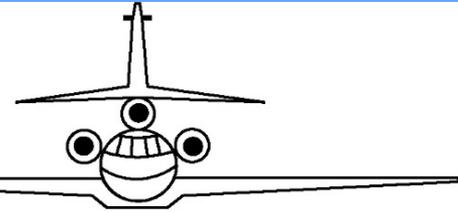


EUROFLY



S e r v i c e S . p . A .

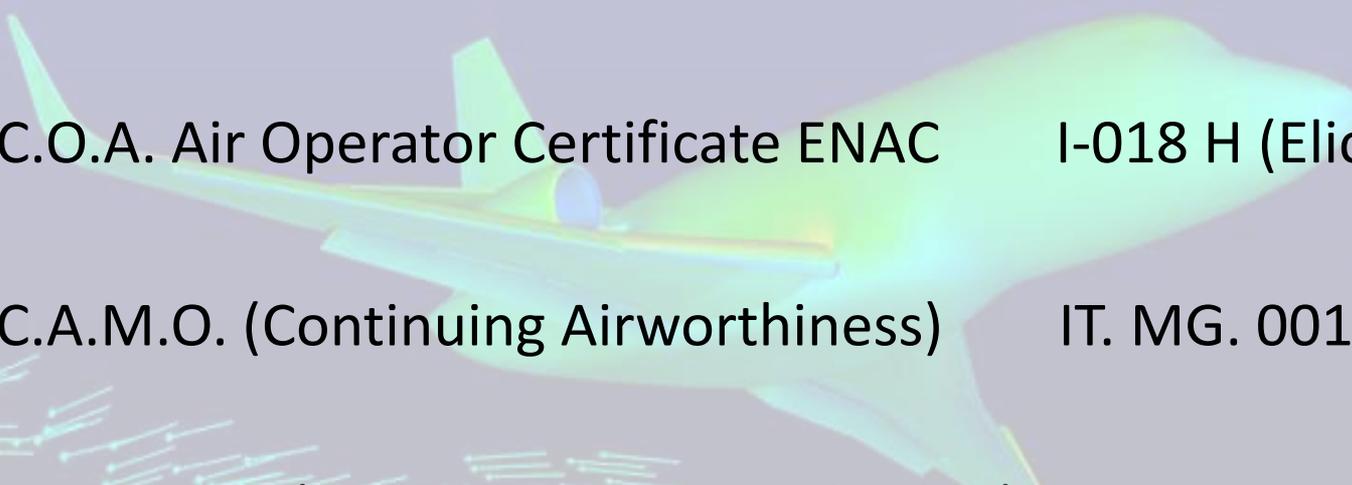


RELIABILITY PROGRAM & il Mondo della Business Aviation

Indice Slides

- Certificazioni di Eurofly
- La Flotta
- Reliability Program F7X
- EASA P145 Capability
- Formazione Personale Tecnico
- Cenni sulle problematiche attuali nella Business Aviation
- Prospettive Future

Certificazioni E.A.S.A.

- C.O.A. Air Operator Certificate ENAC I-018
 - C.O.A. Air Operator Certificate ENAC I-018 H (Elicotteri)
 - C.A.M.O. (Continuing Airworthiness) IT. MG. 0018
 - EASA P145 (Maintenance Organization) IT.145.0072
- 

Flotta Velivoli ed Elicotteri

- La flotta ad oggi è così costituita, elencata per Costruttore :
- **Dassault Aviation** : 2 Falcon 7X, 1 Falcon 900EX-easy, 1 Falcon 2000LX, 2 Falcon 2000 Standard, 1 Falcon 50
- **Hawker Beechcraft** : 1 HS 750, 1 HS 850 XP, 2 B400A
- **Bombardier Learjet** : 1 LJ40, 1 LJ60XR
- **Cessna Citation** : 1 C560XL
- **Piaggio Aero** : 1 P180 Avanti II
- **Agusta Westland** : 1 AW139



