



ULTIMATE JET

THE VOICE OF BUSINESS AVIATION SINCE 2008



FLIGHT TEST :
← EMBRAER
PRAETOR 500

DIFFERENT BY DESIGN. DISRUPTIVE BY CHOICE.

Unprecedented performance. Industry-leading technology. Exceptional comfort.

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

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

Power the future. Take command. Lead the way.

Learn more at executive.embraer.com.



PRAETOR 500

PRAETOR 600

INTRODUCING THE NEW
PRAETOR JETS

 EMBRAER

CHALLENGE.
CREATE.
OUTPERFORM.



Edito

Jill Samuelson
Managing Director

As you can read in this new issue, we had a great show at the latest MEBAA - Middle East Business Aviation Association - held last December in Dubai. A crossroads between East and West, the Emirate has once again established its place as a major venue for the business aviation sector.

Despite the political and economic difficulties encountered in the Gulf region, business aviation is still a major player in aviation in this area. According to forecasts, the region could even have an annual RPG (Revenue Passenger Kilometer) growth rate of 5.7% by 2037, one of the strongest and fastest in the sector. As such, the emirate hopes to be the principal benefactor of this growth during the World Expo to be held in Dubai in 2020. However, the crisis experienced by the region has shaken things up including business aviation operations.

Boeing's return to the supersonic adventure

Indeed, while the Gulf and its surrounding clientele remain primarily focused on the use of high-end, wide-range and long-range aircraft, the trend of the last two years suggests that a minor revolution is in the works. According to Ali al Naqbi, founder and president of MEBAA, more and more

users are opting for intermediate or lower range aircraft. A trend that according to the leader, had never appeared before, and that seems to indicate a market awareness on the part of customers on the use of more modest aircraft but perfectly adequate for what is actually required. If the rise of certain ranges could thus open up the market for many manufacturers previously less present in the region, it should also enable the development of a more responsible and pragmatic business aviation vis-à-vis its environment.

C'est un paradoxe pour le moins surprenant que d'apprendre le retour de Boeing dans l'aventure supersonique avec le projet Aerion, l'AS2. Et ce alors même que 2019 célèbre le cinquantenaire du premier vol du Concorde. Le géant de Seattle avait pourtant initié à la fin des années cinquante l'étude d'un avion de transport supersonique dénommé Boeing 2707. Las, le constructeur américain avait jeté l'éponge en 1971, laissant seul sur le marché le projet franco-britannique. Si l'arrêt du Concorde en octobre 2003, tournait la page d'une aventure extraordinaire, la participation d'un constructeur comme Boeing dans le projet Aerion ouvre quant à lui un nouveau chapitre prometteur à l'aviation commerciale supersonique. Car l'AS2 devrait voler à Mach 1.4, une vitesse 70 % plus élevée que les jets d'affaires actuellement en service et ramener New York

Le retour de Boeing dans l'aventure Supersonique

de nouveau à moins de quatre heures de Paris. Reste à déjouer l'existentielle contrainte du « bang » supersonique et plus encore, celui de la consommation dans un contexte actuel où l'impact environnemental prime à raison sur l'avenir d'un tel programme. À l'heure d'une humanité hyperconnectée, certains y voient

d'ores et déjà un projet d'un autre âge et sans véritable avenir. Pour d'autres, l'AS2, qui reste potentiellement le seul véritable projet de supersonique crédible à l'heure actuelle, remet l'aventure technologique et humaine au cœur de l'industrie aéronautique. Celle qui aujourd'hui encore permet de « rapprocher » les continents et des millions de personnes mais qui n'en n'oublie pas pour autant les enjeux environnementaux indissociables de l'avenir de cette même humanité.



Contents Sommaire

06 NEWS

- 08 MANUFACTURER
- 16 FBO, MRO & COMPLETION CENTER
- 21 OPERATOR

28 FLIGHT TEST
EMBRAER - PRAETOR 500

44 INTERVIEW
LUXAVIATION UK

52 CONTRIBUTING EXPERT
HANDLING - AÉROPORT ALBERT-PICARDIE

56 CONTRIBUTING EXPERT
CONSULTANCY - FLY LEVEL BUSINESS

60 CONTRIBUTING EXPERT
CATERING - LA MAISON NORDIQUE

64 HOTEL
ANANTARA VILAMOURA ALGARVE RESORT

70 HOTEL
LA SUITE VILLA

74 HOTEL
LE LANA



06



28



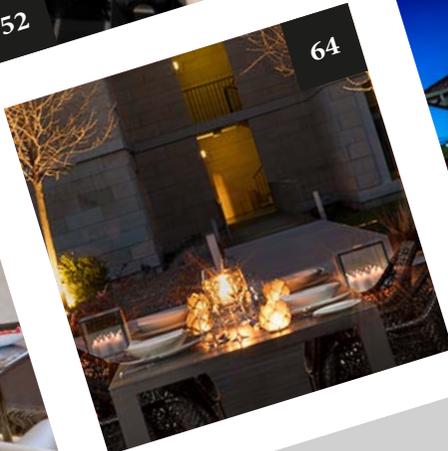
56



52



44



64



70



60



74



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

- M.Douhaire
- Embraer
- Aerion
- Dassault
- Textron Aviation
- Gulfstream
- Daher
- Flying Colors
- Bombardier
- Jet Aviation
- Vistajet
- FAI
- Pilatus





NEWS

8 Manufacturer
16 FBO, MRO & Completion Center
21 Operator



The Phenom 300, the world's most-delivered light-weight business jet

According to the annual report published by the General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Embraer Executive Jets delivered 53 light jets Phenom 300 and Phenom 300E in 2018. For the seventh year in a row, the Brazilian jet is the aircraft of the «light» segment the more delivered in the world. Since its introduction on the market in December 2009, 490 units have come out of Sao Jose dos Campos in Brazil and Melbourne in Florida.

The Phenom 300 was launched initially in 2005. Since 2012, it has continuously held more than half of the market share of light jets. Operating in more than 30 countries, the Phenom 300 has accumulated more than 780,000 flight hours.

Le Phenom 300, jet d'affaires léger le plus livré au monde pour la septième année consécutive.

Selon le rapport annuel publié par la General Aviation Manufacturers Association (GAMA), Embraer Executive Jets a livré 53 jets légers Phenom 300 et Phenom 300E en 2018. Pour la septième année consécutive, le biréacteur brésilien est l'appareil du segment « léger » le plus livré dans le monde. Depuis son introduction sur le marché en décembre 2009, 490 exemplaires sont sortis des centres de Sao José dos Campos au Brésil, et de Melbourne en Floride.

Le Phenom 300 a été lancé initialement en 2005. Depuis 2012, il détient sans discontinuer plus de la moitié de part de marché des jets légers. En exploitation dans plus de 30 pays, les Phenom 300 ont accumulé plus de 780 000 heures de vol.



Boeing : Back to the future

Almost 50 years after the abandonment of the SST program, Boeing is back in the supersonic commercial aircraft race by embarking on the Aerion project. Boeing will provide engineering, manufacturing and flight test resources, as well as strategic vertical content. As part of the agreement, the terms of which were not disclosed, but Boeing has indicated that it made a significant investment in Aerion to accelerate the technological development and design of the aircraft scheduled for its first flight in 2023. Founded in 2003 to develop new, more efficient aerodynamic technologies for supersonic aircraft, Aerion introduced its AS2 12-passenger business jet design in 2014 is designed to fly at speeds up to Mach 1.4. Last November during the NBAA show, Aerion announced the arrival of the engine manufacturer General Electric with its GE Affinity.

Boeing : Retour vers le futur

Près de 50 ans après l'abandon du SST, Boeing est de retour sur un programme supersonique civil et rejoint le projet Aerion. Dans le cadre de l'accord, Boeing entend consacrer un investissement important pour accélérer le développement technologique et la conception de l'appareil et ainsi « créer un véritable marché du transport aérien supersonique ».

Boeing apportera son expertise dans l'ingénierie, la fabrication, l'assemblage et les essais en vol de l'appareil. Le premier vol de l'AS2 d'Aerion est prévu en 2023.



The Falcon 900LX, Falcon 2000LXS and Falcon 2000S certified with EFVS down to 100

The Dassault Falcon 900LX, Falcon 2000LXS and Falcon 2000S have been certified by EASA and the FAA for an enhanced flight vision system (EFVS) capability that greatly improves access to airports in bad weather, providing operational credit for poor visibility approaches down to 100 ft.

The new EFVS capability, provided through Dassault Aviation's revolutionary FalconEye Combined Vision System (CVS) and its unique combination of six fused sensors, was previously certified on the Falcon 8X ultra-long range trijet following the completion of joint EASA/FAA trials last year.

FalconEye is the first Head-Up Display (HUD) to show separate synthetic, database-driven terrain mapping and enhanced thermal and low-light camera images at the same time. It also allows pilots to adjust the split between synthetic vision system (SVS) and enhanced vision system (EVS) imaging areas to suit visibility conditions, providing an unprecedented level of situational awareness and allowing the crew to perform bad weather landings with much higher levels of confidence, precision and safety.

The FalconEye option has been available on the two-engine 2000LXS/2000S and the three-engine 900LX since October 2016 and on the Falcon 8X since early 2017. The system will also be available on the new Falcon 6X ultra widebody twinjet, which is due to enter service in 2022.

Les Falcon 900LX et 2000LXS/S certifiés pour des opérations EFVS jusqu'à 100 ft

Les Falcon 900LX, 2000LXS et 2000S ont été certifiés par l'AESA (Agence Européenne de Sécurité Aérienne) et la FAA (Federal Aviation Administration) pour voler avec un système de vision augmentée, EFVS - Enhanced Flight Vision System – destiné à étendre la capacité opérationnelle pour les approches à faible visibilité jusqu'à 100 ft.

Le système permet en effet d'améliorer considérablement l'accès aux aéroports par mauvais temps. La nouvelle capacité EFVS, fournie par le système révolutionnaire de vision combinée FalconEye (CVS) de Dassault Aviation et sa combinaison unique de six capteurs à fusibles, a déjà été certifiée sur le Falcon 8X après les essais conjoints menés l'an dernier par l'EASA et la FAA.

Le système FalconEye est le premier afficheur tête haute (HUD) à représenter simultanément une cartographie synthétique distincte, d'après une base de données et des images thermiques et lumineuses améliorées. Les pilotes peuvent ainsi ajuster la séparation entre les zones d'imagerie du système de vision synthétique (SVS) et du système de vision amélioré (EVS) en fonction des conditions de visibilité. La prochaine amélioration du FalconEye portera sur l'ajout d'une double configuration d'affichage tête haute qui permettra aux pilotes d'effectuer une approche et un atterrissage complets sans avoir besoin de vision naturelle pour voir la piste. L'approbation de cette capacité est prévue pour l'année prochaine.

L'option FalconEye est disponible sur les Falcon 2000LXS/2000S et 900LX depuis octobre 2016, et sur le Falcon 8X depuis début 2017. Le système sera également disponible sur le biracteur Falcon 6X en cours de développement et dont la mise en service est prévue en 2022.



Citation Latitude recognized as most delivered midsize business jet

Citation aircraft were the most-delivered business jets of 2018 according to the annual shipment and billings report published by the General Aviation Manufacturers Association (GAMA). Textron Aviation delivered 188 business jets - including 57 Citation Latitude aircraft - winning the midsize segment for the third consecutive year.

"Leading business jet deliveries in 2018 is a continued testament to the trust our valued customers place in the Citation family," said Rob Scholl, senior vice president, Sales and Marketing.

The Citation Latitude is certified in 43 countries. The worldwide fleet has amassed more than 150,000 flight hours since entering service in 2015.

Citation Latitude, appareil du segment intermédiaire le plus livré en 2018

La gamme d'avions Citation arrive en tête des livraisons de jets d'affaires réalisées en 2018. C'est ce qu'a annoncé Textron Aviation au vu des résultats annuels publiés par la General Aviation Manufacturers Association (GAMA). Selon ce rapport, Textron Aviation a livré un total de 188 jets d'affaires, dont 57 Cessna Citation Latitude, ce qui fait de ce dernier l'appareil de la gamme intermédiaire le plus livré pour la troisième année consécutive.

«Les livraisons de jets d'affaires en 2018 témoignent de la confiance que portent nos clients à la famille Citation » a souligné Rob Scholl, vice-président principal des ventes et du marketing. Certifié dans 43 pays, Le Citation Latitude a été mis en service en 2015. Depuis, la flotte mondiale de cet appareil a accumulé plus de 150 000 heures de vol.



Embraer delivered 91 business jets in 2018

Embraer delivered a total of 181 jets in 2018, including 91 business jets (64 light and 27 heavy). In the fourth quarter of 2018 alone, Embraer delivered 36 business jets (24 light and 12 heavy). At December 31, 2018, the firm backlog was \$ 16.3 billion (including commercial aircraft).

Embraer a livré 91 jets d'affaires en 2018

Embraer a livré un total de 181 jets en 2018, dont 91 jets d'affaires (64 légers et 27 lourds). Au cours du seul quatrième trimestre 2018, Embraer a livré 36 jets d'affaires (24 légers et 12 lourds). Au 31 décembre 2018, le carnet de commandes fermes s'élevait à 16,3 milliards de \$ (aviation commerciale incluse).



G650ER demonstrates again high-speed, ultralong-range capabilities

Gulfstream Aerospace Corp. announced on February 19th, 2019 its ultralong-range Gulfstream G650ER again demonstrated its performance prowess in a city-pair record connecting Singapore and San Francisco – a distance of 7,475 nautical miles/13,843 kilometers – faster than any other ultralong-range aircraft. The G650ER departed Singapore's Changi Airport at 10:58 a.m. local time December 18, 2018, crossing the Pacific to arrive in San Francisco at 8:45 a.m., local time. Flown at an average speed of Mach 0.87, the flight took just 13 hours and 37 minutes.

Nouveau record pour le G650ER

Gulfstream Aerospace a annoncé en février 2019 qu'un Gulfstream G650ER avait relié Singapour à San Francisco, soit une distance de 7 475 milles nautiques/13 843 kilomètres, à une vitesse record. Le biréacteur a décollé de l'aéroport de Changi à 10 h 58, le 18 décembre 2018. Après avoir traversé le Pacifique, il a atterri à San Francisco à 8 h 45, heure locale. Le vol, réalisé à une vitesse moyenne de Mach 0,87, n'aura duré que 13 heures et 37 minutes.



Aerion Corporation Announces New Board of Directors

Aerion has announced a five-member board representing the interests of major shareholders and providing an impressive depth and breadth of industry experience to guide the company's rapid growth as it pursues a supersonic renaissance. Tom Vice is Aerion's Chairman and is named President and Chief Executive Officer. He joined Aerion as President and Chief Operating Officer in March 2018 and was named Chief Executive Officer in August 2018. Prior to Aerion, Mr. Vice retired from Northrop Grumman after nearly 31 years with the company. Bryan Barrett is Chief Financial Officer and Vice President of Keystone Group L.P., an affiliate of Aerion Partners L.P., the lead investor in Aerion. Mike Sinnett is Vice President of Product Strategy and Future Airplane Programs at Boeing Commercial Airplanes. He will bring his expertise to the Aerion program. Paul Adams, former President of Pratt & Whitney, joined Aerion in early 2018 as a consultant for engine development and joined the Aerion board later that year. Ken Shaw is responsible for high-quality, efficient and repeatable delivery of services, as well as innovation and technical development of advanced service offerings for customers.

Aerion Corporation annonce un nouveau conseil d'administration

Aerion a annoncé la nomination d'un conseil d'administration composé de cinq membres représentant les intérêts des principaux actionnaires et offrant une expérience importante de l'industrie afin de guider la société « vers une croissance rapide » selon les termes du communiqué. Tom Vice, qui avait rejoint Aerion en août 2018 en tant que président du conseil après plus de 30 ans passés chez Northrop Grumman, a été nommé président-directeur général de la société. Bryan Barrett devient chef de la direction financière et vice-président de Keystone Group L.P., une filiale d'Aerion Partners et principal investisseur dans Aerion. Mike Sinnett, vice-président de la stratégie des produits et des programmes des avions futurs chez Boeing Commercial Airplanes, apportera son expertise au programme Aerion. Ces trois dirigeants seront épaulés par Paul Adams, consultant pour le développement des moteurs et par Ken Shaw, responsable de l'innovation, du développement technique et du suivi clients.



Gulfstream opens Vienna sales office and expands european sales team

Gulfstream Aerospace Corp. announced on February 7th, 2019 the opening of its new Sales office in Vienna and new Sales team appointments in Europe, part of the company's ongoing efforts to enhance the customer experience. The Vienna Sales office is located in the exclusive Goldenes Quartier in the heart of Vienna's historic first district. Based there are Matt Sandidge, regional vice president of Sales for Central and Eastern Europe, Greece, Turkey and Israel, and the recently appointed regional vice president of Sales for Russia and the Commonwealth of Independent States (CIS), Michael Rusetski.

Gulfstream ouvre un bureau de vente à Vienne et renforce son équipe commerciale européenne

Gulfstream Aerospace a inauguré un nouveau bureau de ventes à Vienne et renforcé son équipe commerciale en Europe. Cette ouverture intervient dans le cadre d'un investissement continu de l'entreprise pour améliorer son service client notamment sur le vieux continent. Le bureau de Vienne est situé dans le « Goldenes Quartier », au cœur du premier arrondissement historique de la ville. Y seront basés, Matt Sandidge, vice-président régional des ventes pour l'Europe centrale et orientale, ainsi que Michael Rusetski, récemment nommé vice-président régional des ventes pour la Russie et la Communauté des États Indépendants (CEI).



Gulfstream expands senior leadership team

Gulfstream Aerospace announced on February 25th, 2019 it has expanded its senior leadership team to meet the company's growing number of aircraft programs, manage its worldwide supply chain and innovate for the future. New appointees to the leadership team include Colin Miller, former vice president of Flight

Operations, Gulfstream, and Greg Collett, former vice president, Initial and Final Phase Manufacturing, Gulfstream. Miller will be promoted to senior vice president, Innovation, Engineering and Flight. Collett has been promoted to senior vice president, Manufacturing and Completions, assuming some of the responsibilities previously held by Dennis Stuligross, senior vice president, Operations, Gulfstream. Stuligross now serves as the senior vice president of Program Management, Quality and Supply Chain. *"Gulfstream has experienced significant growth over the past decade,"* said Mark Burns, president, Gulfstream. *"To address this growth as well as the changing landscape of our industry, we established an organization that integrates innovation, program management, quality and supply chain management to create consistency across aircraft programs and allow us to more easily foster efficient and disciplined operations."*

Gulfstream renforce son équipe de direction

Gulfstream Aerospace a présenté en février 2019 la composition de sa nouvelle équipe de direction. Celle-ci a été mise en place pour répondre à l'augmentation des programmes, développer l'innovation et gérer sa chaîne d'approvisionnement.

