



ULTIMATE JET

THE VOICE OF BUSINESS AVIATION SINCE 2008



A French symbol
for Happy
Design Studio

EUROPE - RUSSIA - MIDDLE EAST - AMERICAS - ASIA

#72





THE NEW FLAGSHIP HAS ARRIVED

Live life to the fullest in our new flagship, the Gulfstream G700™. The G700 features the tallest, widest and longest cabin in the industry, plus all-new, high-thrust Rolls-Royce engines and the award-winning Symmetry Flight Deck™.


Gulfstream™

A General Dynamics Company

Instructors You Can Count On

FLIGHTSAFETY
IS HERE FOR
YOU



Your Progress

Train with the best. Trust our type-rated professional instructors and their deep, real-world experience.

Your Success

Ask questions. Have confidence in our answers. Count on us to help you achieve the highest level of skills and safety.

Your Experience

Lean on us. Our mission of enhancing safety begins with the most outstanding training environment.



flightsafety.com • 314.785.7815 • A Berkshire Hathaway company

FlightSafety
international



Edito

Stupor and Trembling. After the recent sale to Airbus of the remaining shares in the A220 program and the sale of its transportation division to Alstom, will Bombardier give up its business aviation activity?

This is in any case what the Wall Street Journal suggested in an article dated February 4, 2020 which mentioned that the Canadian manufacturer was talking with Textron Aviation, already owner of Cessna, Hawker and Beechcraft. This transaction, if it takes place, would bring in, according to the American daily, up to \$ 9.2 billion, thus reducing the debt of the Canadian company which amounts to just over \$ 12 billion. This announcement effect had at least the merit of boosting Bombardier stock by more than 10% in the single day of February 4, 2020. However, nothing seems to be played, far from it. Because this Canadian drama should include several episodes. On February 17, 2020, during the presentation of its results, Bombardier indicated that it wanted to focus its entire strategy on the business

Saving Private Bombardier

aviation activity. The manufacturer thus relies on «30 years of innovation» but above all, according to its report, on an order book of \$ 14.4 billion and growth in revenues and results thanks mainly to its Global

range. A simple announcement effect or a real takeover of its market? The coming months should quickly answer these questions. But it is clear that, if many players do not see significant outlets on the Learjet range, in a market dominated by Embraer, professionals, on the other hand, remain much more positive on the potential of the Challenger range and especially on that of the Global family and more particularly of its new flagship, the Global 7500. There remains the emotional side. It is sad to see such a major aeronautical player, and more particularly a business aviation player, facing difficulties despite a fleet of more than 4,800 aircraft in service and more than 18,000 employees across the world. These figures may give hope that there is still a chance to save Private Bombardier.

Stupeur et tremblement. Après la récente cession à Airbus des parts restantes dans le programme A220 et la vente de sa division transport à Alstom, Bombardier va-t-il lâcher son activité aviation d'affaires ? C'est en tout cas ce que laissait entendre le Wall Street Journal dans un article daté du 4 février 2020 qui mentionnait que le constructeur canadien était en discussion avec Textron Aviation, déjà propriétaire de Cessna, Hawker et Beechcraft. Cette transaction, si elle devait avoir lieu, rapporterait, selon le quotidien américain, jusqu'à 9,2 milliards de \$, allégeant ainsi la dette de l'industriel canadien qui se monte à un peu plus de 12 milliards de \$. Cet effet d'annonce aura eu au moins le mérite de faire monter l'action Bombardier de plus de 10 % dans la seule journée du 4 février 2020. Pour autant, rien ne semble joué, loin de là. Car ce drame canadien devrait comporter plusieurs épisodes. Le 17 février 2020, lors de la présentation de ses résultats, Bombardier a en effet indiqué vouloir concentrer toute sa stratégie sur l'activité de l'aviation d'affaires. Le constructeur s'appuie ainsi sur « 30 ans d'innovations » mais surtout,

Il faut sauver le soldat Bombardier

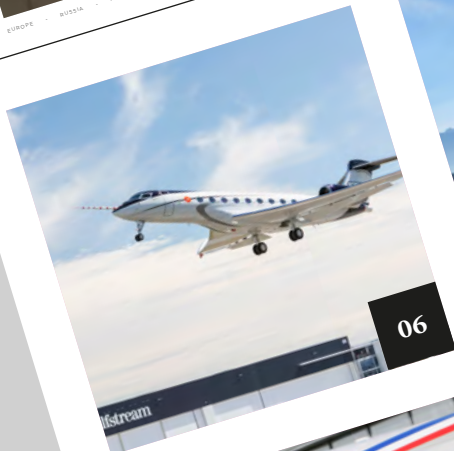
selon son rapport, sur un carnet de commandes de 14,4 milliards de \$ et une croissance de ses revenus et de ses résultats grâce principalement à sa gamme Global. Simple effet d'annonce ou véritable reprise en main de son marché ? Les mois qui

viennent devraient rapidement répondre à ces questions. Mais force est de constater que, si nombre d'acteurs ne voient pas de débouchés importants sur la gamme Learjet, sur un marché dominé par Embraer, les professionnels restent en revanche bien plus positifs sur le potentiel de la gamme Challenger et surtout sur celui de la famille Global et plus particulièrement de son nouveau fleuron, le Global 7500. Reste le côté affectif. Il est difficile de voir sombrer un acteur majeur du monde de l'aéronautique, et plus particulièrement du secteur de l'aviation d'affaires, qui compte à lui seul une flotte de plus de 4 800 appareils en service et plus de 18 000 employés à travers le monde. Ces chiffres peuvent donner l'espoir qu'il reste encore une chance de sauver le soldat Bombardier.





Contents Sommaire



06



22

06 NEWS
08 MANUFACTURER
16 EQUIPMENT MANUFACTURER

22 FOCUS
WAS 2020

26 FLIGHTTEST
FALCONEYE : THE FUTUR IS HERE

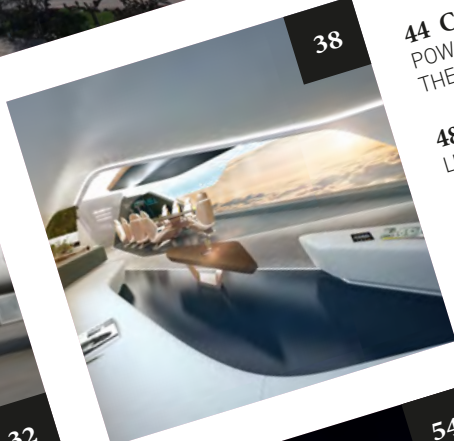
32 DESIGN
32 A FRENCH SYMBOL FOR HAPPY DESIGN STUDIO
38 THE ACJ350XWB CABIN CONCEPT

44 CONTRIBUTING EXPERT
POWERED BY PEARL
THE FUTURE OF BUSINESS AVIATION

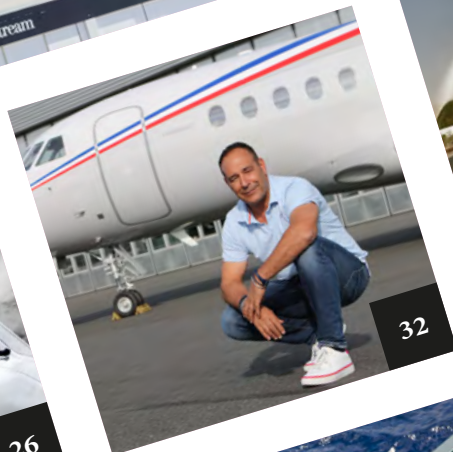
48 YACHTING TRENDS
LUCA BASSANI

54 LIFESTYLE TRENDS
DESTINATION PORTO MONTENEGRO

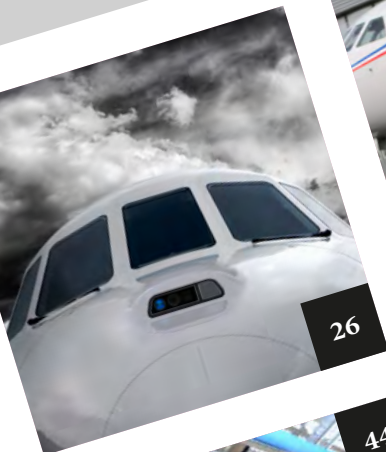
60 HOTEL
HUVAFEN FUSHI



38



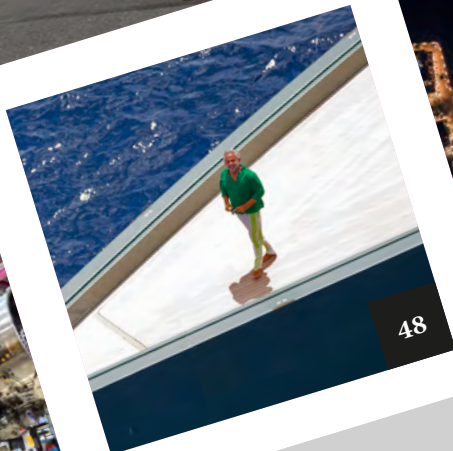
32



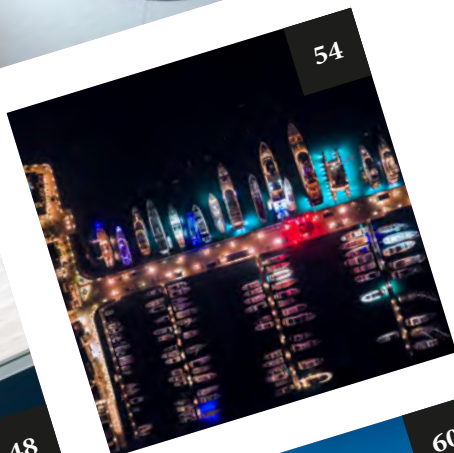
26



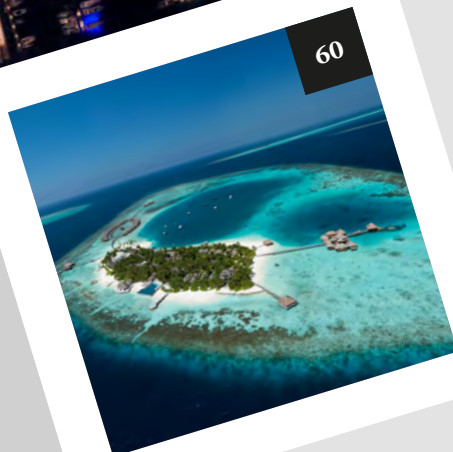
44



48



54



60



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



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
 - Netjets
 - Embraer
 - Pilatus
 - Bombardier
 - Daher
 - Piaggio
 - Textron Aviation

Gulfstream



News

08 Manufacturer

16 Equipment Manufacturer



First flight of Gulfstream G700

The Gulfstream G700 made its first flight on February 14, 2020 at Savannah/Hilton Head International Airport. The 2 hours and 32 minutes flight was made on a 30/70 blend of sustainable aviation fuel. This milestone officially launches the flight-test program of one of the biggest business jets on the market. Gulfstream president, Mark Burns said: *«The G700's first flight is a momentous occasion and the next step forward in Gulfstream's vision for the future, a vision that has been guided by the strategic leadership of our parent company, General Dynamics, and the innovation of the Gulfstream team».*

Le G700 fait son premier vol

Le prototype du G700 de Gulfstream a effectué son premier vol le 14 février 2020. L'appareil a décollé de l'aéroport international de Savannah/Hilton Head à 13h19 et y a atterri 2 heures et 32 minutes plus tard. Le vol a été effectué avec un mélange de carburant durable à hauteur de 30%. Cette étape lance officiellement le programme d'essais en vol d'un des plus gros appareils du marché. *«Le premier vol du G700 est un événement capital et la prochaine étape dans la vision d'avenir de Gulfstream, une vision guidée par le leadership stratégique de notre société mère, General Dynamics, et les capacités d'innovation de l'équipe Gulfstream »* a souligné Mark Burns, président de Gulfstream.



Citation Longitude enters the NetJets fleet

Textron Aviation Inc. announced on December 31, 2019 the first delivery to NetJets of the new Citation Longitude. NetJets anticipates that this super-midsize business jet will enter service for NetJets Owners in early 2020. *«We are pleased to have the new Citation Longitude enter the NetJets fleet and continue to strengthen a relationship that goes back decades,»* said Ron Draper, president and CEO, Textron Aviation.

Le Citation de Longitude intègre la flotte de NetJets

Le 31 décembre 2019, Textron Aviation livré son premier Citation Longitude à la compagnie Netjets. L'opérateur a prévu de mettre cet appareil en service pour les propriétaires Netjets dès le début de l'année 2020. *«Nous sommes heureux de voir arriver le Longitude dans la flotte NetJets et de continuer à renforcer une relation qui remonte à plusieurs décennies »* a déclaré Ron Draper, président-directeur général de Textron Aviation.



The Phenom 300E receives performance enhancements

Embraer announced the Phenom 300E will enter service in May 2020, with enhancements in performance, comfort and technology.

The enhanced aircraft is the first single-pilot jet to reach Mach 0.80. With the new enhancements, the Phenom 300E now delivers a high-speed cruise of 464 knots and a five-occupant range of 2,010 nautical miles (3,724 km) with NBAA IFR reserves.

To deliver unparalleled technology in the category, the Phenom 300E, launched in 2017, is receiving an avionics upgrade to include a runway overrun awareness and alerting system, predictive windshear, and many others. The runway overrun awareness and alerting system acts as an additional pilot and warns if the aircraft's approach is too steep or too fast, increasing situational awareness.

In terms of comfort, the Phenom 300E now enjoys an even quieter cabin, pilot and co-pilot seat tracking that's close to 40% more, thus providing more legroom in the cockpit and a brand-new premium interior option, known as Bossa Nova. The noise-reduction improvements lower overall in-flight cabin noise, high-frequency noise and significantly reduce noise during boarding.

Performances accrues pour le Phenom 300E

Embraer a annoncé l'entrée en service du Phenom 300E à compter de mai 2020 avec des performances revues à la hausse. Selon le constructeur, ce biréacteur léger sera le premier jet monopilote à atteindre une vitesse de croisière de 464 kts (Mach 0,80) et aura une distance franchissable de 2 010 nm (3 724 km) avec cinq personnes à bord. Lancé en 2017, le Phenom 300E a des performances améliorées grâce notamment à la modernisation de la suite avionique Prodigy Touch FlightDeck, issue du système Garmin G3000, incluant notamment un système de surveillance et d'alerte de sortie de piste, breveté par Embraer, et qui agit comme un pilote supplémentaire qui prévient si l'approche de l'avion est trop raide ou trop rapide.

Le confort du Phenom 300E bénéficie désormais d'une cabine encore plus silencieuse, de sièges pilote et copilote offrant près de 40 % d'espace en plus pour les jambes et d'un nouvel aménagement intérieur haut de gamme, baptisé Bossa Nova. L'avionneur a également réalisé des modifications pour abaisser le niveau sonore de la cabine en vol, réduire le bruit dans les hautes fréquences et lors de l'embarquement.



Bombardier Sells two Learjet 75 Liberty aircraft in Poland

Bombardier has sold two Learjet 75 Liberty to North Dakota-based Fargo Jet Center (FJC). The aircraft are to be converted to dedicated medevac configuration and delivered to air ambulance service provider Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR), based in Warsaw, Poland. Following an extensive international competitive tender, LPR selected the Learjet 75 Liberty aircraft, with FJC's proposed medevac interior, to serve its expanding operations. Bombardier will enter its newest Learjet 75 Liberty into service in 2020.

Bombardier vend deux avions Learjet 75 Liberty en Pologne

Bombardier a vendu deux avions Learjet 75 Liberty à la société Fargo Jet Center (FJC) basée dans le Dakota du Nord. Les avions recevront une cabine spécialement aménagée pour les évacuations sanitaires et seront livrés à l'opérateur d'avions-ambulances Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR) basé à Varsovie, en Pologne. Cette commande résulte d'un important appel d'offres international au terme duquel LPR a sélectionné le Learjet 75 équipé de l'intérieur médicalisé de FJC, pour accompagner le développement de ses activités. Bombardier livrera le premier appareil d'ici la fin 2020.



Daher's final touch on the 300th TBM 900-series

Daher announced the delivery of its 300th TBM 900-series very fast turboprop aircraft, which incorporates a personalized paint scheme for its owners – Dr. Ian Blair Fries and his wife Susan Fries, who received this TBM 940 version as the fourth TBM-family airplane they have acquired over the past 20 years. Prior to receiving their new TBM 940, Dr. Fries and Susan previously owned a TBM 700B, TBM 850 and TBM 900. The special gold and white exterior design, created by Scheme Designers for the Fries, includes an extra personal touch added at the Daher Aircraft, Inc. subsidiary in Florida, USA: a red carnation in honor of the flower worn daily for 50 years by Dr. Fries in honor of his patients.

Une touche personnalisée sur le 300e avion de la famille TBM 900 de Daher

La livrée personnalisée du 300e exemplaire de la famille TBM 900 de Daher a été spécialement créée pour ses propriétaires, le Dr. Ian Blair Fries et son épouse Susan Fries. Cet avion, un modèle TBM 940 est le quatrième avion de la famille TBM acheté par le couple au cours des 20 dernières années, après un TBM 700, un TBM 850 et un TBM 900. Le design extérieur unique or et blanc, créé par Scheme Designers pour le couple Fries, arbore une touche personnelle supplémentaire apposée par la filiale Daher Aircraft en Floride : un oeillet rouge, symbole de la fleur que le Dr. Fries porte chaque jour depuis 50 ans en l'honneur de ses patients.



