travaux ont débuté en juillet 2019, sera utilisée pour l'assemblage des voilures et le stockage de pièces. D'une surface de 7 600 m², le nouveau bâtiment devrait être inauguré en juillet 2020.



© M. Douhaire

Pilatus reopens the PC-24 order book

The Swiss manufacturer has announced this year that he opened again the PC-24 order book, like during the 2014 Ebace convention. At that time, Pilatus sold 84 PC-24s in a day and a half. The order book was then closed until the first deliveries to customers. Delivery positions for orders placed during this 2019 edition are scheduled for the end of 2020 to 2021. Pilatus plans to deliver about 40 PC-24 in 2019 and to increase the production rate to 50 aircraft in 2020.

Since the first delivery in February 2018 Pilatus has delivered 30 PC-24.

The leader of the fleet PC-24, serial number 101, owned by PlaneSense, has already flown more than 1,100 hours during its first 15 months of operation. The total PC-24 fleet has accumulated more than 5,000 flight hours. For Oscar J. Schwenk, President of Pilatus, the demand for the PC-24 « *is phenomenal* ». According to the CEO, « *From the first day, different customer segments around the world have shown a strong interest. The returns we have from the 30 PC-24 operators are extremely positive, with special mention for the versatility of the aircraft, its spacious and quiet cabin, and incredible performance. These remarks confirm the initial strategy we chose for PC-24* ».

The twinjet which had received EASA and FAA certifications for use on unpaved runways is particularly appreciated for its multi-role capability, especially at Royal Flying Doctor Service of Australia.

Parallel work allowed the aircraft manufacturer to obtain a complementary certification from the two agencies for grass runways operations and for steep approaches, such as London City Airport.

Réouverture du carnet de commandes du PC-24

À l'occasion de cette édition de l'Ebace, le constructeur suisse basé à Stans a fait savoir qu'il ouvrait de nouveau le carnet de commandes du PC-24, à l'image de ce qu'il avait réalisé durant la convention de 2014. À cette époque, Pilatus avait vendu 84 PC-24 en l'espace d'un jour et demi. Le carnet de commandes avait ensuite été fermé jusqu'à la réception des appareils par les premiers opérateurs. Les positions de livraison pour les commandes passées durant cette édition 2019 sont programmées pour la période allant de fin 2020 à 2021. Pilatus prévoit de livrer environ 40 PC-24 en 2019 et d'augmenter la production à 50 appareils l'année suivante.

À ce jour, l'industriel helvète a déjà livré 30 PC-24 depuis la mise en service du premier appareil en février 2018. Le leader de la flotte PC-24, numéro de série 101, appartenant à PlaneSense, a déjà effectué plus de 1 100 heures de vol au cours de ses 15 premiers mois de fonctionnement. La flotte de PC-24 dans son ensemble a accumulé plus de 5 000 heures de vol. Pour Oscar J. Schwenk, Président de Pilatus, la demande pour le PC-24 « *est phénoménale* ». Selon le dirigeant, « *Dès le premier jour, les différents segments de clientèle dans le monde entier ont manifesté un vif intérêt. Les retours des 30 premiers opérateurs de PC-24 sont extrêmement positifs, avec une mention spéciale pour la polyvalence de l'appareil, sa cabine spacieuse et silencieuse et son incroyable performance. Ces remarques confirment la stratégie que nous avons choisie pour le PC-24* ».

L'appareil particulièrement apprécié pour sa capacité multirôle, notamment en Australie chez Royal Flying Doctor Service of Australia, avait préalablement reçu une certification AESA et FAA pour son utilisation sur des pistes non pavées. Des travaux menés parallèlement ont permis à l'avionneur d'obtenir en juin dernier une nouvelle certification par les deux agences pour utiliser des pistes en herbe mais également pour les approches à forte pente, comme celle de l'aéroport de London City.

Live From *En direct de l'* **EBACE**



Comlux delivered its first VIP widebody cabin

Comlux announced it had completed its first VIP widebody cabin – an ACJ330. Both the interior design and the outfitting were handled by Comlux Completion in Indianapolis, Indiana. The ACJ330 has more than 200m² of interior space, which Comlux has used to accommodate 31 passengers in various master suites, lounges, a dining area and first-class seating area. The aircraft is also equipped with a gym room and an entertainment area featuring a 52in curved OLED monitor.

Comlux livre sa première cabine d'ACJ330

Comlux a annoncé la livraison de sa première cabine sur un Airbus ACJ330 pour un propriétaire dont le nom n'a pas été dévoilé. L'aménagement intérieur de la cabine a été conçu et réalisé aux Etats-Unis par Comlux Completion à Indianapolis, Indiana. L'habitacle de plus de 200 m² permet de transporter jusqu'à 31 passagers et comprend diverses suites principales, salons, salle à manger ainsi que plusieurs rangées de sièges de première classe. L'avion est également équipé d'une salle de gymnastique et d'un espace de divertissement doté d'un écran LED courbé de 52 pouces.



©Airbus

Four Seasons selects A321LR for air cruises

Four Seasons Hotels and Resorts has chosen the A321LR as its private jet for luxury worldwide travel. The aircraft will enter service in 2021. Airbus' A321LR is one of the newest aircraft in its NEO family, and features new engines and wingtip-mounted Sharklets - as well as extra fuel tanks in the cargo-hold. The cabin interior has been designed by Sylvain Mariat, ACJ Head of Creative Design. It features a spacious lounge, 48 lie-flat seats with Ottomans for face-to-face conversing, and two large washrooms. According to the designer : « *Four Seasons' A321LR cabin embodies décor that echoes the stylish elegance of its hotels* »

Four Seasons choisit l'A321LR

Four Seasons Hotels and Resorts a sélectionné l'A321LR comme jet privé pour ses voyages de luxe dans le monde entier. L'avion, qui entrera en service en 2021, est le dernier appareil de la famille NEO, équipé avec de nouveaux moteurs et de Sharklets montés en bout des ailes. Cette version « *Long range* » est également équipée de réservoirs de carburant supplémentaires dans la soute. L'aménagement intérieur a été réalisé par Sylvain Mariat, le designer maison d'Airbus Corporate Jet. La cabine comprendra 54 sièges équipés d'ottomans, un salon spacieux et deux grandes salles de bains. Pour le designer, l'aménagement cabine de cet A321LR « *incarne un décor et fait écho à l'élégance des hôtels Four Seasons* »



© Luxaviation

Luxaviation Group announces substantial European expansion

Luxaviation Group is celebrating a significant step forward for its European growth, with fleet additions and a new hangar at its ExecuJet Zurich facility, which more than triples the operator's capacity at the Swiss hotspot. ExecuJet's new private hangar space at Zurich Airport is double the size of its existing facility at 5,000m² – large enough to house multiple ultra-long range aircraft, including A330s and BBJs. The expansion also includes 10,000m² of apron space, to complement ExecuJet's 4,000m² of private ramp parking.

Moreover, four aircraft have joined Luxaviation's fleet in Europe so far this year, including a Gulfstream V, G650, Challenger 650 and Phenom 300. The latter two aircraft are available for charter.

Patrick Hansen, CEO, Luxaviation Group says: «*Our growth takes many forms, from acquisitions and partnerships, to in-region development. But no matter how it occurs, growth is vital to the evolution of the Luxaviation Group. It is the strength and size of our global network that allows us to continuously lead the industry in customer service and safety standards; as well as giving us the ability to leverage the best deals for our clients. Europe is a major market for us, and one that is still healthy, despite recent economic and political.*»

Le Groupe Luxaviation annonce une importante expansion européenne

Le Groupe Luxaviation conforte sa croissance européenne, avec l'ajout d'une flotte et d'un nouveau hangar sur son site ExecuJet Zurich qui triple la capacité de l'opérateur sur la Suisse. Le nouvel espace d'ExecuJet est deux fois plus grand que ses installations actuelles de 5 000 m² - assez grand pour accueillir plusieurs avions long-courriers de type A330 et BBJ. L'agrandissement comprend également 10 000 m² d'aire de trafic, en complément des 4 000 m² de stationnement privé disponible sur le parking d'ExecuJet. En plus de cet agrandissement, quatre avions ont rejoint la flotte de Luxaviation en Europe cette année : un Gulfstream V, un G650, un Challenger 650 et un Phenom 300. Ces deux derniers appareils sont disponibles à la location. Selon Patrick Hansen, président de Luxaviation Group cette croissance « *prend de nombreuses formes, allant des acquisitions et partenariats au développement régional. Mais quelle que soit la manière dont elle se produit, la croissance est vitale pour l'évolution du Groupe Luxaviation. C'est la force et la taille de notre réseau mondial qui nous permettent d'être constamment à la tête de l'industrie en matière de service à la clientèle et de normes de sécurité, tout en nous donnant la capacité de tirer profit des meilleures aubaines pour nos clients. L'Europe est un marché majeur pour nous, et un marché encore sain, malgré les récentes incertitudes économiques et politiques* ».