Colin Miller, ancien vice-président et directeur des vols a été nommé au poste de premier vice-président, Innovation, ingénierie et vol. Greg Collett, ancien vice-président, du secteur construction a été promu au poste de vice-président principal, fabrication et finition, reprenant certaines responsabilités auparavant assumées par Dennis Stuligross, vice-président principal des opérations de Gulfstream et qui devient vice-président principal de la gestion des programmes, de la qualité et de la chaîne d'approvisionnement. Ces nouvelles nominations interviennent, selon Mark Burns, président de Gulfstream, « *dans un contexte de croissance importante au cours de la dernière décennie et afin de faire face à cette croissance ainsi qu'à l'évolution du paysage de notre industrie. Nous avons mis sur pied une organisation qui intègre l'innovation, la gestion des programmes, la qualité et la gestion de la chaîne d'approvisionnement afin d'assurer l'uniformité des programmes aéronautiques et de favoriser plus facilement des opérations* ».



Dassault Aviation acquires the European MRO activities of the TAG Aviation Group

After taking over Execujet's maintenance activities in January 2019, Dassault Aviation acquired the European MRO business of another business aviation giant, TAG Aviation.

The integration of those activities will take place over the next few months, once all necessary authorizations have been received.

"The acquisition of the maintenance activities of TAG AVIATION, a major MRO provider, will allow Dassault Aviation to reinforce its European service center network. With TAG Maintenance Services, we intend to develop further a network of excellence and to support different TAG aircraft clients with the same commitment to service quality, while expanding the share of Falcon maintenance activities controlled by the Dassault Group", declared Eric Trappier, Chairman and CEO of Dassault Aviation.

"We have been working hard over the past twenty years to build up a high quality maintenance organization, specializing in the Dassault and Bombardier product lines", remarked Mr. Mansour Ojeh, President of TAG Group, the majority shareholder of TAG Aviation. *"During that time we have built a strong relationship with Dassault Aviation, based upon mutual trust and respect. Given the many challenges faced by independent MROs in the current industry environment, we are pleased to sell this segment of TAG Aviation to a respected OEM who values its employees and shares TAG's high business standards".*

Dassault Aviation acquiert les activités MRO de TAG Aviation

Après avoir repris les activités de maintenance d'Execujet en janvier 2019, Dassault Aviation a acquis les activités MRO européennes d'un autre géant de l'aviation d'affaires, TAG Aviation. Cela a été annoncé dans un communiqué commun publié le 27 février 2019. L'intégration de ces activités se fera au cours des prochains mois, lorsque toutes les autorisations nécessaires auront été reçues.

«L'acquisition des activités de maintenance de TAG AVIATION, l'un des principaux prestataires de services MRO, permettra à Dassault Aviation de renforcer son réseau européen de centres de services. Avec TAG Maintenance Services, nous entendons développer un réseau d'excellence et accompagner les différents clients de TAG avec le même engagement de qualité de service, tout en augmentant la part des activités de maintenance Falcon contrôlées par le Groupe Dassault», a souligné Eric Trappier, Président Directeur Général de Dassault Aviation.

«Nous avons travaillé d'arrache-pied au cours des vingt dernières années pour mettre en place une organisation de maintenance de haute qualité, spécialisée dans les gammes de produits Falcon et Bombardier» a déclaré Mansour Ojeh, président du groupe TAG, actionnaire majoritaire de TAG Aviation. *« Au cours de cette période, nous avons construit avec Dassault Aviation une relation forte, basée sur la confiance et le respect mutuels. Compte tenu des nombreux défis auxquels sont confrontées les sociétés indépendantes de maintenance, nous sommes heureux de vendre ce segment de TAG Aviation à un industriel respecté qui apprécie ses employés et partage les normes commerciales élevées de TAG »*



Daher expands its TBM customer support in Ile-de-France

On March 14, 2019, Daher inaugurated a new support base for TBM customers at the Toussus-le-Noble airport, southwest of Paris, in the heart of a rapidly developing region recently dubbed the «*European Silicon Valley*». The TBM Maintenance Center, which includes a workshop and offices, is located in Hangar 111/112, near the main entrance of the airport. It depends on the main TBM service center located at the Tarbes-Lourdes-Pyrenees airport, and is approved by the EASA (European Aviation Safety Agency) and the FAA (Federal Aviation Administration). Thus it can work on aircraft registered either in Europe or in the United States.

The customer support base will perform all maintenance tasks, including scheduled inspections of TBM models covered by Daher's maintenance contracts, and provide customer service during airport hours, including weekends and holiday periods, with two hours notice.

Daher étoffe son support client TBM en Ile-de-France

Le 14 mars 2019, Daher a inauguré une nouvelle base de support aux clients TBM sur l'aéroport de Toussus-le-Noble, au sud-ouest de Paris au cœur d'une région en plein développement baptisée depuis peu la «*Silicon Valley européenne*». Le centre de maintenance TBM qui comprend un atelier et des bureaux est installé dans le Hangar 111/112, près de l'entrée principale de l'aéroport. Il dépend du centre principal de services TBM situé sur l'aéroport de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, et est agréé Part 145 par l'EASA (Agence Européenne de la Sécurité Aérienne) et la FAA (Federal Aviation Administration) ce qui lui permet d'intervenir sur des appareils immatriculés aussi bien en Europe qu'aux Etats-Unis.

La base de support client effectuera toutes les tâches de maintenance, y compris les inspections programmées des appareils TBM couverts par les contrats de maintenance de Daher et assurera le service à la clientèle pendant les heures d'ouverture de l'aéroport, week-ends et jours fériés inclus, avec un préavis de deux heures.



Flying Colours Corp. celebrates thirty years of business

Flying Colours Corp., the North American maintenance, repair, overhaul and completions business is celebrating thirty years of successful MRO and interiors operations. Launched as an aircraft painting business by current President, John Gillespie, the small start-up quickly developed into an aircraft sales business before evolving into a fully-fledged MRO and interiors business in 1989. Since inception the privately owned, family run company has grown the business from a small hangar dedicated to painting turbo-props and small jets at Peterborough Airport to an international company known for its strong maintenance capabilities, creative cabin-interior design. Led by the core philosophies of Flexibility, integrity and innovation, once the smallest business at the airport it is now the largest airport tenant and is currently expanding its head quarter's footprint with the addition of a fourth hangar measuring more than 100,000 squared feet. A second base was established in 2009 when Flying Colours purchased JetCorp Technical services in St. Louis, which became Flying Colours KSUS in 2013. The facility expanded rapidly and now consists of a 40,000 squared feet state-of-the-art dedicated cabinetry and interiors facility along with a further 60,000 squared feet of hangars, the most recent of which opened its doors for business in January 2019. With the opening of a Singapore interiors division at the Bombardier Seletar Airport facility in 2015 Flying Colours became truly international. *"It's a well-known fact that the business aviation sector is a competitive and challenging industry to succeed in, and we are extremely proud to be marking our thirtieth anniversary this year. In some ways it feels like we are just getting started as we still have a lot of exciting plans to implement over the next decades,"* said John Gillespie, Founder and President. *"It goes without saying we would not have got to where we are without the support of our elite set of customers who value the fact we can deliver even the most complex project, our reliable long-term partners, and most importantly our highly motivated and skilled technical teams. As the years progress this is set to continue to grow,"* said Gillespie.

Flying Colours Corp. fête ses trente ans

Flying Colours Corp. célèbre en cette année 2019 ses trente années d'existence dans le domaine de la maintenance et des aménagements intérieurs. Lancée en tant qu'entreprise de peinture d'avions par l'actuel président, John Gillespie, la petite start-up s'est rapidement transformée en une entreprise de vente d'avions avant de devenir en 1989 une véritable entreprise d'entretien, de réparation et de décoration intérieure. L'entreprise familiale a développé son petit hangar du début dédié à la peinture de turbopropulseurs et de petits jets sur l'aéroport de Peterborough en une entreprise internationale reconnue pour ses capacités de maintenance et d'aménagements cabine. Guidée par « *les philosophies fondamentales d'intégrité, d'innovation et de flexibilité* » selon le communiqué, la plus petite entreprise de l'aéroport est maintenant le plus grand locataire du site et étend actuellement la superficie de son siège social avec l'ajout d'un quatrième hangar de plus de 9 290 m². La société s'est agrandie au fil des années et au rythme de sa croissance sur un marché de plus en plus porteur. Un second centre a été établi en 2009 avec le rachat de JetCorp Technical Services à Saint Louis, devenu par la suite Flying Colours KSUS en 2013. Les installations qui ont grandi rapidement se composent à présent de bâtiments de 3176 m² dédiés à la conception d'intérieurs et de 5 574 m² de hangars, dont le plus récent a ouvert ses portes en janvier 2019.

Avec l'ouverture d'une division d'aménagements intérieurs à Singapour sur le site de Bombardier à l'aéroport de Seletar en 2015, Flying Colours est devenue véritablement internationale. *« L'aviation d'affaires est une industrie compétitive et stimulante dans laquelle il faut réussir, et nous sommes extrêmement fiers de célébrer notre trentième anniversaire cette année. D'une certaine façon, nous avons l'impression de débiter cette aventure, car nous avons encore beaucoup de projets passionnants à mettre en œuvre au cours des prochaines décennies »* a souligné John Gillespie, fondateur et président avant d'ajouter : *« Il va sans dire que nous ne serions pas arrivés là où nous sommes sans le soutien de nos clients qui apprécient le fait que nous pouvons livrer tout type de projets, même les plus complexes. Nous remercions également nos partenaires historiques et, surtout, nos équipes techniques hautement qualifiées. Au fur et à mesure que les années avancent, nous devrions continuer à nous développer »*.



Bombardier invests in new expanded Singapore Service Centre

Bombardier announced on February 26th, 2019 the next major investment in enhancing its global customer service experience with a significant expansion in the growing Asia-Pacific region. The groundbreaking of the expansion occurred on February 27, 2019, with the facility being operational in 2020.

The new expanded Singapore Service Centre will be capable of supporting more than 2,000 visits annually. The Singapore Service Centre, which opened in 2014, will more than quadruple its current footprint from 100,000 sq. ft. (9,260 m²) to approximately 430,000 sq. ft. (40,000 m²) by 2020. The expansion will introduce exceptional new customer facilities, a full-service 37,000 sq. ft. (3,500 m²) paint facility, advanced interior finishing capabilities, with key support functions, such as training, sales and customer support and an expanded portfolio of component, repair and overhaul services.

Bombardier investit à Singapour

Bombardier agrandit son centre de service de Singapour pour renforcer son positionnement sur la zone Asie Pacifique. Une cérémonie marquant le début des travaux s'est tenue le 27 février 2019. Plus de 2 000 visites par an pourront être effectuées dans le futur site qui occupera environ 40 000 m² lorsqu'il sera opérationnel en 2020. Cette surface, quadruplée par rapport à l'existante, permettra à Bombardier d'offrir un plus large éventail de services sur les appareils de sa gamme dans de nouveaux bâtiments dédiés à la peinture, aux aménagements intérieurs, au support client, à la formation, aux ventes ainsi qu'aux travaux et services liés à l'ensemble du processus de maintenance.



Jet Aviation completes rebranding of Australian Hawker Pacific FBOs

Jet Aviation has completed the rebranding of its six Hawker Pacific FBOs in Australia. The Australian FBO facilities are located in Brisbane with two locations, Cairns, Darwin, Perth and Sydney. All six FBOs in Australia have operated under the Jet Aviation logo since February 1, 2019. Jet Aviation expanded its customer offerings in the Asia-Pacific region with the acquisition of Hawker Pacific in May 2018. The rebranding is expected to strengthen the company's position as a leading global business aviation service provider. Jet Aviation operates 34 FBOs across America, Europe, the Middle East and Asia.

En Australie, les FBO Hawker Pacific changent de nom

Jet Aviation a terminé le changement de marque de ses six terminaux d'affaires Hawker Pacific en Australie. Deux de ces terminaux sont situés à Brisbane, les autres à Cairns, Darwin, Perth et Sydney. Depuis le 1er février 2019, ils fonctionnent sous les couleurs de Jet Aviation, suite logique de l'acquisition en mai 2018 de Hawker Pacific par la filiale de General Dynamics. En plus de ces six FBO australiens, Jet Aviation exploite 34 FBO en Amérique, en Europe, au Moyen-Orient et en Asie.



Delivery of the first PC-24 Evasan

As it enters its 15th year, Malta based VistaJet made significant progress on its core strategic priorities, increasing market share worldwide. VistaJet saw new contracts of its flagship membership program grow by 31% in 2018 and the number of flights increased by 25%. As demand for longer flights and comfort continues to increase across the industry, VistaJet's utilization grew by 20% across its fleet of over 70 aircraft now equating to enough hours to fly each aircraft around the world 20 times on average. Regionally, Europe proved a significant market for corporates and individuals flying privately, accounting for 48% of total VistaJet flights in 2018. New program members grew significantly by 105% in the region, with the majority of growth coming from clients based in the UK which doubled its new contracts.

North America remained a key growth driver for VistaJet and accounted for the largest increase in flights in 2018, with a rise of 46%. To cater for the growing demand from customers in the region, 21% of VistaJet's global fleet at any given time is in the market.

In addition to the growth in the number of customers and flights, the year 2018 enabled the operator to develop new strategic partnerships with world leading art and sport partners such as Christie's and British Polo Day, as well as the launches of the most extensive traveler's programs for children and oenophiles in private aviation.

While the Middle East has seen some weakness in the industry, VistaJet's customer base appears to be as strong as ever, with number of flights up by 38% and passengers by 24%. The UAE accounted for the majority of flights in the region at 29%, and the number of flight hours at 34%.

As Dubai continues to prove a significant global hub, VistaJet will open a larger sales office in the region in January 2019.

Strong numbers in Asia, with flights increasing by 26%. Reflective of economic forecasts for GDP, Singapore led the results with a 71% growth in the number of flights to and from the country.

« 2018 was a further milestone year for VistaJet. Despite increasing economic and geopolitical headwinds, we anticipate resilience across our customer base for 2019 » said Thomas Flohr, VistaJet's Founder and Chairman

VistaJet enregistre en 2018 une hausse de 31 % du nombre de nouveaux membres

VistaJet, a annoncé lors de ses résultats 2018, une nouvelle année record, avec l'arrivée de nouveaux membres et une hausse du nombre de vols. Alors qu'elle entame sa quinzième année d'existence, la société basée à Malte, a affiché une augmentation de 31% de nouveaux contrats pour son programme de vols et une hausse de 25% du nombre de vols. Alors que la demande de vols long-courrier continue d'augmenter, l'utilisation de la flotte de VistaJet a augmenté de 20 %, ce qui équivaut maintenant à un nombre d'heures de vol suffisant pour faire 20 fois le tour du monde en moyenne pour chaque appareil.

L'Europe, avec 48 % du total des vols VistaJet, a constitué un marché important pour les entreprises et les particuliers qui voyagent à titre privé. Le nombre de nouveaux membres du programme a progressé de 105 %. Cette croissance provient essentiellement de clients basés au Royaume-Uni où le nombre de nouveaux contrats a doublé.

L'opérateur indique que le marché nord américain, lui ayant permis d'enregistrer une hausse de 46 % de ses vols, reste l'un des principaux moteurs de sa croissance. Aussi, pour répondre à la demande croissante des clients, VistaJet a basé 21 % de sa flotte en Amérique du Nord.

En plus de la progression du nombre de clients et de vols, l'année 2018 a permis à l'opérateur de développer de nouveaux partenariats stratégiques dans le monde de l'art et du sport, tels que Christie's et British Polo Day, et de lancer des programmes spécifiques de voyage pour les enfants ou les amateurs de vin.

Alors que l'aviation d'affaires au Moyen-Orient a connu une activité globalement faible, la société maltaise indique néanmoins que le nombre de vols sur ce marché a augmenté de 38 % et le nombre de passagers de 24 %. Dubaï continuant à être un pôle mondial important, VistaJet y ouvrira un bureau de vente en janvier 2019.

En Asie, les vols de VistaJet ont progressé de 26 %, ce qui, selon l'opérateur, reflète les prévisions économiques favorables dans la région et notamment à Singapour où une croissance de 71 % du nombre de vols à destination et en provenance du pays a été enregistrée.

Pour Thomas Flohr, Président directeur général de VistaJet, « 2018 a été une nouvelle année charnière pour VistaJet. Malgré des vents contraires économiques et géopolitiques croissants, nous prévoyons une résilience de notre base de clients pour 2019 ».



FAI rent-a-jet AG welcomes its seventh Bombardier Global Express

German Special Mission and VIP-Charter Operator FAI rent-a-jet AG has welcomed its seventh Bombardier Global Express, MSN 9016, to the company's 26-strong fleet.

Following a 240-month inspection, the Global Express will undergo a complete interior refurbishment at the company's growing MRO division, FAI Technik in Nuremberg. Further planned upgrades include the installation of a new cabin management system, KA-Band Ultra-High Speed Wi-Fi Internet and new exterior paint. It is anticipated that the aircraft will be introduced to the market for sale or lease by the end of March 2019.

The aircraft's custom interior will be designed by FAI's design partner, award-winning German design specialist, Tim Callies who is well known in the business aviation industry for his work on Boeing BBJ's, Airbus ACJ's and Global Express business jets. He will work with the future aircraft owner to select custom features to suit his or her own particular taste and lifestyle.

The Global Express will be FAI's third "Signature Edition" aircraft where a buyer can personalise the cabin design and select upgrades for an all-in turnkey price. The end result offers the benefit of a fully refurbished aircraft with major maintenance inspections completed.

In addition to the seven Bombardier Global Express jets, FAI's group fleet includes, five Bombardier Challenger 604s, one Challenger 850, 11 Learjet 60, plus one Premier 1A and one King Air 350. All Bombardier aircraft are maintained by FAI Technik GmbH in Nuremberg.

FAI reçoit son septième Global Express

FAI Rent vient de réceptionner son septième Bombardier Global Express (MSN 9016) et dispose désormais d'une flotte de 26 avions. Après une inspection des 240 mois, le Global Express fera l'objet d'une rénovation intérieure complète dans la division MRO de FAI Technik à Nuremberg. Les améliorations prévues comprennent un nouveau système de gestion cabine, un accès Internet Wi-Fi ultra-rapide en bande KA et une nouvelle peinture extérieure.

L'opérateur prévoit une mise sur le marché de l'appareil, pour la vente ou la location, d'ici la fin mars 2019. L'aménagement intérieur a été conçu par Tim Callies, connu pour les travaux d'aménagements réalisés sur Boeing BBJ, Airbus ACJ et Global Express. Il personnalisera la cabine selon les choix du futur propriétaire. Ce Global Express sera le troisième avion aménagé selon le concept «Signature Edition» de FAI, qui permet à l'acheteur de personnaliser le design de sa cabine et de sélectionner des améliorations souhaitées pour un prix clé en main.

En plus des sept biréacteurs Bombardier Global Express, la flotte du groupe FAI comprend cinq Bombardier Challenger 604, un Challenger 850, onze Learjet 60, un Premier 1A et un King Air 350. Tous les avions Bombardier sont entretenus par FAI Technik GmbH à Nuremberg.



Jet Aviation adds a second BBJ1 to its aircraft management & charter fleet in EMEA

Jet Aviation has added a second Boeing B737 (BBJ1) to its fleet of managed aircraft in Europe, the Middle East and Africa (EMEA), effective immediately. The BBJ1 is based in Western Europe and is available for charter service. Managed by Jet Aviation's aircraft management and charter business in Malta, the Boeing BBJ1 has been added to the company's Maltese air operator's certificate (AOC).