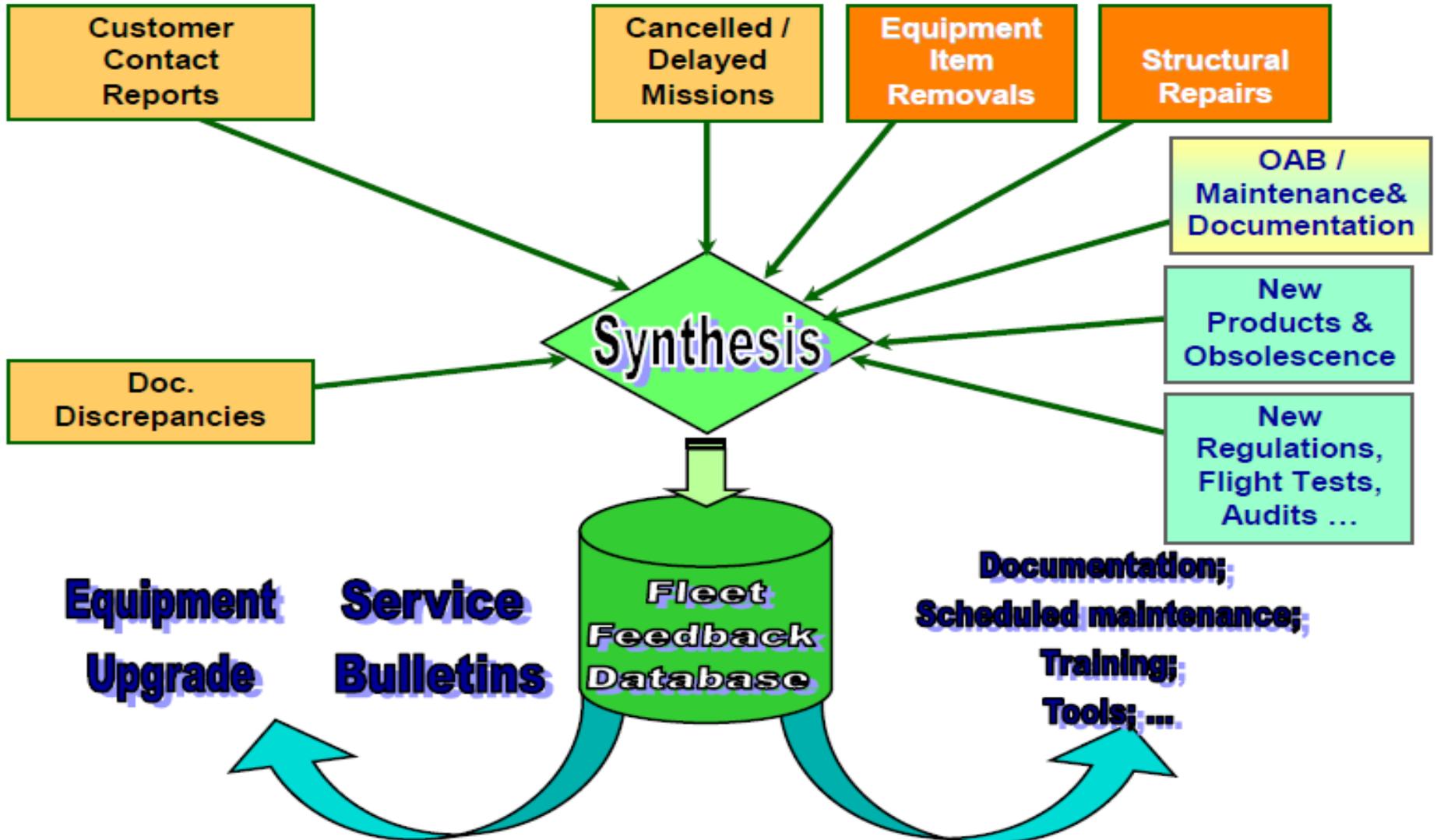
**Alcuni esempi di velivoli
in flotta
per Tipo**

Reliability Program Falcon 7X

OBBIETTIVI

- Il presente documento descrive la conduzione da parte di Eurofly Service di un programma di affidabilità (Reliability Program) in accordo al Reliability Program della Dassault e complementare allo stesso, come richiesto dalla EASA Part M.
- Il Reliability Program della Dassault è anche la base del programma di manutenzione in logica MSG-3 con il quale viene scritto il Chapter 5 del Maintenance Manual per il Falcon 7X che a sua volta è riflesso nel Programma di Manutenzione EU-DA-06 scritto ed utilizzato da Eurofly Service per questo tipo di aeromobili.