HK Bellawings Jet Exercises Options for Two Global 7500

Hong Kong aircraft management company HK Bellawings Jet Limited has signed a letter of intent (LOI) for five new Global 7500 business jets and has also exercised options for two Global 7500 business jets, as part of the initial agreement signed in May last year.

HK Bellawings Jet exerce des options sur deux avions d'affaires Global 7500

HK Bellawings Jet Limited, une société de gestion d'avions basée à Hong Kong, a signé durant le salon une nouvelle lettre d'intention portant sur cinq avions d'affaires Global 7500. L'opérateur a en outre exercé des options sur deux avions d'affaires Global 7500 dans le cadre d'une entente initiale signée en mai dernier.



FlightSafety Prepares To Offer Pilatus PC-24 Training In Paris

FlightSafety International will offer training for the Pilatus PC-24 aircraft at its Learning Center in Paris, France starting in 2020. This will be FlightSafety's second PC-24 training location. Training for the Pilatus PC-24 aircraft is currently offered at FlightSafety's Learning Center in Dallas. Steve Gross, Senior Vice President, Commercial says : «*FlightSafety and Pilatus worked closely together to ensure owners and operators of the PC-24 receive the highest quality training and outstanding service they deserve and expect.*»

FlightSafety International propose une formation sur le Pilatus PC-24

FlightSafety International a annoncé qu'une formation sur le Pilatus PC-24 sera disponible dans son centre de Paris à compter de 2020. Il s'agira du deuxième centre de formation PC-24 de FlightSafety après celui de Dallas, au Texas. «*FlightSafety et Pilatus ont travaillé en étroite collaboration pour s'assurer que les propriétaires et les opérateurs du PC-24 reçoivent une formation de la plus haute qualité et un service exceptionnel qu'ils méritent et attendent.* » souligne Steve Gross, Senior Vice President, Commercial.



© Dassault Aviation

Dassault Names Denis Léculée Falcon Sales Director for Eastern Europe

Dassault Aviation recently appointed Denis Léculée to the position of Falcon Aircraft Sales Director for Eastern Europe including Germany and Austria. Denis Léculée, 43, joined Dassault Aviation's Saint-Cloud Sales Department in 2001. Prior to his promotion, he served as Falcon Aircraft Sales Manager for Northern, Eastern Europe, Russia and CIS countries. In his new job, Léculée will manage a team of two Falcon Aircraft Sales Managers, also promoted within the company. He will report to Gilles Gautier, Vice President, Falcon Sales for Dassault Aviation.

Denis Léculée graduated from the Institut d'Etudes Politiques in Strasbourg, France majoring in International Relations, and holds a Master's Degree in Air Transport Management from France's Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).

Denis Léculée nommé directeur commercial de Falcon Aircraft pour l'Europe de l'Est

Dassault Aviation a annoncé la nomination de Denis Léculée au poste de directeur commercial de Falcon Aircraft pour l'Europe de l'Est (Allemagne et Autriche). Denis Léculée, 43 ans, a rejoint le service commercial de Dassault Aviation à Saint-Cloud en 2001. Avant sa promotion, il a occupé le poste de directeur des ventes de Falcon Aircraft pour le Nord, l'Europe de l'Est, la Russie et les pays de la CEI. Dans son nouveau poste, Denis Léculée dirigera une équipe de deux directeurs des ventes également promus au sein de l'entreprise. Il sera rattaché à Gilles Gautier, vice-président des ventes Falcon chez Dassault Aviation. Denis Léculée est diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Strasbourg, option Relations Internationales, et titulaire d'un master en management du transport aérien de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC).



© Dassault Aviation

Bermuda Civil Aviation registered the 900th aircraft

Bermuda Aircraft Registry, which is owned and managed by the Bermuda Civil Aviation, announced that it has added a Dassault Falcon 8X as the 900th aircraft on its current registry. Covering around 2,000 aircraft during its 90-year existence, the registry includes both private and commercial aircraft that are domiciled all over the world. It is the oldest and largest offshore aircraft registry designed for aircraft operating under Article 83 bis agreements, which allows them to reap the benefits of being registered outside of their home countries.

L'autorité des registres des Bermudes enregistre son 900e appareil

Les Bermudes, qui abritent le plus ancien et le plus important registre d'aéronefs offshore au monde ont annoncé l'inscription du 900e aéronef, un Falcon 8X. Il s'agit du plus grand nombre d'aéronefs jamais enregistré en même temps au sein d'un registre d'aéronefs offshore. Le registre des Bermudes se compose d'appareils privés et commerciaux répartis dans le monde entier. Depuis sa création en 1931, plus de 2 000 aéronefs ont été immatriculés, ce qui en fait le plus grand registre d'aéronefs offshore au monde et le dixième en terme d'importance.



© AirBP

Air BP and Neste offer sustainable aviation fuel at Stockholm Arlanda and Caen airports

In support of SAJF industry initiative, Air BP is offering sustainable aviation fuel at Stockholm Arlanda and Caen Carpiquet airports for both general and business aviation customers and aircraft manufacturers. The fuel has been produced by leading renewable fuels producer, Neste, and supplied by Air BP. The fuel supplied will produce up to 80 percent fewer emissions over its life-cycle compared with conventional jet fuel. The availability of sustainable aviation fuel at Arlanda and Caen airports follows the announcement last month, that as part of a collaboration agreement signed in October 2018, Air BP and Neste are ready to supply sustainable aviation fuel to airline and airport customers in Sweden.

Air BP et Neste proposent du carburant alternatif sur les aéroports de Stockholm Arlanda et de Caen.

Air BP a annoncé durant la convention qu'elle fournira du carburant alternatif aux utilisateurs de l'aviation générale et d'affaires sur les aéroports de Stockholm Arlanda et de Caen Carpiquet. Ce carburant alternatif est produit par le principal producteur de carburants renouvelables, la société Neste et distribué par Air BP. Fabriqué à partir de matières premières renouvelables et durables, il produira jusqu'à 80 % d'émissions de moins au cours de son cycle de vie qu'un carburéacteur classique. La disponibilité de carburant alternatif sur les aéroports de Stockholm et de Caen fait suite à un accord de collaboration signé en octobre 2018, entre Air BP et Neste afin de fournir ce type de carburant aux compagnies aériennes et aux aéroports suédois.



© Gulfstream

G550 flies record on sustainable alternative jet fuel

Gulfstream Aerospace Corp. announced it has set another city-pair speed record on sustainable alternative jet fuel. The record, achieved just few days before the opening of Ebace airshow by the Gulfstream G550, connected Charleston, South Carolina, with Farnborough, England, a distance of 3,591 nautical miles/6,651 kilometers, at an average speed of Mach 0.85 in 7 hours and 13 minutes.

Record écologique pour le G550

Gulfstream Aerospace a annoncé qu'un autre record de vitesse de ville à ville avec du carburant alternatif avait été battu par un G550. Le record, a été établi le vendredi précédent l'ouverture de l'Ebace, entre Charleston, en Caroline du Sud, et Farnborough, au Royaume Uni. L'appareil a franchi les 6 651 kilomètres (3 591 nm) en 7 heures et 13 minutes, soit à une vitesse moyenne de Mach 0,85.



