

Powrót Eclipse

19 sierpnia 2009

Jutro powinien zakończyć się oficjalnie proces zakupu masy upadłościowej Eclipse Aviation, producenta bardzo lekkich odrzutowców dyspozycyjnych Eclipse. Nowy właściciel jest jednym z tych, którzy stracili depozyt za zamówiony, a nie otrzymany samolot...

Eclipse Aviation dostarczało w ubiegłym roku po ok. 20 samolotów miesięcznie. Nowi wł

Eclipse Aviation została postawiona w stan likwidacji w lutym bieżącego roku (zobacz: [Eclipse - to już koniec...](#)). Od tej pory zakończyła się produkcja części zamiennych. Wytwarzanie nowych samolotów - kilka miesięcy wcześniej.

Problemy spółki rozpoczęły się już w momencie otworzenia linii produkcyjnej. Koszt budowy samolotów był większy, niż wcześniej szacowano (z powodu za małego tempa produkcji) i przewyższał cenę w zawartych już umowach o kilkaset tysięcy USD.

W 2008 rada nadzorcza zmieniła prezesa (zobacz: [Vern Raburn zwolniony z Eclipse](#)). Nowy, Roel Piper, zmniejszył produkcję i zatrudnienie, zwiększył ceny samolotów. Przedsiębiorstwo dopadł jednak kryzys bankowy - nie udało się uzyskać pożyczki na finansowanie bieżącej działalności. Nie udało się również znaleźć nabywcy na zakup Eclipse Aviation.

Właściciele 259 wyprodukowanych samolotów zostali pozbawieni części zamiennych. Podjęli starania o wykup części majątku zlikwidowanego przedsiębiorstwa. W kwietniu podpisali list intencyjny, w sprawie serwisowania maszyn przez Hawker Beechcrafta (zobacz: [Hawker przejmie serwisowanie Eclipse?](#)).

Ostatecznie jednak majątek przejęła Eclipse Aerospace, nowoutworzona spółka, założona przez Masona Hollanda Jr. Wraz z innymi, trzema udziałowcami, wyłożył on ok. 40 mln USD na zakup majątku przedsiębiorstwa. Zapowiedział wznowienie produkcji części zamiennych. Budowa nowych samolotów jest rozważana, jednak będzie zależała od wyników finansowych przedsiębiorstwa. Załoga ma rekrutować się z pracowników Eclipse Aviation, jednak wiadomo, że przyjęcia do pracy będą ograniczone i rozciągnięte w czasie.

Holland, prezes przedsiębiorstwa, zajmującego się dostarczaniem m.in. oprogramowania dla służby zdrowia, zdecydował się na rozpoczęcie działalności w branży lotniczej z przyczyn osobistych. Był jednym z tych klientów Eclipse Aviation, którzy stracili zaliczkę na budowę samolotu.

Jego decyzja jest jednak bardzo ryzykowna. O skali problemów, które stoją przed Hollandem i jego wspólnikami, świadczy fakt, że byli jedynymi chętnymi do wykupu majątku po Eclipse Aviation.



Eclipse Aviation dostarczało w ubiegłym roku po ok. 20 samolotów miesięcznie. Nowi właściciele nie ukrywają, że produkcja - o ile w ogóle zostanie wznowiona - na pewno nie będzie odbywać się na aż tak dużą skalę / Zdjęcie: huffingtonpost.com

Eclipse Aviation została postawiona w stan likwidacji w lutym bieżącego roku (zobacz: [Eclipse - to już koniec...](#)). Od tej pory zakończyła się produkcja części zamiennych. Wytwarzanie nowych samolotów - kilka miesięcy wcześniej.

Problemy spółki rozpoczęły się już w momencie otworzenia linii produkcyjnej. Koszt budowy samolotów był większy, niż wcześniej szacowano (z powodu za małego tempa produkcji) i przewyższał cenę w zawartych już umowach o kilkaset tysięcy USD.

W 2008 rada nadzorcza zmieniła prezesa (zobacz: [Vern Raburn zwolniony z Eclipse](#)). Nowy, Roel Piper, zmniejszył produkcję i zatrudnienie, zwiększył ceny samolotów. Przedsiębiorstwo dopadł jednak kryzys bankowy - nie udało się uzyskać pożyczki na finansowanie bieżącej działalności. Nie udało się również znaleźć nabywcy na zakup Eclipse Aviation.

Właściciele 259 wyprodukowanych samolotów zostali pozbawieni części zamiennych. Podjęli starania o wykup części majątku zlikwidowanego przedsiębiorstwa. W kwietniu podpisali list intencyjny, w sprawie serwisowania maszyn przez Hawker Beechcrafta (zobacz: [Hawker przejmie serwisowanie Eclipse?](#)).

Ostatecznie jednak majątek przejęła Eclipse Aerospace, nowoutworzona spółka, założona przez Masona Hollanda Jr. Wraz z innymi, trzema udziałowcami, wyłożył on ok. 40 mln USD na zakup majątku przedsiębiorstwa. Zapowiedział wznowienie produkcji części zamiennych. Budowa nowych samolotów jest rozważana, jednak będzie zależała od wyników finansowych przedsiębiorstwa. Załoga ma rekrutować się z pracowników Eclipse Aviation, jednak wiadomo, że przyjęcia do pracy będą

ograniczone i rozciągnięte w czasie.

Holland, prezes przedsiębiorstwa, zajmującego się dostarczaniem m.in. oprogramowania dla służby zdrowia, zdecydował się na rozpoczęcie działalności w branży lotniczej z przyczyn osobistych. Był jednym z tych klientów Eclipse Aviation, którzy stracili zaliczkę na budowę samolotu.

Jego decyzja jest jednak bardzo ryzykowna. O skali problemów, które stoją przed Hollandem i jego współpracownikami, świadczy fakt, że byli jedynymi chętnymi do wykupu majątku po Eclipse Aviation.

Powiązane wiadomości

[Powrót Eclipse \(2009-08-19\)](#)

[Vern Raburn zwolniony z Eclipse \(2008-07-30\)](#)

[Odrzutowiec z internetowej aukcji \(2007-11-24\)](#)

[Eclipse – to już koniec... \(2009-02-26\)](#)

[Vern Raburn zwolniony z Eclipse \(2008-07-30\)](#)

[Odrzutowiec z internetowej aukcji \(2007-11-24\)](#)

[Redukcje w Eclipse \(2008-08-25\)](#)

[Vern Raburn zwolniony z Eclipse \(2008-07-30\)](#)

[Eclipse wykupiło Eclipse \(2009-01-21\)](#)

[Hawker przejmie serwisowanie Eclipse? \(2009-04-09\)](#)

[140 mln strat Hawker Beechcrafta \(2009-02-14\)](#)

[2300 osób odejdzie z Hawker Beechcraft \(2009-02-04\)](#)

[Co po Eclipse? \(2009-03-05\)](#)

[Eclipse wykupiło Eclipse \(2009-01-21\)](#)

[Eclipse – to już koniec... \(2009-02-26\)](#)