PC-24 rough field certification campaign successfully completed

Pilatus obtained certification for take-offs and landings on grass, wet earth and snow, making the PC-24 the world's most flexible business jet ever. Pilatus has now obtained full rough field certification for the PC-24 Super Versatile Jet. Certification for operations on dry sand and gravel was delivered in 2018. A comprehensive post-certification test campaign was conducted throughout 2019 to certify the PC-24 for operation on unpaved runways and in differing conditions. With immediate effect, all PC-24s may now also be operated on wet and snow-covered unpaved runways.

The PC-24 was developed for use on rough field from the outset. Its outstanding performance on short and unpaved runways opens up a unique degree of flexibility on the business aviation market. With this new operational possibilities, Pilatus indicates that, compared to other business jets currently on the market, the PC-24 provides access to almost twice as many airports worldwide.

La campagne de certification tout-terrain du PC-24 s'achève avec succès

Pilatus a obtenu la certification de son PC-24 pour les décollages et les atterrissages sur terrains difficiles (herbe, terre humide, neige...). Cette certification s'ajoute à celle déjà obtenue en 2018 sur terrain sableux, permettant in fine au PC-24 d'être complètement certifié pour une utilisation sur les terrains non préparés. La vaste campagne de tests post-certification qui a été menée tout au long de l'année 2019 permet dès à présent à tous les PC-24 en service d'être exploités sur des pistes non revêtues, mouillées ou enneigées.

L'utilisation sur des terrains accidentés a été prise en compte dès le début de la conception du PC-24 et les performances de cet appareil sur les pistes courtes et non pavées lui confèrent un degré de flexibilité unique dans l'aviation d'affaires. De plus, cette capacité opérationnelle permet au PC-24 d'accéder à près de deux fois plus d'aéroports dans le monde selon l'avionneur suisse.



Gulfstream delivers 600th G550

Gulfstream Aerospace Corp. has delivered the 600th G550 to a customer. The milestone delivery was celebrated by Gulfstream employees at the company's Brunswick, Georgia, completions and maintenance facility. «*The G550 has solidified its place as one of the most dependable business jets available,*» said Mark Burns, president, Gulfstream. «*More than 20 percent of Gulfstream aircraft in service are G550s, proving its reputation as an established and versatile aircraft for business aviation.*» Entering service in 2003, the G550 introduced the award-winning PlaneView™ flight deck featuring Gulfstream's Enhanced Flight Vision System.

Gulfstream livre le 600ème G550

Gulfstream Aerospace a livré le 600e Gulfstream G550 lors d'une cérémonie célébrée par les employés du centre de finition et de maintenance de de Gulfstream à Brunswick, en Géorgie. «*Le G550 a consolidé sa place parmi les avions d'affaires les plus fiables du marché,*» a déclaré durant l'événement Mark Burns, président de Gulfstream. «*Plus de 20 % des avions Gulfstream en service sont des G550, ce qui prouve sa réputation d'avion polyvalent en parfaite adéquation avec les besoins du marché de l'aviation d'affaires*» Entré en service en 2003, le G550 a notamment permis à Gulfstream d'introduire la planche de bord PlaneView, équipée du système de vision en vol amélioré.



Embraer delivers first Praetor 500 to Flexjet

Embraer has delivered its first Praetor 500 to Flexjet which thus becomes the fleet launch customer for the superior midsized aircraft. The Praetor 500 and the Praetor 600 were launched simultaneously during NBAA 2018 Convention. Today, the two types have received, ANAC (Brazil), FAA (USA) and EASA (Europe) certifications. The first Praetor 500 to join Flexjet's fleet is part of a \$1.4 billion order announced in October 2019 with Embraer Executive Jets, for the Praetor 500 and 600 aircraft and Phenom 300 light jets.

Le premier Praetor 500 livré à Flexjet

Embraer a livré fin décembre 2019 son premier jet d'affaires Praetor 500 un peu plus d'un an après le lancement de cet appareil, et de celui du Praetor 600, à la convention de la NBAA 2018. Les deux types d'appareils ont reçu la triple certification de l'ANAC (Brésil), de la FAA (USA) et de l'EASA (Europe). Ce premier Praetor 500 a rejoint la flotte de Flexjet qui était devenu en octobre 2019 le client de lancement de la nouvelle gamme de l'avionneur brésilien en signant la commande lors de la dernière convention de la NBAA. Le contrat, évalué à 1,4 milliard de dollars au prix catalogue actuel, porte sur la commande d'une flotte de plusieurs Phenom 300, Praetor 500 et 600.



COMPLETION
REFURBISHMENT
MAINTENANCE
CAMO

AMAC Aerospace is a world leader in Maintenance and Completion services for both narrow and wide-body VIP aviation. Our bespoke handling of VIP maintenance projects is world-renowned and our "Return to Service" are world class for completions.

AMAC's hangars are fully equipped with the latest technologically advanced equipment and manned by certified personnel. We offer a full spectrum of maintenance services and welcome the opportunity to serve you in any capacity.

www.amacaerospace.com

AMAC AEROSPACE



Piaggio Aerospace signs a contract with Italian Ministry of Defence

Just five days after the signing of an agreement on the Chinook helicopter's engines worth € 50 million, Piaggio Aerospace has announced on 23 December 2019 it signed a new contract, whose total value is close to € 200 million.

The agreement - formalized by the Directorate of Aeronautical Armaments and Airworthiness and by the Extraordinary Commissioner of Piaggio Aerospace Vincenzo Nicastro - provides for the Italian manufacturer to produce and deliver, in a time span of 4 years, 5 airplanes in passenger transport and ambulance configuration and 4 aircraft for flight inspection.

Under the same contract, Piaggio Aerospace is also committed to retrofit a first P.180 already operated by Italian Armed Forces. These activities are worth 130 million euros.

According to the agreement, the Ministry will also finalize a commitment – within 24 months – for the retrofitting of more 18 aircraft currently in the availability of the Carabinieri, the Army, the Navy and the Air Force itself. This will guarantee Piaggio Aerospace a further 66 million euro in turnover, thus bringing the total value of the contract to 196 million euro.

Piaggio Aerospace signe un contrat avec le ministère italien de la défense

Cinq jours seulement après la signature d'un accord sur les moteurs de l'hélicoptère Chinook d'une valeur de 50 millions d'euros, Piaggio Aerospace a annoncé la signature d'un nouveau contrat, dont la valeur totale avoisine les 200 millions d'euros. L'accord - formalisé entre la Direction de l'armement et de la navigabilité aéronautique et le constructeur - prévoit que Piaggio produise et livre, dans un délai de 4 ans, 5 avions en configuration transport de passagers et ambulance et 4 avions pour les missions de radio-mesures. Dans le cadre du même contrat, Piaggio Aerospace s'engage également à rééquiper un premier P.180 déjà exploité par les forces armées italiennes. Ces activités représentent une valeur de 130 millions d'euros.

Selon l'accord, le ministère finalisera également un engagement - dans un délai de 24 mois - pour la mise en conformité de plus de 18 avions actuellement à la disposition des Carabinieri, de l'Armée de terre, de la Marine et de l'Armée de l'air. Cet accord devrait garantir à Piaggio Aerospace un chiffre d'affaires supplémentaire de 66 millions d'euros, portant ainsi la valeur totale du contrat à 196 millions d'euros.



Bombardier gets green light for avionics upgrade on Learjet aircraft

As part of its continuing commitment to the Learjet product line, Bombardier announced that the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) has certified the latest update to the Garmin G5000 avionics suite aboard Learjet aircraft. The upgrade will be incorporated on new Learjet aircraft deliveries. In a few months'time, the new Garmin G5000 avionics will also be a standard feature on the newest Learjet 75 Liberty which is expected to enter service in mid-2020.

A retrofit for in-service Learjet 70 and Learjet 75 aircraft will be available in early 2020.

Bombardier obtient le feu vert pour la mise à niveau avionique des avions Learjet

Dans le cadre du programme de modernisation de la gamme Learjet, Bombardier a annoncé la certification par l'administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis de la mise à niveau de la suite avionique G5000 de Garmin. Celle-ci sera intégrée sur les avions Learjet neufs livrés. L'avionneur indique par ailleurs que d'ici quelques mois, cette nouvelle suite avionique G5000 sera livrée sur l'ensemble des appareils Learjet 75 Liberty, qui devrait entrer en service au milieu de 2020.

Une modification de « rattrapage » pour les Learjet 70 et Learjet 75 sera par ailleurs disponible début 2020.



Daher's winglets on the new Gulfstream G700

Performance-enhancing winglets built by Daher are incorporated on Gulfstream Aerospace Corp.'s all-new G700, contributing to this twin-engine business jet's fuel efficiency and ultralong-range. The winglets – upward-curved extensions at the aircraft's wingtips – are produced in composite and metallic materials, with Daher achieving both the optimization of weight and enhanced aesthetics for these aerodynamic components. They are manufactured at the Daher factory in Tarbes, France and sent for build-up at Gulfstream Aerospace's aircraft assembly facility in Savannah, Georgia, USA.

Didier Kayat, Daher CEO, added that the «G700 winglets follows Daher's development and supply of complex parts for other Gulfstream business jet programs, including the composite wing-to-body fairing and main landing gear doors on the G500 and G600, the G600's elevator, and the bullet fairing for the G650».

Des winglets signés Daher pour le G700

Le tout nouveau G700 de Gulfstream Aerospace sera équipé d'ailerons marginales fabriquées par Daher. Celles-ci devraient améliorer la performance et contribuer à l'efficacité énergétique et au très grand rayon d'action du biréacteur. Ces dernières sont produites dans un alliage composite et métal combinant gain de masse et amélioration de l'esthétisme. Ces « Winglets » seront fabriqués à l'usine Daher de Tarbes et envoyés pour montage sur la chaîne d'assemblage de Gulfstream Aerospace à Savannah, dans l'état de Géorgie (Etats-Unis).

Didier Kayat, directeur général de Daher indique que « les winglets du G700 font suite au développement et à la fourniture par Daher de plusieurs pièces complexes pour d'autres programmes d'avions d'affaires de Gulfstream, comme le carénage de jonction aile-fuselage, les trappes de trains d'atterrissage des G500 et G600, la gouverne de profondeur du G600 ainsi que le radôme de dérive du G650 ».



FlightSafety Textron Aviation Training Selected As The Exclusive Training Provider For Garmin G5000-Equipped Cessna Citation Excel And Citation XLS Aircraft

FlightSafety Textron Aviation Training has been selected as the exclusive training provider for Garmin G5000-equipped Cessna Citation Excel and Citation XLS aircraft.

Pilot initial and recurrent courses are now offered at the FlightSafety Textron Aviation Training Learning Center in Wichita. Differences training is also available using a Garmin G5000 training kiosk. A Garmin G5000-equipped Level D qualified simulator will be added to the training program later this year.

«We are pleased to provide training for operators of Cessna Citation Excel and Citation XLS aircraft equipped with the new Garmin G5000,» said Rich High, CEO, FlightSafety Textron Aviation Training. «Adding this important new program is another example of our commitment to provide programs that meet the current and future needs of our Customers.»

«FlightSafety Textron Aviation Training is recognized for their training excellence and we are excited to team with them to offer training on the G5000 integrated flight deck in the Cessna Citation Excel and Citation XLS,» said Carl Wolf, Garmin vice president of aviation sales and marketing. «The addition of the level D qualified simulator by FlightSafety, is yet another vote of confidence for the G5000 retrofit in these aircraft.»

The Garmin G5000 retrofit replaces the Honeywell Primus 1000 avionics.

FlightSafety Textron Aviation Training sélectionné pour la formation sur Citation Excel et Citation XLS équipés de Garmin G5000

FlightSafety Textron Aviation Training a été sélectionné comme fournisseur exclusif de formation pour les avions Cessna Citation Excel et Citation XLS équipés de Garmin G5000.

Les cours de formation initiale et continue des pilotes seront désormais proposés au centre de formation FlightSafety Textron Aviation Training de Wichita. Pour ce faire, un simulateur qualifié de niveau D, équipé de Garmin G5000, sera ajouté au programme de formation dans le courant de l'année 2020.

«Nous sommes heureux d'offrir une formation aux opérateurs de Cessna Citation Excel et Citation XLS équipés du nouveau Garmin G5000,» a déclaré Rich High, PDG de FlightSafety Textron Aviation Training.

«FlightSafety Textron Aviation Training est reconnu pour l'excellence de sa formation et nous sommes ravis de faire équipe avec eux pour offrir une formation sur le poste de pilotage intégré du G5000 dans le Cessna Citation Excel et le Citation XLS,» a souligné pour sa part Carl Wolf, vice-président des ventes et du marketing Aviation chez Garmin.

La modernisation du Garmin G5000 remplace l'avionique du Honeywell Primus 1000.



Textron Aviation expands service centers in APAC with Premier Aviation acquisition

Textron Aviation is strengthening its Asia Pacific (APAC) service offerings with the Textron Inc. acquisition of Premier Aviation Maintenance Pty Ltd, an Australian Maintenance, Repair and Overhaul (MRO) service provider. Previously named an Authorized Service Facility (ASF), Premier now joins the Textron Aviation company-owned global support network to service Beechcraft, Cessna and Hawker products at service center locations strategically located throughout Australia. «*Textron Aviation has been steadily investing in service options for the Asia Pacific region to ensure customers flying all Textron Aviation aircraft receive the exceptional support they expect,*» said Kriya Shortt, senior vice president of Global Customer Support at Textron Aviation. «*Throughout the past year, we substantially increased our regional footprint, capabilities and parts availability. The Premier team demonstrated their commitment to quality, relationships and customer care as an ASF, and now we are excited to welcome them to Textron Aviation.*»

Premier operates in strategic locations across Australia, including Melbourne, Gold Coast (Coolangatta), and Western Australia (Jandakot). The company's footprint spans major markets in Australia and will allow Textron Aviation customers in the region close access to industry-leading aircraft maintenance and support, including avionics services and upgrades, scheduled and unscheduled maintenance, structural and component repair and overhaul and refurbishment. The acquisition of Premier follows other Textron Aviation investments in APAC, including a service and parts room expansion at the Singapore Service Center, an increase in the number of regional field service representatives, the opening of a new parts warehouse in Australia, and the establishment of a new service location in Manila. The company also continued to invest in mobile service units (MSUs) and grew the specially outfitted fleet of maintenance trucks to 75 units worldwide.

Textron Aviation développe ses centres de services avec l'acquisition de Premier Aviation

Textron Aviation renforce son offre de services en Asie-Pacifique (APAC) avec l'acquisition de Premier Aviation Maintenance Pty Ltd, un fournisseur australien de services de maintenance, de réparation et de révision (MRO). Précédemment nommé Authorized Service Facility (ASF), Premier rejoint désormais le réseau mondial du support technique de Textron Aviation afin d'assurer la maintenance des produits Beechcraft, Cessna et Hawker dans des centres de service situés stratégiquement dans toute l'Australie. «*Textron Aviation investit régulièrement dans les centres de service pour la région Asie-Pacifique afin de s'assurer que les clients propriétaires des marques de Textron Aviation soient en mesure de recevoir meilleur service de maintenance possible,*» devait indiquer Kriya Shortt, senior vice president of Global Customer Support chez Textron Aviation avant d'ajouter qu'«*Au cours de l'année écoulée, nous avons considérablement augmenté notre empreinte régionale, nos capacités et la disponibilité des pièces. L'équipe Premier a démontré son engagement envers la qualité, les relations et le service client en tant que station agréée, et nous sommes maintenant ravis de les accueillir chez Textron Aviation.*»

Premier opère dans des endroits stratégiques de l'Australie, notamment à Melbourne, sur la Gold Coast (Coolangatta) et en Australie occidentale (Jandakot). Le réseau de la société couvre les principaux marchés australiens et permettra aux clients de Textron Aviation dans la région d'avoir un accès proche à une maintenance et un support de personnel comprenant les mises à jour d'avionique, les entretiens programmés et non programmés, les réparations et des révisions de structures et de composants ainsi que les remises à neuf sur l'ensemble des gammes d'appareils. L'acquisition de Premier fait suite à d'autres investissements de Textron Aviation dans la zone Asie-Pacifique, notamment l'agrandissement du centre de service et de pièces détachées à Singapour, l'augmentation du nombre de représentants régionaux de service sur le terrain, l'ouverture d'un nouvel entrepôt de pièces détachées en Australie et la création d'un nouveau centre de service à Manille. La société a également continué à investir dans des unités de service mobiles (Mobility Services Unit - MSU) et a fortement augmenté la flotte de camions de maintenance spécialement équipés pour atteindre 75 unités dans le monde entier.

WAS

WINTER AVIATION SUMMIT

MARCH 12TH, 2020

HOTEL DES TROIS COURONNES
VEVEY

The Winter Aviation Summit is a rare forum gathering high profile aviation specialists. Our fifth edition consists of a conference where various important issues are discussed. Followed by a Michelin star dining experience and festivities.