© hullo Aircrew

Hullo Aircrew expands into securing permanent roles

Two years after the launch of its industry-first software platform connecting operators with aircrew for freelance and contract flights, hullo Aircrew reports a 200% growth in its membership. It holds 3,000 candidates on its database and recently moved into offering permanent air crew positions, in response to demand. Edward Cousins, Director of Business Operations comments : « *We are looking to approach local authorities to encourage standardisation on training across the industry, using hullo Aircrew's skillset in building a network to help build a consortium of operator training agreements. This would play a part in alleviating the pressure on commercially competitive flight operations – and also help to drive down costs* ». He highlights that the variation in standards from country to country is vast – even across the UK it leads to widespread differences in operational procedures.

hullo Aircrew is already in dialogue with the British Business General Association (BBGA) and is looking to further this discussion with the various associations and interested parties. It supports nearly 50 business aviation operators, a growing number of flight support companies, maintenance organisations, operator owners and charter brokers. Membership covers 130 aircraft types from the Mustang to Boeing Business Jet and its reach extends to 190 airports globally.

Hullo Aircrew multiplie les adhésions

Deux ans après le lancement de sa première plate-forme logicielle de l'industrie reliant les opérateurs aux équipages pour les vols freelance et les vols contractuels, hullo Aircrew a annoncé une croissance de ses membres de 200 %. La société a indiqué qu'elle comptait aujourd'hui plus 3 000 candidats dans sa base de données et avait récemment commencé à offrir des postes permanents d'équipages en réponse à la demande. Pour Edward Cousins, directeur des opérations commerciales, hullo Aircrew « *cherche à approcher les autorités locales* » afin d'encourager la normalisation de la formation dans l'ensemble de l'industrie, en utilisant les compétences de hullo Aircrew. Pour le dirigeant, la plateforme « *permet la construction d'un réseau afin d'aider à la construction d'un consortium d'accords de formation des opérateurs et contribuerait à alléger la pression sur les opérations aériennes commercialement compétitives et à réduire les coûts.* »

Le directeur commercial souligne par ailleurs que les normes varient considérablement d'un pays à l'autre entraînant des différences considérables dans les procédures opérationnelles. hullo Aircrew serait, selon la société, en dialogue avec la British Business General Association (BBGA), et souhaite ouvrir la discussion avec diverses associations et parties intéressées.

hullo Aircrew soutient près de 50 exploitants d'aviation d'affaires et connaît également une croissance sur le secteur des entreprises d'assistance au vol, d'organismes de maintenance, de propriétaires, d'exploitants et de courtiers en affrètement. L'adhésion couvre 130 types d'avions, du Mustang au Boeing Business Jet, et sa portée s'étend à 190 aéroports dans le monde.



Strata and Pilatus extend PC-24 partnership

Strata Manufacturing (Strata), the advanced composite aero structures manufacturing company wholly-owned by Mubadala Investment Company PJSC, has extended its agreement with Pilatus Aircraft Ltd to cover a new composite work package for the PC-24. The expanded deal positions Strata as the major supplier of both belly and flap track fairings for the swiss bizjet. The first flap fairings will be delivered by the end of 2019.

Strata et Pilatus prolongent leur partenariat sur le PC-24

Strata Manufacturing qui réalise la fabrication de structures en composites, détenue à 100 % par Mubadala Investment Company PJSC, a étendu son accord avec Pilatus Aircraft pour couvrir un nouveau lot de travaux dans le domaine du composite pour le PC-24. Selon ce nouvel accord, qui intervient exactement un an après la signature du partenariat initial, Strata fabriquera les carénages de volets du PC-24. L'accord élargi positionne Strata comme le principal fournisseur de carénages central et de volets pour le biréacteur suisse. Les premiers carénages de volets seront livrés d'ici la fin de l'année 2019.



Celebrating the 1.000th « nice » system

Lufthansa Technik AG and Bombardier have celebrated the installation of the 1,000th « nice » cabin management (CMS) and inflight-entertainment (IFE) system.

1000ème système « Nice » installé

Lufthansa Technik et Bombardier ont profité de la convention de Genève pour célébrer l'installation du 1000ème système de gestion de cabine (CMS) et de divertissement en vol (IFE) « Nice ».



© AMAC Aerospace

AMAC Aerospace is building Hangar Number Five in Basel

AMAC Aerospace expands its Basel headquarters by building a fifth hangar at its Euroairport facility. The new hangar floor will be 4850m² and mainly dedicated to maintenance work for Bombardier and mid-size aircraft. The company started an unparalleled growth story for the last 11 years and expanded the headquarters in Basel by building two further hangars in 2010 and 2012. Since 2015, AMAC's facility comprises four hangars with a total facility size of 91'000m². Construction of hangar number 5 has started and will be completed in the second quarter of 2020. The design of hangar 5 will be completely different than the other hangars. Due to safety margins of the Euroairport, the new hangar will not have the round roof, as the position will be next to the runway 26. Wood will be the dominating material inside the hangar 5 which will be the longest hangar AMAC has ever built.

AMAC Aerospace construit un cinquième hangar à Bâle

AMAC Aerospace agrandit son siège à Bâle en construisant un cinquième hangar dans ses installations de l'Euroairport. Le nouveau hangar aura une superficie de 4 850 m² et sera principalement dédié aux travaux d'entretien des avions Bombardier et des avions de taille moyenne. L'entreprise, qui a connu une croissance sans précédent au cours des 11 dernières années, a agrandi son siège social de Bâle en construisant deux hangars supplémentaires en 2010 et 2012. Depuis 2015, les installations d'AMAC Aerospace comprennent quatre hangars d'une superficie totale de 91 000 m². La construction du hangar numéro 5 a débuté et s'achèvera au deuxième trimestre 2020. La conception de celui-ci, devrait selon AMAC Aerospace être innovante puisqu'en raison des règles de sécurité de l'aéroport et sa proximité de la piste 26, le nouveau hangar ne sera pas construit avec un toit rond. Le bois sera le matériau dominant à l'intérieur du hangar, et sera le plus long jamais construit par AMAC Aerospace.

Have you ever wondered
with whom your broker is really concerned ?



AELIA ASSURANCES GROUP
Aviation insurance broker

📍 France : 55, rue Raspail 92300 Levallois-Perret
📍 Switzerland : Avenue Louis Casar 18, 1209 Geneva
🌐 www.aelia-assurances.com

☎ France : +33 1 46 88 91 91
☎ Switzerland : +41 22 525 57 71
✉ aelia@aelia-assurances.com





INTERVIEW

MEETING WITH JEAN KAYANAKIS, DASSAULT AVIATION

Dassault Aviation is moving into the world of MRO. With the acquisition of the maintenance operations of TAG Aviation, ExecuJet and, recently, the Lugano and Geneva centers of RUAG, the manufacturer with the famous clover acquires not only a strong strategy to consolidate a changing sector, but also new technologies to revolutionize this sector. Meeting with Jean Kayanakis, Senior Vice President, Worldwide Falcon Customer Service & Service Center Network

RENCONTRE AVEC JEAN KAYANAKIS, DASSAULT AVIATION

Dassault Aviation fait sa mue dans le monde du MRO. Avec l'acquisition de l'activité maintenance de TAG Aviation, d'ExecuJet et il y a peu, des centres de Lugano et Genève de RUAG, le constructeur au trèfle se dote, non seulement d'une stratégie forte afin de consolider un secteur en pleine mutation, mais également de nouvelles technologies afin de révolutionner le secteur. Rencontre avec Jean Kayanakis, directeur général adjoint, en charge du service client et du réseau de stations-service Falcon.

By/par Frédéric Vergnères
© Dassault



Why has Dassault Aviation decided to significantly develop its maintenance activities with the acquisition of TAG Aviation and ExecuJet maintenance operations as well as, more recently, the Geneva and Lugano RUAG centers?

The market is expecting greater involvement of manufacturers in MRO (Maintenance Repair and Overhaul) activities. It is important for us to better control the experience of our customers but also to limit our dependence on the market. The competition between the manufacturers is more and more lively. Differentiation continues to be done first through the quality and positioning of the products. But the appreciation of customer service has however risen over the years among the first criteria of choice of the different users, owners or operators.