Reliability Program Falcon 7X

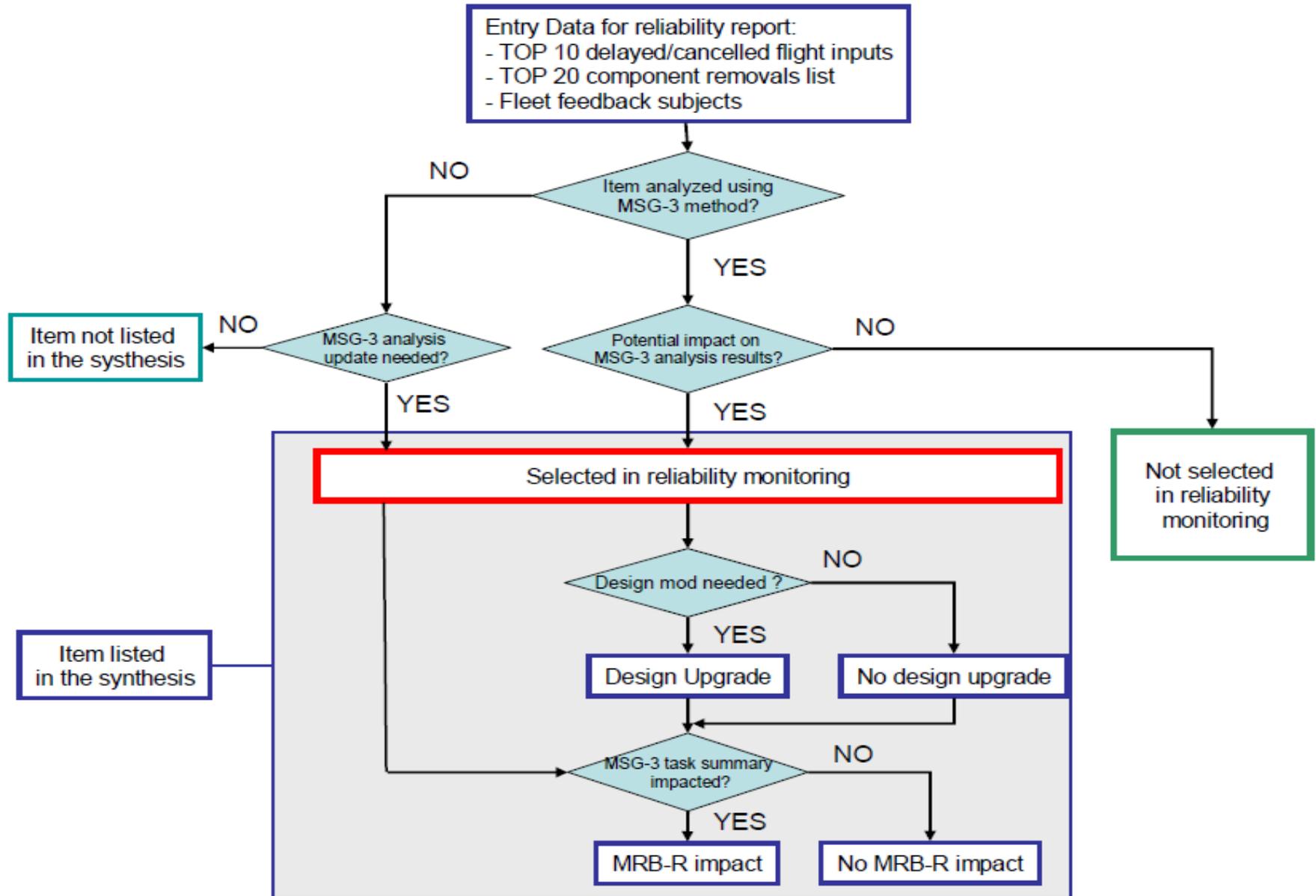


Reliability Program Falcon 7X

.....OBBIETTIVI

- La sequenza di questo processo è la stessa di quello da cui deriva: il flusso di analisi è esattamente quello seguito dalla Dassault ad eccezione delle azioni conclusive che per Eurofly Service hanno normalmente la sola valenza di informazione e supporto al costruttore ed all'autorità competente.
- Qualunque azione che si dovesse attivare nel solo Programma di Manutenzione EU-DA-06 indipendentemente dal programma Dassault, sarebbe comunque oggetto di verifica ed approvazione ENAC.
- Si ricorda che la CAMO può sempre decidere di far sbarcare un componente, pertanto se dall'analisi qui descritta si dovesse decidere che esistono componenti a rischio sarà sempre possibile procedere con il suo sbarco.

Reliability Program Falcon 7X



Reliability Program Falcon 7X

- ***METODO***
- La raccolta completa di questi documenti ha una storicità minima di due anni. E riguardano :
 - Riparazioni strutturali
 - Riparazioni e trattamenti per corrosione
 - Discrepanze o anomalie scaturite da prove in volo, in sede di manutenzione schedulata
- Quindi il dossier contiene il 100% di tutti gli eventi specifici della flotta Eurofly.

Reliability Program Falcon 7X

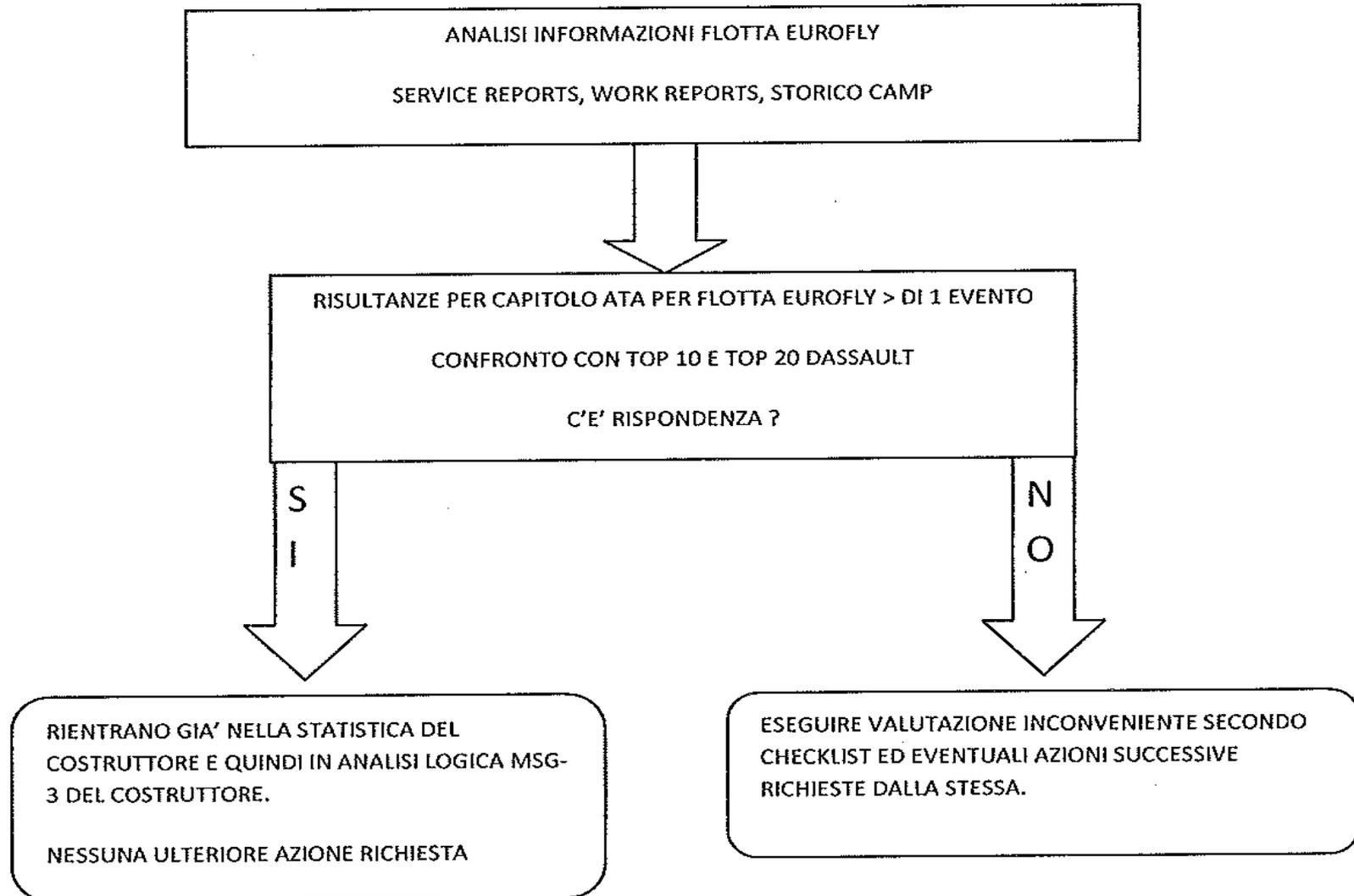
Color code	Signification
Red	component is selected in reliability monitoring, no corrective action is identified yet
Orange	component is selected in reliability monitoring, corrective action (design mod or MSG-3 analysis update) is in progress
Green	component is selected in reliability monitoring, corrective action is available (P/N of the redesigned component is procurable, updated chap.5 is delivered,...).
Cyan	component was selected in reliability monitoring in previous Report but not anymore. Reason is detailed in the "Remark" column