SKY EVENTS

Please collect your invitation by emailing: hello@sky-events.org

www.sky-events.org





Brad Thress joins FlightSafety as President and CEO

FlightSafety International announces that Brad Thress has joined the company as President and CEO. He assumes this responsibility from David Davenport who has left FlightSafety.

«I am honored to join FlightSafety International and look forward to leading this exceptional company,» said Brad Thress.

In a press release, FlightSafety thanks David Davenport for his many contributions since he joined the company in 1996.

Brad joins FlightSafety from Textron Aviation where he most recently served as Senior Vice President, Global Parts, Program and Flight Operations, and the President of Able Aerospace.

During his 27 years with Textron Aviation, Brad held several leadership roles within many business areas including Engineering, Flight Operations and Customer Service. In addition, he served as Cessna Senior Vice President of Business Jets.

Brad earned a Bachelor of Engineering degree from the University of Tennessee and an MBA from Baker University.

Brad Thress rejoint FlightSafety International

FlightSafety International a annoncé que Brad Thress avait rejoint la société en tant que président et directeur général. Il assume cette responsabilité à la place de David Davenport qui a quitté FlightSafety.

«Je suis honoré de me joindre à FlightSafety International et je suis impatient de diriger cette entreprise exceptionnelle,» a déclaré Brad Thress.

Dans son communiqué, FlightSafety remercie David Davenport pour ses nombreuses contributions depuis qu'il a rejoint la société en 1996.

Brad rejoint FlightSafety après avoir travaillé chez Textron Aviation, où il était jusqu'à présent vice-président principal des programmes et des opérations de vol pour le monde, et président d'Able Aerospace. Au cours de ses 27 ans chez Textron Aviation, Brad a occupé plusieurs postes de direction dans de nombreux secteurs d'activité, notamment l'ingénierie, les opérations de vol et le service à la clientèle. Il a également occupé le poste de vice-président senior des jets d'affaires de Cessna. Brad a obtenu une licence d'ingénierie à l'université du Tennessee et un MBA à l'université de Baker.



Beautifully designed, brilliantly engineered.

Our Pearl family of engines are the world's most advanced business aviation powerplants, combining exceptional design with innovative technologies. Powering the latest generation of long-range business jets, the Pearl family benefits from the incorporation of advanced remote engine diagnostics. It's all part of Rolls-Royce's pioneering CorporateCare® Enhanced service that continues to push the boundaries of business travel.

Discover the #PowerOfPearl







WAS 2020

Winter Aviation Summit

12th March

Hôtel des Trois Couronnes,
Vevey, Switzerland

The tight community of European business aviation will convene again for the fifth time since the creation of the Winter Aviation Summit, in the early days of spring 2016.

La petite communauté de l'aviation d'affaires européenne va se retrouver à nouveau, et pour la 5eme fois consécutive depuis la création du Winter Aviation Summit (WAS), au début du printemps 2016.

By/par Sylvie Peron
©Sky Events



Professionals from all sectors of the business have now earmarked the date of this rare networking event on their agenda. They are expected to meet early morning 12th March at Hôtel des Trois Couronnes in Vevey, Switzerland, to exchange ideas and strategies, discuss relevant topics and even close deals, in an intimate setting. Attending this unique forum of business aviation are bankers, manufacturers, fiscal experts, insurance brokers, pilots and owners. The event, organized by Sky Events in a friendly atmosphere, celebrates the return of the new spring season with interactive 'state of the business' panels and individual presentations by speakers eager to share their vision for the future.

Following a debate on economics and the state of the world, the conversation will run on how cyber-security relates to business aviation.

In a real cyber-physical system (CPS), hardware and software components are closely intertwined. Due to the close networking, the risk of cyber-attacks and their impact on the security of air traffic and society increases.

With prices going down on the pre-owned market, attendees will be advised on how to stay ahead of the curve in sales. They will also be instructed on what markets are on the rise, what are the latest trends on the sales market and how the pilot shortage may affect transactions.

Finally, with the change in the VAT rules post-Brexit they will hear about what will be the legal consequences on aircraft sales & transactions.

The gathering will be capped by a gourmet dinner and an after party.

For the first time this year, Ultimate Jet is proud to announce its partnership with the Winter Aviation Summit. Stay connected and make sure to register in time, as it is still possible to sign up for this not-to-be-missed event. ■

Les professionnels de tous les secteurs de l'industrie ont bien noté la date sur leur agenda, le 12 Mars prochain, à l'hôtel des Trois Couronnes à Vevey, en Suisse. Cet événement d'exception permet de lier de nouveaux contacts ou de renouer connaissance avec ses pairs, en se retrouvant à la fin de l'hiver dans un environnement agréable. Echanges d'idées, de stratégies ou simplement d'informations entre banquiers, financiers, assureurs, courtiers, constructeurs, avocats, pilotes et même propriétaires, le forum connaît un succès grandissant. L'organisateur de l'événement, Sky Events, veille au bon déroulement de cette réunion à la fois informelle et amicale qui marque de belle manière l'arrivée du printemps. Présentation individuelle ou panel d'interlocuteurs, chacun est libre d'exposer son point de vue et de partager sa vision du futur.

Cette année, les débats porteront sur la cyber-sécurité et l'aviation d'affaires alors que les risques potentiels de cyber attaques et leur impact sur la sécurité du trafic aérien et la société ne cessent de croître.

Alors que les prix continuent de baisser sur le marché de l'occasion, différents thèmes seront abordés, notamment comment continuer à prospérer ? Quels sont les marchés émergents ? Quelles sont les dernières tendances du marché en matière de vente, et comment la pénurie de pilotes annoncée menace d'affecter les transactions.

Enfin, quelques semaines seulement après le Brexit, il conviendra d'examiner sur quoi porteront les changements de réglementation en matière de TVA, et quelles seront les conséquences légales sur les transactions de vente d'avions d'affaires.

La journée de conférence sera suivie d'un dîner, assurément l'un des moments forts de cette réunion, et d'une soirée festive.

Pour la première fois, Ultimate Jet est heureux d'annoncer un partenariat média avec le WAS.

Ne manquez pas de nous suivre sur les réseaux sociaux. Il est encore temps de s'enregistrer pour assister à ce sommet incontournable de l'aviation d'affaires. ■







FLIGHTTEST

FalconEye

The futur is here

I normally tend to avoid writing overly technical articles about all things concerning aviation but I may have to make somewhat of an exception today. I was confronted by an avalanche of acronyms and ladled in a soup of alphabet-defying groups of three capital letters demanding to be understood.

Le futur est déjà là

Normalement, j'ai tendance à éviter d'écrire des articles trop techniques sur tout ce qui concerne l'aviation. Je ferai cependant une exception aujourd'hui car j'ai été confronté à une avalanche d'acronymes et plongé dans une sorte de « soupe » de majuscules défiant mes connaissances de l'alphabet.

By/par David Zara
©Dassault Aviation



FalconEye, the subject at hand lends itself to technical explanations but I'll first wax poetic as much as possible and start by saying it's an amazing system. I was given a thorough briefing by the Dassault team and their pilot-tech guru Arnaud Paulmier. Flying with FalconEye made me feel as if I stepped into a time-machine and hit fast-forward.

Intuitive

I tested the system on a Falcon 8X with Franco Nese and Nicolas Linehan on a blustery winter day with winds gusting up to 30 knots. While most crews would have wisely opted to remain on firm ground, most pilots are not mounted on steady steeds like a Falcon 8X nor perhaps do they have the skill-set of Dassault's finest. The weather was challenging enough that most flight departments would have cancelled the demo but Franco and Nicolas soldiered on with on a big smile instead and nary a complaint.

We launched at sunset to best sample the full capabilities of FalconEye and we were not disappointed. Even though I have flown with most Heads Up Displays (HUD) systems available in the marketplace, I don't consider myself particularly conversant with HUD's in general but FalconEye is so intuitive I quickly forgot I was looking through a glass pane. The information available is so complete it defies the imagination. Night and darkness surrender their mysteries to FalconEye while clouds reveal their location when the Enhanced Vision System (EVS) is called to action.

WII or « Works In Ice »

FalconEye is a combination system and it begins with the HUD coupled with the Enhanced Vision System (EVS). It is comprised of three major sub systems. An overhead Combiner Unit (OCU) based on LCD technology along with an Overhead Projector Unit (OPU) work together to create an electro-optical system that displays flight-critical information in symbolic form and creates an image for the pilot to see. Display symbology and the image are generated by the Computer Unit (CU). The EVS system is composed of 6 sensor cameras. There is a night sensor to detect lights in dark situations and four day-time sensors aided by a thermal sensor for terrain imaging. The EVS high resolution video feed is created by the fusion of all 6 sensors and is generated by the camera itself. This system works in ice conditions as well. Strangely, there was no acronym for this unit so I made one up-I named it WII and decreed it stands for «Works In Ice». All joking aside, the EVS works remarkably well in snowy conditions.

One thing that makes this system so useful is its wide field of vision. With 40 degrees of horizontal and 30 degrees of vertical field of vision I felt none of the narrow tunnel vision I expected. The same coverage is available for the SVS system. This system is multilayered with terrain, airports depicted by their ICAO nomenclature and runways shown at the destination. Obstacles greater than 200 feet above ground level such as buildings and antennas are displayed if they are 10 nautical miles from the aircraft.

Si FalconEye, le sujet abordé, se prête à des explications techniques, il est en revanche possible d'aborder ce sujet sous un angle plus poétique. Sans doute le système le plus étonnant qu'il m'ait été donné de tester avec l'équipe de Dassault Aviation et leur gourou de la technologie, le pilote Arnaud Paulmier. Ces derniers m'ont gratifié il est vrai d'un briefing complet. Et en volant avec FalconEye, j'ai eu l'étrange sensation d'être installé dans une machine à voyager dans le temps et de faire un grand bond en avant.

Intuitif

L'essai du système a été réalisé sur un Falcon 8X en compagnie de Franco Nese et Nick Linehan par une journée d'hiver avec des vents soufflant jusqu'à 30 nœuds. Une belle bataille en perspective. Et si la plupart des équipages auraient judicieusement choisi de rester sur la terre ferme avec une météo aussi exécrable et que la plupart des responsables d'opérations auraient annulé de facto le vol de démonstration, les équipes de Dassault, Franco et Nicolas, ont eux, été loin de s'en plaindre, rejoignant l'avion, le sourire aux lèvres.

Ce vol prévu en fin d'après-midi, nous permet de décoller au coucher du soleil pour mieux évaluer toutes les capacités du FalconEye. Et nous ne serons pas déçus. J'ai beau avoir volé avec la plupart des systèmes d'affichage tête haute (HUD) disponibles sur le marché, je ne me considère pas particulièrement familier avec ces dispositifs en général, mais FalconEye est si intuitif qu'il m'a permis très rapidement d'oublier que je regardais à travers un panneau vitré. Les informations affichées sont si complètes qu'elles défient l'imagination. La nuit et l'obscurité livrent leurs mystères à FalconEye tandis que les nuages révèlent leur présence dès que le système de vision améliorée (Enhanced Vision System ou EVS) est actionné.

WII ou « Works In Ice »

FalconEye est un système de vision combiné qui comprend le HUD couplé à l'EVS. Il est composé de trois sous-systèmes principaux. Un dispositif tête haute (Overhead Combiner Unit ou OCU), utilisant la technologie LCD, combiné à un projecteur (OPU) travaillent ensemble pour créer un système électro-optique qui affiche les informations nécessaires au vol sous une forme symbolique interprétable par le pilote. L'EVS affiche la symbologie et l'image générées par l'ordinateur (CU). Le système EVS comprend 6 caméras à capteur. Un capteur de nuit détecte les lumières dans l'obscurité et quatre capteurs

de jour, aidés par un capteur thermique, fournissent l'imagerie du terrain. Le flux vidéo haute résolution du SVE est créé par la fusion des 6 capteurs et est généré par la caméra elle-même. Ce système fonctionne également en conditions givrantes. Étrangement, il n'y avait pas d'acronyme pour cette unité, j'en ai donc créé un que j'ai nommé WII pour « *Works In Ice* ». Blague à part, le SVE fonctionne remarquablement bien dans des conditions neigeuses.

Avec un champ de vision horizontal de 40 degrés et un champ de vision vertical de 30 degrés, soit l'un des plus larges angles sur un système HUD, ce dernier est particulièrement performant. Et je n'ai pas ressenti l'effet de vision tunnel auquel je m'attendais. La même couverture est disponible pour le système de vision synthétique (SVS). Ce système multicouche affiche le relief, les aéroports répertoriés selon leur nomenclature OACI et les pistes à destination.

Les obstacles s'élevant à plus de 200 pieds au-dessus du sol, tels que les bâtiments et les antennes, s'affichent dès qu'ils sont à 10 nautiques de l'avion. L'EVS produit une image réelle pour améliorer la visibilité du pilote dans des conditions difficiles, mais les capacités de FalconEye vont bien au-delà. Ce qui rend FalconEye si différent des autres produits du marché, c'est sa capacité à superposer toutes les informations qu'il génère. Une fonction remarquable est l'affichage automatique d'une trajectoire dégagée lorsque l'avion est aligné et à proximité de la piste d'atterrissage : l'image est déstructurée et les informations « *synthétiques* » sont éliminées pour éviter que toute information erronée induise le pilote en erreur. J'ai utilisé le mot pilote au singulier, mais une autre particularité qui améliore la sécurité du vol est que ce système, contrairement aux produits de la concurrence, est certifié pour être installé devant les deux pilotes. L'intérêt du Crew Resource Management ou CRM est que les équipages travaillent ensemble, mais cela n'est pas vraiment possible lorsque les informations critiques ne sont accessibles qu'à un seul pilote. Une autre caractéristique importante est que les personnes assises à droite seront plus que familiarisées avec le système au moment où elles passeront à la place de gauche. Dans le même esprit que le WII, j'ai décidé de créer un acronyme supplémentaire pour cela et l'ai appelé RLI pour « *Right-seaters Love It* » (les sièges de droite l'aiment).

Une fois dans la zone dégagée, le système continue d'afficher les obstacles et la symbologie SVS. Ce qui est intéressant et sera encore plus pertinent à mesure que davantage d'aéroports se convertiront à l'éclairage LED, c'est que le système a précisément la capacité de « *voir* » les lumières LED. Les systèmes HUD conventionnels ne le peuvent pas.



The EVS produces a real image to improve the pilot's visibility in challenging conditions but FalconEye's capabilities go well beyond that. What makes FalconEye different and so superior is the system's ability to layer all the information it generates. One brilliant feature is the automatic reversion to a clear path when in proximity and aligned with the landing runway. It essentially declutters the image eliminating the «*synthetic*» information to preclude any erroneous information which could induce the pilot to make a mistake. I used the word pilot in the singular but one more safety-enhancing feature of this system is that unlike the competition's products FalconEye will soon be approved for installation in front of both pilot seats. The whole point of Crew Resource Management or CRM is for crews to work together but that's not really possible when only one crew member has access to critical information. One more important feature is right-seaters will be more than familiar with the system by the time they transition to the left seat. I decided to create one more acronym for this and named it RLI which stands for Right-seaters Love It. When in the clear zone the system will continue to display obstacles and SVS symbology. One more interesting feature and certainly one that will become more relevant as more airports convert to LED lighting is its ability «*see*» LED lights. Conventional HUD systems can't.

Combined Vision System

I also greatly appreciated the ability to choose how much of each system I wanted up on the HUD display. I could dial more SVS above the horizon or less if I wanted to. When flying in a mountainous area this could be a life-saving feature. The mountains may be pictured synthetically but they are still made of real hard rock and granite and knowing where they are is quite comforting. There is a CVS balance annunciation via a bar graph on the bottom left of the HUD to display the ratio between the EVS and SVS information.

FalconEye is different in one very salient way and the magic acronym is CVS which stands Combined Vision System. In simple terms, it's a combination EVS and SVS and it allows pilots-note again the use of the plural-to take advantage of both types of images. While EVS is sensor based and can «*see*» clouds, vehicles, roads and bridges and buildings it is limited by weather conditions. SVS is an electronic computer-generated tridimensional data-based display of what is theoretically in front of you. It's restricted to basic terrain features

but it's not dependent on weather conditions. CVS combines the best of both these systems. One more thing about FalconEye is its ability to allow pilots to operate in all phases of flight. From taxiing out to taxiing back into the ramp after a flight, pilots can use and rely on the system throughout the whole flight and frankly there's no reason not to. The system was designed to perform in all phases of flight and to that end the engineers and test pilots at Dassault decided more than 15 years ago that pilots didn't need to be «*bombarded*» by information which was not relevant to the phase of flight they were conducting. Pilots don't need to know about altitude or speed when taxiing so FalconEye will automatically declutter the display on the ground. The same concept applies to other phases of flight and the transition is seamless. When landing there's a touchdown zone depicted on the HUD and as long as you keep the "small fish" inside the «*big fish*» you'll get there regardless of headwind or crosswinds or anything else nature throws at you. It's that simple-you aim, you follow through and you'll get there. One question no one has been able to answer is how the system is able to compensate for my nearsightedness. I could see both close-up and far away as long as I used the HUD. There was no acronym for that so I again made one up-ILI which stands for I Love It.