We do not miss arguments on this point. One of the most important areas of development for us is the access to the Asian market, where Falcon's fleet is not yet as important compared to United States or Europe historical markets. In fact, the acquisition of the maintenance activities of ExecuJet allows us to strengthen solidly our positioning in the region, and more particularly in Malaysia and Oceania as well as of course in Africa. It is important to note that ExecuJet Malaysia was not yet approved to support the Falcon range. The acquisition of this site will therefore allow us to authorize new technicians to operate

Pourquoi Dassault Aviation a-t-il choisi de développer de manière significative son activité de maintenance avec le rachat des filiales de TAG Aviation, ExecuJet et dernièrement les centres de Genève et de Lugano de RUAG ?

Le marché attend une plus grande implication des constructeurs dans les activités MRO (Maintenance Reparation and Overhaul). Il est important pour nous de mieux maîtriser l'expérience de nos clients mais également de limiter notre dépendance au marché. La compétition entre les constructeurs est de plus en plus vive. La différenciation continue de se faire avant tout, à travers la qualité et le positionnement des produits. Mais l'appréciation du service client s'est cependant hissée au fil des ans parmi les premiers critères de choix des différents utilisateurs, propriétaires ou opérateurs. Point sur lequel nous ne manquons pas d'arguments. L'un des axes de développement les plus importants pour nous, reste l'accès au marché asiatique où la flotte de Falcon n'est pas encore aussi importante en comparaison des marchés historiques comme les Etats-Unis ou l'Europe. De fait, L'acquisition de la partie maintenance d'ExecuJet nous permet de nous renforcer solidement dans la région, et plus particulièrement en Malaisie et en Océanie ainsi bien sûr qu'en Afrique. Il est important d'ailleurs de souligner qu'ExecuJet Malaisie n'était pas jusqu'à présent agréé pour intervenir sur la

on our aircraft and to reposition our service offer in the region. The acquisition of the TAG maintenance operations, and more recently of the Lugano and Geneva RUAG sites, aims to better control our capabilities in Europe. Even though we have our own Dassault Falcon Service (DFS) entities at Paris-Le Bourget and Bordeaux-Mérignac, it appeared that we missed a significant part of this market. Even if our ambition is not to be «exclusive» it seemed essential, in the medium term, to better control the support organisation by expanding the maintenance activity. The choice was not made randomly. We naturally decided to acquire companies with which we already had solid experience and with which we share common values.

Is this an answer to General Dynamics' acquisition of Hawker Pacific a year ago?

Very clearly no. However, we must recognize that Gulfstream has a strategy of integration of its service much more important than we have had so far. But so is Bombardier. This is in all cases a new era that responds to a change in competition between the different manufacturers. It was important for us to make our own choices and to be able to play an important role in this sector, not only to get closer to our operators and owners needs but also to better position the current generation of Falcon and of course to prepare the arrival the future models, starting with the 6X.

gamme Falcon. L'acquisition de ce site va donc nous permettre de qualifier de nouveaux techniciens autorisés à intervenir sur nos appareils et de repositionner notre offre de services dans la région.

Le rachat de la division maintenance de TAG et dernièrement des sites de Lugano et Genève de RUAG, a pour objectif de mieux contrôler nos capacités en Europe. Même si nous avons notre propre site Dassault Falcon Service (DFS) au Bourget et à Mérignac, il est apparu qu'une part non négligeable de ce marché nous échappait. Même si l'ambition n'est pas d'être « exclusif » il semblait primordial, a moyen terme, de mieux maîtriser la chaîne du support et donc d'élargir l'activité de maintenance. Le choix n'a pas été fait au hasard. Nous nous sommes naturellement tournés vers l'acquisition de sociétés avec lesquelles nous avons déjà une solide expérience et avec lesquelles nous partageons des valeurs communes.

Est-ce une réponse face à l'acquisition par General Dynamics de Hawker Pacific il y a un an ?

Très clairement non. Pour autant, il faut reconnaître que Gulfstream a une stratégie d'intégration de son service bien plus importante que nous ne l'avons eu jusqu'à présent. Mais c'est aussi le cas de Bombardier. Il s'agit dans tous les cas d'une nouvelle ère qui répond à une évolution de la compétition entre les différents constructeurs. Il était important pour nous de prendre notre destinée en main et d'être capable de peser dans ce secteur afin, non seulement de nous rapprocher des besoins de nos opérateurs et propriétaires mais également de mieux positionner les générations actuelles de Falcon et bien évidemment celle à venir, à commencer par le 6X.





What will happen to owners operating different type of aircraft?

Of course, we will continue to work on other manufacturers' aircraft based on market developments and on the confidence we will gain from these customers. Our primary goal is to develop Falcon's maintenance capacity and offer. Hence the need to establish a perfect coordination between our different entities to balance the workload and to homogenize our services.

Will you change the name of the acquired brands and when?

As Eric Trappier, Dassault Aviation president and CEO Aviation pointed out, we will continue to operate the newly acquired centers under their current brand names, at least initially. Nothing has been decided for the time being to group them under a single brand.

Asia, Africa and Europe. Do you also have some projects for South and North America?

Once again, as Eric Trappier, said during the Ebace press conference, we will continue to evaluate all the opportunities that may arise in other parts of the world, such as South and North America. But that does not mean that we will take action tomorrow! The goal is not to capture 90% of the global maintenance market but first to expand our own customer experience to strengthen the positioning of the Falcon brand.

Que va-t-il se passer pour les propriétaires opérant une plate-forme différente ?

Nous allons bien entendu continuer à travailler sur les appareils d'autres constructeurs en fonction de l'évolution du marché et de la confiance que nous obtiendrons auprès de cette clientèle. Notre objectif premier est de développer la capacité et l'offre de maintenance Falcon. D'où la nécessité de mettre en place une parfaite coordination entre nos différentes entités afin de lisser la charge et d'homogénéiser nos services.

À quel rythme sera réalisée la transformation du nom des marques rachetées ?

Comme l'a souligné Éric Trappier, nous continuerons à exploiter les centres sous les noms de marque actuels, au moins dans un premier temps. Rien n'est encore décidé à moyen terme quant au regroupement sous une marque unique.

L'Asie, l'Afrique et l'Europe. Avez-vous également des pistes de réflexions pour l'Amérique du Sud et du Nord ?

La encore, comme l'a signalé le président du groupe Dassault Aviation, Éric Trappier, lors de sa conférence de presse de l'Ebace, nous continuerons à évaluer toutes les opportunités qui pourront se présenter dans d'autres régions du monde comme l'Amérique du Sud ou du Nord. Mais cela ne veut pas dire que nous allons passer à l'action dès demain ! L'objectif n'est pas de capter 90 % de la maintenance mondiale mais d'abord d'améliorer notre couverture et l'expérience client afin de renforcer le positionnement de la marque Falcon.

How has the competition reacted to the deployment of your new strategy?

Competition is surely an issue, and it remains attentive to what we are doing. We remain particularly transparent about our strategy and we continue to discuss with all the actors. But you will understand that we obviously want to first highlight the Falcon range, especially in geographic areas where the competition is already present.

If the new strategy that you are putting in place seems essential to the development of the range, it also appears that the technological stakes related to maintenance, and more particularly to predictive maintenance, are important. What is your approach on this issue and what are your goals?

This is indeed an important issue. It must nevertheless be placed in the particular context of business aviation. We do not have to deal with users who operate large aircraft fleets, so forecasting is one thing, but you have to know what you're doing of the obtained data and then who use them. In the airlines, they rarely hesitate to remove equipment in advance to carry out verifications which is not necessary in business aviation where the stakes are different. Our thinking is much more focussed on fault diagnosis, because we realized that on recent Falcon 7X and 8X aircraft, the analysis of failures and of some intermittent messages on different systems, often made it possible to understand the failure scenario.

Comment a réagi la concurrence face au déploiement de cette nouvelle stratégie ?

La concurrence se pose sûrement des questions et elle reste attentive à ce que nous mettons en place. Nous restons particulièrement transparents sur notre stratégie et continuons d'avoir des discussions avec chacun d'eux. Mais vous aurez bien compris que nous souhaitons évidemment mettre d'abord en avant la gamme Falcon, notamment sur des secteurs géographiques où la concurrence est déjà présente.