Reliability Program Falcon 7X

ATA	Designation	Manufacturer	Origin	Reason for selection in the Reliability Program Report	Scheduled maintenance at the time the event is selected for reliability monitoring	Corrective action on scheduled maintenance	Corrective action on design
24	ENGINE DC GENERATOR	GOODRICH POWER SYSTEMS	TOP 20 Removal	Interval resulting from MSG-3 analyses is not reached in operation.	24-31-00-4-1 - Restoration of generator (overhaul) - 3000 FH or 48 M. (Bearing change at 1000 FH)	Reduce overhaul interval to 650FH (design office computed interval) on this generator P/N. Managed with AD 2009-0254. MSI 24-31-00 Rev 2-12 is updated accordingly for ISC-10.	New generator design - 006 is validated. FSN7X-06-R1 - TBO reduction of the DC generators issue 12/2009.
24	ENGINE 2 FEEDER CONNECTOR AT FRAME 46	DASSAULT	Fleet Subject	Evidence of overheat on generator 2 feeder lines at frame 46 has been reported on in service aircraft. This overheat may lead to disconnection of generator 2.	No scheduled maintenance task applicable and effective	No corrective action regarding scheduled maintenance as specific inspection and functional check will be made available in the scope of SB 7X-106. If results of inspection/functional test are in the acceptable criteria defined in the SB, then there is no need of corrective action. If results of inspection/functional test are out of the acceptable criteria defined in the SB, design mod has to be applied through specific SB 7X-107.	Specific inspection SB's 7X-106 and 7X-107 are available No new occurrence of the event since corrective action is available

Reliability program Falcon 7X

SINTESI DI PROCESSO



Esempio di Analisi

EUROFLY



S e r v i c e

VALUTAZIONE AVARIA RIPETUTA

DESCRIZIONE AVARIA:

L'avaria si è ripetuta con frequenza variabile con tendenza ad aumento significativo nel periodo 08 / 2011 e 01 / 2012

1) Valutazione della Gravità dell'evento / avaria

		Si	No
A	Avaria di componenti riscontrata durante ispezioni programmate	X	
	Il difetto è in grado di compromettere la sicurezza nell'intervallo tra due ispezioni? Si (possibile attivazione di avaria critica)	X	
	Il difetto è in grado di impedire una missione nell'intervallo tra due ispezioni?		
B	Avaria riscontrata in servizio	X	
	Il difetto o una sua evoluzione è in grado di compromettere la sicurezza del volo? Si (possibile attivazione di avaria critica)	X	
	Il difetto è in grado di impedire una missione?	X	

Dati e/o annotazioni utili per le risposte:

Slat hooks PN 16142-02 e post modifica PN16142-03, vedi status camp allegato

Esempio di Analisi

EUROFLY
S e r v i c e



2) Verifica della causa della ripetitività dell'avaria.

		Si	No
A	La ripetitività è condizionata da avarie successive di pezzi installati o da cattiva qualità delle forniture? (analizzare vita media dei componenti installati rispetto a vita media) <i>SI procedere con 5</i>	X	
B	Il Part Number che causa l'inconveniente è sempre lo stesso? <i>SI Procedere con 3</i>	X	
C	La posizione nella quale è imbarcato il componente o si verifica l'avaria è sempre la stessa per il tipo di macchina? <i>SI procedere con 3</i>		X
D	L'inconveniente può dipendere da particolari condizioni di utilizzo? (verificare con il costruttore) <i>SI segnalare a DOV e procedere con 3</i>		X
E	L'inconveniente può dipendere da una incorretta procedura d'uso o di manutenzione? (verificare con il costruttore) <i>SI segnalare a DOV se d'uso e procedere con 3</i>		X
F	La ripetitività è fortemente condizionata da un'unica posizione in un unico velivolo? <i>SI - Richiedere rettifica avaria sul velivolo e monitorare alla prossima riunione secondo 7</i>		X
G	Se tutte le precedenti domande hanno avuto risposta NO procedere con il paragrafo successivo.		
Dati e/o annotazioni utili per le risposte: si evidenzia che l'upgrade non è efficace			

Esempio di Analisi

EUROFLY



S e r v i c e

3) Valutazione delle azioni del detentore della certificazione (e gestore MSG-3) e confronto con la flotta di velivoli del tipo.