Simpler, Safer

What makes FalconEye such a joy to fly with is that a system as complex as this has been made so easy to operate via a simple set of controls on the yokes or sticks.

FalconEye was so much fun to use that I almost forgot to look outside. It was a pitch black night and the one time I remembered to look out I saw nothing but black ink outside. FalconEye gave me a glimpse of the future and in the 8X I saw no need to ever turn on the autopilot-not even in turbulence. Marketplaces tend to catch up to innovators but technological unicorns such as FalconEye will be harder to copy. In the interim, insurance companies would be wise to lower their premiums for owners that invest in safety and crews that strive to make aviation even safer. It would be a pity for insurers not to reward manufacturers who design and users who adopt better practices. Funny thing about FalconEye is that I had an epiphany on my way back home after the flight. Unlike most aircraft systems and to the immense credit of the team that developed it, flying with FalconEye is much easier than describing it. ■





Combined Vision System

J'ai également beaucoup apprécié la possibilité de répartir, sur l'écran HUD, les informations combinées, fournies par chaque système. Je pouvais ainsi, à mon gré, afficher plus ou moins de vision synthétique au-dessus de l'horizon. Cela est particulièrement utile lorsque l'on vole dans une région montagneuse. Les montagnes peuvent être représentées de façon synthétique, mais elles sont toujours faites de roche dure et de granit et il est assez réconfortant de savoir où elles se trouvent. Un graphique à barres en bas à gauche du HUD, indique le rapport entre les informations combinées EVS et SVS.

FalconEye est vraiment un système différent et l'acronyme magique qui le caractérise le mieux est CVS qui signifie Combined Vision System. En termes simples, c'est une combinaison EVS et SVS et cela permet aux pilotes (notez à nouveau l'utilisation du pluriel) de tirer parti des deux types d'images. Bien que l'EVS, basé sur des capteurs, puisse «voir» les nuages, les véhicules, les routes, les ponts et les bâtiments, il est limité par les conditions météorologiques. Le SVS est l'affichage électronique tridimensionnel, généré par ordinateur, de ce qui est théoriquement devant vous. Il est limité aux caractéristiques la base de données du terrain, mais il ne dépend pas des conditions météorologiques. Le CVS combine le meilleur des deux systèmes. Un autre avantage du FalconEye est de pouvoir être utilisé dans toutes les phases du vol. Depuis le roulage de départ jusqu'à l'accès au point de stationnement après l'atterrissage, les pilotes peuvent se fier au système tout au long du vol et, franchement, il n'y a aucune raison de ne pas le faire. Le système a été conçu pour fonctionner dans toutes les phases de vol et, à cette fin, les ingénieurs et les pilotes d'essai de Dassault ont décidé, il y a plus de 15 ans, que les pilotes n'avaient pas besoin d'être «bombardés» par des informations qui n'étaient pas pertinentes pour la phase de vol qu'ils effectuaient. Les pilotes n'ont pas besoin de connaître l'altitude ou la vitesse lors de la circulation au sol, de sorte que le FalconEye désencombre automatiquement l'affichage au sol. Le même concept s'applique aux autres phases de vol et la transition est transparente.

Lors de l'atterrissage, une zone de toucher des roues est représentée sur le HUD et tant que vous gardez le «petit poisson» à l'intérieur du «gros poisson», vous y arriverez, peu importe le vent de face ou le vent de travers ou tout ce qui vous perturbe. C'est aussi simple que cela: vous visez, vous poursuivez et vous y arriverez. Personne n'a pu répondre à une question: comment le système peut-il compenser ma myopie? Je pouvais voir de près et de loin tant que j'utilisais le HUD. Il n'y avait pas d'acronyme pour cela, donc j'en ai encore créé un, ILI qui signifie : « I Love It ».

Plus simple, plus sûr

Ce qui rend le pilotage avec FalconEye si agréable, c'est qu'un système aussi complexe ait été rendu si facile à utiliser grâce à de simples boutons sur les commandes de vol. FalconEye est tellement amusant à utiliser que j'en ai presque oublié de regarder à l'extérieur. La nuit était bien présente et la seule fois où je me suis surpris à regarder dehors, je n'y ai vu que de l'encre noire.

FalconEye m'a donné un aperçu de ce que sera l'avenir et, aux commandes du 8X, je n'ai eu à aucun moment besoin d'activer le pilote automatique, pas même dans les turbulences. Les marchés ont tendance à rattraper les innovateurs, mais des avancées technologiques telles que FalconEye seront plus difficiles à copier. Dans l'intervalle, les compagnies d'assurance auraient intérêt à réduire leurs primes pour les propriétaires qui investissent dans la sécurité et les équipages qui s'efforcent de rendre l'aviation plus sûre. Il serait dommage que les assureurs ne récompensent pas les constructeurs et les utilisateurs qui adoptent de meilleures pratiques.

Ce qui est drôle à propos de FalconEye, c'est que j'ai eu une révélation sur le chemin du retour, après ce vol. Contrairement à la plupart des systèmes de navigation et grâce à l'immense mérite de l'équipe qui l'a développé, voler avec FalconEye est beaucoup plus facile que de le décrire. ■



A French symbol for Happy Design Studio

New converted try for Happy Design Studio and its founder, Didier Wolff, who expressed all his talent on the curves of a Falcon 900. Known as Thermidor, this new livery brings together French skill and know-how. Back on a particularly demanding project.

Nouvel essai transformé pour Happy Design Studio et son fondateur, Didier Wolff qui a plaqué sa création sur les courbes d'un Falcon 900. Dénommée Thermidor, cette nouvelle livrée réunie à elle seule l'habileté et le savoir faire à la française. Retour sur un projet particulièrement exigeant.

By/par Frédéric Vergnères
©Sebastien Brillaïs - ©Frédéric Vergnères





Olivier Dassault, owner of the trijet, symbolizes and promotes this ingenious France. The man, in turn political, entrepreneur, pilot and appreciably artist is not in his first cooperation with Didier Wolff. Indeed, Marcel Dassault's favorite grandson had already asked Happy Design Studio to produce the livery for his former Falcon 10 in 2011. Almost ten years after this first experience, Olivier Dassault wished that the Strasbourg designer draws the livery of his new business jet, a livery outside the norms, probably summarizing a more personal part of his multifaceted life.

At the crossroads

It is in this context that Didier Wolff drew the first sketches of this resolutely «*Frenchy*» design. Working with a man like Olivier Dassault undoubtedly remains an experience apart, and the values he vigorously defends must have found their place as naturally as possible on this giant canvas. For his first draft, Didier Wolff «*insisted to put blue, white and red references on this plane*» by explaining that this project was «*literally at the crossroads of business aviation and military aviation, but also a bearer of Olivier's values*» before adding: «*The finalized design reflects fully the ideal vision I had of this project*». The paint scheme borrows the variations of gray used on the Rafales or the Mirages. Some typographical notes and clues evoke the name Dassault historically linked to the military universe, the tricolor bands obviously referring to the French Republic and the mandate of the elected official. «*Like a work, the paint scheme imposes a sense of reading from the front of the plane, clearer, towards the rear, in other words from business aviation to military aviation, the two universes being thus linked by a deliberately smooth transition*», underlines Didier Wolff.

«To face»

This decoration carries in itself a number of symbols, «I worked on it just as if I worked on the French Republic Falcon, as their characteristics are close». It is the culmination of long hours of reflection and the fruit of a compilation of half a dozen projects submitted to the owner. «*Even if Olivier did not give me any particular instructions, he validated a very intuitively designed project in which he simply recognized himself. Although he hesitated between two other more neo-retro proposals, the Thermidor livery imposed itself naturally*» notes the designer before adding: «*Once again, be attentive to the clues sown by my clients remains the common thread in the creation of my works. It's a fairly long process, driven by curiosity and information-seeking. Without this approach, customizing the livery is meaningless.*»

Didier Wolff took up the idea of rings surrounding the air intake of the engine nacelles. «*This is an option that I love and that has been in my drawers for years because it gives a lot of personality to an aircraft. Like rings encircling the front of the engines, these rings are perfect for hosting a name, a mention.*» insists Didier Wolff who inscribes «To face», the motto of the French Air Force Academy from which Olivier Dassault comes.

Like the engine nacelles, each detail comes together logically like the elements of a giant puzzle: «*The original livery was slightly more contrasted. So, I chose to lighten the colors so that the inscriptions are visible without imposing.*» Only the three-color bands extracted from the color spectrum were produced with the exact colors of the French flag, including a reference of perfectly pure white, unique in the color charts available in aeronautics. «*The other important aspect for me was the lateral perception of blue, white and red. When we see the plane in profile, the three-color stripes seem perfectly balanced in terms of their dimensions, as if each was the replica of the other.*» emphasizes the designer.

Olivier Dassault, propriétaire du triréacteur, symbolise et valorise cette France ingénieuse. L'homme, tour à tour politique, entrepreneur, pilote et sensiblement artiste n'en n'est pas à sa première coopération avec Didier Wolff. En effet, le petit-fils préféré de Marcel Dassault avait déjà demandé à Happy Design Studio de réaliser la livrée de son Falcon 10 en 2011. Presque dix ans après cette première expérience et l'acquisition d'un nouvel appareil, Olivier Dassault a souhaité que le designer strasbourgeois lui dessine une autre livrée, hors normes, résumant sans doute une part plus personnelle de sa vie aux multiples facettes.

À la croisée des regards

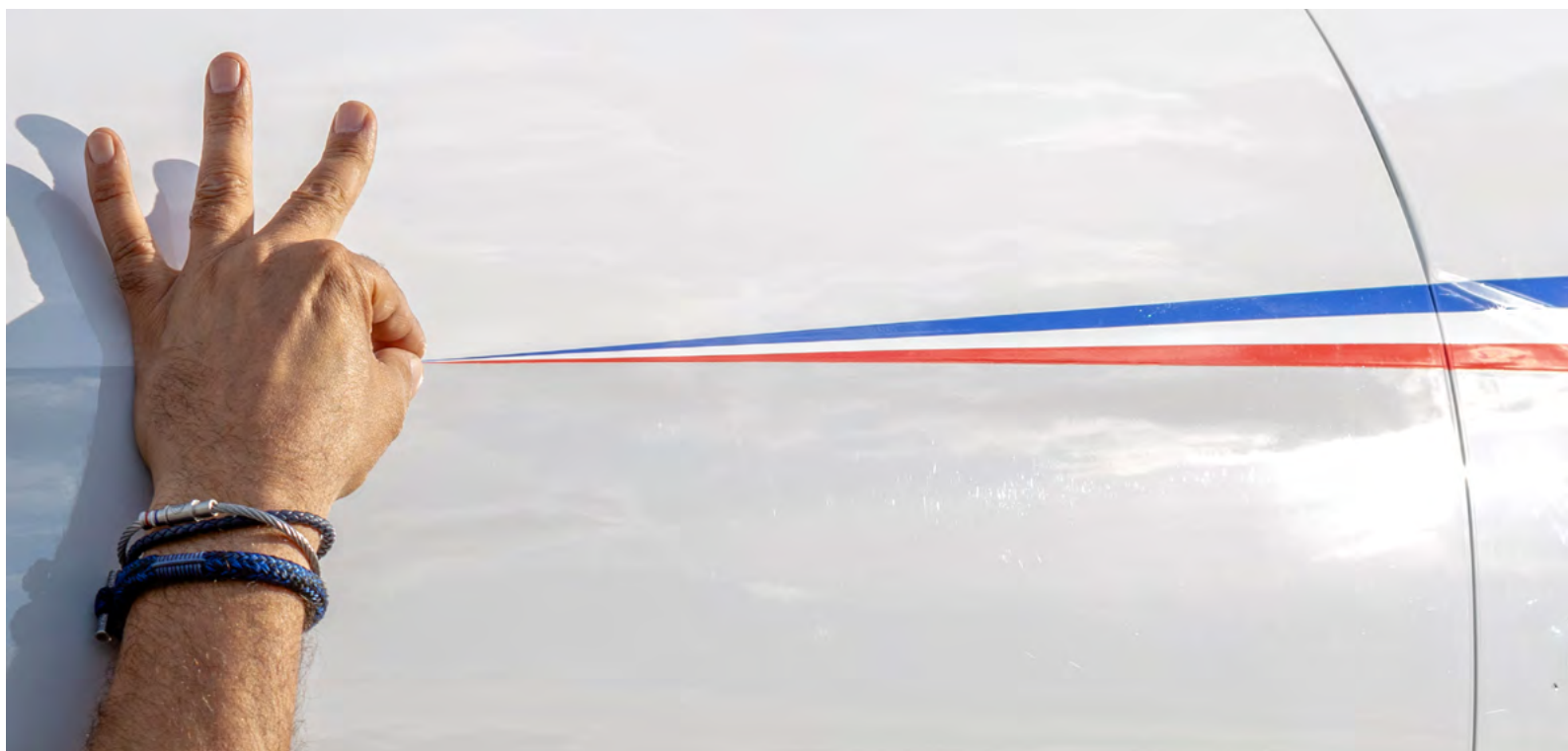
C'est dans ce contexte que Didier Wolff a tracé les premières esquisses de ce design résolument « *Frenchy* ». Travailler avec un homme tel qu'Olivier Dassault reste sans aucun doute une expérience à part et les valeurs qu'il défend avec vivacité ont dû trouver leur place le plus naturellement possible sur ce canevas géant. Pour sa première ébauche, Didier Wolff « *tenait absolument à ce qu'il y ait du bleu du blanc et du rouge sur cet avion* » en expliquant que ce projet était « *littéralement à la croisée de l'aviation d'affaires et de l'aviation militaire, mais aussi porteur des valeurs d'Olivier* » avant d'ajouter : « *L'avion finalisé est en tout point conforme à la vision idéale que je me faisais de ce projet* ». Le plan de peinture emprunte les variations de gris utilisés sur le Rafale ou le Mirage. Quelques notes et indices typographiques évoquent le nom Dassault historiquement lié à l'univers militaire, les bandes tricolores faisant bien évidemment référence à la République française et au mandat de l'élus. « *Tel un ouvrage, le plan de peinture impose un sens de lecture de l'avant de l'avion, plus clair, vers l'arrière, autrement dit de l'aviation d'affaires vers l'aviation militaire, les deux univers étant reliés par une transition délibérément douce.* » souligne Didier Wolff.

« Faire face »

Cette décoration porte en elle nombre de symboles, « *J'y ai travaillé tout comme si je travaillais sur le Falcon de la République française tant leurs caractéristiques sont proches* ». Elle est l'aboutissement de longues heures de réflexion et le fruit d'une compilation d'une demi-douzaine de projets soumis au propriétaire. « *Même si Olivier ne m'a donné aucune consigne particulière, il a validé un projet conçu de façon très intuitive dans lequel il s'est tout simplement reconnu. Bien qu'il ait hésité entre deux autres propositions plus néo-rétro, la livrée Thermidor s'est imposée à l'unanimité* » note le designer avant d'ajouter : « *Encore une fois, être à l'écoute des indices semés par mes clients reste le fil conducteur de la création de mes œuvres. C'est un processus assez long, mu par la curiosité, l'entrain et la recherche d'informations. Sans cette démarche, la personnalisation de la livrée n'a aucun sens.* »

Didier Wolff a repris l'idée d'anneaux entourant l'entrée des nacelles moteurs. « *C'est une option dont je raffole et qui est dans mes tiroirs depuis des années car elle donne beaucoup de personnalité à un avion. Comme des bagues encerclant l'avant des moteurs, ces anneaux sont parfait pour accueillir un nom, une mention* », insiste Didier Wolff et d'y inscrire la devise « *Faire face* », celle de l'École de l'air dont est issu Olivier Dassault.

À l'image des nacelles moteurs, chaque détail s'assemble de façon logique comme les éléments d'un puzzle géant : « *La livrée originale était légèrement plus contrastée. Alors, j'ai choisi d'alléger les teintes pour que les inscriptions soient visibles sans s'imposer* ». Seules les bandes tricolores extraites du spectre colorimétrique ont été réalisées avec les teintes exactes du drapeau français, dont une référence de blanc parfaitement pur, unique dans le référentiel des teintes blanches disponibles en aéronautique. « *L'autre aspect important pour moi a été la perception latérale du bleu, du blanc et du rouge. Lorsque l'on découvre l'avion de profil, les bandes tricolores semblent parfaitement équilibrées du point de vue de leurs dimensions, comme si chacune était la réplique de l'autre.* » souligne le designer.