Si la nouvelle stratégie que vous mettez en place paraît capitale au développement de la gamme il apparaît également que les enjeux technologiques liés à la maintenance, et plus particulièrement à la maintenance prédictive sont importants. De quelle manière abordez-vous cet enjeu et vers quels objectifs ?

Il s'agit effectivement d'un enjeu important. Il faut néanmoins le replacer dans le contexte particulier de l'aviation d'affaires. Nous n'avons pas à faire à des opérateurs qui exploitent des flottes importantes d'avions, et donc faire de la prévision est une chose mais il faut surtout savoir ce que l'on en fait et qui ensuite exploite ces données. Dans une compagnie commerciale, on n'hésitera rarement à déposer des équipements de façon anticipée afin de réaliser les vérifications ce qui n'est pas forcément le cas dans l'aviation d'affaires, les enjeux étant différents. Notre réflexion est beaucoup plus axée sur le diagnostic de pannes, car nous nous sommes rendus compte que sur les avions récents de types Falcon 7X et 8X, l'analyse des pannes et de certains messages intermittents, enregistrés entre les différents systèmes permettait très souvent de comprendre le scénario de défaillance.





The challenge is to be able to perform this type of analysis upstream and recognize the signature of a future failure, to anticipate the maintenance actions to be conducted. But beyond troubleshooting, we also have a more «futuristic» approach. Once the failure has been identified, we will have to «apply» it on aircraft that have not yet experienced this type of defect. The main objective of this anticipation is to possibly avoid the cancellation of a flight. Our second axis of reflection in terms of predictive maintenance is related to the large amount of data of the fleet in service. It sometimes appears that among the huge amount of information available, some are not sufficiently cut and used in particular to prevent certain breakdowns. In fact, new methods of analysis and processing could enable us to better identify upstream recurring failures on certain serial numbers. These reflections are certainly futuristic, but it is undeniably the axes on which we focus today all our attention together with the development of new tools.

Will this approach allow you to work on all equipment, except the engines?

Indeed because the engine manufacturers already have their own monitoring systems by recording a large number of data that they use elsewhere. In fact, the analyzes will mainly focus on the other aircraft equipments and systems such as avionics, first on Falcon 7X and 8X and then on the Falcon 6X. The ultimate goal is to avoid breakdowns that ground the aircraft and thus further improve the operational availability of our aircraft. The added value of such an approach is to be able to put the aircraft back into service in the shortest possible time.

L'enjeu est d'être capable de réaliser ce type d'analyses en amont et de reconnaître la signature d'une panne à venir, afin d'anticiper les actions de maintenance à conduire. Mais au-delà du dépannage, nous avons également une réflexion plus « futuriste ». Une fois la signature de la panne identifiée, il nous faudra les « appliquer » sur des avions qui n'ont pas connu encore ce type de défaut. Cette anticipation a pour principal objectif d'éviter éventuellement l'annulation d'un vol. Notre second axe de réflexion sur le sujet de la maintenance prédictive est lié à la quantité importante de données de la flotte en service. Il apparaît parfois que parmi la quantité énorme d'informations disponibles, certaines ne soient pas suffisamment recoupées et utilisées notamment afin de prévenir certaines pannes. De fait les nouvelles méthodes d'analyse et de traitement pourraient nous permettre de mieux identifier en amont les pannes récurrentes sur certains numéros de séries. Ces réflexions sont certes futuristes, mais c'est indéniablement les axes sur lesquels nous focalisons aujourd'hui toute notre attention et le développement de nouveaux outils.

Ces axes vous permettront-ils de travailler sur tous les équipements, hors moteurs ?

Effectivement car nos motoristes ont déjà leurs propres systèmes de veille en enregistrant un grand nombre de données qu'ils exploitent par ailleurs. De fait les analyses seront principalement axées sur les autres équipements et systèmes de l'avion tel que l'avionique, d'abord sur Falcon 7X et 8X puis sur le Falcon 6X. L'objectif ultime est d'éviter les pannes qui immobilisent l'avion et ainsi d'améliorer encore la disponibilité opérationnelle de nos appareils. La valeur ajoutée d'une telle démarche étant de pouvoir remettre l'avion en service dans un délai le plus court possible.

Will next-generation predictive maintenance be present on the Falcon 6X?

There will be a significant evolution on the maintenance side with the arrival of 6X. This is one of the priorities on which our engineers work with the evolution of data processing which allows us to identify as closely as possible the nature of the failures but also to define with a high reliability rate the parts to be changed. This is an important aspect in particular to prepare the interventions of our GoTeam or FalconResponse field teams and provide them in advance with the right tools and the necessary spare parts.

During the presentation to the press, Dassault unveiled new systems of maintenance controls including the 3D scanner. Can you tell us a little more?

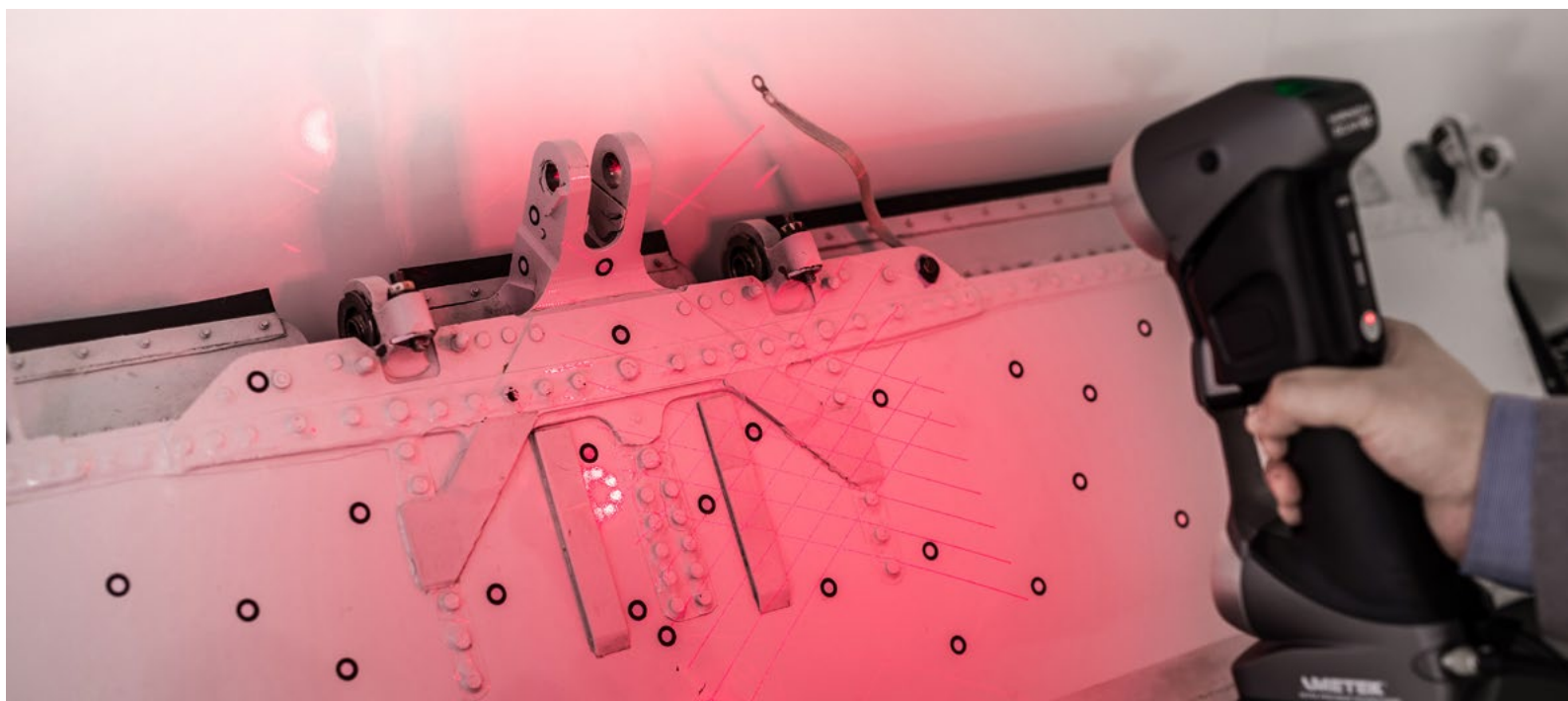
Indeed we have presented two new tools that will soon improve some maintenance operations on the airframe of our aircraft. Regarding the HandyScan3D scanner developed by the Canadian company Creaform, it is a simple optical process to implement and that can detect, with a high definition, the structural defects on an aircraft. The scanner is used especially in cases of corrosion or deformation investigation. The area to be studied is previously marked with pellets which serve as positioning targets. Once scanned, these targets make possible to define the reference frame and to map the surface of an element. The encrypted data is computerized in real time and analyzed by a post-processing software before being communicated to the design office that will validate or not the conformity of the part.