Jet Aviation ajoute un deuxième BBJ à sa flotte sur la zone EMEA

Jet Aviation a intégré un second Boeing B737 (BBJ1) dans sa flotte affectée au marché Europe-Middle East-Afrique (EMEA). L'appareil, basé en Europe de l'Ouest est désormais disponible pour le service charter. Géré par Jet Aviation à Malte, ce Boeing BBJ1 a été ajouté au certificat de transporteur aérien maltais (AOC) de l'entreprise



Nomad Aviation receives Approval to operate at London City Airport

Nomad Aviation AG has received the full approval to operate its Cessna Citation CJ1+ and Cessna Citation CJ2+ in and out of London City Airport starting February 1st, 2019.

London City airport features some of the most restrictive steep approach and noise abatement regulations in aviation. Flight crews and aircraft require special certification and training to operate at London City Airport. Nomad Aviation's crews and Cessna Citation CJ1+ / CJ2+ aircraft have met these rigorous requirements. Both aircraft are commercially operated through Nomad Aviation's Swiss AOC and are therefore fully available for charter.

Nomad Aviation reçoit l'autorisation d'opérer à l'aéroport de London City

Depuis le 1er février 2019, Nomad Aviation est autorisé à exploiter ses Cessna Citation CJ1+ et CJ2+ sur l'aéroport de London City. Les équipages de Nomad Aviation ont satisfait aux exigences rigoureuses requises pour cet aéroport, qui en raison de sa situation géographique au cœur de la ville, possède une réglementation des plus restrictives en matière d'approche et de bruit. Disponibles à la location, les deux appareils sont exploités conformément au CTA suisse de Nomad Aviation.



Oriens Aviation creates a PC 24 sales centre showcase at Biggin Hill

Oriens Aviation has signed an agreement with Pilatus Aircraft Ltd to extend its exclusive UK and Ireland Authorised Pilatus Centre at London Biggin Hill Airport to the PC-24 Super Versatile Jet, effective immediately. In readiness, Oriens Aviation is ramping up tooling and sending engineers to Stans, Switzerland for training to add the twin-engined jet to its Part 145 MRO approvals. Oriens Aviation is the authorized PC12 and PC 24 sales and service center, exclusive for the United Kingdom and Ireland. Its new facilities are expected to be fully operational by the end of the third quarter of 2019.

Oriens Aviation s'agrandit pour accueillir le Pilatus PC-24

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



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



Ultimate Jet TV, Everywhere ...



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



vimeo

... Helicopter Industry TV, Same same but different



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





FLIGHT TEST



EMBRAER

LAUNCHES THE PRAETOR 500/600

COMPLÈTE SES GAMMES
ET LANCE LES PRAETOR 500/600



By/par Greg Cellier
© Embraer





Warm end-of-year reunion at the Embraer factory in Sao José dos Campos after a twenty hours journey, as I meet the Brazilian team that hasn't changed since 2008 when we first met for my first flight test on the Phenom100.

Alvadi Serpa and his development engineers are here to present their « newborn » and Camelier, Embraer chief test pilot, as well as Salgado now in charge of the company reception pilots and who will be my captain tomorrow are both attending this afternoon's briefings on the Praetor 500/600.

I'm going to fly with the same team for the fourth time and I realize how much Embraer is a family affair as well as the company's long journey developing their business jets portfolio in this merger context in between Boeing and Embraer commercial jets.

Chaleureuses retrouvailles de fin d'année à l'usine Embraer de Sao José dos Campos après plus de vingt heures de voyage pour retrouver l'équipe aviation d'affaires d'Embraer rencontrée plusieurs fois depuis 2008 pour le Phenom100 et qui n'a pas changé (ce qui est rare). Du côté de la stratégie du produit je retrouve Alvadi Serpa et son équipe d'ingénieurs de développement. Du côté des pilotes, Eduardo Camelier, le chef pilote d'essais d'Embraer au Brésil me fait l'honneur d'être là pour cet après midi de briefing sur l'avion, accompagné par l'ami Salgado, maintenant en charge du pool de pilotes de réception de la compagnie au Brésil et qui sera le capitaine de notre vol du lendemain.

Je vais donc voler avec la même équipe pour la quatrième fois et je réalise à quel point Embraer est une affaire de famille. Je mesure aussi le chemin parcouru par l'entreprise depuis 2008 dans le développement de la gamme d'avions d'affaires, dans ce contexte de rachat par Boeing d'Embraer commercial jets.

WHY THE PRAETORS SERIE?

Faithful to my habits I came in virgin of any knowledge on the aircraft and Alvadi is explaining me the whys and ifs of the serie.

Embraer decided to take customers feedback on the Legacy 450 / 500 in order to position its new serie at the top of the «midsize and super-midsize» classes.

Embraer R&D team was then put in charge of the project coordinated by Alvadi.

To be able to achieve the task it was necessary to find a way to increase the range of the aircraft, the technology on board and to increase comfort and connectivity.

With electric flight controls already available on the Legacy (unique in the midsize/super midsize classes), it remained to include the latest innovations in avionics and connectivity.

Those tasks were completed in merely 2 years of hard work!

POURQUOI LA SÉRIE DES PRAETORS 500/600 ?

Fidèle à mes habitudes j'ignore tout de ces nouvelles machines et découvre la genèse des Praetors grâce au brief précis d'Alvadi. Prenant en compte les retours des utilisateurs sur les Legacy 450 et 500 et désirant positionner ses machines en tête des classes "midsize et super-midsize", les équipes de R&D, coordonnées par Alvadi, se sont mises au travail.

Il fallait pour parfaire la copie trouver le moyen d'augmenter le rayon d'action des machines, la technologie à bord et accroître encore le confort à bord et la connectivité.

Les commandes de vol électriques étant déjà présentes (ce qui est unique pour cette gamme de machines), il restait à inclure les dernières innovations en matière d'avionique et de connectivité.

On peut dire qu'en moins de deux ans, les équipes d'Embraer n'ont pas chômé.



LET'S FLY THE PRAETOR!

The next day our team meets at dawn to brief this flight which will see us take off from Sao Jose dos Campos (SBSJ) to reach the maritime areas, south of the Brazilian coast. We quickly get to the flight line after a thorough briefing where the Praetor 500 and 600 are waiting for us.

We get on board the Praetor 600 registered PR-ZSU, whose air-conditioned cabin, thanks to the APU, accommodates a full test equipment for the certification phase.

I find a very clean cockpit very similar to the Legacy with a Rockwell Collins ProLine Fusion avionics and stylish side-sticks.

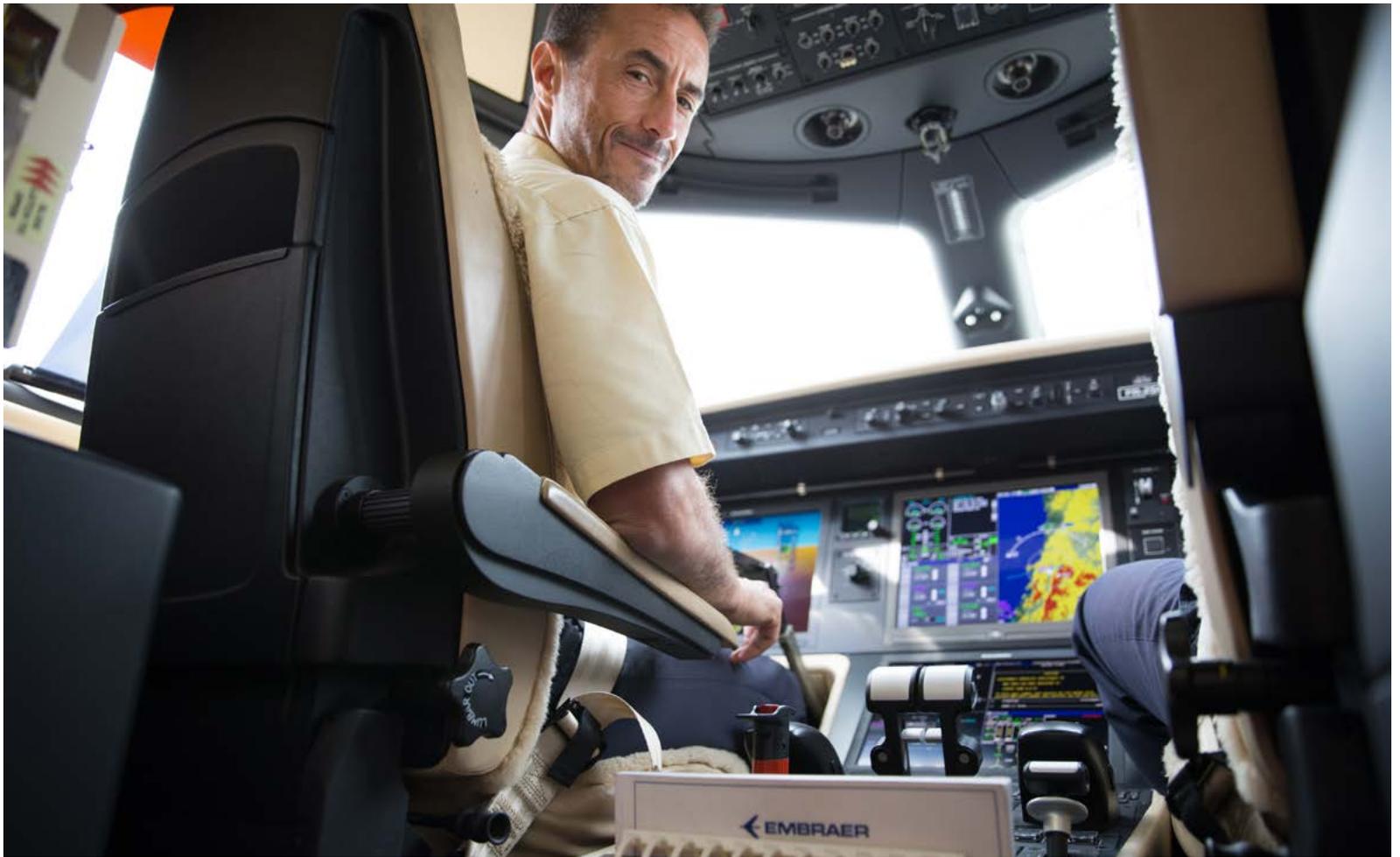
Salgado tells me that many avionics functions have been updated to the latest standards and we have among other novelties (some of which may be options on standard machines) new Honeywell Lasered VI IRS that allow very precise navigation in remote or oceanic areas, a predictive windshear system coupled with a new Doppler weather radar with the weather and cloud cells being displayed as well in vertical section, the CDTI (Cockpit Display of Traffic Information) which allows through the ADS-B (Automatic Dependent Surveillance Broadcast) to have on our giant screens full information on surrounding traffic allowing an improved situation awareness for pilots with reduced spacings in between aircraft and thus fuel savings, the SVGS (combination of SVS Synthetic Vision System and Flight Guidance Display and High Precision Position Monitors that reduces the Cat 1 approaches minimums from 200ft to 150ft even without a HUD-head up display).

I find my way around with the logic of the Fusion cockpit and we are ready to start with our FMS (Flight Management System) filled and our speeds automatically calculated (V1: 120, VR: 125, V2: 131) by the system depending on our weight (16900kg) and conditions of the day.

Getting started with our Auxiliary Power Unit (APU) is quick and easy; our automatic checklists are helping to make the process fluid.

I start taxiing within a few minutes. Turns without «tiller» just using some rudder inputs without differential braking are quite easy. Capt Salgado advises me to keep one reverser just up to slow down our "mustang" a bit to taxi without using our brakes too much. At this pace we quickly get to the holding point of runway 15 of Sao José and we lign up after achieving our take-off safety briefing and with the "before take-off" checklist completed.





ET SI ON VOLAIT ?

Le lendemain toute l'équipe se réunit aux aurores pour préparer le vol. Nous décollerons de Sao José dos campos (SBSJ) et rejoindrons les zones maritimes au sud des côtes brésiliennes. Les Praetors 500 et 600 nous attendent sur le tarmac et nous prenons place rapidement à bord du Praetor 600 immatriculé PR-ZSU. La machine étant en phase de certification, la cabine, climatisée à l'aide de l'APU, est équipée d'une installation d'essais.

Je retrouve un poste de pilotage très épuré entièrement similaire à celui du Legacy avec une avionique Rockwell Collins ProLine Fusion et des mini-manches très stylés.

Salgado me précise que de nombreuses fonctions avioniques ont été mises à jour aux derniers standards. Nous disposons entre autres nouveautés (certaines pouvant être des options sur les machines de série) de nouvelles IRS Honeywell Lasered VI qui permettent une navigation très précise en régions éloignées ou océaniques, d'un système de « predictive windshear » couplé à un nouveau radar météo Doppler et au « vertical weather » soit un affichage des cellules nuageuses en coupe verticale, du CDTI (Cockpit Display of Traffic Information) qui permet grâce à l'ADS-B (Automatic Dependant Surveillance Broadcast) de disposer sur nos écrans géants d'informations complètes sur les trafics environnants permettant aux pilotes d'avoir une meilleure prise en compte de l'environnement extérieur avec des espacements réduits et des gains de carburant, du SVGS (combinaison du SVS Synthetic Vision System et du Flight Guidance Display and High Precision Position Monitors qui permettent de réduire les minima en approche Cat 1 de 200ft à 150ft même sans utiliser le HUD-head up display).

La logique du cockpit Fusion est vite retrouvée et nous sommes prêts à mettre en route avec nos FMS (Flight Management System) renseignés et nos vitesses calculées (V1:120, VR:125, V2:131) par le système en fonction de notre masse (16900kg) et des conditions du jour.

La mise en route à l'aide de notre APU (Auxiliary Power Unit) est simple et rapide et les checklists automatiques sont une aide précieuse.

Je débute le roulage en quelques minutes. Les virages s'effectuent sans « tiller » au palonnier sans freinage différentiel et le maintien de trajectoire est aisé. Capt Salgado me conseille de rouler avec une coque de reverse relevée afin de ralentir un peu notre « pur-sang » sans utiliser trop nos freins. A cette allure, nous sommes vite au point d'arrêt de la piste 15 de Sao José et nous nous alignons après notre briefing de sécurité au décollage, checklist avant décollage effectuée.



TAKEOFF

With 5700kg of fuel (out of 5920kg total fuel) our TOW (take-off weight) is 16 629 kg and our take-off in a «de-rate» mode (with a power reduction compared to the 7528 lbs maximum thrust of our Honeywell HTF7500E) is a pleasure with a gradual but nice acceleration that makes me hang on my side-stick.

Upon rotation, a 15 degrees attitude is not enough and the Praetor accelerates. We clean up the aircraft without delay and I keep flying the plane manually during our climb accelerating from 250 to 300 kt. The flight controls are very nice. I particularly appreciate our passive side-sticks (they are not mechanically connected) and the auto-trim function that automatically compensates our pitch.

If the side-sticks are used simultaneously, a «dual input» audio alarm and some vibrations in the sticks are warning us; however, the priority can be taken by one of the two pilots by holding down the «AP disconnect» push button with the «Priority Left or Right» voice announcement.

Other than this button, there are 3 other push buttons: a button «press to talk» for communications, an EVS switch (Enhanced Vision System) allowing the activation of the EVS function on the HUD and a TCS (TrimControlSystem) switch for pitch compensation during approach phases.

The fully digital fly-by-wire flight controls not only make manual flying a real pleasure but allow for precise trajectories and offer multiple protections.

I engage the «autopilot» in LNAV (Lateral Navigation) / FLCH (Flight Level Change) / SPEED modes (speed or Mach number maintained by a gradual reduction of the climb attitude in coordination with the autothrottle) as we are passing FL180 and we continue our climb to the unrestricted FL370 flying over the coast and its seaside resorts then over beautiful Isla Bella.

A traffic on a converging route gives me the opportunity to view with a single click of the trackpad on the diamond: the aircraft's altitude, speed, vsi, callsign, origin and destination... which enhances our situation awareness. Due to ATC we stop at FL370 in 12 minutes and continue shortly thereafter to FL420 with a good 1000 feet+ VSI (FL420 is easily accessible even at maximum take-off weight).

At this level and even at .82M High Speed Cruise (with 475kt of ground speed), the range of the Praetor 600 thanks to its improved aerodynamic performances, the fuel efficiency of its engines (about 820kg / h total) and its increased fuel capacity of 13,058lbs / 5923 kg would be almost better than the range of its cousin the Legacy 500 flying in normal cruise speed (.78M)!

At this level and even in fast cruise, the very low noise level in the cabin and in the cockpit is a major comfort factor and, thanks to the pressure differential of 9.7psi allowed by the conditioning system, our maximum cabin altitude is 5800ft at 45000ft (the Praetor's practical ceiling) which is a prime factor for reduced fatigue during long flights.

I slow down to .76M (410kt ground speed) in LongRangeCruise and with a consumption of 630kg /h, our endurance would be 6 hours and again, Salgado stresses that the conditions of the day (ISA + 11) are not the most favorable!

DÉCOLLAGE

Avec 5700kg de carburant (sur un total fuel de 5920kg) et une masse au décollage de 16629kg, le décollage même en mode « de-rate » (détaré) soit avec un abattement de puissance par rapport aux 7528 lbs de poussée max de nos Honeywell HTF7500E est un plaisir avec une accélération graduelle mais franche qui me fait m'accrocher à mon mini-manche. A la rotation, l'assiette de 15 degrés n'est pas suffisante et le Praetor accélère. La rentrée des trainées se fait sans tarder et je conserve l'avion en pilotage manuel durant la montée en accélérant bien vite de 250 à 300 kt.

Les commandes de vol sont très agréables. J'apprécie tout particulièrement les mini-manches passifs (non reliés mécaniquement) et la fonction auto-trim qui compense automatiquement la profondeur. Ces mini-manches ne peuvent être utilisés simultanément sous peine d'une alarme audio « dual input » et d'une alarme tactile sous la forme d'un vibreur de manche; cependant la priorité peut être prise par l'un des deux pilotes en maintenant l'appui sur le bouton poussoir « AP disconnect » avec l'annonce vocale « Priority Left ou Right ».

Sur mon manche épuré, hormis celui-ci, on trouve 3 autres boutons poussoirs: un bouton « press to talk » pour les communications, un bouton EVS (Enhanced Vision System) permettant l'activation de la fonction EVS sur le HUD et un bouton TCS (TrimControlSystem) permettant la compensation en tangage en phases d'approche.

Les commandes de vol électriques entièrement digitales font non seulement du pilotage manuel un réel plaisir mais permettent des trajectoires précises et offrent de multiples protections. J'enclenche « l'autopilot » en modes LNAV (Lateral Navigation) / FLCH (Flight Level Change) / SPEED (vitesse ou nombre de Mach maintenus par une réduction graduelle de l'assiette de montée en coordination avec l'automanette) passant le FL180 et nous continuons notre montée vers le FL370 sans restrictions en survolant la côte et ses stations balnéaires puis Isla Bella.