But this step, which was also a technical feat (and physical during masking), alone required several hours of millimeter adjustments in order to play in trompe-l'oeil with the fuselage curves so that none of the three shades does dominate the set. This work on the colors was demanding, as was the livery design: *«In order to affirm the Dassault lineage, I diverted the movement characteristic of the aircraft manufacturer's official livery on the Falcon range to that the aircraft has a certain momentum. This approach complicated the implementation of the long dark gray curve that runs throughout the fuselage because it was done by hand and without stencil. It was through patience and observation that I found the right dosage so that the curve naturally tapered towards the front cone and narrowed to the extreme.»* The same technique was used on the winglets, *«which despite their very complex shapes were easier to hide thanks to their human size»*, concludes Didier Wolff. In addition to applying the paint and finishing work, Didier Wolff would also like to salute the performance of the teams at the painting workshop, who carried out *«an exceptional work of preparation especially by sanding each layer in order to smooth out the staircase effect»*. Hardly visible at first sight and with no notable impact on aerodynamics, this effect which is however noticeable to the touch, has been completely annihilated by successive sanding and buffing, giving the aircraft an extremely smooth finish whatever the painted areas.

Eleventh french republican calendar month

This livery was developed in a few months using 3D software during the summer of 2019. After a stay for scheduled maintenance at Dassault Falcon Service (DFS) at Le Bourget airport, the Falcon 900EX joined the Satys paint shops close to DFS. The painting job

having taken place during the summer, Didier Wolff had the idea of baptizing his livery *«Thermidor»*, in reference to the eleventh month of the French republican calendar, which ran from July 19 to August 17.

The scorching summer of 2019 was an additional constraint, forcing the painters to adapt their planning daily. *«The chemical reaction of paints and varnishes at high temperatures required working at night or very early in the morning when the air was coolest»* explains Didier Wolff who admits *«to have been fortunate to be assisted by teams listening to him»*.

It is true that the prestigious nature of this complex project has stimulated and valued the recognized competence of the contributors, DFS for maintenance, Satys for painting and Jet Eval, the aircraft manager acting on behalf of the owner. According to the artist *«All have greatly contributed to surpassing current standards and highlighted a know-how often abandoned today in favor of a certain yield»*.

On this project *«even the hidden or barely visible parts of the aircraft have been particularly cared for»* insists Didier Wolff. In total, the Thermidor project has required approximately 2,600 work hours and more than 300 liters of paint and varnish have been used.

This unique experience also allowed the designer, for the first time in his career, he said, to be invited to fly aboard the plane *«customized»* by himself, to go and attend the reception of the aircraft by Olivier Dassault. *«It was an intense and exceptional moment to observe the reaction of the owner discovering for the first time the exterior decoration of his aircraft.»*

In addition to this unforgettable moment, the Thermidor concept has also allowed the founder of Happy Design Studio to be admitted to the very closed community of *«Peintres de l'Air»* (Air painters).

This is the first time in its history that this prestigious French Air Force institution welcomes a designer. ■





Mais cette étape, qui a d'ailleurs été une prouesse technique (et physique lors du masquage), a demandé à elle seule plusieurs heures d'ajustements millimétriques afin de jouer en trompe-l'œil avec les courbures du fuselage pour qu'aucune de ces trois teintes ne domine l'ensemble. Ce travail sur les couleurs a été exigeant, comme l'a été la conception du dessin de la livrée : « Afin d'affirmer la filiation Dassault, j'ai détourné le mouvement caractéristique des livrées officielles de l'avionneur pour sa gamme Falcon afin que l'appareil ait un certain élan. Cette démarche a compliqué la mise en œuvre de la longue courbe gris foncé qui parcourt tout le fuselage car elle a été réalisée à la main et sans pochoir. C'est à force de patience et d'observation que j'ai trouvé le bon dosage pour que la courbe s'affile naturellement vers le cône avant et s'affine jusqu'à l'extrême ». La même technique a été utilisée sur les ailettes marginales (winglets), « qui malgré leurs formes très complexes ont été plus simples à masquer grâce à leur dimension de taille humaine », conclut Didier Wolff. Outre l'application de la peinture et le travail de finition, Didier Wolff tient aussi à saluer la performance des équipes du centre de peinture qui ont réalisé « un travail exceptionnel de préparation au niveau du ponçage de chaque couche afin d'aplanir l'effet escalier ». Peu visible au premier abord et sans incidence notable sur l'aérodynamique, cet effet, perceptible au toucher, a totalement été annihilé par ponçage et lustrage successifs, donnant à l'avion un fini extrêmement lisse quelles que soient les zones peintes.

Onzième mois républicain

Cette livrée a été développée en quelques mois à l'aide d'un logiciel 3D au cours de l'été 2019. Après un chantier de maintenance périodique chez Dassault Falcon Service (DFS) sur l'aéroport du Bourget, le Falcon 900EX a rejoint les ateliers de peinture tout proches de l'entreprise Satys.

Les travaux de peinture s'étant déroulés pendant la période estivale, Didier Wolff a eu l'idée de baptiser sa livrée Thermidor, en référence au onzième mois du calendrier républicain français, qui s'étalait du 19 juillet au 17 août.

L'été caniculaire 2019 aura d'ailleurs été une contrainte supplémentaire, obligeant les peintres à adapter quotidiennement leur planning. « La réaction chimique des peintures et des vernis aux températures élevées a imposé de travailler de nuit ou très tôt le matin lorsque l'air est le plus frais. » explique Didier Wolff qui reconnaît « avoir eu la chance d'être entouré d'équipes à son écoute ».

Il est vrai que la nature prestigieuse de ce chantier complexe a stimulé et valorisé la compétence reconnue des intervenants, DFS pour la maintenance, Satys pour la peinture et Jet Eval, gestionnaire de l'appareil pour le compte du propriétaire. Selon l'artiste « Tous ont largement contribué à dépasser les standards actuels et mis en exergue un savoir-faire souvent abandonné aujourd'hui au profit d'un certain rendement ». Sur ce projet « même les parties cachées ou peu visibles ont été particulièrement soignées » insiste Didier Wolff.

Au total, le projet Thermidor aura nécessité environ 2 600 heures de travail et plus de 300 litres de peinture et de vernis. Cette expérience unique, a également permis au fondateur de Happy Design Studio d'être admis au sein de la communauté très fermée des Peintres de l'air. C'est la première fois dans son histoire que cette prestigieuse institution, dépendant de l'armée de l'Air, accueille un designer. ■

Outre ce moment inoubliable, le concept Thermidor aura également permis au fondateur de Happy Design Studio d'être admis au sein de la communauté très fermée des Peintres de l'air. C'est la première fois dans son histoire que cette prestigieuse institution, dépendant de l'armée de l'Air, accueille un designer. ■





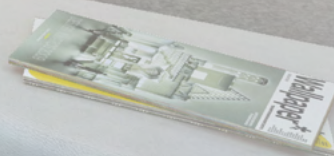
DESIGN

The Acj350xwb cabin concept

At last year's EBACE2019, AMAC Aerospace and Pininfarina presented an innovative cabin concept for the Airbus Corporate Jets 350XWB aimed to innovate the on-board experience, leading some to forget they are flying on an aircraft.

Lors d'EBACE l'année dernière AMAC Aerospace et Pininfarina ont présenté un concept d'intérieur de cabine d'Airbus Corporate Jet 350XWB, afin de proposer une solution innovante qui bouscule les codes et tend à faire oublier que l'on voyage à bord d'un avion.

By/par Sylvie Peron
©Pininfarina





The arrival on the market of a new generation of wide body aircraft allows for all sorts of innovative concepts from designers to suit the needs of their demanding customers. Among the 'one per cent' of the world's population able to afford travelling in such rarefied atmosphere, some will be thrilled to hear about AMAC Aerospace & Pininfarina innovative cabin concept for the Airbus Corporate Jets 350XWB. Leveraging on Pininfarina design expertise and AMAC Aerospace's unique completion capabilities, the concept aims to offer a different on-board experience.

Setting the bar for the future

The inspiration came from the eclectic Italian Pininfarina's design expertise ranging from the nautical to the architectural interior design, in partnership with AMAC Aerospace. Based in Basel, Switzerland, the organisation has developed competencies in bespoke conceiving, production and installation of the most discerning cabins in the world. The synergy between both companies is obvious.

«Aviation Completions are becoming dynamic, artistic, welcoming yet remain complicated. We have dealt and installed contemporary, culturally assertive, intelligently designed cabins in the past but what

we see today from Pininfarina is a whole new kind of cabin, harnessed with clever human input that manifests itself into areas that anyone can afford, work in, relax and utilize. The work that has gone into this concept sets the bar for the future,» said Waleed K. Muhiddin, AMAC Aerospace Director Business Development & Marketing.

Few and far-between wide-body aircraft

On average each year, the completion market sees about a dozen aircraft of great diversity coming in to be fitted. Few of them are wide-bodies. Completion Centres assign slots to each project they have been awarded. Once these have been allotted, there is a delay of close to a year, depending on the nature of the work and the size of the aircraft.

AMAC Aerospace is in constant dialogue with interested parties with regard to future projects coming along. Anyone interested in pursuing their services is firmly encouraged to get rapidly in touch with them to secure a slot in time.

This winter 2020, AMAC is returning to service «Acropolis II», the first ACJ320neo in the world. A second B747-8i has been inducted for 'a nose to tail' completion.

L'arrivée sur le marché d'avions long-courrier gros-porteur de dernière génération offre la possibilité aux designers de répondre à toutes les attentes de leurs clients. Parmi les un-pour-cent de la population mondiale à même de voyager de façon aussi luxueuse, certains vont apprécier le nouveau concept commun d'AMAC Aerospace et de Pininfarina pour l'aménagement de la cabine d'un ACJ350XWB. Associant l'expertise de Pininfarina en matière de design à la compétence incontestée d'AMAC Aerospace dans le domaine de l'aménagement intérieur d'avions, le concept tend à offrir «une expérience en vol» totalement extraordinaire.

Le très haut de gamme

L'inspiration vient de la connaissance éclectique de Pininfarina en matière de design, qui va du nautisme à l'architecture d'intérieur, associé à AMAC Aerospace. Basée à Bâle, en Suisse, la société a su développer des compétences spécifiques dans le domaine de l'aménagement sur mesure, la production et l'installation de cabines d'avions parmi les plus complexes au monde. La synergie entre les deux sociétés était évidente.

«Le domaine de l'aménagement de cabines d'avions devient de plus en plus dynamique, artistique et accueillant, et demeure très compliqué. Nous avons installé des cabines de style contemporain et extrêmement sophistiquées, mais ce que nous voyons aujourd'hui avec Pininfarina

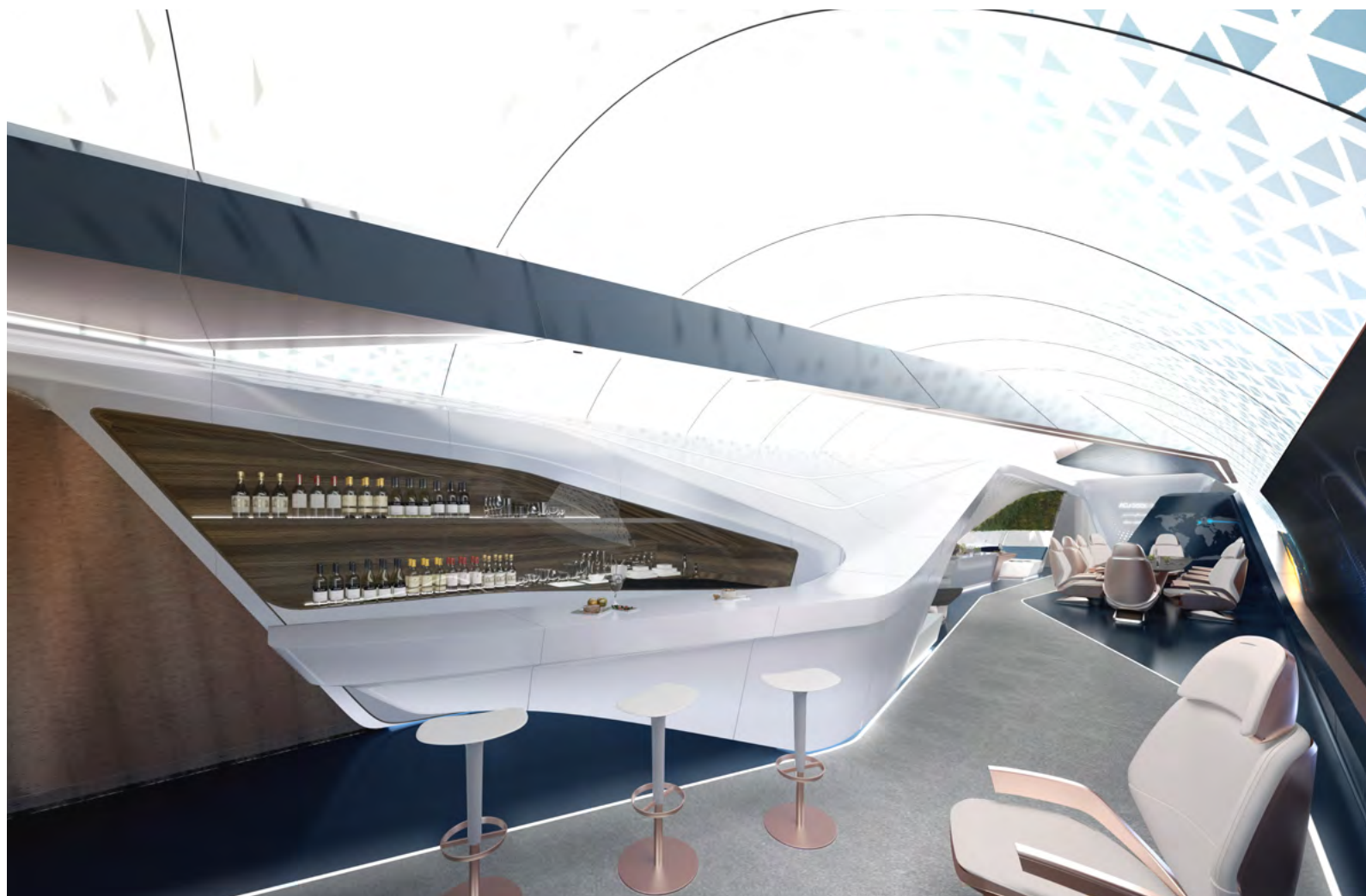
est quelque chose de très nouveau, imaginé avec intelligence pour offrir des zones que chacun peut aisément utiliser pour travailler ou pour se détendre. La recherche investie dans ce concept met la barre très haut pour l'avenir,» a déclaré Waleed K. Muhiddin, le directeur du marketing d'AMAC Aerospace.

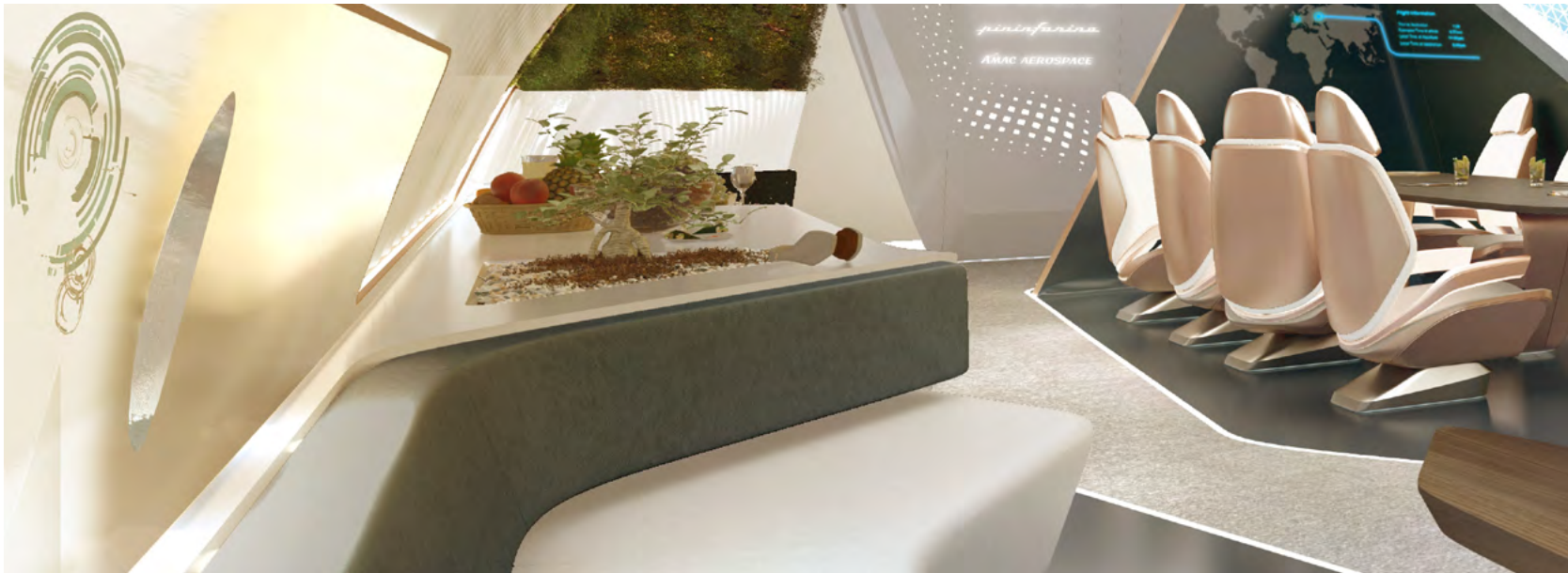
Des avions long-courriers en nombre limité

Chaque année en moyenne, le marché de l'aménagement d'avion voit arriver une douzaine d'avions de toute taille. Très peu d'entre eux sont des long-courriers. Les centres d'aménagement assignent un créneau pour chaque projet retenu. Il faut ensuite compter une bonne année avant la livraison de l'avion à son propriétaire, selon la nature des travaux.