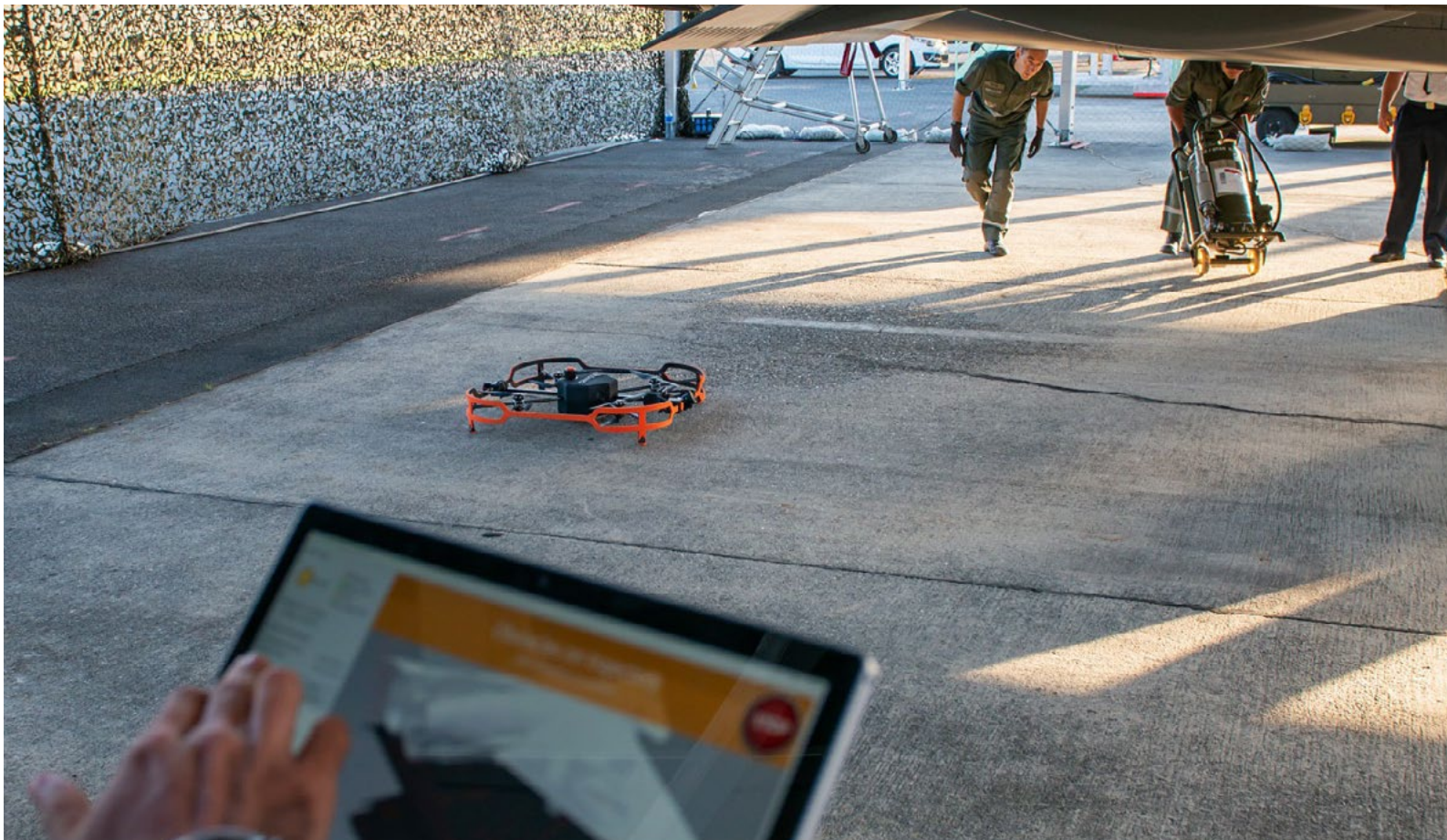
La maintenance prédictive nouvelle génération sera-t-elle présente sur le Falcon 6X ?

Il y aura effectivement une évolution significative sur le sujet avec l'arrivée du 6X. Cela fait partie des priorités sur lesquelles travaillent nos ingénieurs avec l'évolution des traitements de données qui nous permettent d'identifier au plus près la nature des pannes mais également les pièces éventuelles à changer avec un fort taux de fiabilité. C'est un aspect important notamment pour pouvoir anticiper les interventions de nos équipes GoTeam ou FalconResponse sur le terrain avec les bons outillages et les pièces de rechange nécessaires.

Lors de la présentation à la presse, Dassault a dévoilé de nouveaux systèmes de contrôles de maintenance notamment le scanner 3D. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Effectivement nous avons présenté deux nouveaux outils qui permettront prochainement d'améliorer certaines opérations de maintenance sur les cellules de nos appareils. Concernant le scanner HandyScan3D développé par la société canadienne Creaform, il s'agit d'un procédé optique assez simple à mettre en place qui permet de détecter, avec une définition élevée, les défauts structuraux sur avions. Le scanner est utilisé notamment dans les cas de recherche de corrosion ou de déformation. La zone à étudier est préalablement dotée de pastilles qui servent de cibles de positionnement. Balayées par le scanner, ces dernières permettent de définir le référentiel et de cartographier la surface d'un élément. Les données chiffrées sont transmises en temps réels sur support informatique et analysées à l'aide d'un logiciel de post-traitement avant d'être communiquées au bureau d'études qui validera ou non de la conformité de la pièce.





The time saved in troubleshooting is greatly reduced with this system. At the same time, it makes reliable the checks that were previously performed visually with shims and that could possibly leave a certain margin of error. This system has been in operation for two years, but we have only really implemented it in maintenance procedures recently, after the system has fully matured.

You also mention the use of drones. When did you set up this system?

For now, the system is only used for maintenance on the Rafale. For our Falcon aircraft it's been a few months since we evaluate the solution to visualize defects and characterize them thanks to artificial intelligence. This system developed in collaboration with the start-up Donecle, will allow to replace the detailed visual inspections and to detect some defects during major inspections. As it is easy to use, it will also ensure a visualization of the upper parts of the aircraft (like top of the fuselage, or upper fin) especially at the end of the paint job. We are not quite ready yet, but there are some interesting advances that could allow us to consider the generalization of these tools in the near future on the Falcon range within our Dassault Falcon Service stations.

Le gain de temps apporté dans la recherche de défauts est considérablement réduit avec ce système. Il permet parallèlement de fiabiliser les contrôles qui étaient réalisés auparavant visuellement avec des cales et qui pouvait éventuellement laisser une certaine marge d'erreur. Ce système est mis en œuvre depuis deux ans mais nous ne l'avons réellement mis en place dans les procédures de maintenance que récemment, après maturation complète du système.

Vous évoquez également l'utilisation de drone. Quand avez-vous mis en place ce système ?

Pour l'instant, le système n'est utilisé que pour la maintenance Rafale. Pour nos avions Falcon cela fait quelques mois que nous évaluons la solution pour visualiser les défauts et les caractériser grâce à l'intelligence artificielle. Ce système développé en collaboration avec la start-up Donecle, va permettre de remplacer les inspections visuelles détaillées et détecter certains défauts lors de gros chantiers. De par sa simplicité d'utilisation, il permettra d'assurer également une visualisation des parties hautes de l'appareil (dessus de fuselage, parties supérieure de dérive...) notamment en fin de chantier de peinture. Nous ne sommes pas encore tout à fait prêts, mais il y a des avancées relativement intéressantes qui pourraient nous permettre d'envisager la généralisation de ces outils dans un proche avenir sur la gamme Falcon au sein de nos stations Dassault Falcon Service.