Un trafic que nous croisons en route inverse me donne l'occasion de visualiser par un simple clic avec le trackpad sur le diamant en rapprochement les infos d'altitude, vitesse, vario, indicatif, provenance et destination du trafic...ce qui optimise la perception de notre environnement. Nous interceptons à la demande du contrôle le FL370 en 12 minutes et continuons peu après vers le FL420 que le Praetor n'a aucun mal à accrocher même à la masse maxi au décollage.

A ce niveau et en croisière rapide à Mach 0,82 (soit une vitesse sol de 475kt) le rayon d'action du Praetor 600 grâce à ses performances aérodynamiques améliorées, l'efficacité en consommation de ses moteurs (environ 820kg/h total) et sa capacité carburant accrue de 13 058lbs/5923 kg serait quasiment celui de son cousin le Legacy 500 en conditions de croisière normale!

A ce niveau et même en croisière rapide, le niveau de bruit très bas en cabine et dans le cockpit est un facteur de confort majeur et, grâce au différentiel de pression de 9,7psi autorisé par le système de conditionnement notre altitude cabine maximum est de 5800ft à 45000ft, le plafond pratique du Praetor. Cela est un facteur primordial qui réduit la fatigue sur les longs vols en particulier. Je réduis à M 0,76 (410kt de vitesse sol) en LongRangeCruise et avec une consommation de 630kg/h notre autonomie pratique serait de 6 heures et encore, Salgado souligne que les conditions du jour (ISA+11) ne sont pas les plus favorables!



FLIGHT CONTROLS

I bring us back down (using the Idle descent mode) to FL250 and Camelier who oversees the flight from the observer seat asks me whether I am ready to review the various flight control protections.

Small reminder: the flight controls of the Praetor series are digital fly-by-wire which is unique for the Mid Size and Super Mid Size categories.

They operate in Normal mode or in Direct mode...simple and straightforward.

The system allows in Normal law: the reduction of the pilots workload with the automatic trim, optimum trajectory, yaw correction in the event of an engine failure and of course flight envelope protections: high Alpha or angle of attack protection, high speed protection and load factor protection.

The Direct mode steps in in case we'd loose any of the previous protections and then we'd be flying a conventional aircraft without protections and would have to trim it manually.

At FL250 we work at .78M in manual control to evaluate the various functions and protections of the flight controls.

The fly-by-wire using 16 actuators (ailerons, spoilers on the wings, rudder and horizontal tail) allows for an automatic compensation on the pitch axis, controls the roll axis by maintaining a neutral spiral stability (that is to say that up to 33° of roll angle if we release our action on the side-stick, that angle is maintained and if we go beyond 33° then the flight controls bring back the roll angle to 33°) while compensating laterally to avoid sideslip and, on the yaw axis, has a Yaw Damper function and help with coordination in turns.

Spoilers in Ground and Flight modes provide essential lift reductions to reduce landing distances and allow for steep approaches.

All these functions make the Praetor very simple to fly manually with great precision whatever the speed high or low, with an optimal roll rate (up to 30° / sec) and automatic compensation (up to + 2.5G / -1G in clean configuration).

In addition, the Fly-by-wire in its takeoff mode adapts the pitching rate for optimal rotations, in its landing mode forces the pilot to control his neutral pitch via a De-rotation function and offers the Trim Control System during the approaches (we will see it later on).





COMMANDES DE VOL

Je redescends plein réduit (mode Idle descent) au FL250 et Camelier qui supervise le vol depuis le siège observateur me demande si je suis prêt à passer en revue les différentes protections des commandes de vol.

Petit rappel: les commandes de vol de la série des Praetor sont digitales ce qui est unique dans cette gamme d'avions midSize et Super MidSize. Elles opèrent de manière simple en mode Normal ou en mode Direct.

Le système permet en loi Normale: la réduction de la charge de travail des pilotes avec le trim automatique, le maintien de la trajectoire, la réduction passagère du moteur vif en cas de panne moteur, mais surtout le maintien de l'avion dans son domaine de vol via trois protections: limitation en incidence, protection des vitesses élevées et protection du facteur de charge.

La loi Directe intervient en cas de perte de n'importe laquelle des protections précédentes et on retrouve alors un avion conventionnel sans protections et à compenser à la main.

Au FL250 nous travaillons à M 0,78 et évoluons en pilotage manuel pour évaluer les différentes fonctions et protections des commandes de vol.

Les CDVEs par le biais de 16 actionneurs que sont les ailerons, les jeux de spoilers sur les ailes, la dérive et le plan horizontal permettent sur l'axe de tangage une compensation automatique, sur l'axe de roulis de commander un taux de roulis, de maintenir une stabilité spirale neutre (c'est à dire que jusqu'à une certaine valeur d'inclinaison soit 33° si on relâche l'action au mini- manche l'inclinaison est maintenue et si on fait de même au-delà de 33° alors les CDVEs ramènent l'inclinaison à 33°) tout en compensant latéralement pour éviter les dérapages et sur l'axe de lacet une atténuation des oscillations (Yaw Damper) et une coordination en virage.

Les spoilers en mode SOL et VOL permettent des réductions de portance primordiales pour réduire les distances d'atterrissage et des approches sous fortes pentes par exemple.

Toutes ces fonctions font que le pilotage manuel du Praetor est très simple et précis quel que soit le régime de vol à haute ou basse vitesse avec un taux de roulis optimal (jusqu'à 30°/sec) et une compensation automatique (jusqu'à +2,5G/-1G en configuration lisse).

De plus les CDVE en mode décollage permettent une adaptation du taux de tangage pour des rotations optimales, en mode atterrissage forcent le pilote à arrondir via un mode De-rotation et proposent le système Trim Control System lors des approches que nous verrons plus tard.



Camelier who developed the flight controls tells me that wing reinforcement because of such large winglets was not needed thanks to a «load alleviation» function. It was designed to reduce the stresses applied to the wings during high-speed turns using simultaneous aileron deflection upwards of 10° during those turns.

I first accelerate to the maximum Mach in operations (MMO) or .83M and try to go beyond taking a negative pitch angle while banking to 30° at .84M, overspeed protection is activated and the flying controls go against my order in the side-stick by pulling us on a nose up attitude with a bank action getting the wings level which keeps us below MMO / VMO. We cannot in normal law accelerate and exceed the maximum speed in dive (360kt / .90M).

Camelier tells me that angle of attack and load factor protections retain priority over the high speed protection and we get down to FL150 to continue.

Steady around 290kt we are going to check neutral spiral stability. I first make some turns with less than 33° AOB and when I release the side-stick, the bank angle remains the same. Meanwhile increasing the AOB beyond 60° , the alarm «bank angle» alerts us but I can continue rolling the aircraft; when I release my action then the AOB gets automatically back to 33° . We then intentionally reduce speed with 40%N1 while increasing our angle of attack. Our speed decreases through 110kt on top of the white speed tape (indicating 1.3VS1G) which cancels the auto-trim, activates the auto-throttle if the autopilot were engaged.

Our speed keeps on decreasing through 104kt (top of the yellow tape) and the alarm «Low speed» is activated. Reaching the red speed tape or about 100kt, the max angle of attack is reached and I go for full pitch up with the stick; the AOA no longer increases thanks to the protection and the speed settles just under 100kt.

The Praetor remains manoeuvrable and I roll the jet up to 30° angle of bank while going downhill.

Getting back to normal flying is immediately achieved by reducing our angle of attack while putting back our wings level and increasing power; the effect is immediate with our speed increasing through the tapes.

Then Camelier asks me to bank the aircraft to 30° while reducing power again and maintaining altitude (case of a last turn with the AOA rising). He tells me to yank the stick abruptly to the stop and maintain the action.

Our speed bleeds fast with the same alarm «low speed» and reaching max AOA, whatever pull I put on that side-stick: there's no way I can get past that incidence and speed settles just on the red tape while I can still bank around the aircraft.

Simply putting our wings level and releasing the stick substantially decreases our angle of attack and we instantly get out of that tricky flight regime. Camelier explains that it was a choice that maintaining full back stick the aircraft would stay at max AOA resulting in a max angle climb whereas a «stick pusher» would force us to decrease the incidence below max AOA thus not achieving a max angle climb which in cases like «windshears» or to avoid a CFIT (Controlled Flight Into Terrain) is necessary.

Camelier qui a développé les commandes de vol me précise que suite à l'utilisation de winglets de grande taille sans avoir recours au renfort des ailes, un système "load alleviation" a été pensé afin de réduire les contraintes appliquées aux ailes lors des virages à hautes vitesses via un braquage des ailerons simultané vers le haut de 10° dans ces cas.

J'accélère tout d'abord vers le Mach maximum en opérations (MMO) soit M 0,83 et tente d'aller au delà en prenant une assiette négative tout en inclinant vers 30° à M 0,84. La protection en survitesse s'active et les commandes de vol vont à l'encontre de mon ordre au mini-manche en imprimant une assiette à cabrer et une rotation pour remettre les ailes horizontales ce qui nous maintient en deçà de MMO / VMO.

On ne peut donc pas en loi Normale accélérer et dépasser la vitesse maxi en piqué (soit 360kt/M 0,90).

Camelier me précise que les protections en incidence et en facteur de charge restent prioritaires sur la protection haute vitesse et nous descendons vers le FL150 pour poursuivre. Stable vers 290kt et pour illustrer la stabilité spirale neutre j'effectue tout d'abord des virages à des inclinaisons inférieures à 33° et lorsque je relâche le manche, l'inclinaison reste la même alors qu'en augmentant mon inclinaison au delà de 60°, l'alarme audio "bank angle" se met en route mais je peux toujours poursuivre le mouvement de roulis et lorsque je relâche mon action alors l'inclinaison est ramenée automatiquement à 33°.

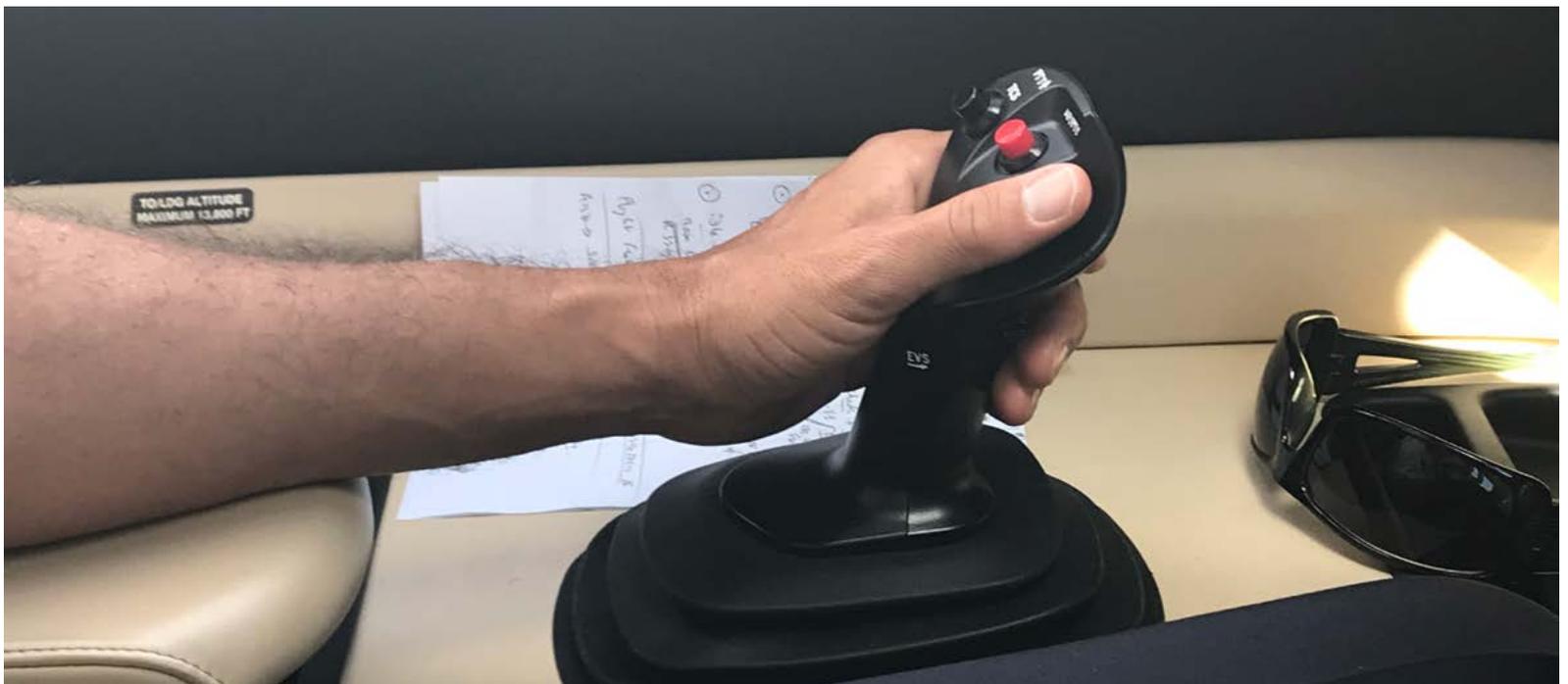
Nous réduisons ensuite intentionnellement la vitesse, ailes horizontales, en augmentant notre incidence avec un régime faible de l'ordre de 40% de N1. Notre vitesse régresse à travers les 110kt du bandeau blanc indiquant 1,13VS1G ce qui a pour effet d'annuler l'auto-trim et d'activer l'automanette au cas où l'autopilote serait engagé. La vitesse continue de régresser à travers le bandeau jaune et ses 104kt et l'alarme audio "Low speed" retentit puis, arrivant au bandeau rouge soit vers 100kt, l'incidence max atteinte, j'ai beau appliquer une pleine action à cabrer, l'incidence n'augmente plus grâce à la protection d'incidence et la vitesse stagne juste sous 100kt.

Le Praetor reste manoeuvrant et j'incline jusqu'à 30° avec une trajectoire descendante.

Pour sortir de ce mauvais pas, je réduis l'incidence tout en remettant les ailes horizontales et en augmentant la puissance ce qui a pour effet immédiat de voir la vitesse rapidement augmenter au delà des bandeaux.

Puis Camelier me demande d'abord d'incliner vers 30° en réduisant de nouveau la puissance tout en maintenant le palier (cas d'un dernier virage avec montée en incidence) puis de tirer à fond sur le manche pour augmenter brutalement l'incidence.

La vitesse chute de la même manière avec la même alarme sonore "low speed" et arrivé à l'incidence maxi j'ai beau augmenter ma pression sur le mini-manche, je ne peux franchir l'incidence max et la vitesse se stabilise juste sur le bandeau rouge, la machine restant manoeuvrante en roulis. Le simple fait de remettre les ailes horizontales et de relâcher le manche diminue substantiellement l'incidence et nous sortons instantanément de ce régime de vol. Camelier me précise que ce régime a été choisi pour qu'en maintenant la profondeur plein arrière, la machine reste à l'incidence maxi alors qu'un "stick pusher" nous forcerait à diminuer l'incidence cela pour pouvoir piloter à l'incidence maxi dans des cas comme les "windshears" ou afin d'éviter une collision avec le sol.



BACK TO SAO JOSE

It is soon time to go back to Sao José to see how the Praetor behaves in the pattern and upon landing.

The ATIS received with a click of the mouse by ACARS makes us fill in the ILS 15 in the FMS and our reference speed (Vref 117kt) is calculated automatically by the system integrating our 15000lbs landing weight. The system calculates our landing distance according to the «auto-brake» selected (as well an unseen feature in the midsize supermidsize class). In our case on a dry 8780ft runway, zero wind, 1018hpa, 26 ° C and with our landing weight, our landing distance (increased by a factor of 1.15) will be around 4615ft.

I keep flying the Praetor manually during descent up until interception of the localizer that I perform in constant deceleration from 250kt to 180kt getting our flaps down to position 2.

Camelier explains the TCS function which allows us to trim the aircraft on the pitch axis while on approach just by clicking on the red switch on top of our side-sticks.

This function completes the «auto-trim» system when we are under autopilot and reduces our workload during the approach phases flown manually while keeping the pilot at the center of the loop: while the speed is decreasing, it is necessary to increase the AOA to stay level or to adjust the rate of descent and this instinctively tells us about our flight regime at that point.

I quickly adapt to the TCS help by clicking every 6 to 10 seconds during deceleration on approach.

Captain Salgado offers me a «touch and go» with plenty of fuel remaining and I accept with a big grin.

Stabilized with gear, flaps 4 and before landing check-list completed at 500ft we quickly get down to the minimums and at about 15ft, the «De-rotation» mode (gradual automatic decrease of the pitch near the ground) activates forcing me to begin increasing pitch towards zero which lands us smoothly. I adjust power while Salgado repositions our flaps to 1 and adjusts our pitch trim back to neutral. When he tells me “power available” I go for TOGA (Take Off Go Around power) and we instantly jump past Vref with Salgado announcing «rotate».

Despite our 15 °nose up our mustang is climbing like crazy and I disconnect the autothrottle while intercepting 3000...well rather 3500ft where we remain configured with the flaps in position 1. We carry out the after take-off check-list and then abeam runway threshold on downwind we get the gear down and flaps 2 while waiting 40 seconds before dropping our flaps to 3, I then start our last turn and upon centerline interception we get to full flaps.

Established on final for a full stop landing with medium auto-brake and reverse idle.

I still struggle to reduce our speed to our 115kt Vref by 500ft with such a fine wing profile.

As lucky as the first time, I get us smoothly and safely on the ground and watch the Praetor decelerating just with the auto-brake. We get to a taxi speed of 20kt in less than 2200ft of runway (less than 600m)!

I vacate the runway right at the Embraer intersection and we are quickly back home with chocks on and we cut the engines out using our APU while completing our last checklists. The three of us take a couple of minutes to debrief the flight.

The electric flight controls and their modes are amazingly simple and everything onboard is well thought of with the drivers always kept at the center of the information loop. Manual flying is a real pleasure in the jet!

However, with the latest automation innovations available, the airplane does pretty much everything by itself.





RETOUR SUR SAO JOSÉ

Il est temps de rentrer sur Sao José afin d'étudier le comportement du Praetor en approche et dans le circuit de piste.

L'ATIS reçu en un clic par système ACARS nous fait sélectionner un ILS en piste 15 dans le FMS et notre vitesse de référence de 117kt est aussitôt calculée par le système en intégrant automatiquement notre masse de 15000lbs. Le système nous donne la possibilité d'avoir une distance d'atterrissage calculée en fonction du degré "d'auto-brake" (inédit sur cette gamme de machines) choisi, dans notre cas, pour un cran medium et une piste de 8780ft sèche, un vent nul, 1018hpa et 26°C.

Notre distance d'atterrissage majorée (d'un facteur d'1,15) sera de 4615ft.

Je conserve le Praetor en pilotage manuel pendant toute la descente et l'interception du localiser de l'ILS piste 15 que j'effectue en décélération constante de 250kt vers 180kt et configuré avec des volets en position 2.

Camelier m'explique le TCS qui me permet en pilotage manuel de "trimmer" (compenser) la machine sur l'axe de tangage en fonction du régime de vol simplement en appuyant sur le bouton rouge TCS du mini-manche.