AMAC Aerospace entretient un dialogue permanent avec ses clients potentiels concernant d'éventuels projets et les encourage à prendre contact rapidement afin de réserver une place, sous peine de devoir chercher ailleurs.

Cet hiver 2020, AMAC s'apprête à livrer en première mondiale «Acropolis II», le premier ACJ320neo. Simultanément, un second B747-8i est en cours d'aménagement total.





Bespoke solutions

Pininfarina has been growing at an impressive pace in both nautical and architecture sectors. Its expertise in designing interiors and exteriors for the most exclusive motor and sailing yachts goes back to the 1980's, developing important partnerships over the years with clients such as Beneteau, Primatist, Fincantieri, Rossinavi, Wally, Princess and Persico Marine. In the last few years, the studio has expanded its field of action in architecture. Today, it ranks fifth among the top ten hundred architecture and design companies operating in Italy. The studio's current projects span across different geographical locations - such as China, Cyprus, Turkey, the United States, Brazil, and Italy – many of which have won several prestigious awards.

Over the years, the Torino-based design studio has collaborated with the world's most important aviation companies, designing cabin interiors of private jets and commercial aircraft for companies like AMAC, Agusta Westland, Airbus, Bell Helicopters, Boeing, Leonardo, Iacobucci and Piaggio Aero Industries.

Since its foundations bespoke solutions have become part of the design studio's DNA. A Learjet 60 designed for Aero Toy Store is one of its many creations for private aviation.

Pininfarina also possesses a more industrial soul, developed over years of automotive manufacturing. The Cambiano Iacobucci Business Seat, winner of the International Yacht and Aviation design Awards 2018, is a good illustration.

Balanced design

The concept of life flowing seamlessly is expressed in the 308sqm of cabin space of this ACJ 350XWB by a unique open space sculptured by a flowing band that gives life to different environments. The welcoming area is furnished with a wet bar to receive guests. Following the band, the traveller finds the relaxing area imagined as a cocoon characterized by an intimate atmosphere: embracing sofas facing a transparent giant screen allowing either to project or to enjoy the view. Completing the lounge, the dining area is conceived both to share meals, and to hold meetings. A chaiselongue green space is dedicated for relaxing moments.

«Private Jets have strong limitations in terms of space and weight.

Leveraging on a multidisciplinary team of designers allowed us to come up with innovative solutions while being aware of the technical constraints of the project in a perfect balance among aesthetics and feasibility,» says Francesco Lovo, Business Unit Industrial Design & Architecture Senior Vice President.

«For different reasons, some people do not like to fly: fear of highness, claustrophobia, limited field of action, etc. The goal of the project was to create a comfortable and enjoyable experience that makes you forget being onboard,» he adds. «Particularly challenging was the necessity to encase multiple ambiances, dedicated to different activities, into a single area. Inside the ACJ 350XWB you can enjoy a drink, relax on comfortable couches surrounded by greenery, have dinner gazing at the sunset on the ocean or watch a movie on a giant screen. Everything has been designed around the traveler's needs: relaxing, working, dining, entertaining conversations and holding meetings.»

The giant virtual glass wall has been conceived to respond to several different needs: Relaxing while enjoying the external view thanks to the use of particular cameras, watching movies or choosing among different entertainment options, and work, projecting presentations or other important documents. The idea was to empower guests giving them a broad range of choices according to their specific needs and moods.

Specific other new technologies are integrated into the concept. *«The cabin features peculiar components such as the Natural Green elements allowing to recreate an 'at-home' atmosphere that, thanks to a process of stabilization, could be used on the aircraft. Along with a careful choice of leathers and materials, the lighting system specifically evokes the home experience,»* explains Lovo. *«Another one is AMAC's patented certified induction-cooking top, that enables to have chef-like cooking experiences on board.»*

Customer centric

From its foundation, in 1930, Pininfarina has been dedicated to the creation of bespoke cars for special clients. Its natural vocation to realize client's dreams continues today in different sectors, from automotive, to aviation, to nautical, to architecture. AMAC Aerospace shares the very same DNA, providing bespoke interiors to the most demanding individuals. Both are committed to keeping the client at the center of all their projects. ■



Service « sur mesure »

Pininfarina s'est développé à vive allure à la fois dans le secteur du nautisme et de l'architecture. Depuis les années '80, le studio est investi dans le design extérieur et intérieur de bateaux à voile et à moteur. Ses partenaires se nomment Bénéteau, Primatist, Fincantieri, Rossinavi, Wally, Princess et Persico Marine. Plus récemment, il s'est également investi dans l'architecture et occupe le cinquième rang parmi la centaine de sociétés actives dans ce domaine en Italie. Ses projets se répartissent sur différentes zones géographiques, comme la Chine, Chypre, la Turquie, les Etats Unis, le Brésil et l'Italie. Certains ont reçu de prestigieuses accolades.

Au fil des ans, le studio Turinois a collaboré avec les plus importantes compagnies d'aviation, réalisant les cabines d'avions de lignes et de jets privés pour des sociétés telles qu'AMAC, Agusta Westland, Airbus, Bell Helicopters, Boeing, Leonardo, Iacobucci et Piaggio Aero Industries.

Depuis ses débuts, les solutions sur mesure font partie intégrante de son ADN. Un Learjet 60 réalisé pour Aero Toy Store en est la parfaite illustration.

Pininfarina possède néanmoins une âme plus industrielle, développée au cours de nombreuses années à travailler pour l'industrie automobile. Le siège réalisé pour Cambiano Iacobucci, lauréat du Trophée des International Yacht and Aviation Awards 2018 est un bon exemple.

L'équilibre avant tout

Le concept de fluidité s'exprime dans les 308 mètres carrés de la cabine de l'ACJ 350XWB par un espace ouvert scandé par une bande courante qui délimite les différents espaces. Ainsi l'entrée se dote d'un bar, pour mieux recevoir les invités. En suivant la bande, vient ensuite un espace de détente, conçu comme une sorte de cocon, à l'atmosphère intime : de profonds sofas font face à un écran géant transparent sur lequel l'on peut visionner un film ou admirer le paysage. La salle-à-manger complète cet espace, conçue aussi bien pour partager des repas que pour tenir des réunions de travail. Une chaise longue dans un espace vert est dédiée à la détente.

«Les avions privés présentent de sérieuses limitations en termes d'espace et de poids. Grâce aux talents conjugués de nos équipes nous avons réussi à trouver des solutions innovantes tout en restant conscients des contraintes techniques, dans un parfait équilibre entre l'esthétique et la faisabilité,» explique Francesco Lovo, senior vice président du département design industriel et architecture chez Pininfarina.

«Pour différentes raisons, certaines personnes n'aiment pas l'avion : peur de voler, claustrophobie, etc... Le but de ce projet était de créer une expérience confortable et plaisante qui fasse oublier que l'on voyage à bord d'un avion. Le plus difficile a été de créer des ambiances différentes au sein d'un lieu unique. À bord de l'Airbus Corporate Jet 350XWB, vous pouvez boire un verre, vous détendre sur un siège confortable entouré de verdure, dîner en admirant le soleil se coucher sur l'océan, ou visionner un film sur l'écran géant. Tout a été conçu pour satisfaire le passager, qui peut se détendre, travailler, partager un repas, converser avec ses hôtes ou mener une réunion de travail.»

D'autres technologies de pointe sont intégrées au concept. *«La cabine est dotée de composants spécifiques tels que l'élément Nature Verte qui permet de recréer une atmosphère «comme-à-maison», grâce à un procédé de stabilisation qui peut être utilisé à bord d'un avion. De même que le choix éclairé de tissus et de peausseries, le système d'éclairage évoque l'habitat résidentiel,»* explique Lovo. *«Un autre élément essentiel est la plaque de cuisson par induction qui permet de savourer la cuisine préparée par un Chef à bord.»*

Le client est roi

Depuis ses débuts en 1930, Pininfarina est voué à la création de voitures sur mesure pour une clientèle singulière. Sa vocation consistant à réaliser les rêves de ses clients se poursuit aujourd'hui dans différents domaines, de l'automobile à l'aviation, au yachting et jusqu'à l'architecture. AMAC Aerospace partage le même ADN, réalisant des intérieurs sur mesure pour des clients pointilleux. Tous les deux sont déterminés à conserver le client au centre de chaque projet. ■



Contributing Expert

Engine

Powered by Pearl – the future of business aviation Les moteurs Pearl : l'avenir de l'aviation d'affaires

© Rolls Royce

The world's best business jets demand the world's best engines. That's why two of the industry's market-leading airframe manufacturers, Bombardier and Gulfstream, have installed Rolls-Royce's innovative Pearl engines to power their Global 5500/6500 and G700 jets respectively.

These cutting-edge engines – the Pearl® 15 and Pearl 700 – are the result of improvements achieved through the company's Advance2 technology demonstrator programme and the longstanding experience of its proven BR700 engine family.

And thanks to a raft of digital advances, such as its sophisticated engine health monitoring (EHM) systems, Pearl delivers exceptional levels of engine availability. This new system provides advanced remote engine diagnostics, for example, allowing for easy reconfiguration from the ground.

The potential of this digital transformation underpins Rolls-Royce's IntelligentEngine vision. This concept envisions an exciting future which brings together products, services and digital technology – everything is connected. The results to date have been impressive, delivering superior performance and enhanced maintenance capabilities. All of which brings not only better value for the customers, but peace of mind too.

Les meilleurs avions d'affaires au monde exigent les meilleurs moteurs du monde. C'est pourquoi deux des principaux avionneurs, Bombardier et Gulfstream, ont choisi les moteurs innovants Pearl de Rolls-Royce pour propulser leurs avions respectifs, le Global 5500/6500 et le G700.

La conception de ces moteurs de pointe le Pearl® 15 et le Pearl 700 - résulte des technologies innovantes dérivées du démonstrateur Rolls-Royce Advance2 et de la longue expérience acquise par le motoriste sur le BR700.

Les moteurs Pearl bénéficient des avancées des technologies numériques, qui ont permis le développement de systèmes comme la surveillance de l'état du moteur à distance (EHM ou Engine Health Monitoring). Il en résulte un niveau exceptionnel de disponibilité du moteur. Ce système fournit des diagnostics avancés du moteur à distance et permet, par exemple, une reconfiguration facile à partir du sol.

Le potentiel de ces technologies numériques conforte la vision IntelligentEngine de Rolls-Royce, un concept qui promet un avenir passionnant où tout sera connecté : les produits, les services et la technologie. Les résultats impressionnants obtenus à ce jour se traduisent par des performances supérieures et des capacités de maintenance améliorées. Tout cela crée non seulement de la valeur pour les clients, mais leur assure également une tranquillité d'esprit.



Reduced weight, reduced fuel consumption

The Pearl family of engines comes with ground-breaking design combined with a range of efficiencies. For instance, the reduced weight of the Pearl's 10-stage high pressure compressor, featuring the latest aerodynamic design and six titanium blisks (bladed disks). It spins at over 18,000 rpm, which is 20% faster than the BR725 and achieves an industry-leading pressure level of 24:1. Rolls-Royce's engineers not only managed to make this component more efficient – it is also 15% lighter than its predecessor.

Alongside this is an ultra-low emissions combustor – featuring greener technology and low noise output – plus a two-stage HP turbine with a shroudless blade design, enhanced aerodynamics and blade cooling. Together, this delivers significant progress in reducing average carbon emissions per flight.

In addition, the state-of-the-art engine health monitoring (EHM) system, working in conjunction with the Advance2 core – the most efficient engine core in business aviation – enables Pearl engines to operate with maximum effectiveness and reliability.

Poids réduit, consommation réduite

La famille de moteurs Pearl provient d'une conception révolutionnaire associée à de nombreuses solutions efficaces.

Par exemple, le poids réduit du compresseur haute pression à 10 étages du Pearl, doté des dernières innovations aérodynamiques et de six "disques à aubes" en titane, tourne à plus de 18 000 tr/min, ce qui est 20% plus rapide que le BR725. Son taux de compression de 24 est l'un des meilleurs de l'industrie.

Les ingénieurs de Rolls-Royce ont non seulement réussi à faire que ce composant soit plus efficace mais également à le rendre plus léger de 15% que son prédécesseur.

Parallèlement à cela, les moteurs Pearl possèdent une chambre de combustion à très faibles émissions qui s'appuie sur une technologie verte et d'un faible niveau de bruit, et une turbine haute pression à deux étages, avec des aubes sans carénage, une aérodynamique améliorée et un système de refroidissement des aubes. Tous ces éléments réunis permettent, à chaque vol, de réduire de façon significative les émissions moyennes de carbone.

De plus, le système de surveillance de l'état du moteur à distance, coordonné avec le corps central Advance2, le corps central de moteur le plus efficace de l'aviation d'affaires, confère aux moteurs Pearl des performances et une fiabilité maximales.



Smarter, quieter and more powerful

Thanks to the cutting-edge technologies developed at Rolls-Royce, Pearl's smarter engines have a significantly increased take-off thrust, allowing aircraft to climb rapidly and reach optimum cruising altitude quickly. On top of this, they offer a 12% better thrust-to-weight ratio and 5% higher efficiency.

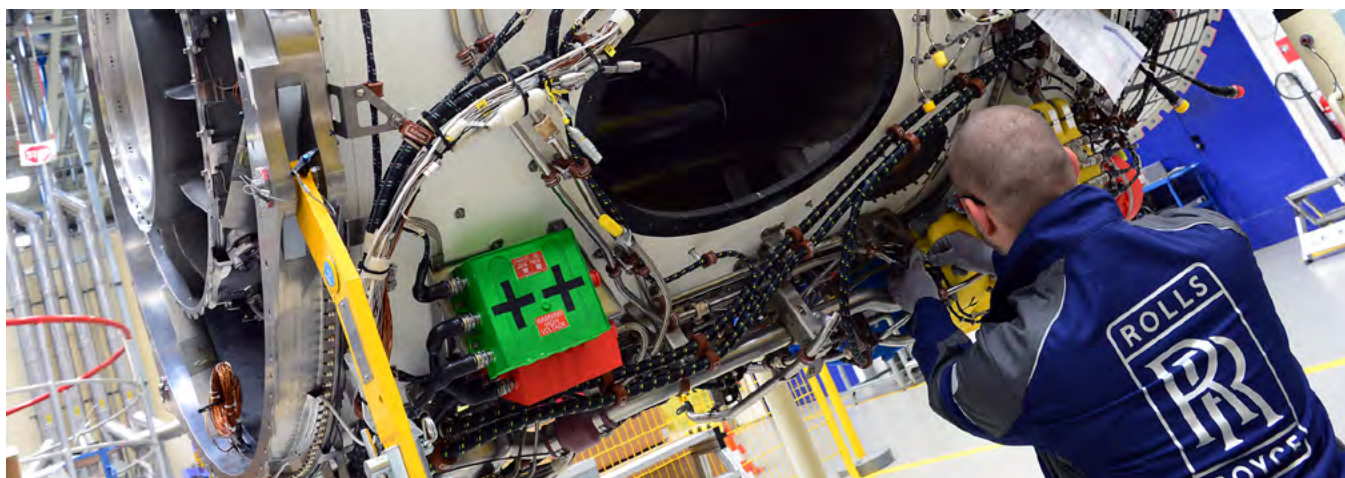
A maximised acoustic treatment, a new ultra slim-line nacelle and an aerodynamically optimised target door thrust reverser means the eco-credentials of the Pearl family remain the gold standard when it comes to low noise and emissions performance. This means they are built to operate at airports with the strictest noise and emissions regulations.

Plus intelligents, plus silencieux et plus puissants

Grâce aux technologies de pointe développées par Rolls-Royce, les moteurs Pearl ont une poussée au décollage considérablement accrue, permettant aux avions d'atteindre rapidement leur altitude de croisière optimale. De plus, ils offrent un rapport poussée / poids supérieur de 12% et une efficacité supérieure de 5%.

Un traitement acoustique maximisé, une nouvelle nacelle ultra effilée et un inverseur de poussée optimisé aérodynamiquement font de la famille Pearl une référence écologique en matière de faible bruit et d'émissions. Cela signifie aussi qu'ils sont adaptés aux aéroports les plus contraignants envers la réglementation sur le bruit et les émissions.





Constant care

The entire Pearl engine family is supported by CorporateCare® Enhanced – Rolls-Royce's comprehensive, fixed-cost engine maintenance management programme, which offers highly advanced EHM diagnostics and the support of a 24/7 Aircraft Availability Centre.

«We developed our industry-leading CorporateCare® Enhanced programme with the mindset of, 'if we provide it, we cover it,» said Alan Mangels, Rolls-Royce VP Sales & Marketing – Business Aviation. «Our customers love that. By listening to them, we continuously strive to improve our service solutions, which ultimately raises the bar for the entire industry.»

«At Rolls-Royce, we're determined to continue leading our field so we can keep providing you with the best way to fly.»