		Si	No
A	Il detentore della certificazione ha previsto delle modifiche per migliorare l'affidabilità del componente / sistema? <i>SI Procedere con 7</i> <i>NO Procedere con 4 attivando avaria critica laddove applicabile per 1</i>	X	

Dati e/o annotazioni utili per le risposte: MA L'INCONVENIENTE SI PROPONE CON LE STESSE MODALITA' (TRASUDO OLIO IDRAULICO) CON IL NUOVO P/N 16142-03

Esempio di Analisi

EUROFLY

S e r v i c e



4) Valutazione delle azioni che si possono intraprendere.

		Si	No
A	Esiste un'istruzione di manutenzione che verifichi la condizione generale del componente / sistema?	X	
	L'ispezione è eseguita durante il programma di manutenzione	X	
	L'ispezione non è parte del programma di manutenzione		
	L'ispezione può essere eseguita presso la base di armamento in un tempo di 0.5_ore	X	
	L'ispezione può essere eseguita presso ditta esterna in un tempo di _0.5_ore (Riportare analisi economiche e pareri del detentore la certificazione sulle periodicità suggerite)	X	
B	è stata individuata un'ispezione realizzabile con periodicità adeguata alle avarie? Avaria non critica SI – Stabilire nuova periodicità e procedere con 7 - NO Procedere con 6 Avaria critica – SI Stabilire nuova periodicità e procedere con 6 - NO Procedere con C	X	
C	Il componente può divenire oggetto di sostituzione preventiva? (Riportare analisi economiche e pareri del detentore la certificazione sulle periodicità suggerite) SI Stabilire nuova periodicità e procedere con 6 - NO Procedere con 6		X

Descrizione dell'azione individuata: CONTROLLO DA INSERIRE IN ISPEZIONE TECNICA DAILY BIWEEKLY

Esempio di Analisi

EUROFLY

S e r v i c e



5) Valutazione dei fornitori

		Si	No
A	Il fornitore aveva dato precedenti casi di scarsa affidabilità? <i>Avaria non critica - SI: Procedere con B – NO: procedere con 7</i> <i>Avaria critica - SI: Procedere con B – NO: procedere con 6</i>	X	
B	Il fornitore può essere sostituito? <i>SI – Valutare nuovo fornitore e monitorare componente secondo 7 – NO procedere con 6</i>		X

Dati e/o annotazioni utili per le risposte: LA SCARSA AFFIDABILITA' ERA PER IL P/N 16142-02, MA PER NS ESPERIENZA ANCHE IL P/N 16142-03 MOSTRA LE STESSE PROBLEMATICHE

Esempio di Analisi



6) Comunicazioni con il detentore dell'omologazione e con Autorità

A	Comunicare al detentore della certificazione del tipo i risultati dell'analisi svolta dettagliando le periodicità riscontrate e le eventuali azioni che si vogliono intraprendere. Per le avarie critiche riportare nella comunicazione il dovere di segnalare all'Autorità i risultati dell'attività svolta, inclusa la risposta (o assenza di risposta) da parte del costruttore. Richiedere, se non disponibili, i dati relativi alla flotta di velivoli del tipo.		
		Si	No
B	Il detentore della certificazione ha fornito una sua valutazione, giustificando la periodicità e sostenendo la validità della gestione con argomentazioni ritenute accettabili (inclusa l'affidabilità di flotta)? <i>Avaria non critica SI – Procedere con 7 – NO Procedere con C</i> <i>Avaria critica Procedere con C</i>		X
C	Comunicare a ENAC i risultati dell'attività di analisi, includendo le azioni eventualmente proposte e tutte le risposte ottenute, in seguito procedere con 7		

Dati e/o annotazioni utili per le risposte: AL MOMENTO IL DETENTORE E' IN VALUTAZIONE DEI DATI FORNITI DALLA SCRIVENTE DOPO CONTESTAZIONE DELLE CONCLUSIONI RIPORTATE DALLO STESSO DETENTORE SULLA FIELD SERVICE ADVISORY.

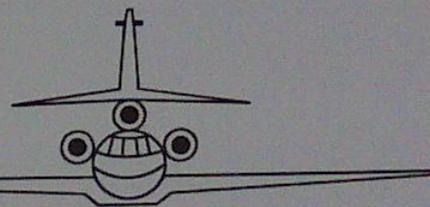


DASSAULT[®]

FALCON

AUTHORIZED SERVICE CENTER

EUROFLY



S e r v i c e S . p . A .

Certificazione EASA P145

Repubblica Italiana
Stato membro dell'Unione Europea
(A Member of the European Union)



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE ENAC

CERTIFICATO DI APPROVAZIONE DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE

(Maintenance Organisation Approval Certificate)

Riferimento: IT.145.0072
(reference:)

Ai sensi del Regolamento (CE) No 216/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio e del Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, attualmente in vigore, e fatta salva la condizione di seguito specificata, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile certifica:
 (Pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council and to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 for the time being in force and subject to the condition specified below, the Ente Nazionale per l'Aviazione Civile hereby certifies:)

EUROFLY SERVICE S.p.A.