Cette fonction complète le système "auto-trim" lorsque nous sommes sous auto-pilote et diminue la charge de travail lors des phases d'approche en pilotage manuel tout en conservant le pilote au centre de la boucle: la vitesse diminuant, il est nécessaire d'augmenter l'assiette pour rester en palier ou pour adapter son taux de descente et cela nous renseigne instinctivement sur le régime de vol dans lequel on se trouve.

On prend très vite goût à cette fonction et des appuis à intervalles de 6 à 10 secondes lors des décélérations en approche me paraissent judicieux.

Notre quantité de carburant le permettant, Captain Salgado me propose un "touch and go" et j'accepte avec joie de prolonger ce vol.

Stabilisés avec train, volets en position 4 et check-list avant atterrissage effectuée à 500ft nous sommes bien vite aux minima et à environ 15ft, le mode "De-rotation" (diminution automatique graduelle de l'assiette au voisinage du sol) qui force le pilote à débiter sa rotation en pilotant une assiette nulle ne se sent pas et nous nous retrouvons très doucement posés. Je ré-ajuste la puissance pendant que Salgado repasse les volets en position 1 en remettant les trims au neutre. A son signal j'affiche TOGA (puissance TakeOffGoAround) et instantanément nous passons Vref et il m'annonce "rotation".

Malgré les 15° affichés sur la maquette, le pur-sang est loin d'être bridé et je dois déconnecter l'automanette et réduire franchement à la main pour ne pas trop accélérer à 3000 ft puis à 3500ft en palier alors que nous avons choisi de rentrer le train et de rester configurés avec les volets en position 1.

Nous effectuons la check-list après décollage puis travers le seuil de la piste 15, en vent arrière, nous ressortons le train avant de marquer un éloignement de 40 secondes puis de sortir les volets 3 et de débiter le dernier virage.

Nous nous sommes briefés pour un atterrissage complet avec un auto-brake medium et les reverse laissées en position idle (c'est-à-dire juste avec les "coques" ouvertes).

En finale, configurés avec train et volets en position Full et check-list avant atterrissage effectuée, j'ai du mal à réduire à la Vref de 115kt tant la finesse de notre aile se ressent et suis obligé de rester quelques secondes à puissance ralenti afin d'être stable en vitesse à 500ft/sol. L'arrondi comme le précédent est simple à piloter et avec un toucher souple, le Praetor décélère avec son auto-brake medium et nos reverses idle jusqu'à 20kt en moins de 600m!

Je dégage la piste pour me retrouver face au parking d'Embraer et nous coupons dans les cales prenant soin de terminer nos check-lists automatiques.

L'APU bien silencieux démarré en entrant dans le parking permet la climatisation du poste et de la cabine et nous débriefons le vol avec mes deux amis.

Les commandes de vol électriques et leurs deux modes, Normal et dégradé, sont épatantes de simplicité et de bon sens avec toujours le pilote au centre de la boucle d'information. Piloter la machine à la main est un vrai plaisir.

Pour autant le Praetor 600 possède les toutes dernières capacités et le gros du travail se fait bien évidemment en auto-pilot.

EXTERIOR AND INTERIOR WALKAROUND

We take time with Salgado for a complete exterior and interior walkaround to figure out the differences with the Legacy series.

First of all the wing, very pure with a deflection of 27 degrees and 483ft2 has a wing load of 88.78 lb / ft2 which is the best in his class; the impressive «plug and play» winglets (easily removable in case of damage) gives the Praetor 600 and 500 their sleek appearance and beautiful aerodynamic lines.

Then the Honeywell HTF7500E engines with 7528lbs maximum thrust are an optimized version of the proven HTF7000 series and are the most environmentally friendly and quiet engine in their class with a focus on easy maintenance and a very low failure rate.

Visually we can distinguish a difference between the Praetor 600 and the Legacy 500 with the bulge of the belly tank revealing an auxiliary tank (which increases the fuel capacity by 2928lb / 1328kg, the wing tanks of the 500 and 600 having an equal capacity of 13058lb / 5923Kg).

This major change mostly explains the increase in range of the Praetors serie which for 4 passengers and 300 kg of luggage represents a NewYork-London flight whatever the winds for the Praetor 600 and a New York-Los Angeles flight for the Praetor 500.

The top of the rudder also differs from the Legacy and contains a Ka-band antenna allowing data transmission in «Downlink» up to 16Mb per second and ultra-fast broadband Internet which is an unheard feature in the Mid / Super Mid size classes.

A staircase with great design easy to handle manually (and with LEDs for night access and a visual system allowing external and internal operators to see each other for safe openings) gives us access to a large cabin where comfort is paramount. The cabin plans have been modified to satisfy customers needs with new bed convertible seats, noble materials (leather, precious wood as well as metal), a «wet galley» with all amenities and a state-of-the-art kitchen are also available up front for the Praetor 600, optional for the 500 that goes with a well supplied refreshment center. The use of LEDs for cabin lighting, tables and arm holders incorporating cabin management systems but also the In Flight Entertainment System, the toilet with flush, and a 35ft3 internal luggage compartment...everything on board has been designed for optimum comfort and for an unforgettable passenger experience.

Connectivity has been fully reviewed and in addition to an HD video system, the Praetor series can have a high-speed Internet system (Gogo) and / or a satellite Ka-band system up to 16Mbps download, TV «Over IP» and other innovations related to connectivity.

The Praetor series allows Embraer to bring the best to the competition in those classes of aircraft and the result is simply thrilling!

The Praetor 600 is in the process of being certified for the first quarter of 2019, while the 500 will be certified a little later this year.

Long Live the Praetor!





LE «TOUR AVION»

Nous prenons le temps avec Salgado d'effectuer le tour complet de l'avion, extérieur et intérieur, afin de voir les éléments qui diffèrent de la série des Legacy.

Tout d'abord l'aile, pure malgré un dispositif de rattrapage des filets d'air avec une flèche de 27 degrés et une surface de 45 m² dispose d'une charge alaire de 88,78 lb/ft² soit la plus importante dans cette classe de machines, cela avec des impressionnants winglets de type « plug and play » (aisément démontables en cas de dommage) confèrent aux Praetor 600 et 500 un aspect racé et de très belles lignes aérodynamiques.

Les moteurs Honeywell HTF7500E de 7528lbs de poussée max sont une version optimisée de la série HTF7000 déjà éprouvée et sont les plus écologiques et les plus silencieux de leur classe. De plus, leur maintenance est aisée et ils affichent une occurrence de pannes très faible.

La différence visuelle entre le Praetor 600 et le Legacy 500 se remarque avec le renflement du réservoir ventral qui révèle un réservoir auxiliaire augmentant la capacité carburant de 2928lb/1328kg. Les réservoirs d'aile des 500 et 600 ont une capacité de 13058lb/5923Kg.

Cette modification majeure explique en grande partie l'augmentation de la distance franchissable de la série des Praetor qui pour 4 passagers et 300 kg de bagages permet un vol New York-Londres quels que soient le sens et les vents pour le Praetor 600 et un vol New York-Los Angeles pour le Praetor 500.

Le sommet de la dérive lui aussi diffère du Legacy et renferme une antenne Ka-band permettant des transmissions de données en "Downlink" de l'ordre de 16Mb par seconde et internet à Ultra Haut Débit ce qui est une fonctionnalité inédite pour les jets de la catégorie des Mid Size et Super Mid Size .

L'escalier au design soigné se manipule aisément. Il dispose de leds pour les accès de nuit et d'un système visuel permettant aux opérateurs extérieurs et intérieurs de se voir. On accède à une cabine vaste, au confort et à la qualité des matériaux irréprochables. Les plans de la cabine ont été modifiés pour satisfaire au mieux les clients avec de nouveaux sièges transformables en lits, des matériaux nobles (cuir, bois précieux et métaux), un "galley humide" avec tout le confort d'une cuisine dernier cri à l'avant pour le Praetor 600, en option pour le 500 qui lui dispose en série d'un meuble pour rafraîchissements de dimensions généreuses.

L'utilisation de leds pour optimiser la luminosité de la cabine, les tables, les accoudoirs qui intègrent les systèmes de gestion des équipements de la cabine à la fois pour le confort (température) comme pour les distraction en vol, les toilettes à système d'évacuation humide, jusqu'au compartiment bagages interne de 35ft³, tout à bord a été pensé pour un confort optimal et faire en sorte que le passager ait une expérience inoubliable.

La connectivité a été entièrement revue et en plus des systèmes vidéo HD, les Praetor peuvent disposer d'un système internet Air-Sol (Gogo system) haut débit et/ou d'un système Ka-band satellitaire permettant jusqu'à 16Mbps de téléchargement, la télévision "over IP" et bien d'autres avantages liés à la connectivité.

La série des Praetor permet à Embraer de montrer le travail effectué par ses équipes et le résultat est tout simplement enthousiasmant!

La certification du Praetor 600 est attendue pour le 1er trimestre 2019 tandis que le 500 sera certifié un peu plus tard dans l'année. Longue vie aux Praetors!





INTERVIEW

MEETING WITH PATRICK MARGETSON-RUSHMORE, CEO OF LUXAVIATION UK

The imminent arrival of Brexit could have a significant impact on the business aviation market in both Europe and the UK. We wanted to have the point of view of Patrick Margetson-Rushmore, the Chief Executive of Luxaviation UK, part of the Luxaviation Group, not only on this subject but also on the Group's activity.

luxaviation

RENCONTRE AVEC PATRICK MARGETSON-RUSHMORE, CEO DE LUXAVIATION UK

L'arrivée imminente du Brexit pourrait avoir une incidence non négligeable sur le marché de l'aviation d'affaires aussi bien en Europe qu'au Royaume Uni. Nous avons voulu avoir le point de vue de Patrick Margetson-Rushmore, l'actuel président de Luxaviation UK non seulement sur ce sujet mais également sur l'activité de la filiale du groupe luxembourgeois. Rencontre.

By/par Frédéric Vergnères
© Embraer
© Luxaviation UK
© Textron Aviation



Can you remind us of the genesis of Luxaviation UK?

Before becoming Luxaviation UK, our company was called London Executive Aviation (LEA). Founded in 1995, we officially obtained our air operator's certificate (AOC) and conducted our first flight on April Fool's Day (1st April) 1996. Based in Stapleford, UK, a four-person team began operations with a Seneca I twin engine aircraft. Three years later, we had our first turboprop, a Beechcraft King Air 200, shortly followed by the arrival of our first managed jet in 2001, a Cessna Citation II. Not long after this we became the first operator in the UK of a Citation Excel. In 2005, we expanded our fleet with an Embraer Legacy 600 and became the first European charter operator of the aircraft. Today, we are one of the world's largest operators of Legacy 600/650s, with eight aircraft of this type in our fleet.

This growth was achieved without external funding – which is relatively rare in this sector. However, in 2014, after growing our fleet to 26 aircraft, we decided to integrate with the Luxaviation Group, promising a bright future for our customers. In 2016, our trading name officially became Luxaviation UK.

Pouvez-vous nous rappeler la genèse de Luxaviation UK ?

Avant de devenir Luxaviation UK notre compagnie s'appelait London Executive Aviation. Créée en 1995, LEA a officiellement obtenu son certificat de transporteur aérien le 1er avril 1996. Basée initialement à Stapleford au Royaume-Uni, une équipe de quatre personnes, a aussitôt débuté les opérations avec un monomoteur de type Seneca avant de mettre en service, trois ans plus tard, un Beechcraft King Air 200 peu après l'arrivée de notre premier jet géré en 2001, un Cessna Citation II. Quelques mois plus tard, nous sommes devenus le premier opérateur au Royaume-Uni du Cessna Citation Excel. En 2005, élargit son offre avec un Embraer Legacy 600 et devient ainsi le premier opérateur « charter » européen de l'appareil. Aujourd'hui, LEA qui exploite huit Legacy 600/650, est l'un des plus gros opérateurs mondiaux d'appareils de ce type.

Cette croissance a été réalisée sans apport extérieur. Ce développement en autosuffisance est relativement rare dans ce secteur. Toutefois, nous ne pouvions pas laisser passer l'offre d'association faite par Luxaviation Group en 2013 car elle promettait un bel avenir à London Executive Aviation. Nous avons donc intégré définitivement le groupe un an plus tard. En 2016 London Executive Aviation est devenue officiellement Luxaviation UK.

Why did you choose to join Luxaviation Group?

As I have already said, LEA was self-financed. We had no need to bring in financial support or a new partner; however, with regard to the Luxaviation Group, when we joined this allowed us to expand our customer base beyond our borders. The benefits of integration within the Group also allow economies of scale related to operation costs, FBOs and provides clients with access to other regions, such as Africa and the Middle East, from our various bases on the continent. Being under the same umbrella also enables us to be better aligned with the other entities within the Group, which inevitably leads to increased activity, higher efficiency and, therefore, profitability for each operator.

What is Luxaviation UK's position in relation to Luxaviation Group?

Luxaviation Group is the majority shareholder in Luxaviation UK, but we have maintained a small percentage. Our consolidation into the Group provides our clients with access to Luxaviation's global network of 28 FBOs and fleet of more than 260 jets and helicopters, to provide a truly streamlined and seamless experience.

Pourquoi avoir choisi de rejoindre Luxaviation Group ?

Comme je le précisais précédemment, LEA s'autofinçait. Nous n'avions donc pas spécialement d'intérêt à faire entrer un nouveau partenaire au sein de l'entreprise. Nous avons cependant pensé que cette prise de participation allait nous permettre d'élargir notre panel de clientèle au-delà de nos frontières. Cela avait, et à toujours un véritable sens. Les avantages de l'intégration au sein du groupe permettent également une mutualisation, non seulement des coûts d'opération mais également des terminaux et des points d'accès en Europe, en Afrique et au Moyen Orient. Être régi sous le même groupe nous donne également la possibilité de réaliser des réservations croisées avec les autres entités ce qui permet une meilleure rentabilité pour chacun des opérateurs.

Quel est le positionnement de Luxaviation UK par rapport à Luxaviation Group ?

Luxaviation Group est actionnaire majoritaire dans la compagnie et nous avons gardé un certain pourcentage. Nous sommes donc une holding au sein de Luxaviation Group. Notre consolidation au sein du groupe permet à nos clients d'accéder au réseau mondial de 28 FBO et à une flotte de plus de 260 appareils (avions et hélicoptères), afin de leur offrir une expérience véritablement simplifiée et transparente.





Can you give us an update on the activity in the UK since the beginning of December?

Historically our activity peaks are from late March to late September, often with twenty flights a day starting from the UK during these high periods. The end and the beginning of the year are, on the other hand, calmer, with regular flights into airports such as Chambéry, Geneva, Samedan, Innsbruck and Lyon for winter sports holidays.

How is your activity divided?

The main crux of our business is aircraft management on behalf of owners and on-demand charter booking, as well as organising private flights for business leaders, VIPs, music groups, sports teams and other high-net-worth individuals.

Pouvez-vous nous faire un point sur l'activité au Royaume-Uni depuis le début décembre 2018 ?

Historiquement nos pics d'activités se situent de fin mars à fin septembre avec une vingtaine de vols par jour durant ces hautes périodes. La fin et le début d'année sont en revanche plus calmes avec en moyenne quatre vols quotidiens hormis les quelques pics d'activités sur les destinations de ski tel que Chambéry, Méribel ou Samedan.

Comment se répartit votre activité ?

Le cœur de notre activité est la gestion d'avions pour le compte de propriétaires et la réservation d'affrètements à la demande, ainsi que l'organisation de vols privés pour les chefs d'entreprise, les VIP, les groupes de musique, les équipes sportives ainsi que les autres particuliers fortunés.

How do you react to the arrival of Brexit?

The subject of Brexit is a thorny issue for the aeronautics industry and this comes just as we have emerged from a difficult economic period, related to the 2008 recession. The outcome of Brexit will be a major issue for our sector, as it is in the common interests of both the European Union and the UK to have a unified approach; so, I think that for both parties' interest Brexit must not be too hard. I think, in the short term at least, the decision will not have such a big impact and changes will initially be slow to be implemented. I do hope for a continuity of the current way the UK works with the EU for a number of months before there is a profound change.

What gives you this momentum of optimism?

The impact in terms of employment in the aeronautics sector at European level is huge. There are 375,000 jobs directly or indirectly related only to the business aviation sector, including 41,000 for a single country such as the UK. London's airports lead the way for business aviation departures to Europe in 2017 with 39,440 registered sectors. Paris registered 26,00, followed by Geneva and Nice with 17,000 respectfully. The common interests, therefore, remain too important and I do not imagine that a real compromise can't be found.

Comment réagissez-vous face à l'arrivée du Brexit ?

Le sujet du Brexit est un point épineux pour l'aéronautique et cette contrainte arrive alors même que nous sommes sortis il y a peine trois ans d'une conjoncture difficile liée à la récession de 2008. Nous savons que les pourparlers sont un enjeu capital au vu des intérêts communs entre l'Union Européenne et le Royaume Uni. Mais je pense concrètement que les deux parties ont tout intérêt à ce que le Brexit ne soit pas trop dur. Je pense qu'à court terme, au moins, la décision n'aura pas un impact trop important et que les changements seront initialement lents à mettre en œuvre. Il faut espérer que la manière dont le Royaume-Uni travaille actuellement avec l'UE se poursuivra pendant plusieurs mois avant qu'il n'y ait un profond changement.

Qu'est-ce qui vous donne cet élan d'optimisme ?

L'impact en termes d'emploi dans le secteur aéronautique au niveau européen est énorme. Il y a 375 000 emplois directement ou indirectement liés au seul secteur de l'aviation d'affaires, dont 41 000 pour un seul pays comme le Royaume-Uni. Les aéroports de Londres sont les principaux points de départs vers l'Europe en 2017 avec 39 440 vols enregistrés dans le seul secteur de l'aviation d'affaires. Paris en a enregistré pour sa part 26,00, et 17 000 pour Genève et Nice. Les intérêts communs restent donc trop importants et je n'imagine pas qu'un véritable compromis ne puisse être trouvé.





But in case of hard Brexit?

In any case, the continent will initially benefit from additional flights because of cabotage. In the short term, the real problem is how we can arrange flights between the EU and the UK. The current discussions focus on this topic. Regarding our customers, I am less worried because there will always be a need for flights between the two states. Our customers will not experience any difference in the service we offer them because through our sister entities in the Luxaviation Group we can call on facilities located throughout Europe. Regarding the owners, we do not have all the data yet but, if necessary, they will have the choice to utilise our operating certificates within the Luxaviation Group on the continent. Clearly this period will be difficult, but it remains interesting because it is a real challenge for operators.

What do you think of the letter sent by your President, Patrick Hansen, who judges the EBACE airshow too expensive?

I agree with the other Patrick that the event has become too expensive over the years, in terms of direct and indirect costs. Personally, I do think that it no longer responds to the economic realities of most players in our sector. It is important for the EBAA's leaders to review this event and maybe it's time to consider other locations within Europe.

Et en cas de Brexit dur ?