The Pearl engine family: beautifully designed, brilliantly engineered.

Attentifs en permanence

Toute la famille de moteurs Pearl est suivie par le CorporateCare® Enhanced. Ce programme complet de gestion de maintenance à coût fixe développé par Rolls-Royce offre des diagnostics EHM avancés et le support d'un centre de disponibilité des avions, 24heures sur 24 et 7 jours sur 7.

«Nous avons développé notre programme CorporateCare® Enhanced, leader sur le marché, dans l'esprit: « si nous le fournissons, nous le couvrons », a déclaré Alan Mangels, vice-président Ventes et marketing de Rolls-Royce/Aviation d'affaires. « Nos clients apprécient. En les écoutant, nous nous efforçons continuellement d'améliorer nos services, ce qui, en fin de compte, place la barre plus haut pour toute l'industrie. »

«Chez Rolls-Royce, nous sommes déterminés à continuer à être les meilleurs dans notre domaine pour continuer à vous fournir la meilleure façon de voler.»







YACHT



Luca Bassani

Fast & Easy: the passions of a visionary yachtsman

The 63 year-old Italian entrepreneur who founded Wally in 1994, has always nurtured a passion for the sea. He has been sailing since he was a child. Born in an affluent family from Milan, Bassani joined the family business BTicino Group, one of the world leaders in electrical devices, upon graduating from Milan's Bocconi University with a Business & Economy degree.

Rapide et d'utilisation facile : les passions d'un homme de mer visionnaire

L'entrepreneur Italien de 63 ans, qui a fondé Wally en 1994, nourrit une passion pour la mer depuis son plus jeune âge. Il a commencé à naviguer très tôt. Né dans une famille patricienne de Milan, une fois ses études à l'Université milanaise de Bocconi terminées et son diplôme d'économie en poche, il rejoint l'entreprise familiale BTicino Group, l'un des leaders mondiaux des machines électriques.

By/par Sylvie Peron
©Carlo Borlenghi



© Kurt Arrigo

In 1989 the family firm was sold and he had "more time and a lot more finance" to fully pursue his love for sailing. Owner and skipper of different IOR yachts and an acclaimed racing sailor, holder of many International titles, Bassani readily admits he had the chance to finance his ideas. That freedom allowed him to choose a naval architect to design and build the boat that he had in mind. It was the first Wallygator, an 83-footer, designed by Luca Brenta and built by Sangiermani. "I built my boat only for myself and my family. I didn't have the idea of starting a company, but I really wanted a boat that could be fast and comfortable, and easy to manage." This first carbon fibre yacht brought a huge technological shift within the industry.

In 1994, Wally was founded. Thanks to his innovative approach and his designs skills, Bassani created an outstanding and iconic brand, developing Wally into the world leader in yachting innovation. In 2019 the brand became part of the Ferretti Group.

En 1989, à la vente de l'entreprise familiale, Bassani a eu "davantage de temps et considérablement plus d'argent" pour s'adonner entièrement à son amour de la voile. Propriétaire et skipper de différents voiliers IOR, compétiteur chevronné récompensé par de nombreux titres internationaux, il admet volontiers avoir pu bénéficier d'une situation financière qui a favorisé le financement de ses projets. Cette liberté lui a permis de choisir un architecte naval pour dessiner et construire le voilier qu'il avait en tête. Ce fut le premier Wallygator, un voilier de plus de 25 mètres (25.29m) dessiné par Luca Brenta et construit au chantier Sangiermani. "J'ai fait construire ce bateau pour mon usage exclusif et celui de mes proches. Je n'avais pas imaginé fonder une société, mais je voulais un bateau qui soit à la fois rapide et confortable, et facile à manœuvrer." Ce premier voilier en fibre de carbone a totalement bouleversé l'industrie de par ses avancées technologiques. Wally fut créé en 1994.

Grâce à son approche innovante et fort de ses talents de concepteur, Bassani a su créer une marque iconique tout à fait remarquable, faisant de Wally le leader mondial en matière d'innovation nautique. La marque est entrée dans le groupe Ferretti en 2019.

UJ - The Loro Pianas said they designed clothes for themselves and their friends, is it the same for you? Did you set to design yachts for yourself, and for your friends?

LB - I've always designed our yachts imagining that I was the client and the user. I was using my long experience as yacht owner to design the most lovable yacht, for myself as for the clients sharing my taste.

You said in an interview that a unique period in your life was during the two years you were building and developing the Wally 105' Wallygator II. Have you since been able to repeat that magical experience?

That experience around the Wally 105' was unique because I had a feeling I was starting a revolution. It was really something magic. But I had the opportunity to repeat that feeling with other revolutionary Wallys like. But the first time is always the first time!!

Will the 'WHY' concept for a 'floating island', launched in 2009 in partnership with Hermès, ever get realized? What would you change ten years later?

That project will probably never be realized exactly like it was designed, but that concept is inspiring a new range of yachts that we will launch in the future. The only thing that I would change is probably the concept of the hull, in order to achieve more comfort and more performances at the same time.

Sailing yachts today are the most respectful mean of transport. Have you, or would you consider developing concepts for the shipping industry?

I know other people are developing a kind of sail propulsion for the shipping industry and I would be very happy should they be successful. But I don't have any personal experience in shipping and therefore I don't believe I am the right person to consider that path.

How is the partnership with Ferretti, one of the largest Yachting Group, working for you?

I'm extremely happy about the collaboration I'm having with the Ferretti Group because their management, at any level, is fully motivated and they love Wally and what we will create together. I don't think I could have found a better partner.

UJ - Les Loro Piana avaient coutume de dire qu'ils créaient des vêtements pour eux-mêmes et leurs proches. En est-il de même pour vous ? Concevez-vous des voiliers pour vous-mêmes et vos amis ?

LB - Depuis le début, j'ai toujours imaginé être le client et l'utilisateur des voiliers que je conçois. J'ai mis à profit ma longue expérience de propriétaire pour concevoir le bateau le plus agréable pour moi-même et pour les clients qui partagent mes goûts.

Vous avez déclaré dans une interview, que les deux années consacrées à la construction du Wallygator II, le voilier de 32 mètres, comptent parmi les plus exaltantes de votre vie. Avez-vous connu pareil sentiment depuis ?

Cette expérience lors de la création du Wally 105' fut unique parce que j'avais le sentiment de lancer une révolution. C'était vraiment magique. Depuis, j'ai eu l'occasion de revivre ce type d'émotion avec d'autres Wally innovants tels que Genie of the Lamp, Tiketitan, Wallypower 118', WallyTender, Esense, et Magic Carpet Cubed. Mais la première fois c'est toujours la première fois !

Pensez-vous que 'WHY', le concept d'une île flottante, lancé en 2009 en partenariat avec Hermès voie le jour ? Que changeriez-vous dix ans plus tard ?

Ce projet ne sera probablement pas réalisé exactement tel qu'il a été conçu à l'origine, mais il a été l'inspiration d'une nouvelle gamme de yachts que nous lancerons à l'avenir. La seule modification que j'apporterais porterait probablement sur la coque, de manière à améliorer encore plus le confort et la performance.

Aujourd'hui, les voiliers comptent parmi les moyens de transport les plus respectueux pour l'environnement. Avez-vous jamais envisagé de développer un concept pour l'industrie du transport maritime ?

Je sais que d'autres gens développent un genre de propulsion à voile pour l'industrie et je leur souhaite tout le succès possible. Cependant, je n'ai aucune expérience dans le domaine du transport maritime et je ne pense pas être la bonne personne pour envisager cette voie.

Comment se passe le partenariat avec Ferretti, l'un des plus grands groupes de l'industrie du yachting ?

Je suis ravi de notre collaboration avec le Groupe Ferretti parce qu'à la direction, à tous les niveaux, tout le monde est vraiment motivé. Ils aiment Wally et tout ce que nous allons créer ensemble. Je n'aurais pas pu trouver meilleur partenaire.



You are a big fan of technology. You introduced new ideas and materials to modern sailing. What is your feeling about the aviation technology being applied to yachting?

Obviously all the aerodynamics of the aviation industry is extremely interesting for the sailing industry but also the whole experience in jet engines. I mean turbines will soon become very interesting for our yachts.

You were a helicopter pilot, are you still licensed?

I stopped flying three years ago having 3000 hours on my license.

Which Helicopters did you own?

I owned a Eurocopter AS365 Dauphin and a Eurocopter AS350B2 Ecureuil.

What made you decide on a brand rather than another?

The technology of Eurocopter at that time was in my opinion more modern than any other brand, and their engines, Turbomeca, were the most affordable.

What did you like most about those machines?

Simplicity! They were using new technologies to simplify a very complicate machine like a helicopter, which could mean less problems and less maintenance.

Sergio Loro Piana was a great fan of helicopters. Could you tell us how you introduced him to this passion?

We were very good friends loving the same holiday locations like Portofino and St Moritz and I flied him and his family many times to these locations. We were sailing a lot together with our respective boats and were logically talking a lot about the advantages of flying a chopper.. ■

Vous aimez particulièrement la technologie. Vous avez d'ailleurs introduit de nouvelles idées et de nouveaux matériaux dans le yachting moderne. Que pensez-vous de la technologie de l'aviation appliquée au yachting ?

De toute évidence, non seulement tout ce qui concerne l'aérodynamique en aviation est particulièrement intéressant pour la voile, mais tout ce qui touche à la propulsion l'est également. Je veux parler des turbines qui présentent le plus grand intérêt pour nos bateaux.

Vous êtes pilote d'hélicoptère. Avez-vous encore votre licence ?

J'ai mis un terme à ma carrière de pilote il y a trois ans, avec plus de 3000 heures de vol.

Quels hélicoptères avez-vous eu en votre possession ?

J'ai eu un Eurocopter AS365 Dauphin et un Eurocopter AS350B2 Ecureuil.

Quels étaient vos critères de sélection ?

La technologie d'Eurocopter, à l'époque, était à mon avis ce qui se faisait de mieux, et les turbines Turbomeca étaient d'un prix raisonnable.

Qu'avez-vous particulièrement apprécié avec ces machines ?

Leur simplicité ! De nouvelles technologies étaient utilisées pour simplifier une machine très compliquée comme peut l'être un hélicoptère, avec pour résultat moins de problèmes et un entretien moindre.

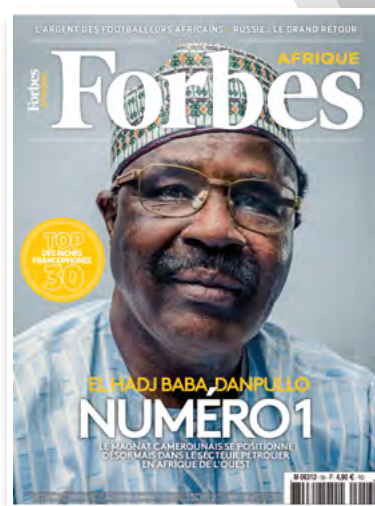
Sergio Loro Piana était un grand amateur d'hélicoptère. C'est vous qui lui avez transmis cette passion ?

Nous étions des amis très proches. Nous aimions les mêmes lieux de villégiature tels que Portofino ou St Moritz, et je l'ai souvent emmené en vol, lui et sa famille pour les vacances. Nous avons aussi beaucoup navigué ensemble, chacun sur son bateau, et nous parlions souvent des avantages que procure le vol en hélicoptère.. ■



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





LIFESTYLE
TRENDS

Destination Porto Montenegro

Located in the UNESCO protected Bay of Kotor, Porto Montenegro combines a spectacular lifestyle destination with a world-class, full-service marina and luxury residential village offering premium real estate for sale and rental in this part of the Mediterranean.

Située dans la baie de Kotor, classée parmi les sites protégés de l'UNESCO, Porto Montenegro est une destination haut de gamme, unique dans cette partie de la Méditerranée, offrant une marina tout équipée autour d'un village de résidences de luxe, dont les villas sont à la vente ou à la location.

By/par Letitia O'Connor
©Porto Montenegro





Even on a map it is apparent that the Bay of Kotor is a place apart, its contours—of an hourglass or a whale's fluke—forming a deep indentation in the southwestern shore of the Adriatic. That perception is reinforced in driving the 65 kilometers south from Dubrovnik, along a winding road that skirts sparkling waters. A new, stunningly beautiful vista is revealed with each turn: villages sculpted from stone and sheltered by towering cliffs, slopes punctuated by villas from the era when the area was a protectorate of Venice.

Those waters are deep, a sunken canyon reaching to 60 meters, which has always made Boka Bay an ideal environment for large sea-faring vessels. Today it is a favored destination for two different types of huge ships: 535 ocean liners called in the Bay in 2018, with up to three cruise ships anchoring each summer day at the furthest point inland, off the medieval town of Kotor, and others stopping at Herceg Novi, just behind the headlands of the Lustica Peninsula. But superyachts have a separate destination: the marina at Porto Montenegro can now accommodate some 450 luxurious boats, even those that measure 250 meters in length, and is expected to expand to 850 berths. This latest iteration of the deep-water protected anchorage has evolved at lightning speed since Canadian Peter Monk signed a 99-year lease to the 24-hectare site in 2006. But the

deepest natural harbor in southern Europe has a long continuous history: the Arsenal created in 1889 as an Austro-Hungarian naval station became a shipyard producing submarines during the period of Communist Yugoslavia.

The five-star Regent Hotel is the centerpiece of the residential development at Porto Montenegro with a limited number of exclusive, expensive accommodations (one-third of the units have been purchased for private use), but bars and restaurants provide a glimpse of its luxurious standards. To experience the spa, which does not offer day passes, those not staying at the hotel may book a massage or treatment. High-end retail shops surround the hotel, but the prices become more manageable with a bit of distance, as the development tries to diversify to support a broader clientele including a year-round program for resident yacht crews. The lively pizzeria restaurant One has good food and Crush offers a sampling of local wines, with regional cheeses and charcuterie. It's a pleasant ten-minute stroll along the marina to the boutique Hotel La Roche, where I stayed, has only nine suites, each with commanding views of the Bay. It offers intimate-scale attentive hospitality that begins each day with the sumptuous breakfast buffet laid out between bar-and-banquettes dining room and outdoor terrace and concludes in the clubby bar or waterfront tables.

La Baie de Kotor est un endroit à part, facilement identifiable sur une carte, avec ses formes d'amphore creusant une profonde cicatrice sur les rives sud-ouest de l'Adriatique. L'impression est encore renforcée lorsque l'on emprunte sur 65 km au sud de Dubrovnik, la route sinueuse qui serpente le long du rivage aux eaux cristallines. A chaque virage se dévoile un paysage pittoresque de villages sculptés dans la pierre, surplombés de falaises abruptes, et de collines semées de villas datant de l'époque où la région était placée sous la domination de Venise.

Les fonds sont acores, d'une profondeur de plus de 60 mètres, ce qui rend la baie de Boka idéale pour les grands navires. C'est en effet une destination de choix pour deux types de vaisseaux. Pas moins de 535 bateaux de croisière ont fait escale dans la rade en 2018, avec parfois jusqu'à trois énormes bateaux mouillés côte à côte, chaque journée d'été, tout au fond de la baie devant la ville médiévale de Kotor. D'autres préfèrent jeter l'ancre devant Herceg Novi, juste après la pointe de la Péninsule de Lustica. Les megayachts, quant à eux, ont une autre destination : la marina de Porto Montenegro qui peut accueillir jusqu'à 450 yachts de luxe, y compris ceux dont la longueur atteint 250 mètres, et qui devrait bientôt proposer jusqu'à 850 anneaux. Cette version la plus récente d'un mouillage protégé en eau profonde s'est développée à la vitesse de l'éclair depuis que le Canadien Peter Monk a signé un bail de 99 ans en 2006 pour la location du site de 24 hectares. Il faut dire que ce havre naturel,

unique en Europe du sud, a une longue histoire. L'Arsenal, créé en 1889 comme base navale Austro-Hongroise s'est transformé en chantier naval pour la construction de sous-marins sous l'ère communiste de la Yougoslavie.

Le cinq étoiles Regent Hotel est au cœur du dispositif résidentiel de Porto Montenegro, offrant un nombre limité de propriétés (dont un tiers a fait l'objet d'acquisitions privées), mais les bars et les restaurants donnent un aperçu du très haut niveau des prestations proposées. Il est possible de réserver un massage ou un soin au spa, même si l'on ne réside pas à l'hôtel. En revanche, le forfait journée n'est pas proposé. De luxueuses boutiques entourent l'hôtel, mais les prix deviennent plus accessibles au fur et à mesure que l'on s'en éloigne. Les lieux tentent de s'ouvrir à une clientèle plus vaste quoique moins fortunée, notamment celle des membres d'équipage qui résident à l'année sur place. La table est bonne à la très animée pizzeria One et le restaurant Crush propose une sélection de vins du pays, de charcuterie et de fromages locaux. La balade d'une dizaine de minute à pieds le long de la marina, conduit à l'hôtel La Roche, et ses neuf suites, chacune ouverte directement sur la Baie. Pour y être descendue, j'ai pu apprécier l'accueil chaleureux de ce lieu intime et de son personnel attentif, aux petits soins dès le somptueux buffet du petit déjeuner et jusqu'au soir, au bar, dont l'atmosphère évoque celle d'un club Anglais et où s'achève la journée sur la terrasse au bord de l'eau.