Aeroporto Sandro Pertini, Caselle (TO)
Aeroporto di Linate - Viale dell'Aviazione, 65 Milano
Aeroporto San Giuseppe, Treviso
Aeroporto Raffaello Sanzio, 60020 Falconara (AN)
Aeroporto Friuli Venezia Giulia, 34077 Ronchi dei Legionari

quale impresa di manutenzione rispondente alla sezione A, dell'Allegato II (Parte 145) del regolamento (CE) n. 2042/2003, autorizzata ad eseguire la manutenzione dei prodotti, parti o pertinenze elencate nella Specifica delle Abilitazioni allegata ed a rilasciare i relativi certificati di riabilitazione in servizio utilizzando i riferimenti che precedono.
 (as a maintenance organisation in compliance with Section A of Annex II (Part-145) of Regulation (EC) No 2042/2003, approved to maintain products, parts and appliances listed in the attached approval schedule and issue related certificates of release to service using the above references)

CONDIZIONI (Conditions)

- La presente approvazione è limitata a quanto specificato nella sezione relativa allo scopo dell'approvazione del manuale dell'impresa di manutenzione approvata di cui alla sezione A dell'Allegato II (Parte 145), o
(This approval is limited to that specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition as referred to in Section A of Annex II (Part-145), and)
- La presente approvazione è subordinata al rispetto delle procedure specificate nel Manuale dell'impresa di manutenzione approvata, e
(This approval requires compliance with the procedures specified in the approved maintenance organisation exposition, and)
- La presente approvazione è valida finché l'impresa di manutenzione approvata resta rispondente all'Allegato II (Parte 145) del Regolamento (CE) n. 2042/2003.
(This approval is valid whilst the approved maintenance organisation remains in compliance with Annex II (Part-145) of Regulation (EC) No 2042/2003)
- Fatto salvo il rispetto delle suddette condizioni, la presente approvazione rimane valida per una durata illimitata a meno che essa non venga restituita, sostituita, sospesa o revocata.
(Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked)

Data del primo rilascio: 17 novembre 2004
(Date of original issue) 17 November 2004

Data della presente revisione: 21 maggio 2012
(Date of this revision): 21 May 2012

Revisione n.: 8
(Revision no.)

BOLLO ASSOITO IN MODO VIRTUALE
AUT. DIREZ. REG. ENTRATE LAZIO
N. 135047/98 DEL 30-11-1998

per l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Il Direttore della Direzione Operazioni di Torino
Vincenzo Calcaterra

Vincenzo Calcaterra



SPECIFICA DELLE ABILITAZIONI DELL'IMPRESA DI MANUTENZIONE

(MAINTENANCE ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE)

Riferimento: IT.145.0072
(reference:)

Impresa: EUROFLY SERVICE S.p.A.
(Organisation)

Aeroporto Sandro Pertini, Caselle (TO)
Aeroporto di Linate - Viale dell'Aviazione, 65 Milano
Aeroporto San Giuseppe, Treviso
Aeroporto Raffaello Sanzio, 60020 Falconara (AN)
Aeroporto Friuli Venezia Giulia, 34077 Ronchi dei Legionari (GO)

CLASSE (Class)	ABILITAZIONI (Rating)	LIMITAZIONI (Limitation)	BASE (Base)	LINEA (Line)
AEROMOBILI	A1-Velivoli di peso >5700 Kg	CESSNA 560XL	SI(YES)	SI(YES)
		LEARJET 45	NO	SI(YES)
		LEARJET 60	NO	SI(YES)
		DASSAULT MYSTERE-FALCON 50	SI(YES)	SI(YES)
		BEECHCRAFT 400	NO	SI(YES)
		HAWKER 750	NO	SI(YES)
		HAWKER 850XP	NO	SI(YES)
		DASSAULT FALCON 2000	SI(YES)	SI(YES)
		DASSAULT FALCON 2000 EX	SI(YES)	SI(YES)
		DASSAULT FALCON 900 EX	SI(YES)	SI(YES)
	A2-Velivoli di peso < 5700 Kg	DASSAULT FALCON 7X	NO	SI(YES)
		PIAGGIO P180 Avanti/Avanti II	SI(YES)	SI(YES)
COMPONENTI DIVERSI DA MOTORI COMPLETI O APU (COMPONENTS OTHER THAN COMPLETE ENGINES OR APU's)	C3 - Comunic. e navigaz. C5 - Elettrici C6 - Equipaggiamenti C14 - Carrelli	Come riportato nella Capability List contenuta nel Manuale dell'Impresa		

La presente approvazione è limitata ai prodotti, parti e pertinenze ed alle attività specificate nella sezione relativa allo scopo dell'approvazione del manuale dell'impresa di manutenzione approvata.
(This approval is limited to the products, parts and appliances and to the activities specified in the scope of work section of the approved maintenance organisation exposition)

Riferimento del Manuale dell'impresa di manutenzione: MOE ed. 3 rev. 2 del 22/03/2012
(Maintenance Organisation Exposition Reference)

Data del primo rilascio: 17 novembre 2004
(Date of original issue) 17 November 2004

Data dell'ultima revisione approvata: 07 maggio 2012
(Date of last revision approved): 07 May 2012

Revisione n.: 3
(Revision no.)