Dans tous les cas, l'Europe sera dans un premier temps avantagée avec le développement du cabotage. À courte échéance, la véritable problématique est la façon dont nous allons pouvoir agencer les vols entre l'UE et la Grande Bretagne. Les discussions en cours portent essentiellement sur ce sujet. Concernant notre clientèle, j'avoue être moins inquiet car il y aura toujours besoin de vols entre les deux continents. Nos clients ne feront pas la différence avec le service que nous leur offrons aujourd'hui du fait que nos agences sont situées sur le continent européen et au Royaume uni. Cela restera donc tout aussi transparent pour eux. Concernant les propriétaires, nous n'avons pas encore toutes les données mais le cas échéant ces derniers auront le choix d'aller au sein du groupe sur le continent européen. Même si cette période est compliquée, j'avoue qu'elle reste néanmoins très intéressante car elle est un véritable challenge pour les opérateurs.

Que pensez-vous de la lettre émise par votre Président, Patrick Hansen, qui juge le salon de l'Ebace trop cher ?

Je rejoins son avis sur le fait que l'évènement est devenu trop cher au fur et à mesure des années, en termes de coûts directs et indirects. Et je pense effectivement qu'il ne répond plus aux réalités économiques de la plupart des acteurs de ce secteur économiquement fragile. Il est important que les dirigeants de l'EBAA revoient sans doute cet évènement et comme le souligne Patrick Hansen, le réinvente pour lui donner un nouveau souffle, sans doute ailleurs qu'à Genève.

FLYOPS

Worldwide Flight Support

FOR BUSINESS AVIATION, AIRLINES AND MILITARY AVIATION



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

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

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

  
WWW.FLYOPS.NET

Contributing Expert

Handling

Crew management La gestion des équipages

© Albert Picardie
© Frédéric Vergnères

JEAN-CHARLES BOREL
ALBERT PICARDIE AIRPORT CEO

The role of a handling company in assisting business aircraft, especially at general airports, is essential to the smooth running of a flight. The quality of the delivery often depends on the overall perception of the travel experience.

In general, the assistance to a business jet consists of three main phases: the welcome of passengers, the follow-up of the aircraft through the relations with the operator and the management of the crew.

While the handling of aircraft and passengers seems to be self-evident because of routine, technical and commercial tasks, well coordinated that it requires, that of the crew is often reduced to a minimum. This poses no particular difficulties for airlines crews (if safety and practicality aspects are taken into account) who remain most often in their cockpits or their companies offices. On the other hand, the welcome of a business aviation crew must be done with a particular attention.

The latter are confronted with waiting times (setting up the aircraft, availability of passengers, etc.) that can be very long.



Le rôle d'une société de handling dans l'assistance aux avions d'affaires, notamment sur les aéroports généralistes, est essentiel au bon déroulement d'un vol. De la qualité de sa prestation dépend souvent la perception globale que l'on retient de l'expérience du voyage.

D'une façon générale, l'accueil d'un avion d'affaires comprend trois grandes phases : la prise en charge des passagers, le suivi de l'avion à travers les relations avec l'opérateur et la gestion de l'équipage.

Si le traitement de l'avion et des passagers semble aller de soi en raison des tâches routinières, techniques et commerciales, bien coordonnées qu'il requiert, celui de l'équipage est souvent réduit au strict minimum. Cela ne pose pas de difficultés particulières pour les équipages de ligne (à condition que les aspects sécurité et praticité soient pris en compte) qui restent le plus souvent dans leurs cockpits ou dans les locaux de leurs compagnies. En revanche l'accueil des personnels navigants de l'aviation d'affaires doit faire l'objet d'une attention toute particulière.

Ces derniers sont confrontés à des temps d'attente (mise en place de l'appareil, disponibilité des passagers, etc.) qui peuvent être très longs.



A handling company worthy of the name and concerned about the quality of its service, whether or not associated with an FBO, knows that it must pay equal attention to the three components that constitute the assistance to a business flight: the plane, the passengers, the crew.

Each proposed service must have the purpose of relieving the crew in the preparation of the next flight, and in the best conditions. Whatever the degree of sophistication offered, each service needs both security and reliability. The key words are the accompaniment and assistance of the crew.

Waiting areas must provide the best luminosity for the work phases and have the necessary computer and logistical equipment to prepare the flights (printing flight and weather files or any other document provided by the operator).

Soundproof and dimly lit lounges will be arranged in such a way that the cohabitation between several crews is not a problem. There will be places of entertainment and restoration. We are here typically in a hotel type service (without going into the constraints of the regulations on dormitory premises, a service that few FBOs offer).

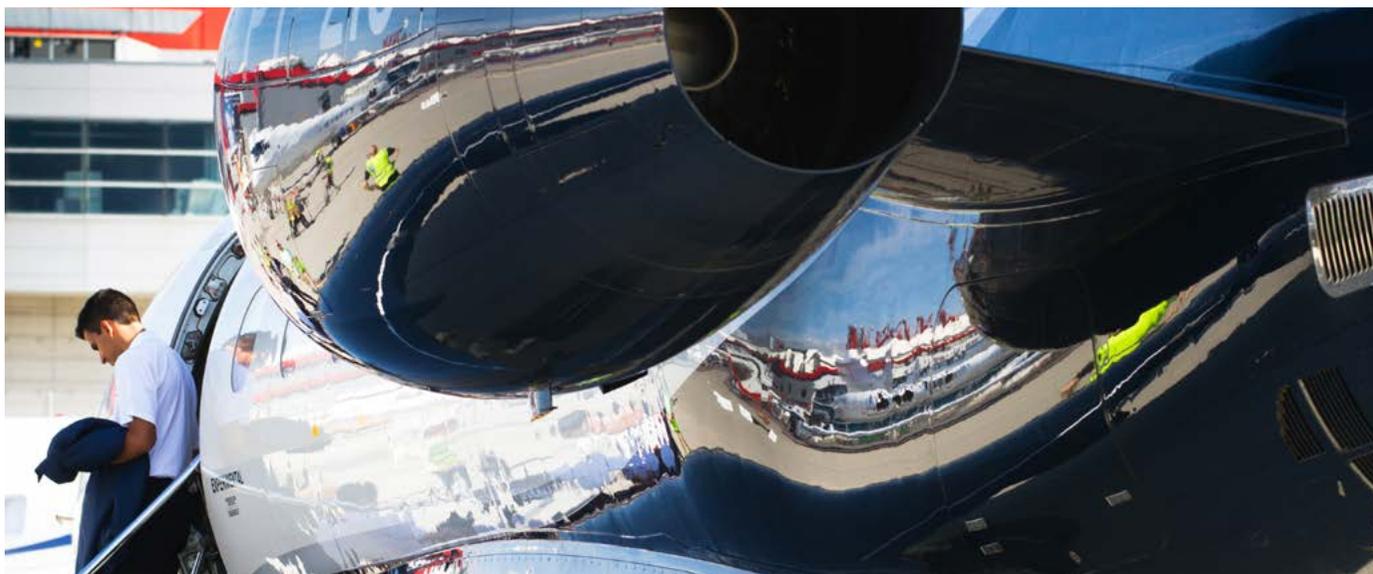
Une société de handling digne de ce nom et soucieuse de la qualité de sa prestation, qu'elle soit associée ou non à un FBO, sait qu'elle doit accorder une attention égale aux trois volets qui constituent l'accueil d'un vol d'affaires : l'avion, les passagers, l'équipage.

Chaque service proposé doit avoir pour finalité de soulager l'équipage dans la préparation du prochain vol, et ce dans les meilleures conditions. Quel que soit le degré de raffinement offert, chaque service doit à la fois la sécurité et la fiabilité. Les maîtres-mots sont accompagnement et assistance de l'équipage.

Les espaces d'attente doivent offrir la meilleure luminosity pour les phases de travail et disposer de l'équipement informatique et logistique nécessaire à la préparation des vols (impression des dossiers de vol, des dossiers météo, ou de tout autre document fourni par la compagnie aérienne).

Des salons de repos insonorisés et faiblement éclairés seront agencés de façon à ce que la cohabitation entre plusieurs équipages ne pose pas de problème. On y trouvera des espaces de distraction et de restauration. On est ici typiquement dans une prestation de type hôtelière (sans entrer dans les contraintes de la réglementation sur les locaux à sommeil, prestation que peu de FBO proposent).





The hygiene of the premises will of course be impeccable. The imperative need to ensure the integrity of the crew with differentiated menus or, better still, the possibility of full traceability of food products to identify each batch used by the catering company (this is not the most common solution, but certainly the most secure).

Beyond these material aspects, it is essential that the crews be accompanied by the handling staff in their every little step inherent to their function, whether it is the management of baggage, sometimes bulky, or the need for ground transportation services (taxi or VTC reservations, car rental, vehicle provision, etc.). In all cases, the crews will be put in touch with identified, tested and controlled service providers. This support will be done both in the airport area and outside.

All this requires a proactive policy of partnership with subcontractors. The services will be exactly adapted to the specific needs of the crews.

The example of the hotel booking is revealing. A high quality hotel is essential. However, what good is it to offer the best of hotels if the crew has to check out at a time that is not suited to their needs? Or if this room, poorly located in the hotel is noisy or uncomfortable.

Care must be taken to ensure that the proposed service does not become a nightmare, cultural aspects not being neglected. For example, some countries offer only automatic gearbox vehicles. Under these conditions, providing the crew with a mechanical gearbox can leave him a disastrous memory while the primary intention was to offer greater flexibility in terms of mobility.

L'hygiène des lieux sera bien sûr impeccable. On notera la nécessité impérieuse de garantir l'intégrité de l'équipage avec des menus différenciés ou, mieux encore, la possibilité d'une traçabilité totale des produits alimentaires permettant d'identifier chaque lot utilisé par la société de catering (ce n'est pas la solution la plus fréquente, mais certainement la plus sécurisante).

Au-delà de ces aspects matériels, il est essentiel que les équipages soient accompagnés par le personnel de handling dans leurs moindres démarches inhérentes à leur fonction, qu'il s'agisse de la gestion des bagages, parfois volumineux, ou des besoins en moyens de transport terrestre (réservations de taxis ou VTC, location de voiture, mise à disposition de véhicules, etc.). Dans tous les cas, les équipages seront mis en relation avec des prestataires identifiés, testés et contrôlés. Cet accompagnement se fera à la fois dans la zone aéroportuaire et à l'extérieur.

Tout cela nécessite une politique proactive de démarchage de partenaires. Les services seront exactement adaptés aux besoins spécifiques des équipages.

L'exemple de l'hôtellerie est révélateur. Une hôtellerie de qualité est indispensable. Cependant, à quoi bon proposer le meilleur des hôtels si l'équipage doit rendre sa chambre à une heure inadaptée à ses besoins ? Ou si cette chambre, mal située dans l'hôtel est bruyante ou inconfortable.

Il faudra veiller aux moindres détails afin que le service proposé ne se transforme pas en cauchemar, les aspects culturels n'étant pas à négliger. Par exemple, certains pays proposent principalement des véhicules à boîte automatique. Dans ces conditions, mettre à disposition de l'équipage un véhicule à boîte mécanique peut lui laisser un souvenir désastreux alors que l'intention première était d'offrir une plus grande souplesse en matière de mobilité.



Some services may sometimes be managed directly by the operators themselves. However, the added value of the handling company is to guarantee the same quality of service 24 hours a day, 7 days a week. And to be able to compensate locally for the possible failure of a contracted service provider of the operator. Anticipation is the rule.

The question of the rates charged by the handling company to perform these services remains a thorny issue. The challenge is to find the right balance between the expectations of some and the profitability of others.

But this is another subject.

Certains services peuvent parfois être gérés directement par les compagnies elles-mêmes. Cependant, la plus-value de la société de handling est de garantir une qualité de prestation égale 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Et de pouvoir pallier localement à la défaillance éventuelle d'un prestataire contractuel de la compagnie. L'anticipation est donc la règle.

La question des tarifs demandés par la société de handling pour effectuer ces services demeure un sujet épineux. La difficulté consiste à trouver un juste équilibre entre les attentes des uns et la rentabilité des autres.

Mais ceci est un autre sujet.



RAAP 
Aéroport
d'Albert-Picardie

-  1 Rue Henry Potez
80300 Méaulte
-  +33 3 22 74 38 10
-  info@aerortalbertpicardie.com
-  aerortalbertpicardie.com

Vincent Masse
vincentmasse.fr



Contributing Expert

Consultancy

Pre-purchase inspection, a matter of specialists. L'inspection avant achat, une affaire de spécialistes.

© Dassault
©Flight Level Business/Matthieu Douhaire

ARNAUD LOUVET
FLIGHT LEVEL BUSINESS CEO



After having addressed the questions related to the renewal of a corporate jet, I propose a focus on the key issues of the «pre-purchase» inspection for both the seller and the buyer, but also for the maintenance workshop responsible for this operation.

Après avoir abordé les questions liées au renouvellement d'un avion d'entreprise, je vous propose un focus sur les enjeux capitaux de l'inspection « avant-achat » tant pour le vendeur, que pour l'acquéreur, mais également pour l'atelier de maintenance chargé de cette opération.

Whatever your role, this pre-purchase inspection is a complex and engaging act, its consequences can be problematic if it is not carried with a professional care.

Any defects discovered during such a visit result in repairs that will, depending on the contract, either at the expense of the new owner or that of the seller. This often generates financial or judicial complications, sometimes penalizing for one or other of the parties.

In addition, maintenance contracts for some types of aircrafts may exclude from their warranties defects discovered outside the manufacturer's planned inspections, including the pre-purchase inspection. It is therefore necessary to analyze the clauses of these contracts in order to discern responsibilities.

For example, some cases of corrosion require repairs up to 20% of the price of the aircraft! If these defects are discovered several months after the sale, they can lead to a major disappointment for the new owner, and even call into question the economic balance of the project.

Quel que soit votre rôle, cette inspection avant achat est un acte complexe et engageant, ses conséquences peuvent être problématiques s'il n'est pas effectué dans les règles de l'art.

Tous les défauts découverts lors d'une telle visite se traduisent par des réparations qui seront, en fonction du contrat, soit à la charge du nouveau propriétaire, soit à celle du vendeur. Il est fréquent que cela génère des complications financières ou judiciaires, parfois pénalisantes, pour l'une ou l'autre des parties.

De plus, les contrats de maintenance de certains avions peuvent exclure de leurs garanties les défauts découverts en dehors des inspections prévues par le constructeur, dont précisément l'inspection avant achat. Il y a donc lieu de bien analyser les clauses de ces contrats pour discerner les responsabilités.

Par exemple, certains cas de corrosion nécessitent des réparations pouvant atteindre 20% du prix de l'avion ! Si ces défauts sont découverts plusieurs mois après la vente, cela peut conduire à une déconvenue majeure pour le nouveau propriétaire, et même remettre en cause l'équilibre économique du projet.



It is therefore important to be vigilant, especially since certain inspections are carried out according to the manufacturer's maintenance manual. Although this manual is intended to ensure the longevity of the aircraft in service, it does not allow to assess the cost of future visits.

Thus, a component may have tolerated defects during a standard airworthiness inspection, but may be out of tolerance within a calendar revision of the same component.

The purchaser of a «compliant» aircraft may, several months after the purchase, have to carry out expensive maintenance actions that could have been discovered during a duly supervised pre-purchase inspection.

To take a very recent concrete example, a boroscopy of engines carried out as part of a pre-purchase inspection, but with the criteria of «on line» inspection, revealed nothing.

Il est donc important d'être vigilant, d'autant plus que certaines inspections sont réalisées selon le manuel de maintenance du constructeur. Or si ce manuel est destiné à assurer la longévité de l'avion en service, il ne permet pas en revanche d'évaluer le coût des futures visites.

Ainsi, un composant peut présenter des défauts tolérés lors d'une inspection classique de navigabilité, mais peut être hors tolérance s'il s'agit d'une révision calendaire de ce même composant.

L'acquéreur d'un avion « conforme » peut, plusieurs mois après l'achat, avoir à effectuer des actions de maintenance onéreuses qui auraient pu être découvertes lors d'une inspection avant-achat dûment supervisée.

Pour prendre un exemple concret très récent, une boroscopie de moteurs réalisée dans le cadre d'une inspection avant achat, mais avec les critères d'inspection « en ligne », n'a rien révélé.





Yet our in-depth expertise has helped avoid overhaul expenses, amounting to nearly \$ 500,000, not covered by maintenance contracts.

The price difference between a basic pre-purchase inspection and a more thorough one is justified by the significant savings that can be made during this operation.

If the owner and the pilot know how to manage this step, the help of an independent expert with recognized skills is essential, however, to achieve substantial savings, in the short and long term.

FLB and a few other specialized companies offer this advice in the sole interest of owners, constantly analyzing all situations, to assess and optimize the financial risk, with the utmost respect for flight safety and associated procedures.

The independence of this consultant is essential and the follow-up service may, for example, be paid for savings achieved compared to previous years or during a pre-purchase inspection.

By working together, owner, chief pilot and consulting company will improve the quality and management of maintenance operations while enhancing flight safety.

Pourtant notre expertise approfondie a permis d'éviter des frais de révision, s'élevant à près de 500 000 US\$, non couverts par les contrats de maintenance.

La différence de prix entre une inspection avant achat basique et une plus approfondie, se justifie par les économies importantes pouvant être réalisées lors de cette opération.

Si le propriétaire et le pilote savent gérer cette étape, l'aide d'un expert indépendant aux compétences reconnues, est cependant indispensable pour réaliser des économies substantielles, sur le court et le long terme.

FLB et quelques rares entreprises proposent ces conseils dans le seul intérêt des propriétaires, en analysant en permanence toutes les situations, pour évaluer et optimiser le risque financier, dans le plus strict respect de la sécurité des vols et des procédures associées.

L'indépendance de cet intervenant est primordiale et la prestation de suivi pourra, par exemple, être rémunérée sur les économies réalisées par rapport aux années précédentes ou lors d'une inspection avant achat.

En travaillant ensemble, le propriétaire, le chef pilote et la société de conseil amélioreront alors la qualité et la gestion des opérations de maintenance tout en renforçant la sécurité des vols.



FLIGHT LEVEL BUSINESS

📍 35, rue de Guivry
77990 Le Mesnil-Amelot

☎ +33 177 624 307

✉ contact@flbusiness.fr

🌐 flbusiness.fr



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

Contributing Expert

Catering

Luxury catering in private aviation Le catering de luxe dans l'aviation privée

© Fabien Breuil
© Matthieu Douhaire
© Ales Srnovrsnik

KAMEL GUENDOZI
LA MAISON NORDIQUE
CHIEF OPERATING OFFICER



Private aviation is a luxury sector where every flight has to be unique for the customer. From takeoff to landing, everything lies in the art of leaving an exceptional memory to the customer thanks to an absolutely impeccable service. A requirement and a quality of service apply in particular to catering and offers on board.

To satisfy the passenger, it is essential to personalize all requests by proposing a tailor-made service. Each flight reflects the personality of each customer. Several companies have become over the years expert in the world of luxury catering for private jet companies. They know how to anticipate the slightest demand and offer only excellence to their customers. This excellence and quality of service is the result of real teamwork where all the steps are crucial from the moment the flight is triggered. During the preparation, the mobilized teams remain in permanent link with the crew to answer meticulously the unique requests of each passenger.

Growing up and evolving in the world of business aviation facilitate understanding and codes. It is by identifying the constraints of the crew staff but also the needs and expectations of the passengers that it is possible to offer the best service on board.