Porto Montenegro Yacht Club, which includes a 64-meter infinity pool, flanked by 150 “sunbeds” (upholstered lounge chairs) and dramatically framed with arches and artworks, does offer day passes: arrive before noon in high season to snag one. A small fleet of sailboats participate in a developing series of regattas; tennis, squash, archery, croquet, bocce/petanque and fitness centers are activities that promise “a life less ordinary” at Porto Montenegro. The 600-seat theatre in the Arsenal Cultural Center hosts popular concerts during the summer season.

Skimming across Boka Bay in a boat, to swim at its beaches and visit its historic towns, is a memorable delight. Towers from its nineteen churches punctuate the pedestrian hamlet of Perast, the last place to fly the Venetian flag until it too fell to Napoleon, but the most storied of its religious sites is Our Lady of the Rocks, decorated with silver icons offered by grateful pilgrims. The waterfront Conte Nautilus

deserves its excellent reputation for seafood. The zigzagging, hairpin turns of the coastal route are writ large in the ‘Old Road’ that scales the face of Mount Lovcen, which separates the peninsula that Tivat and Kotor share from the rugged interior.

There are other incentives for yacht owners to visit—the nautical tax rate is 7% vs 25-28% in Italy and the European Union—and perhaps even to settle. Montenegro, which voted for independence from Serbia in 2006, offers citizenship to those who make significant investments, with higher requirements for coastal communities than inland. In order to create a residential community in Tivat, not merely a center of summer tourism, Porto Montenegro has funded an international school, with an IB curriculum taught in English, that also attracts aspiring local students. In little more than a decade, Porto has become an international anchor for Montenegro, linking its maritime history to a cosmopolitan future. ■





Le Porto Montenegro Yacht Club, qui possède une piscine de 64 mètres, bordée de lits de repos et mise en scène de façon spectaculaire par une ceinture d'arches agrémentées d'œuvres d'art propose un forfait journalier. Il est conseillé d'arriver avant midi en haute saison pour espérer réserver une chaise longue.

Une petite flotte de voiliers permet d'organiser des régates. D'autres activités comme le tennis, le squash, le tir à l'arc, le croquet, la pétanque ainsi qu'un centre de fitness promettent de vivre 'une vie peu ordinaire', à Port Montenegro. En période estivale, l'amphithéâtre de 600 places du centre culturel de l'Arsenal accueille toute une série de concerts.

Le bonheur consiste à filer à toute allure en bateau pour traverser la baie de Boka et aller nager sur une plage, ou visiter les villages historiques. Les clochers de ses 19 églises emplissent le ciel du hameau piétonnier de Perast, le dernier à avoir fait flotter le drapeau de la République de Venise avant de tomber aux mains de Napoléon.

Notre Dame des rochers demeure le plus illustre de tous les sites religieux, richement décoré d'ex-voto en argent offerts par les pèlerins reconnaissants.

Le restaurant de bord de mer Conte Nautilus mérite son excellente réputation pour la qualité de ses fruits de mer. Les virages en épingle de la route côtière font partie intégrante de 'l'ancienne route' qui

escalade en zigzag un versant de la montagne Lovcen, qui sépare la péninsule de Tivat et de Kotor de l'intérieur du pays, plus sauvage.

Bien d'autres attraits attirent les propriétaires de yachts, ne seraient-ce que les taux dégressifs d'impôts de 7% au lieu de 25 ou 28% en Italie et dans la zone de l'Union Européenne. Il est même possible de s'y installer de façon permanente. Le Montenegro a voté son indépendance de la Serbie en 2006 et offre la citoyenneté à quiconque souhaite faire une contribution sonnante et trébuchante significative. Les communes côtières étant plus regardantes que celles de l'intérieur.

A toute fin de pouvoir s'implanter à Tivat, non seulement comme centre de tourisme estival, Porto Montenegro a fondé une école internationale, avec un curriculum enseigné en Anglais, qui attire aussi les étudiants locaux.

En une bonne dizaine d'années seulement, Porto est devenu le port d'attache incontournable au Montenegro, nouant son histoire maritime à son avenir cosmopolite. ■





A very easy-going resort that hides its resources well.

It is perhaps one of the most beautiful infinity pools for the myriad of opportunities it offers. But it is not the main asset of Huvafen Fushi. A unique spa in the world, an oenological den and a surprising izakaya - where sake is elevated to the rank of divinity. Follow our dive, without bottles but with a glass, in the heart of this small jewel case. From Malé, head north, thirty-five minutes by speed boat.

*Huvafen
Fushi*
REPUBLIC OF MALDIVES

Un resort très easy-going qui cache bien ses ressources.

C'est peut-être l'une des plus belles piscines à débordement pour la myriade de perspectives qu'elle offre. Mais elle n'est pas le principal atout du Huvafen Fushi. Un spa unique au monde, un repaire oenologique et un surprenant izakaya - où le saké est élevé au rang de divinité. Suivez notre plongée, sans bouteilles mais avec un verre, au coeur ce petit écrin. Depuis Malé, direction le septentrion, à de trente-cinq minutes de speed boat.

By/par Philippe Rouin
©Huvafen Fushi



«Indulgent Dreamscape»: to commune with the self, the self and my other.

It is because it is one of the only underwater spas in the world that this hotel on the northern atoll is known by aficionados of out-of-the-ordinary experiences. And in this area, the team of therapists at the Pearl (that's its name) has done it right. By focusing their products on communion, the reconnection between... couples. It all starts as soon as the sun's rays hit the ground. Just as the great underwater wild beasts begin to feed. At the end of a grey mouse pontoon, a few steps below the sea. The experience with your loved one begins with an invigorating elixir of herbs and spices to alert you, senses and taste buds still curled up in the Indian night. Then follows a polysemic exploration of the untranslatable term «togetherness». Surrounded by the silent ballet of the Maldivian fry as it gathers its corolla, it is time for meditation. The voice of the chief yogi leads into the depths of relaxation and transcendental meditation. Once the subconscious mind has been soothed, a 100% natural breakfast compensates for the need for carbohydrates. To gain vitality and arm yourself for the next step, the PURE Massage. A method developed by Beata Aleksandrovicz who plays on a score of complex and complementary techniques. Deep tissue massage, trigger point activation, myofascial release, quantum healing (derived from mindfulness) and energy work. For this fervent advocate of holistic alignment between consciousness, mind and body, the body has an intelligence when it comes to self-defense and self-

«Indulgent Dreamscape»: communier avec le moi, le soi et mon autre.

C'est parce que c'est l'un des seuls spas sous-marins au monde que cet hôtel de l'atoll nord est connu par les aficionados d'expériences hors normes. Et dans ce domaine, l'équipe de thérapeutes du Pearl (c'est son nom) a bien fait les choses. En axant leurs produits sur la communion, la reconnexion entre... couples. Tout commence dès que le soleil pointe le bout de ses rayons. À l'heure où les grands fauves sub-aquatiques commencent à être repus. À l'écart au bout d'un ponton gris souris, à quelques marches en dessous de la mer. L'expérience avec l'être cher commence par un elixir revigorant à base d'herbes et d'épices pour mettre au garde à vous, sens et papilles encore lovés dans la nuit indienne. S'ensuit alors une exploration polysémique du terme intraduisible de «togetherness». Entouré par le ballet silencieux du fretin maldivien qui butine sa corolle de corail, l'heure est à la méditation. La voix du chef yogi mène dans les profondeurs de la relaxation et de la méditation transcendante. Une fois le subconscient apaisé, un petit déjeuner 100% nature compense le besoin en glucides. Histoire de gagner en vitalité et s'armer pour l'étape suivante le PURE Massage. Une méthode mise au point par Beata Aleksandrovicz qui joue sur une partition de techniques complexes et complémentaires. Massage en profondeur des tissus, activation des trigger points, relâchement myofascial, guérison quantique (dérivée de la pleine conscience) et travail énergétique. Pour cette fervente partisane de l'alignement holistique entre conscience, esprit et corps, l'organisme a une intelligence lorsqu'il s'agit d'auto-défense et d'auto-guérison.

healing. This is the whole meaning of this «climaxing» whose itinerary starts from the head and ends at the feet, with special attention to the neck, back and shoulders. Two hours are thus necessary to map all the body tissues of the lucky recipients with the hands of the practitioners as the only GPS. We are in couple for a very sensual road map. Then follows a facial treatment with Teresa Tarmey products (please...) and a foot massage to re-energize the body so well pampered. Coming back to the surface is then a simple formality.

Vinum Bonum Laetificat Cor Hominis*

But the empire of the senses does not only lie in the treatments. In Huvafen Fushi, there is also the culture of great wines. And beware, there are heavy, very heavy wines. At Vinum, one of the six restaurants of the resort. And once again, everything takes place under water, or rather under the sand. Seven metres below the surface, Vinum, the aptly-named Vinum, is home to some seven thousand bottles. The superstars of Bordeaux, the stars of Burgundy, the top of the Champagne class or the prime donne du Piedmont are all invited. So yes, you can cross a breathtaking Romanée Conti from 1995 at \$28,000, an imperial Mouton Rotschild born in 2001 at \$39,000, or an opulent Dom Ruinart Rosé from 1985 (!) at \$1400. But the very large cuvees are shared and do not overshadow the cellar's must drink. Price is not necessarily a marker of pleasure. An impressive list of Australian Syrah and Shiraz from the Barossa Valley (whose vines have never known phylloxera), New Zealand Chenin or surprising South African Mourvèdre occupy most of the shelves. And for the latter, the prices, which are quite reasonable, will enchant a meal celebrating twenty years of free union.

C'est tout le sens de ce "climaxage" dont l'itinéraire débute de la tête pour terminer aux pieds avec une attention particulière sur le cou, le dos et les épaules. Deux heures sont donc nécessaires pour cartographier l'ensemble des tissus du corps des heureux récipiendaires avec comme unique GPS les mains des praticiens. On est en couple pour une road map très sensuelle. Suivent ensuite un soin facial avec des produits Teresa Tarmey (s'il vous plaît...) et un massage des pieds pour re-énergiser l'organisme si bien pouponné. Remonter à la surface n'est alors qu'une simple formalité.

Vinum Bonum Laetificat Cor Hominis*

Mais l'empire des sens ne se loge pas que dans les traitements. Au Huvafen Fushi, on a également la culture des grands vins. Et attention, il y a du lourd, du très lourd même. Chez Vinum, l'un des six restaurants du resort. Et une fois encore, tout se passe sous l'eau ou plutôt sous le sable. A sept mètres de profondeur, Vinum le bien-nommé accueille quelques sept mille flacons. Y sont convoqués les super stars du bordelais, les étoiles de la Bourgogne, les premiers de la classe Champagne ou les prime donne du Piedmont. Alors oui, on peut croiser une ébouriffante Romanée Conti de 1995 à 28,000 USD, une impériale de Mouton Rotschild née en 2001 à 39,000 USD, ou encore un opulent Dom Ruinart Rosé de 1985 (!) à 1400 USD. Mais les très grosses cylindrées sont partageuses et ne font pas ombrage au must drink de la cave entretenue par Philippe Rouin. Car le prix n'est pas forcément un marqueur de plaisir. Une impressionnante liste de Syrah et Shiraz australiens de la Barossa Valley (dont les vignes n'ont jamais connu le phylloxera), de chenins néo-zélandais ou d'étonnants mourvèdres sud africains occupent la plupart des rayonnages. Et pour ces derniers, les tarifs, somme toute raisonnables, sauront enchanter un repas célébrant vingt années d'union libre.



For God's Sake

For those who only take pleasure in the strict, straightforward striking of a sake or shochu, Feeling Koi is the place to be. A long deck open to the horizon. Michito Kaneko on the palate with a very sharp selection of junmai daiginjo sake such as the very incisive Kokoryu Sake from the Fukui region. Other alternatives are possible via aging shochus. Just ask your guide who is known to have received the prize for the best bartender 2015 to guide you and enjoy the map.

Amphytrions

Rejuvenated, reassured, comforted, exhilarated by so many demands on body and mind, it remains to find his soul mate in one of the forty-four bungalows of the complex. A cool and relaxed atmosphere skillfully maintained by the staff emerges. On firm sand or on stilts, they are all of excellent quality. Banished neighbours and the Bose audio system invite itself into every room for a teasing playlist. Only the view varies. What do they have in common? Each has a kitschy blue pond mic and is guaranteed 100% fish-free. Maybe this pool is actually just a pretext to enjoy a flute of Cristal Roderer while watching the sun bathe while eagle rays and some of the twenty-six species of sharks that cross in Maldivian waters frolic. After all, HuvaFen Fushi's amphytrions only have to press the imagination button to invent a present for themselves with even more communion. ■

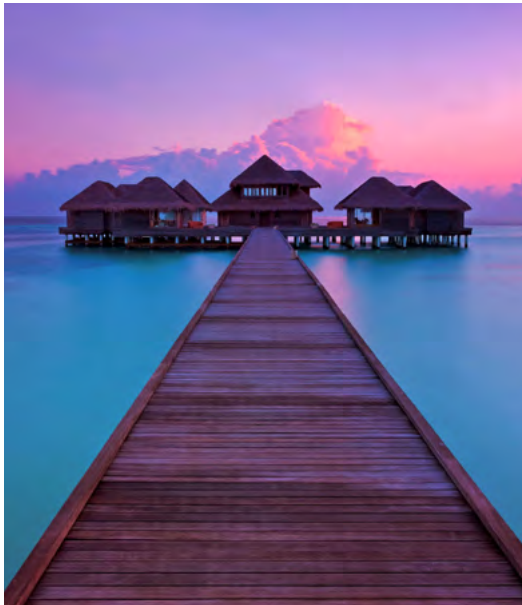
** Good wine gladdens a man's heart. To consume with moderation.
Drink responsibly.*

For God's Sake

Pour ceux qui ne prennent du plaisir que dans la frappe stricte et droite d'un saké ou d'un shochu, Feeling Koi est l'endroit idoine. Un long deck ouvert sur l'horizon. Michito Kaneko aux platines des palais avec une sélection très pointue de sakés junmai daiginjo tels que le très incisif Kokoryu Saké de la région de Fukui. D'autres alternatives sont possibles via des shochus vieillissants. Il suffit de demander à votre guide connu pour avoir reçu le prix du meilleure bartender 2015 de vous guider et de profiter de la carte.

Amphytrions

Requiqués, rassérénés, réconfortés, grisés par tant de sollicitations du corps et de l'esprit, il reste donc à retrouver son âme soeur dans l'un des quarante quatre bungalows du complexe. Une atmosphère coolo-détendue savamment entretenue par le personnel s'en dégage. Sur sable ferme ou sur pilotis, ils sont tous d'une excellente facture. Les vis-à-vis bannis et le système audio Bose s'invite dans toutes les chambres pour une playlist taquine. Seule la vue varie. Point commun ? Chacun possède un micro bassin d'un bleu kitsch et garanti 100% sans poissons. Peut-être que cette piscinette n'est en fait qu'un prétexte pour déguster une flute de Cristal Roderer en regardant le soleil se baigner alors que batifolent les raies-aigles et quelques unes des vingt six espèces de requins qui croisent dans les eaux maldiviennes. Après tout, les amphytrions du HuvaFen Fushi n'ont qu'à appuyer sur le bouton imagination pour s'inventer un présent avec encore plus de communion. ■



HUVAFEN FUSHI
MALDIVES

HUVAFEN FUSHI
North Malé Atoll 08390, Maldives
+960 664-4222
Adult only
stay@huvafenfushi.com

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



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 ci 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.

REGISTER FOR THE PREMIER BUSINESS AVIATION EVENT IN EUROPE

Join thousands of business leaders, government officials, manufacturers, flight department personnel and all those involved in business aviation for the European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE2020), which will take place at Geneva's magnificent Palexpo from 26 to 28 May. This is the perfect venue for investors considering aviation as a business opportunity; companies thinking of using an aircraft for business; and flight departments who have long used aircraft as a valuable business tool. Visit the website to learn more and register today.

REGISTER NOW | ebace.aero



EBACE[®]
26-28 MAY 2020 | GENEVA



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

Directeur Général Europe/Managing Director Europe

Frédéric Vergnères
fvergnères@ujmedia.fr
+33 (0)6 64 02 08 84

Directrice Général Amérique du Nord

Managing Director North America

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 /Associate Editor

Frédéric Vergnères
fvergnères@callix.com

Co-rédactrice/Co-Editor

Sylvie Péron
speron@ujmedia.fr

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

Matthieu Douhaire
Philippe Rouin
David Zara

Traduction/Translation

Gérard Maoui

**Marketing, Communication &
Business development**

Jill Samuelson : jillsamuelson@ujmedia.fr
Lamar Williams : lwilliams@ujmedia.fr

CPAAP : 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.

FLYOPS

Worldwide Flight Support

FOR BUSINESS AVIATION, AIRLINES AND MILITARY AVIATION



**WE PROVIDE YOU WITH COMPLETE FLIGHT PREPARATION
AND FLIGHT SUPPORT 24/7 WORLDWIDE**

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



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