MONDE JET MONDE

ALL AROUND THE WORLD ...



Sylvie DARNAUDET
President

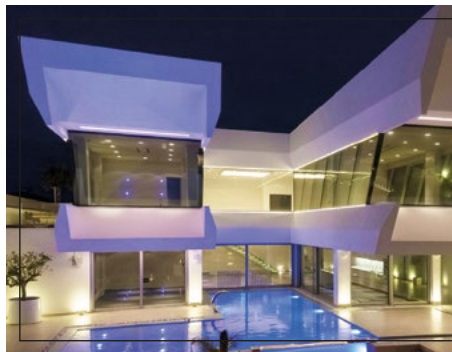


25 YEARS OF EXPERIENCE IN BUSINESS AVIATION AT YOUR SERVICE

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



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

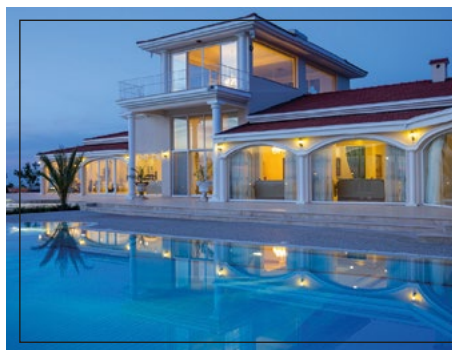


VILLA DIVA - BELLAPAI, KYRENIA - CHYPRE - 2 900 000 € - Réf. 74936

Live like royalty in an estate fashioned after a luxurious boutique hotel. This unique 1,000 sqm residence is spread over a 5400sqm usable land with unobstructed and dramatic Mediterranean Sea and mountain views. In addition to the residence, the estate contains a 3-car air conditioned garage building that can be converted into a guest house, a professional size lighted tennis court, semi-Olympic size pool with supporting cabanas, a massive outdoor entertainment and barbecue area with a covered circular pool bar and manicured landscaping automatically watered from well water. Expansive driveway can accommodate the landing of a helicopter. 6 bedrooms, 10 bathrooms.

Coldwell Banker® Maximum, North Cyprus | +90 392 4446294
Aylin Pelin Onar | +90 392 4446294 | aylinpelin.onar@cb.com.tr

Vivez comme des rois dans un domaine façonné d'après un hôtel de luxe. Cette résidence unique de 1 000 m2 sur un terrain utilisable de 5 400 m2 offrant une vue imprenable et spectaculaire sur la mer Méditerranée et la montagne. En plus de la résidence, le domaine comprend un garage climatisé pouvant accueillir 3 voitures et convertible en maison d'hôtes, un court de tennis éclairé de taille professionnelle, une piscine semi-olympique, un grand espace de divertissement en plein air et un barbecue avec un bar de piscine circulaire couvert et un aménagement paysager soigné. Une grande allée peut accueillir l'atterrissage d'un hélicoptère. 6 chambres, 10 salles de bains.



VILLA BLUE HORIZON - IZMIR - TURQUIE - 7 500 000 € - Réf. 76196

On perhaps the finest location parcel along the Aegean Sea overlooking to Greece Islands. Our Cesme, Izmir villa Blue Horizon which is formed around distinguished architecture, is proving its difference to the world as a masterpiece. The house features 6 bedrooms, 8 bathrooms, including a housekeeper wing with separate entrance. In our smart villa, the luxury facilities were devoted to your satisfaction. The latest innovations in the world of construction are combined with unique designs like Ferrari, Prinfanina Kitchen and floors.

Coldwell Banker® Maximum | +90 533 8808040
Aylin Pelin Onar | +90 533 8808040 | aylinpelin.onar@cb.com.tr

Située sur probablement la plus belle parcelle au bord de la mer Egée qui surplombe les îles Grecques, notre villa Blue Horizon à Izmir a une architecture distinguée qui en fait un chef-d'œuvre. La maison dispose de 6 chambres, 8 salles de bains, y compris une aile pour le personnel avec entrée séparée. Les dernières innovations dans le monde de la construction sont combinées avec des designs uniques comme Ferrari, cuisine et sols Prinfanina.



BOUGIVAL - 2 700 000€ - Réf. 700

This classic property built in 1860 is set in a quiet park of 3918 sqm with no opposite. Composed of an entirely refurbished mansion and an independent guesthouse. 6 bedrooms, 4 bathrooms. Swimming-pool with pool-house, tennis court. Close to international schools.

Coldwell Banker Paris West Residential | +33 (0)1 84 86 08 20
Beata Crehange | +33 (0)6 18 02 34 96 | beata.crehange@coldwellbanker.fr

Magnifique propriété datant de 1860, composée d'un hôtel particulier de 400m² refait à neuf et d'une maison d'amis indépendante, sise sur un parc de 3918 m² au calme et sans vis-à-vis. 6 chambres, 4 salles de bains. Piscine, pool-house, tennis. Proche écoles recherchées. DPE : D



CROISSY-SUR-SEINE - 3 480 000€ - Réf. 739

Exceptional environment for this prestigious residence, 500 sqm, 13 rooms, reception of 100 sqm, office, independent studio, gym. Located on a 2456m² wooded plot on the banks of the Seine river. 5 bedrooms including a master suite, 5 shower rooms.

Coldwell Banker Paris West Residential | +33 (0)1 84 86 08 20
Laurence Ayache | +33 (0)6 22 69 23 73 | laurence.ayache@coldwellbanker.fr

Environnement exceptionnel et discret pour cette demeure style Directoire, environ 500m², 13 pièces, triple réception de 100 m² sur terrasse exposée sud, bureau, studio indépendant et salle de sport, sur une parcelle arborée de 2456m². 5 chambres dont suite de 50m², 5 pièces d'eau. DPE : D.



PARIS 18 - PRIVATE MANSION - 9 900 000 € - Réf. 20456

A rare opportunity to own a magnificent private hotel in the heart of Montmartre with an exceptional view of the Eiffel Tower and the most beautiful Parisian monuments. An elegant entrance hall with a beautiful staircase and an elevator lead to spacious living spaces: A vast living room extended by a terrace overlooking all of Paris. A Grand Master Suite that occupies an entire floor with its large bathroom, dressing room and flowered terrace that offers a breathtaking view. 3 other beautiful bedrooms with their bathrooms and a games room. Large cinema room, beautiful SPA with its counter-current swimming pool, sports room and a large hammam.

Une rare opportunité de posséder un magnifique hôtel Particulier au coeur de Montmartre avec une vue exceptionnelle sur la Tour Eiffel et les plus beaux monuments parisiens. Un élégant hall d'entrée avec un bel escalier et un ascenseur mènent à de spacieux espaces de vie : Un vaste séjour prolongé par une terrasse qui domine tout Paris. Une Grande Master suite qui occupe tout un étage avec sa grande salle de bains, un dressing et une terrasse fleurie qui offre une vue époustouflante. 3 autres belles chambres avec leurs salles de bains et un salon de jeux. Vaste salle de cinéma, beau SPA avec sa piscine à contre-courant, salle de sport et un grand hammam.

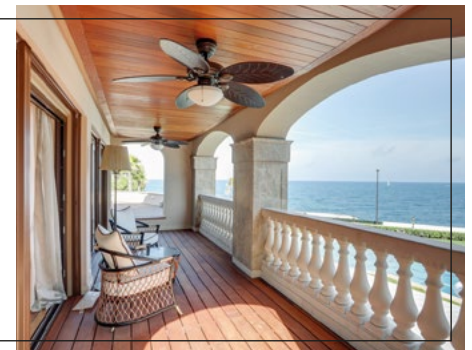
Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0)1 83 53 53 53
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr

ANTIBES - 06160 - 32 000 000 € - Réf. 20388

Ideally located in cap d'antibes, just few minutes walk from the restaurants and fancy beaches. It offers marvelous panoramic views of mediterranean, garden, pool, cinema room, hammam. This exceptional waterfront property has its own private beach which is extremely rare in the area ! 7 suites. Luxury in the heart of the french riviera.