L'aviation privée est un secteur luxueux où chaque vol se doit d'être unique pour le client. Du décollage à l'atterrissage, tout réside dans l'art de laisser un souvenir exceptionnel au client grâce à un service absolument irréprochable. Une exigence et une qualité de service s'appliquent notamment au catering et aux offres

proposées à bord.

Pour satisfaire le passager, il est primordial de personnaliser toutes les demandes en proposant impérativement un service et une offre sur-mesure. Chaque vol reflète l'identité de chaque client. Plusieurs entreprises sont devenues au fil des années expertes dans l'univers du catering de luxe auprès des compagnies de jet privé. Elles savent anticiper la moindre demande et proposer uniquement l'excellence à leurs clients. Cette excellence et cette qualité de service résultent d'un véritable travail d'équipe où toutes les étapes sont cruciales à partir du moment où le vol est déclenché. Lors de la préparation, les équipes mobilisées restent en lien permanent avec l'équipage pour répondre minutieusement aux demandes uniques de chaque passager.

Grandir, évoluer dans l'univers de l'aviation d'affaires facilite la compréhension et les codes. C'est en identifiant les contraintes du personnel de bord mais également les besoins et les attentes des passagers qu'il est possible de proposer le meilleur service à bord.



The key to exceptional catering lies in being able to anticipate each need but also to be flexible on each request by being as responsive as possible. Catering requests must be studied and taken into account as quickly as possible in order to better manage the passenger's expectations. In order to ensure exceptional service, it is imperative to give utmost importance to these expectations and to satisfy them completely from order taking to delivery.

By creating a strong link and proximity to stewards and hostesses, but also with customers, it is possible to offer a service and a tailor-made service. Everything fits every flight. It is imperative to also adapt to the world of aviation to ensure the highest quality and freshness of products to offer the same experience as in a restaurant or shop. At altitude, the tastes and flavors are modified. As the cabin of the aircraft is pressurized, physical and chemical distortions modify the food molecules. The products must be of extreme freshness and invariable quality to offer a high-end service. It is essential to meticulously select quality products and to favor short circuits between producer and consumer to ensure perfect traceability.

La clé d'un catering d'exception réside dans le fait de pouvoir anticiper chaque besoin mais aussi d'être flexible sur chacune des demandes en étant le plus réactif possible. Les demandes de catering doivent être étudiées et prises en compte le plus rapidement possible afin de gérer au mieux les attentes du passager. Afin d'assurer un service d'exception, il est impératif d'accorder une importance extrême à ces attentes et de les satisfaire complètement de la prise de commande à la livraison.

C'est en créant un lien fort et une proximité avec les stewards et les hôtesse, mais aussi avec les clients, qu'il est possible de proposer un service et une prestation sur-mesure. Tout s'ajuste à chaque vol. Il est impératif de s'adapter également à l'univers de l'aviation afin de garantir une qualité et une fraîcheur optimale des produits pour offrir la même expérience qu'au restaurant ou en boutique. En altitude les goûts et les saveurs sont modifiés. La cabine de l'avion étant pressurisée, des distorsions physique et chimique modifient les molécules des aliments. Les produits doivent être d'une extrême fraîcheur et d'une qualité invariable pour offrir une prestation haut de gamme. Il est essentiel de sélectionner méticuleusement des produits de qualité et de privilégier les circuits courts entre producteur et consommateur pour garantir une traçabilité irréprochable.





The taste and flavor of the products are thus preserved, the passenger will feel the same pleasure of taste as on the ground.

In business aviation, the numerous constraints require precision. An exceptional flight is characterized by a thorough knowledge of passenger requirements. The exceptional catering is characterized by an ability to anticipate their culinary preferences and to prepare accordingly the refined dishes that will be presented to them during the flight.

Companies specializing in luxury catering have incorporated all these constraints and offer their recognized expertise to business aviation companies so that they can offer on board their aircraft a high-end service combining in-flight comfort and culinary excellence.

Le goût et la saveur des produits étant ainsi préservés, le passager ressentira le même plaisir gustatif qu'au sol.

Dans l'aviation d'affaires, les contraintes sont nombreuses et nécessitent de la précision. Un vol d'exception se caractérise par une connaissance approfondie des exigences des passagers. Le catering d'exception se caractérise par une aptitude à anticiper leurs préférences culinaires et à préparer en conséquence les plats raffinés qui leur seront présentés durant le vol.

Les entreprises spécialisées dans le catering de luxe ont intégré toutes ces contraintes et proposent leur savoir-faire reconnu aux compagnies d'aviation d'affaires pour que celles-ci puissent offrir à bord de leurs avions un service haut de gamme alliant le confort et l'excellence culinaire en cabine.



221 Rue du Faubourg
Saint-Honoré
75008 Paris

+33 1 47 23 00 00

commande@laisonnordique.fr

laisonnordique.fr



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



AELIA ASSURANCES GROUP
Aviation insurance broker

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

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





HOTEL

Anantara Vilamoura Algarve Resort

VILAMOURA - PORTUGAL

Recognized as one of the most desired holiday destinations in Europe, the Algarve is the southernmost region of Portugal. Its coastline is characterized by immaculate beaches, sandy coves and breathtaking cliffs. The authenticity of the fishing villages, the castles, the olive trees, the vineyards and the superb golf courses make it a destination of choice. The splendid Hotel Anantara Vilamoura with its breathtaking view of the Victoria golf course is here, in the heart of the orange groves, close to the ocean, and just 15 minutes from Faro International Airport.

Reconnue comme l'une des destinations de vacances les plus recherchées en Europe, l'Algarve est la région la plus méridionale du Portugal. Son littoral se caractérise par des plages immaculées, des criques sablonneuses et des falaises à couper le souffle. L'authenticité des villages de pêcheurs, les châteaux, les oliviers, les vignobles et les superbes parcours de golf en font une destination de choix. C'est ici, au cœur des orangeries, à proximité de l'océan, et à seulement 15 minutes de l'aéroport international de Faro, que se situe le splendide Hotel Anantara Vilamoura avec sa vue imprenable sur le parcours de golf Victoria.



Rooms and suites

Each of the resort's 280 rooms is carefully decorated in a soft and natural atmosphere, creating a chic and comfortable place to relax while admiring the view of the picturesque gardens, swimming pools and prestigious fairways of the golf course.

Focused on sustainable and equitable regional development, Anantara works with local artisans to design unique products. So you will find in the 17 suites unique objects from local crafts: hand-woven pool bags, cork coasters from the region and Algarve-style ceramic fruit bowls. Additional amenities include an in-room wine cellar, choice of pillows and, on request, butler service to meet all your needs. The prestigious presidential suite offers an impressive terrace with a private dining area to enjoy sweet evenings with friends, and a Jacuzzi.

Chambres et suites

Chacune des 280 chambres du complexe est décorée avec soin dans une ambiance douce et naturelle, créant ainsi un lieu chic et confortable pour se détendre tout en admirant la vue sur les jardins pittoresques, les piscines et les prestigieux fairways du parcours de golf. Tourné vers le développement durable et équitable régional, l'Anantara travaille avec des artisans locaux pour concevoir des produits uniques.

Ainsi vous trouverez dans les 17 suites des objets uniques issus de l'artisanat local : sacs de piscine tissés à la main, sous-verres en liège provenant de la région et des bols à fruits en céramique de style algarve. Les commodités supplémentaires incluent une cave à vin dans la chambre, un choix d'oreillers et, sur demande, un service de majordome pour répondre à tous vos besoins. La prestigieuse suite présidentielle offre une terrasse impressionnante avec un coin repas privé pour profiter de douces soirées entre amis et un jacuzzi.

Restaurants and bars

Culinary excellence is at the heart of Portuguese culture. An expert in Portuguese traditions, the chef of Anantara Vilamoura exerts his talent in the six bars and restaurants of the resort.

Among them, to cite just one example, the Ria Restaurant serves freshly caught fish and seafood. The dishes are paired with fine white and rosé wines that complement the outdoor culinary experience. In addition to a myriad of local specialties such as almonds, figs, traditional egg dishes and local cheeses, the Victoria Restaurant offers the famous Algarve orange, freshly squeezed every morning.

By the pool, at the Palms Pool Bar, you can enjoy classic dishes such as Piri Piri tuna tartare.

Whichever restaurant you choose, Anantara offers unique and attractive culinary experiences that can be pursued with the Spice Spoons cooking class, which includes a visit to the local market with the chef, and learning how to pair dishes and wines in the Portuguese gastronomy.

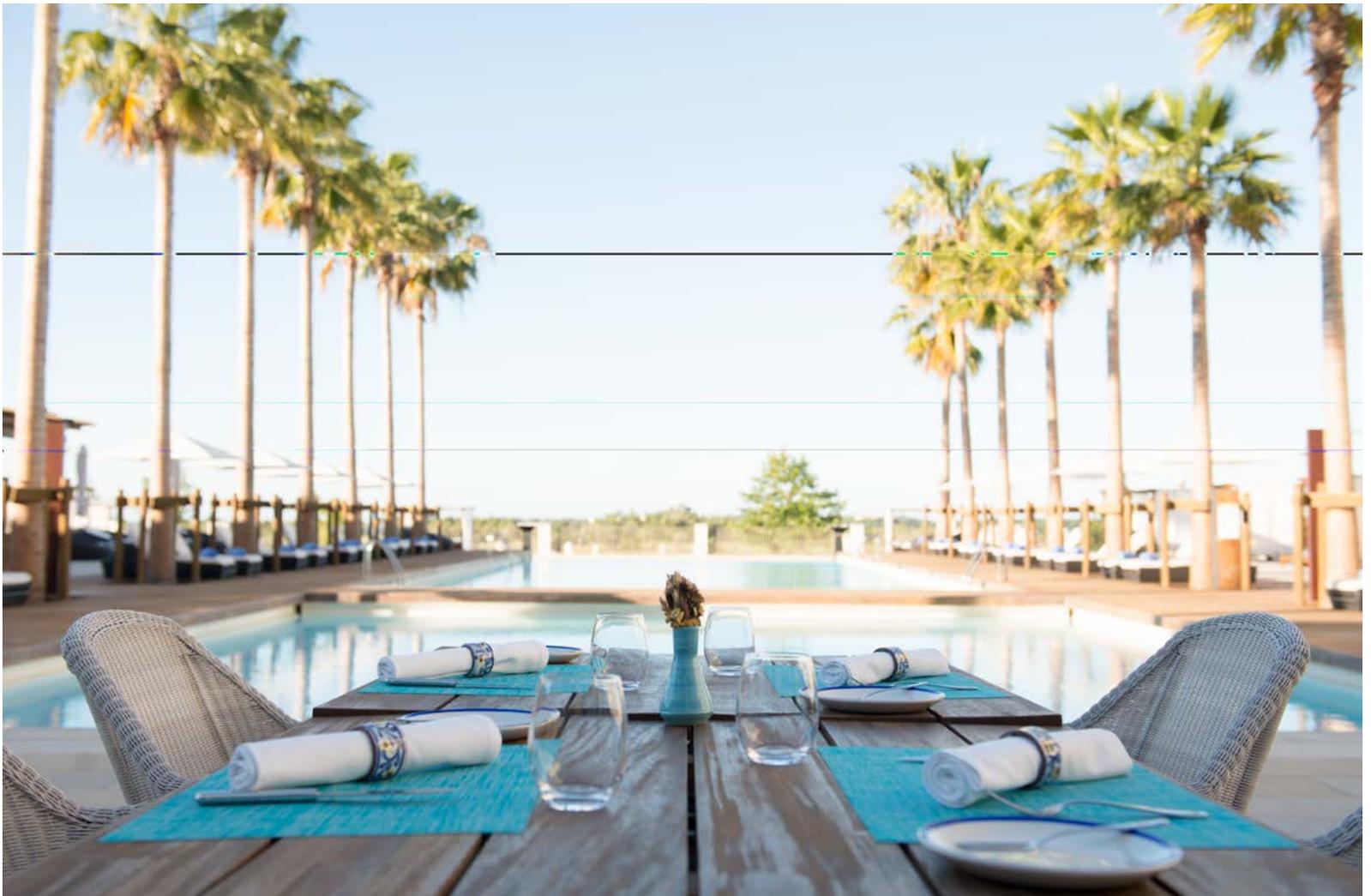
Restaurants et bars

L'excellence culinaire est au cœur de la culture portugaise. Expert respectueux des traditions portugaises, le chef de l'Anantara Vilamoura exerce son talent dans les six bars et restaurants du complexe hôtelier.

Parmi eux, pour ne citer qu'un exemple, le restaurant Ria sert du poisson et des fruits de mer fraîchement pêchés. Les plats sont associés à des vins blancs et rosés croquants qui complètent l'expérience culinaire en plein air. En plus d'une myriade de spécialités locales telles que les amandes, les figues, les plats traditionnels aux œufs et les fromages locaux, le restaurant Victoria propose la célèbre orange de l'Algarve, fraîchement pressée chaque matin.

Au bord de la piscine, au Palms Pool Bar, il est possible de savourer des plats classiques tels que le tartare de thon Piri Piri.

Quel que soit le restaurant choisi, l'Anantara offre des expériences culinaires uniques et séduisantes que l'on peut poursuivre avec le cours de cuisine Spice Spoons qui comprend notamment une visite au marché local avec le chef cuisinier, et l'apprentissage des accords mets-vins de la gastronomie portugaise.





Health and welfare

The Anantara Spa offers a wide range of body care: Thai massages, centuries-old Ayurvedic rituals or exclusive massages based on local ingredients such as Algarve citrus, figs and almond powder. For total relaxation, yoga and tai chi sessions complete this wellness program. Staying active on vacation is possible thanks to the 24-hour sports center, where personal coaches remain at the disposal of the guests.

Activities for all

To help parents make the most of a relaxing stay, Anantara has thought of children: the complex has a nursery and a children's club equipped to host a large number of activities such as artistic activities, cooking classes or outdoor cinema sessions. Teenagers will be able to meet new friends at the «Hub», participate in golf, football, tennis or dance classes at the Dance Academy.

For a romantic or a family stay, the Anantara Vilamoura offers an unforgettable experience that deserves its 5 stars and the detour...

Santé et bien-être

Le spa Anantara propose une large gamme de soins du corps : massages thaïlandais, rituels ayurvédiques centenaires ou massages exclusifs à base d'ingrédients locaux tels que les agrumes d'Algarve, les figues et la poudre d'amandes. Pour que la détente soit totale, des séances de yoga et de tai-chi complètent ce programme de bien-être. Rester toujours actif en vacances est possible grâce à la salle de sport, ouverte 24 heures sur 24, où des entraîneurs personnels sont à la disposition de la clientèle.

Des activités pour tous...

Pour que les parents profitent au maximum d'un séjour relaxant, l'Anantara a pensé aux enfants. Le complexe dispose d'une crèche et d'un club pour enfants équipé pour accueillir un grand nombre d'animations comme par exemple des activités artistiques, des cours de cuisine ou des séances de cinéma en plein air. Les adolescents pourront rencontrer de nouveaux amis au « Hub », participer à des stages de golf, de football, de tennis ou encore suivre des cours à l'académie de danse.

En amoureux ou en famille, l'Anantara Vilamoura offre une expérience inoubliable qui mérite amplement ses 5 étoiles et le détour ...

ANANTARA VILAMOURA ALGARVE RESORT

Av. dos Descobrimentos
8125-309 Quarteira, Portugal
+351 289 317 000
vilamoura@anantara.com

FORMATION
STAGE
QT

Paris
Helicoptere
Center

parishelico.com

Agr : FR.ATO.0047



FORMATIONS

PPL(H)
CPL(H)

QT

R22
R44
EC120
AS350

STAGES

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

LOISIRS

VOL DÉCOUVERTE
VOL D'INITIATION

01 84 73 08 90 - parishelico.com

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





La Suite Villa *****

LES TROIS-ILETS - ILE DE LA MARTINIQUE

Martinique ! We present too rarely the island of flowers. It is in the heights of Les Trois-Ilets, halfway to golf and Pointe-du-Bout, that we discover La Suite Villa, an artistic and atypical establishment whose exceptional panoramic view on Fort de France Bay alone deserves the detour.
Perfect marriage between authenticity and modernism, this place has everything to seduce.

La Martinique ! Nous ne présentons que trop rarement cette île aux fleurs. C'est dans les hauteurs des Trois-Ilets à mi-chemin du golf et de La Pointe du Bout, que nous découvrons La Suite Villa, établissement artistique et atypique dont la vue panoramique exceptionnelle sur la baie de Fort de France mérite à elle seule le détour. Parfait mariage entre authenticité et modernisme, ce lieu à tout pour séduire.



Suites and private villas

The Villa Suite, conceived as a guest house with a warm and friendly welcome, consists of an elegant resort housing 6 charming suites and 9 perfectly equipped villas nestled in the heart of a tropical garden. Eclecticism and design are reflected in every detail of the concept of this 5 stars «hotel-gallery».

Each of the six suites, approximately 40 square meters, has been elegantly decorated and furnished around a main color. They are all equipped with jacuzzis judiciously located on the terrace overlooking the Fort de France Bay. An ideal setting for a romantic holiday.

Out of sight, in the tropical garden the multicolored individual villas consist of two or three rooms of traditional Creole style. Their private gardens and terraces offer a breathtaking view and rely on the well-being of guests. An outdoor shower to enjoy the soothing air, a solarium for tanning in peace and an intimate spa, plunge the guests into an infinite pleasure and sweetness.

Zandoli Restaurant

To complete the «painting» the Culinary Art, directed by chefs Florent Boucher and Thibaut Robert, in collaboration with Michelin-starred chef Nicolas Magie, is a wonder for the taste buds.

The restaurant offers a gastronomic cuisine with mixed flavors, in which regional products are in the spotlight. The map, constantly renewed, gives pride of place to the fresh products mainly local,

Suites et villas individuelles

La Suite Villa, conçue comme une maison d'hôtes à l'accueil chaleureux et convivial, se compose d'une élégante habitation abritant 6 charmantes suites et 9 villas parfaitement équipées nichées au coeur d'un jardin aux fleurs et essences tropicales. L'éclectisme et le design se retrouvent dans chaque détail dans le concept de cet « hôtel-galerie » classé 5 étoiles.

Chacune des six suites, d'environ 40 m², a été décorée et aménagée avec élégance autour d'une couleur principale. Elles sont toutes équipées de jacuzzis judicieusement situés sur la terrasse surplombant la baie de Fort de France. Un cadre idéal pour un séjour en amoureux.

A l'abri des regards, dans le jardin tropical les villas individuelles multicolores se composent de deux ou trois chambres de style traditionnel résolument créole. Leurs jardins privés et leurs terrasses offrent une vue époustouflante et misent sur le bien-être des hôtes. Une douche extérieure pour profiter de l'air apaisant, un solarium pour bronzer en toute tranquillité et un SPA intimiste, plongent les hôtes dans une volupté et une douceur infinies.

Le Restaurant Zandoli

Pour compléter le « tableau » l'art culinaire, mis en scène par les chefs Florent Boucher et Thibaut Robert, en collaboration avec le chef étoilé Nicolas Magie, est un émerveillement pour les papilles.

Le restaurant propose une cuisine gastronomique aux saveurs métissées, dans laquelle les produits régionaux sont à l'honneur.

thanks to the tight relations that the Chef maintains with the fishermen and the farmers of the island.