BOLLO ASSOITO IN MODO VIRTUALE
AUT. DIREZ. REG. ENTRATE LAZIO
N. 135047/98 DEL 30-11-1998

per l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Il Direttore della Direzione Operazioni di Torino
Vincenzo Calcaterra

Vincenzo Calcaterra

Certificato di Approvazione n. IT.145.0072 rev. n. 8 del 21 maggio 2012

Capability List



PART 145 APPROVAL NUMBER IT.145.0072
 DETAILED DEFINITION OF AIRCRAFT TYPE INCLUDED IN THE CAPABILITY LIST

A/C TYPE ON MAINTENANCE ORGANIZATION APPROVAL SCHEDULE	PART 66 TYPE RATING ENDORSMENT ON AML1			A/C COMMERCIAL DESIGNATION ²	Authorized Maintenance
	TC HOLDER		cat		
CESSNA 560XL	Cessna Aircraft Co.	Cessna 560XL/XLS (PWC PW545)	B1, B2, C	Citation Excel Citation XLS Citation XLS+	Line and Base
LEARJET 45	Learjet	Learjet Model 45 (Honeywell TFE731)	B1, B2	Learjet 40 (LJ40) Learjet 45 (LJ45)	Line
LEARJET 60	Learjet	Learjet 60 (PWC PW305)	B1, B2	Learjet 60 (LJ60) Learjet 60XR (LJ60XR)	Line
DASSAULT MYSTERE FALCON 50	Dassault Aviation	Falcon 50 (Honeywell TFE731)	B1, B2, C	Falcon 50	Line, Base
BEECHCRAFT 400	Hawker Beechcraft Corporation	Beech 400/Mitsubishi MU-300 (PWC JT15)	B1, B2	BEECH 400A (Beechjet) Hawker 400XP	Line
HAWKER 750	Hawker Beechcraft Corporation	BAe 125 Series 750/800XP/850XP/900XP (Honeywell TFE731)	B1, B2	Hawker 750 Hawker 800XP Hawker 850XP Hawker 900XP	Line
HAWKER 850XP					
DASSAULT FALCON 2000	Dassault Aviation	Falcon 2000 (CFE 738)	B1, B2, C	Falcon 2000	Line, Base
DASSAULT FALCON 2000 EX	Dassault Aviation	Falcon 2000EX EASy (PWC PW308)	B1, B2, C	Falcon 2000EX EASy Falcon 2000 DX Falcon 2000 LX	Line, Base
DASSAULT FALCON 900 EX	Dassault Aviation	Falcon 900EX EASy (Honeywell TFE731)	B1, B2, C	Falcon 900 EX EASy Falcon 900 DX Falcon 900 LX	Line, Base
DASSAULT FALCON 7X	Dassault Aviation	Falcon 7X (PWC PW307A)	B1, B2, C	Falcon 7X	Line
PIAGGIO P180 AVANTI/AVANTI II	Piaggio Aero Industries	Piaggio P180 Avanti/Avanti II (PWC PT6)	B1, B2, C	P180 Avanti (Avanti) P 180 Avanti II (Avanti II)	Line, Base

¹ A/C type as reported on maintenance technician licence (AML)

² Commercial Designation for aircraft that Eurofly Service can release to service. This includes availability of pertinent Technical Publications.

ENAC ACCEPTANCE


 Dott. Ing. Giovanni RINALDI



Formazione Personale Tecnico

- Il personale tecnico dipendente EUROFLY Service è composto da Tecnici tutti in possesso di Licenza di Manutentore Aeronautico L.M.A. in classificazione B1.1 e B2, suddivisi per tipo di velivolo come da Specifica delle Abilitazioni Aziendali e dalla singola Internal Authorization rilasciata dal nostro Sistema Qualità. Il programma di addestramento continuo si suddivide in :
 - Corsi Macchina e Recurrent (c/o centri CAE e/o FlightSafety)
 - Corsi OJT o Practical Training (c/o centri FS. e/o Costruttori)
 - Corsi Base e recurrent di Human Factor (Enti Italiani Riconosciuti)
 - Corsi Base e recurrent di Safety & Security (Enti Aeroportuali)
 - Corsi Preposti Sicurezza Lavoro (D.lgs 81/08) (Bureau Veritas)

Problematiche Attuali

- **Problematica sul Personale – Estensioni L.M.A.**
- **Ci sono delle problematiche attive circa l'estensione delle certificazioni LMA dei tecnici legate principalmente a :**
- **Scarsità di Aziende EASA P147 approvate per Practical training su velivoli della Business Aviation .**
- **Difficoltà di organizzazione c/o altre P145 Organization per l'esecuzione degli On the Job Training già Approvati per questioni assicurative e di concorrenza.**
- **L'elevatissimo costo a carico delle Aziende per l'ottenimento delle stesse.**

Problematiche Attuali

- **Problematica Concorrenziale tra EU e USA :**
- **L' accordo bilaterale FAA-EASA funziona solo in one – way, pro USA. Oggi moltissime realtà Manutentive Americane, con nessuno sforzo tramite garanzia FAA, hanno e continuano ad ottenere la certificazione EASA P145, mentre in Europa, Eurofly è un esempio, aspetta dal 2006 l'audit Certificativo dei Funzionari FAA.**
- **La loro differente certificazione del personale (semplificata) e in generale del costo del lavoro, gli permette di mantenere dei flate-rate ora uomo assolutamente non paragonabili a quelli europei, mediamente loro viaggiano a 85\$ contro i 110 € in EU.**