Idéalement situé au cap d'antibes, à quelques minutes à pied des restaurants et des belles plages. Elle offre de merveilleuses vues panoramiques sur la méditerranée, grand jardin, piscine, salle de cinéma, hammam. Cette propriété riveraine exceptionnelle possède sa propre plage privée, ce qui est extrêmement rare dans la région ! 7 suites. Le luxe au coeur de la côte d'azur.

Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0)1 83 53 53 53
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr



SAINT-JEAN-CAP-FERRAT 06230 - 26 500 000€ - Réf. 19632

This exquisite Provencal villa is located in a 2467 sqm wooded park with a breathtaking view of the Mediterranean. It includes a charming main house with a superb living/reception room overlooking the sea, a dining room opening onto a terrace, a kitchen with dining room, five suites with bathrooms and dressing rooms, a projection room, a sauna and a billiard room. Guest house and pool house. 2 swimming pools.

Cette exquise villa provençale est située dans un parc arboré de 2467 m² avec une vue imprenable sur la Méditerranée. Elle comprend une charmante maison principale composée d'un superbe salon/réception avec vue sur la mer, d'une salle à manger donnant sur une terrasse, d'une cuisine avec salle à manger, de cinq suites avec salles de bains et dressings, d'une salle de projection, d'un sauna et d'une salle de billard. Maison d'amis et pool house. 2 piscines.

Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0)1 83 53 53 53
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr





WORLD POINT DISTRIBUTION



COUNTRY DISTRIBUTION LIST

ABU DHABI, UAE	ICELAND	
ANDORRA	INDIA	
ARGENTINA	INDONESIA	
AUSTRIA	IRAN	
AUSTRALIA	IRELAND	
BAHAMAS	ISLE OF MAN	
BAHRAIN	ISRAEL	
BELARUS	ITALY	
BELGIUM	IVORY COAST	
BERMUDA	JAPAN	
BRAZIL	JORDAN	
CAMEROON	KAZAKHSTAN	
CANADA	KENYA	
CAYMAN ISLANDS	KUWAIT	
CHANNEL ISLANDS	LATVIA	
CHINA	LEBANON	
CROATIA	LIBYA	
CYPRUS	LIECHTENSTEIN	
CZECH REPUBLIC	LUXEMBOURG	
DENMARK	MADAGASCAR	
DUBAI, UAE	MALASIA	
ECUADOR	MALTA	
EGYPT	MALDIVES	
ESTONIA	MAURITANIA	
FINLAND	MEXICO	
FRANCE	MONACO	
(MAINLAND AND CORSICA)	MOROCCO	
FRENCH POLYNESIA	NAMIBIA	
(BORA BORA, PATIO TAHAA,	NETHERLANDS	
MOOREA)	NEW ZEALAND	
GABON	NIGERIA	
GERMANY	NORWAY	
GIBRALTAR	OMAN	
GREECE	PAKISTAN	
GRENADA	POLAND	
GUERNSEY	PORTUGAL	
GUETAMALA	QATAR	
HONG KONG	RUSSIA	
HUNGARY	SAINT BARTHÉLEMY	
	SAINT CROIX	
	SAINT MARTIN	
	SAINT THOMAS	
	SAUDI ARABIA	
	SENEGAL	
	SINGAPORE	
	SLOVENIA	
	SLOVAKIA	
	SOUTH AFRICA	
	SPAIN	
	SWEDEN	
	SWITZERLAND	
	SYRIA	
	TANZANIA	
	THAILAND	
	TUNISIA	
	TURKEY	
	UAE	
	UKRAINE	
	UNITED KINGDOM	
	(ENGLAND, NORTHERN	
	IRELAND, SCOTLAND,	
	WALES)	
	USA	
	VIETNAM	
	ZAMBIA	





ULTIMATE JET



◆ TRADESHOWS & EVENTS





SUBSCRIBE NOW ABONNEZ-VOUS

**SINGLE SUBSCRIPTION
ABONNEMENT SIMPLE**

60 € HT* **year** **an** **6** issues **numéros**
*TVA 20% - 72€ TTC



**CORPORATE OFFER
SPÉCIAL ENTREPRISES**

MULTI-COPIES SUBSCRIPTION PACK PACK ABONNEMENT MULTI-EXEMPLAIRES

Get several copies of each issue at a discount price.

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

6 issues per year - 6 n°/an	Ultimate Jet 1 year - an
☐ 5 copies per issue - 5 ex / n°	☐ 275 €
☐ 10 copies per issue - 10 ex / n°	☐ 500 €
☐ 20 copies per issue - 20 ex / n°	☐ 900 €

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 :

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 :

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

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 Callivo.



Join over 23,000 industry professionals for the most important three days of business aviation, with 1,000 exhibitors, 2 static displays of aircraft – one inside the exhibit hall and the other outside at Henderson Executive Airport, and more than 50 education opportunities. Save the date and visit the NBAA-BACE website to learn more.

www.nbaa.org/2019



ULTIMATE JET



EUROPE - RUSSIA - ASIA - MIDDLE EAST - AMERICA

ONE WORLD, ONE NETWORK
6 multimedia platforms ensure
unbeatable visibility on every continent

Magazine + E-Mag + Website + App + Newsletter + TV
Experience the power of Global Communication With Ultimate Jet



www.ultimatejet.com



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
fvergneres@ujmedia.fr
+33 (0)6 64 02 08 84

Direction Artistique/Art Direction

Aurélien Milon - amilon@callix.com
+33 (0)1 30 84 13 30

Ont collaboré à ce numéro / Contributed to this issue

Mathieu Douhaire - Photographe
Gérard Maoui - Relecteur

Traduction/Translation

Gérard Maoui

Partenariat Hôtel de Luxe / Media Patrttnrshp Travel

Philippe Rouin : prouin@ujmedia.fr

**Marketing, Communication &
Business development**

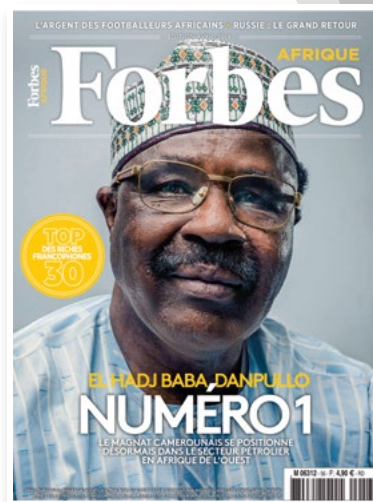
Jill Samuelson : jillsamuelson@ujmedia.fr
Joan Coredo : jcoredo@ujmedia.fr
Philippe Rouin : prouin@ujmedia.fr

CPPAAP : 0607 K 88197
N°ISSN 2495-1188

La rédaction ne saurait être tenue responsable des textes
et photos qui lui sont transmis.
Ceux-ci engagent la seule responsabilité de leurs auteurs.

Forbes

AFRIQUE



Forbes Afrique est un mensuel économique diffusé en Afrique francophone ainsi qu'en France, en Belgique et en Suisse. Nous vous proposons de communiquer auprès des décideurs et des dirigeants.

Pour la réussite de vos entreprises et pour donner une visibilité efficace à vos annonces, communiquez dans Forbes Afrique et sur notre site internet **www.forbesafrique.com**

Le magazine de ceux qui font l'Afrique d'aujourd'hui et construisent celle de demain

Pour de plus amples informations, contactez-nous:

Par mail : info@forbesafrique.com

Ou

Par téléphone : +33 (0) 1 84 79 06 42 / +243 81 555 06 15

Siège social: 18, Avenue Franklin Roosevelt - 75008 Paris – France
Capital Social: 2 000 000 € – 752 041 582 RCS Paris SIRET 752 041 582 000 20

 Crafted in Switzerland



PC-24
THE CRYSTAL CLASS



 **PILATUS** 

PRECISE LIKE A SWISS WATCH MOVEMENT – BUT AHEAD OF ITS TIME

The world's first Super Versatile Jet takes off! True to our Swiss heritage, the PC-24 is brilliant not only in performance and beauty – but also in practicality. From our unmatched reputation for precision comes knowledge: the PC-24 embodies all of this experience and represents the pinnacle of 80 years of careful aircraft manufacturing. Fly the Swiss way with the PC-24 – contact us now!

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