The hotel bar creates delicious cocktails and, during evenings parties, local artists perform and share their passion in a friendly atmosphere.

Around the hotel

The Anse Mitan beach is about 600 meters from the hotel, and many other beaches are accessible in a few minutes by car.

For golf enthusiasts, the hotel is just 2 km from the island's only golf course, a beautiful 18-hole course located by the sea.

Moreover, the contrasting landscapes of Martinique offer many activities: idleness on the paradisiac beaches, hikes in the heart of a lush tropical forest, shopping in the city and visit of old colonial houses.

You have only the embarrassment of choice.

La carte, continuellement renouvelée, fait la part belle aux produits frais souvent locaux, grâce aux relations privilégiées que le Chef entretient avec les pêcheurs et les agriculteurs de l'île.

Le bar de l'hôtel crée de délicieux cocktails et, lors de soirées organisées, des artistes locaux s'y produisent et partagent leur passion en toute convivialité.

Aux environs

La plage de l'Anse Mitan est à environ 600 mètres de l'hôtel, et de nombreuses autres plages sont accessibles en quelques minutes de voiture.

Pour les amateurs de golf, l'hôtel se situe à seulement 2 kilomètres de l'unique golf de l'île, un très beau parcours de 18 trous situé en bord de mer.

Par ailleurs les paysages fortement contrastés de la Martinique offrent de nombreuses activités : farniente sur les plages paradisiaques, randonnées au cœur d'une forêt tropicale luxuriante, shopping en ville et visite d'anciennes habitations coloniales. Vous n'avez que l'embarras du choix.



LA SUITE VILLA

Route du Fort d'Alet - Anse Mitan

97229 Trois-Ilets – Martinique

Tél : + 596 596 59 88 00

reservation@la-suite-villa.com





HOTEL

Hôtel Le Lana *****

COURCHEVEL - FRANCE

EXCELLENCE IS OUR LAW

«60 years of history, that of a family and a life dedicated to the art of receiving and to the love of a region».

L'EXCELLENCE EST NOTRE LOI

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

© Hôtel Le Lana



Located in the heart of the famous and legendary ski resort Courchevel, Hotel Le Lana offers an authentic and timeless character that will not leave you indifferent.

Close to the ski lifts, Hotel Le Lana combines comfort, authenticity and modernity. Its many quality equipment will offer you a moment of softness and tranquility.

The establishment has 55 rooms, 28 suites and 2 apartments at the foot of the Bellecôte slope. The windows open on the mountain, the valley or the center of the resort. The colors that recall honey, sand and chocolate, comfortable sofas and fire in the fireplace will immerse you in a delicate and artistic atmosphere.

After a long day of skiing, you can enjoy the delicious Savoyard specialties offered in the restaurants, and admire the panoramic and dizzying view that we have from the bar.

Famous also for its sumptuous spa signed Clarins, take place in one of the cabins and let yourself be tempted by quality body cares and by a multitude of «after-ski» options: sauna, hammam, heated pool, fitness, and other massages. Relaxation, sensory discoveries, balance of body and mind, the spa is a true refuge combining luxury and relaxation.

Situé au cœur de la très célèbre et mythique station de ski Courchevel, l'hôtel Le Lana offre un caractère authentique et intemporel qui ne vous laissera pas indifférent.

À deux pas des remontées mécaniques, L'hôtel Le Lana allie confort, authenticité et modernité. Ses nombreux équipements de qualité vous offriront un moment de douceur et de tranquillité.

L'établissement dispose de 55 chambres, 28 suites et 2 appartements au pied de la piste de Bellecôte. Les fenêtres ouvrent sur la montagne, la vallée ou le centre de la station. Les couleurs qui rappellent le miel, le sable et le chocolat, les confortables canapés et le feu dans la cheminée vous plongeront dans une atmosphère délicate et artistique.

Après une longue journée de ski, vous pourrez profiter des succulentes spécialités savoyardes proposées dans les restaurants, et admirer la vue panoramique et vertigineuse que l'on a depuis le bar.

Célèbre également pour son somptueux SPA signé Clarins, prenez place dans l'une des cabines et laissez-vous tenter par des soins de qualité ainsi qu'une multitude d'options « after-ski » : sauna, hammam, piscine chauffée, salle de fitness, et autres massages.

Throughout your stay you will benefit from attentive staff, available and eager to make your stay unforgettable.

The hotel Le Lana is located in the largest ski area in the world, the «*Three Valleys*», which offers 600 kilometers of alpine ski slopes entirely dedicated to the practice of all types of snow sports. Just 2 hours from the international airports of Geneva and Lyon-Saint Exupéry, the Hotel Le Lana awaits you for a magical holiday where nature is queen

Détente, découvertes sensorielles, équilibre du corps et de l'esprit, le spa est un véritable refuge alliant luxe et décontraction.

Tout au long de votre séjour vous pourrez bénéficier d'un personnel attentif, disponible et empressé pour rendre votre séjour inoubliable.

L'hôtel Le Lana est situé dans le plus grand domaine skiable du monde, « les Trois vallées », qui offre 600 kilomètres de pistes alpines entièrement dédiées à la pratique de tous types de sports de glisse. A seulement 2 heures des aéroports internationaux de Genève et de Lyon-Saint Exupéry, l'Hôtel Le Lana vous attend pour un séjour féérique où la nature est reine.



HÔTEL LE LANA
Rue de Bellecôte,
73120 Saint-Bon-Tarentaise
+33 4 79 08 01 10
info@lelana.com



PARIS 7 - 9 270 000€ - Réf. 20384

With a breathtaking view over the Seine, this reception apartment stands out for its very beautiful volumes. The entrance gallery gives access to noble reception rooms. 6 large bedrooms, bathrooms, a boudoir, a library and a huge kitchen with its office. Serving room and cellar.

Avec une vue imprenable sur la Seine, ce parfait appartement de réception s'impose par ses très beaux volumes. La galerie d'entrée donne accès à de majestueuses et nobles pièces de réceptions. Six grandes chambres, des salles des bains, un boudoir, une bibliothèque et une immense cuisine avec son office complètent cet appartement d'exception. Chambre de service et cave. 12 lots principaux, 19 000€ de charges annuelles.

Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0) 1 85 85 01 78
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr



PARIS 16 - 8 900 000€ - Réf. 20362

Private and secure road. This luxurious apartment decorated by a renowned architect will seduce you with its exceptional services. Ideal for entertaining, as well as for the comfort of its guests with its six suites. Parking space.

Voie privée et sécurisée. Ce luxueux appartement décoré par un architecte de renom vous séduira par ses prestations exceptionnelles. Idéal pour recevoir, ainsi que pour le confort de ses hôtes avec ses six suites. Emplacement parking.

Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0) 1 85 85 01 78
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr



PARIS 16 - 8 798 000€ - Réf. 20373

Place de l'Alma. In a beautiful stone building is this reception apartment completely renovated with high quality materials preserving the charm of the old one. Unobstructed view over the Seine and Alexander III Bridge. 4 bedrooms, 2 bathrooms.

Place de l'Alma. Dans un bel immeuble en pierre de taille se trouve cet appartement de réception entièrement rénové avec des matériaux haut de gamme conservant le charme de l'ancien. Vue dégagée sur la Seine et le pont Alexandre III. 4 chambres, 2 salles de bains.

Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0) 1 85 85 01 78
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr



HOMMES - 3 950 000€ - Réf. 20262

Elegant mansion built in 1869 by Mr. Jean-Francois Cail, on a beautiful park of about 44Ha. Ideal for a family life or to receive your guests. Very spacious volumes, more than 6m high under the ceiling for the reception rooms. These are open on a terrace with a view on the park. Dining room, bedrooms with bathrooms, library. Beautiful frescoes, mouldings, mosaics, fireplaces. The property also benefits from an orangery with a swimming pool, stables, and a caretaker's house.

Élegante demeure construite en 1869 par Monsieur Jean-Francois Cail, sur un beau parc d'environ 44Ha. Château idéal pour une vie de famille ou pour recevoir ses hôtes. De très beaux volumes, plus de 6 m d'hauteur sous plafond pour les pièces des réceptions. Celles-ci sont ouvertes sur une terrasse avec vue sur le parc. Salle à manger, chambres avec leurs salles de bains, bibliothèque. Belles fresques, moulures, mosaïques, cheminées. La propriété bénéficie également d'une orangerie avec piscine, d'écuries, et d'une maison de gardien.

Wealth Partnership Coldwell Banker® Demeure Prestige | +33 (0) 1 85 85 01 78
Vanda Demeure | +33 (0)6 72 95 68 30 | vanda.demeure@coldwellbanker.fr

IZMIR - TURKEY - 7 500 000 €

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

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

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



CATALKOY-GIRNE - CYPRUS - 2 845 000 €

Live like royalty in an estate fashioned after a luxurious boutique hotel. This unique 1,000 m2 residence, which is located in Catalkoy-Girne, North Cyprus, is spread over a 4.5 donum (6,000 m2) usable land with unobstructed and dramatic ocean and mountain views. In addition to the residence, the estate contains a 3-car air conditioned garage building that can be converted into a guest house, a professional size lighted tennis court, semi-Olympic size pool with supporting cabanas, a massive outdoor entertainment and barbecue area with a covered circular pool bar and manicured landscaping. Expansive driveway can accommodate the landing of a helicopter.

Vivez comme un roi dans un domaine façonné d'après un hôtel de luxe. Cette résidence unique de 1 000 m2, située à Catalkoy-Girne, dans le nord de Chypre, est répartie sur un terrain de 4,5 hectares (6 000 m2) offrant une vue imprenable et spectaculaire sur l'océan et les montagnes. En plus de la résidence, le domaine comprend un garage climatisé pouvant accueillir 3 voitures pouvant être converti en une maison d'hôtes, un court de tennis éclairé de taille professionnelle, une piscine semi-olympique, un grand espace de divertissement en plein air et un espace barbecue avec un bar de piscine circulaire couvert et un aménagement paysager soigné. Une vaste allée peut accueillir l'atterrissage d'un hélicoptère.

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



MONTPELLIER - 5 500 000 € - Réf. 82

Facing the sea and commanding an open 180° view, this exceptional property is set in 2.5 hectares of gardens and "garrigues". Renovated throughout to the highest standards and luxuriously appointed, it includes a main mansion and a guest house offering 650 sqm of living space in total with 8 suites. A second tower comprises a spacious living/reception room with a rotunda mezzanine (85 sqm in total) overlooking the sea. The property is set in magnificent and meticulously maintained wooded grounds with an extensive south-facing terrace overlooking the swimming pool and the Mediterranean, a pool house and a garage. In a convenient location near Montpellier and its airport.

Face à la Mer avec une vue imprenable à 180°, propriété de 2,5 hectares de parc et de garrigues. Un total de 650 m2 habitable répartis sur la Maison de Maître et la maison d'amis. Une Propriété principale avec huit suites, la suite des propriétaires occupe une tour du domaine et l'autre tour composée d'un grand séjour avec mezzanine en rotonde ouverte sur la mer. Une grande terrasse au sud, surplombe la piscine et s'ouvre sur la mer. Un pool house et un garage pour quatre véhicules avec deux ateliers complètent le parc aux nombreuses essences méditerranéennes, parfaitement entretenu. Cette propriété se trouve aux portes de Montpellier et de son aéroport.

Coldwell Banker® Occitania Properties | +33 (0)4 67 59 29 81
Franck Lazorthes | +33 (0)6 24 69 86 50 | franck.lazorthes@coldwellbanker.fr



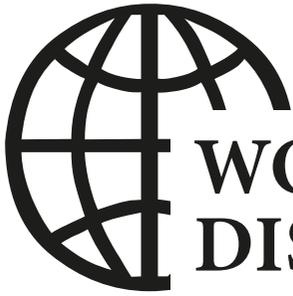
MANSIONS - DUBAI - 9 583 500€ TO 24 000 000€ - Réf. 1119-112

Minutes away from the glistening Crystal Lagoons, each of District One's eighteen distinctly styled mansions is meticulously designed to ensure affluent tranquil living in glorious surroundings. Whether it is a traditional arabic ambiance with a modern twist you're looking for, open spaces and artistic minimalism you're seeking or simply timeless European elegance – you'll soon discover that extravagance is simply a way of life in these magnificent homes. (7 to 8 bedrooms - 15,500 sqft to 35,700 sqft).

À quelques minutes des Crystal Lagoons, à District One, chacun des dix-huit manoirs est méticuleusement conçu pour assurer une vie tranquille et aisée dans un cadre magnifique. Que vous recherchiez une ambiance arabe traditionnelle avec une touche moderne, des espaces ouverts et un minimalisme artistique, ou simplement une élégance européenne intemporelle, vous découvrirez bientôt que l'extravagance est tout simplement un mode de vie dans ces magnifiques demeures.

Coldwell Banker® Affiliates of Middle East & Greater Africa Mega Homes Real Estate Brokers LLC | +971 50 735 6608
Sherry Dang Briet | +971 50 7356608 | s.briet@cbemirates.ae





WORLD POINT DISTRIBUTION



COUNTRY DISTRIBUTION LIST

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



ULTIMATE JET



◆ TRADESHOWS & EVENTS





SUBSCRIBE NOW ABONNEZ-VOUS



ULTIMATE JET



Single subscription
Abonnement simple

40€ year an 6 issues numéros

« VAT included / TVA inclus »

60€ 2 years 2 ans 12 issues numéros

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



Corporate Offer
Spécial Entreprises

Multi-copies subscription pack - Pack Abonnement Multi-Exemplaires

Get several copies of each issue at a discount price.

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

6 issues per year - 6 n°/an		Ultimate Jet Magazine 1 year - an
Europe	<input type="checkbox"/> 2 copies per issue - 2 ex / n°	<input type="checkbox"/> 50 €
	<input type="checkbox"/> 5 copies per issue - 5 ex / n°	<input type="checkbox"/> 150 €
All other countries Autres pays	<input type="checkbox"/> 2 copies per issue - 2 ex / n°	<input type="checkbox"/> 80 €
	<input type="checkbox"/> 5 copies per issue - 5 ex / n°	<input type="checkbox"/> 200 €

Tick appropriate boxes - cochez l'option choisie

Ms. / Mme Miss / Mlle Mr. / M.

Company / Société :

Surname / Nom :

Name / Prénom :

Address / Adresse :

City / Ville:

Postal code / Code Postal :

Country / Pays :

Tel.:

E-MAIL :

Subscribe by phone*
Abonnez vous par téléphone*
+33 (0) 1 30 84 13 32

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



PARIS WEST SIDE, ONLY 15 MINUTES FROM THE ARC DE TRIOMPHE - € 6.240.000

A superb historical mansion with breathtaking views. With more than 600 sqm restored to a very high quality this family home is steeped in history and is amongst the most sought after mansions in the west of Paris. Situated on top of a hill in a tree filled park of 4760m² with a heated pool (20m x 6m), wonderful quiet walks or a fantastic place to entertain are pure moments of privilege in this exclusive setting. Entirely renovated in 2002 this home will captivate you with its sumptuous 150 sqm of living reception space with a rare triple exposition East/South/West. The kitchen is 40 sqm and the rest of the house contains 7 bedrooms including, 3 different independent flats all of which open onto their own private terraces. This incredible home is a unique treasure for its architecture, history, elegance, comfort and prestige.

OUEST PARISIEN, À 15 MINUTES DE LA PACE DE L'ÉTOILE - 6.240.000 €

Splendide demeure historique bénéficiant d'une vue exceptionnelle. Avec plus de 600m² habitables et des prestations très haut de gamme, cette demeure au passé très riche s'inscrit dans le registre des plus belles propriétés de l'Ouest Parisien. Implantée au sommet d'une colline dans un parc arboré de 4760m² doté d'une piscine chauffée de 20 X 6 M. Ce lieu représente l'essence même de l'élégance à la française. Entièrement rénovée en 2002 cette propriété offre des salons de réception somptueux sur 150m² bénéficiant d'une triple exposition Est/Sud/ouest. La cuisine équipée s'étend sur 40m², dans le reste de la maison se trouvent 7 chambres dont une suite parentale de 35m², et un appartement de 45m² avec accès sur le toit terrasse. En rez de jardin 2 appartements indépendants supplémentaires de 65 et 44m² ouvrant tous les 2 de plein pied sur une terrasse. Cette splendide propriété est un véritable trésor d'architecture, d'histoire, d'élégance, de confort et de prestige. Cette splendide propriété est l'occasion rare et exceptionnelle d'acquérir un véritable trésor d'architecture, d'histoire, d'élégance et de prestige à seulement 1/2 heure du cœur de Paris.

————— Denis Geoffray - 06 16 55 70 70 - d.geoffray@lloyd-davis.com —————

109 Rue Faubourg Saint Honoré - 75008 Paris

LLOYD & DAVIS

————— LUXURY REAL ESTATE —————



ULTIMATE JET



EUROPE - RUSSIA - ASIA - MIDDLE EAST - AMERICA

ONE WORLD, ONE NETWORK

6 multimedia platforms ensure unbeatable visibility on every continent

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



www.ultimatejet.com

Est édité par/is published by : Société UJ MEDIA
www.ujmedia.fr

Siège social/Corporate headquarters :

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

Gérant/Legal Representative & Executive Director

Arnaud Devriendt
adevriendt@callix.com

Directrice Général/Managing Director

Jill Samuelson
jillsamuelson@ujmedia.fr
+1 (561) 609 9061
+33 (0)6 73 03 96 33

Comité de rédaction/Editorial board
Directeur de Publication/Executive Director

Arnaud Devriendt

Redacteur en Chef Adjoint/Assistant Editor

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

Direction Artistique/Art Direction

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

Ont collaboré à ce numéro / Contributed to this issue

Mathieu Douhaire - Photographe
Gérard Maoui - Recteur

Traduction/Translation

Gérard Maoui

Partenariat Hôtel de Luxe / Media Patnrneship Travel

Melissa Marie : mmarie@ujmedia.fr

Marketing, Communication & Business development

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

CPPAAP : 0607 K 88197
N°ISSN 2495-1188

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



YOUR GLOBAL CONNECTION

EBACE
21-23 MAY 2019 | GENEVA

Business growth requires a global perspective. It starts with the latest technologies, trends and ideas, and comes full circle with a world of connections that are key in helping you manage multiple budgets, high-performing teams and large-scale purchases. Find everything you need to make the most informed decisions all in one place: **the 2019 European Business Aviation Convention & Exhibition (EBACE2019)**. Join us at EBACE to build relationships and explore the entire marketplace of options. And leave with the best solutions for your business. Get connected and move forward faster. Visit the EBACE website to learn more and register today.

REGISTER TODAY ▶ www.ebace.aero

CITATION LONGITUDE

EVOLUTION LEADS TO A REVOLUTION.



U.S. +1.844.44.TXTAV | INTERNATIONAL +1.316.517.8270 | [CESSNA.COM/LONGITUDE](https://www.cessna.com/longitude)

© 2019 Textron Aviation Inc. All rights reserved. Cessna and its design and Citation Longitude are trademarks or service marks of Textron Aviation Inc. or an affiliate and may be registered in the United States.



TEXTRON AVIATION