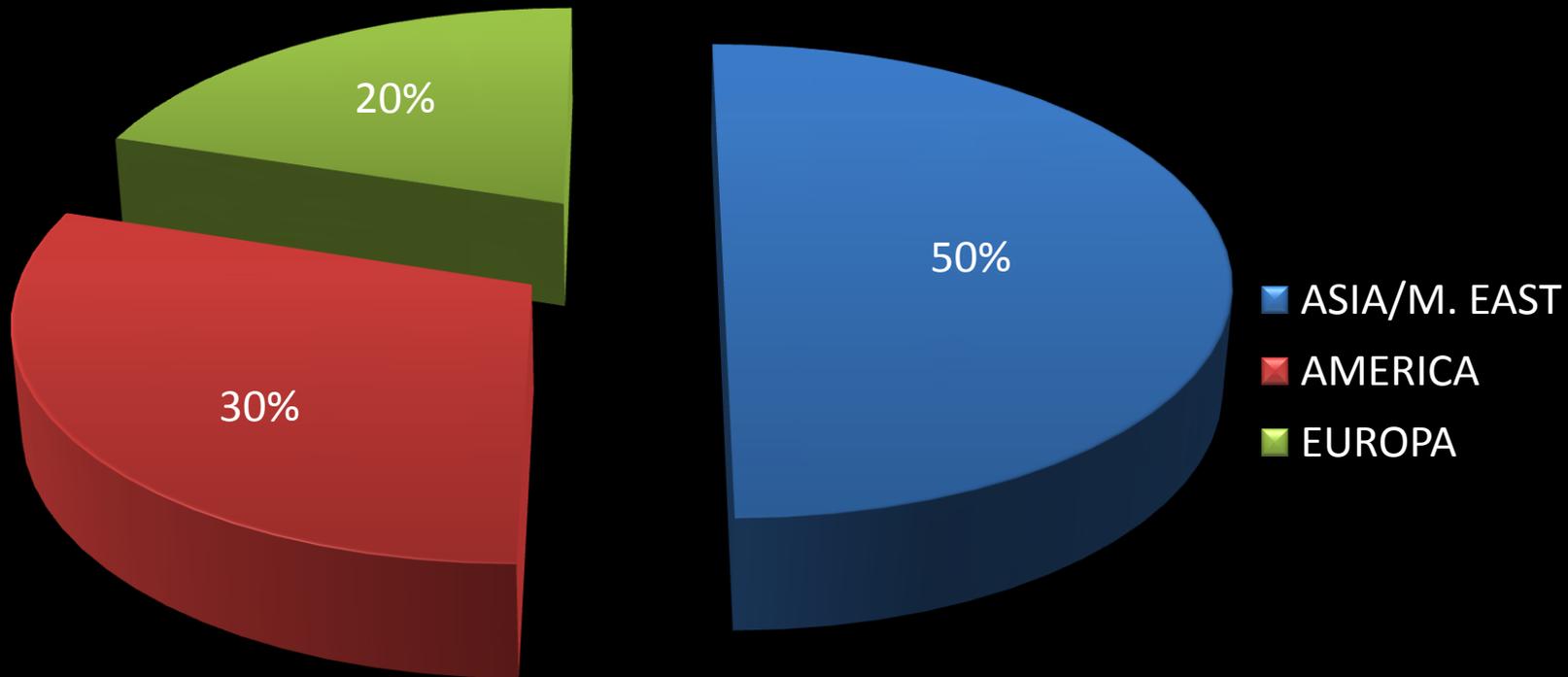
Problematiche Attuali

- **Differenze tra Italia e Resto d'Europa su applicazione EASA Part M in regime di Trasporto Pubblico :**
- **La Circolare Enac Nav-70D con le sue linee guida riportate nel documento Enac CAMO-COA-LG ed. 2 del 07/09 Par. 5.2 e Appendice 4 della NAV 26C (Programmi di Manutenzione), Richiedono l'esecuzione della Daily Pre-Flight Integrata fatta con una certa cadenza da personale C.S. (Certifying Staff) e di una base tecnica manutentiva a non più di un'ora di macchina dalla sede abituale del velivolo. Questi sono due forti vincoli per la Business Aviation Italiana che ci rendono poco competitivi con il resto della EU. Ora, dal punto di vista "sicurezza" può avere una sua rilevanza, ma crea grosse difficoltà di acquisizione e mantenimento di aeromobili EU sotto i nostri COA/CAMO, proprio perché si devono aggiungere dei costi di gestione non contemplati dai restanti competitor fuori confine Italiano (es. apertura basi secondarie con presenza di personale certificato in loco o nelle strette vicinanze).**

Problematiche Attuali

- **Trasferimento di risorse Manutentive verso il Middle East, Asia, Sud America e Africa :**
- **Le grosse realtà manutentive Europee impegnate nella Business Aviation, come TAG Aviation, Jet Aviation e Ruag, stanno riducendo molto la presenza in Europa per concentrarsi con investimenti considerevoli sui mercati decisamente emergenti che si stanno affacciando con crescita esponenziale.**

DISTRIBUZIONE MERCATO VELIVOLI BUSINESS JET



Prospettive Future

- **Stiamo attraversando un momento recessivo importante, quindi si dovrà lavorare molto, per le ragioni prima esposte, in concerto con l' Autorità Locale ENAC ed EASA, per fare in modo che si possa continuare a competere, in un regime di mercato leale con standard normativi applicati in modo omogeneo.**
- **Saranno inevitabili forme di aggregazione o acquisizione tra le varie realtà AOC e/o di Manutenzione Europee ed Italiane. Questo per cercare di rendere i sistemi capaci di :**
 - A) stare al passo della norma in continua evoluzione (con richiesta sempre maggiore di organici voluminosi e con specifiche qualificazioni), vedi primavera 2014 con entrata in vigore della normativa unificata OPS Regolamento UE 965/2012.**
 - B) continuare a garantire continuità di presenza sul mercato attraverso una più forte razionalizzazione delle potenzialità e dei servizi.**