

Czarne chmury na Eclipse 500

#Lotnictwo cywilne 20 sierpnia 2008

Na 17 września zaplanowano przesłuchanie świadków przed komisją transportu i infrastruktury Kongresu USA, w sprawie procesu certyfikacji bardzo lekkich odrzutowców Eclipse 500. Będzie od niego zależała przyszłość przedsiębiorstwa.

Hala produkcyjna EA 500 w zakładach w Eclipse w Albuquerque. Inspektorzy, którzy zar

Przesłuchanie poprowadzi James Oberstar, który zaangażował się w badanie procesu certyfikacji EA 500, po doniesieniach o nieprawidłowościach, które złożyli do ministerstwa transportu i parlamentu inspektorzy, wspierani przez związku zawodowe (zobacz: [Vern Raburn zwolniony z Eclipse](#)).

Wskazali oni na szereg wątpliwości, co do procesu certyfikacji. Wstępne pozwolenie Eclipse otrzymała w czasie targów lotniczych AirVenture w 2006, kiedy producent rozwiązywał jeszcze problemy z integracją awioniki i przebudową kadłuba, po zamontowaniu większych zbiorników paliwa. Ostateczną zgodę uzyskano 31 grudnia 2006, a więc na zakończenie roku finansowego, co – według oskarżycieli – mogło mieć wpływ na dodatkowe gratyfikacje dla urzędników amerykańskich władz lotniczych FAA.

Zastrzeżenia inspektorów, dotyczące jakości samolotu, koncentrują się na wadliwej, ich zdaniem, pracy silników (odnotowano chwilowe utraty ciągu, co nie doprowadziło niemal do katastrofy w czasie lądowania jednego z EA 500 w czerwcu 2008 i chwilowego uziemienia wszystkich maszyn tego typu), zestrojeniu pracy autopilota i mechanizmu sterującego pracą silnika, wreszcie problemach z awioniką. Pierwsi użytkownicy skarżyli się również na jakość wykonania i montażu poszczególnych elementów oraz na zbyt szybkie zużycie opon.

Tymczasem kierownictwo FAA broni swojego postępowania, podobnie jak zarząd Eclipse, który twierdzi, że pojawiające się problemy są nieuniknione w pierwszym okresie użytkowania. Co więcej, zwraca uwagę, że bezpieczeństwo potraktowano priorytetowo, przeznaczając na próby aż 6 egz. EA 500, najwięcej w historii amerykańskiego lotnictwa od 20 lat. Daje się również do zrozumienia, że cała sprawa może mieć podłoże polityczne i jest związane z walką między związkami zawodowymi a władzami FAA.

Ewentualnie negatywny wynik przesłuchań przed kongresmanami – co może doprowadzić do wymogu ponownego przeprowadzenia procesu certyfikacji – grozi Eclipse całkowitym załamaniem finansowym. Przedsiębiorstwo już znalazło się w trudnej sytuacji, ze względu na niższą od zakładanej wielkość produkcji. Zamiast

planowej w 2006 po dwóch latach zdolności do przekazywania odbiorcom 4 maszyn dziennie, obecnie zakład jest w stanie wyprodukować jedynie 250 samolotów rocznie. Co gorsza, wygląda na to, że na początku 2009 zarząd zamierza zmniejszyć tempo produkcji, o czym poinformował Albany International, dostawca podzespołów kompozytowych dla EA500.



Hala produkcyjna EA 500 w zakładach w Eclipse w Albuquerque. Inspektorzy, którzy zanegowali proces certyfikacji samolotów, twierdzą, że władze spółki podporządkowały zagadnienia bezpieczeństwa zyskom. Faktem jest, że samolot w obecnej konfiguracji nie spełnia europejskich wymogów certyfikacyjnych. Dotyczy to m.in. zdolności do lotów w obszarze występowania opadów śniegu i niskich temperatur, a także zbyt małego tempa pikowania, w przypadku nagłej dekompresji kabiny / Zdjęcie: Huffington Post

Przesłuchanie poprowadzi James Oberstar, który zaangażował się w badanie procesu certyfikacji EA 500, po doniesieniach o nieprawidłowościach, które złożyli do ministerstwa transportu i parlamentu inspektorzy, wspierani przez związek zawodowe (zobacz: [Vern Raburn zwolniony z Eclipse](#)).

Wskazali oni na szereg wątpliwości, co do procesu certyfikacji. Wstępne pozwolenie Eclipse otrzymała w czasie targów lotniczych AirVenture w 2006, kiedy producent rozwiązywał jeszcze problemy z integracją awioniki i przebudową kadłuba, po zamontowaniu większych zbiorników paliwa. Ostateczną zgodę uzyskano 31 grudnia 2006, a więc na zakończenie roku finansowego, co – według oskarżycieli – mogło mieć wpływ na dodatkowe gratyfikacje dla urzędników amerykańskich władz lotniczych FAA.

Zastrzeżenia inspektorów, dotyczące jakości samolotu, koncentrują się na wadliwej, ich zdaniem, pracy silników (odnotowano chwilowe utraty ciągu, co nie doprowadziło niemal do katastrofy w czasie lądowania jednego z EA 500 w czerwcu 2008 i chwilowego uziemienia wszystkich maszyn tego typu), zestrojeniu pracy autopilota i mechanizmu sterującego pracą silnika, wreszcie problemach z awioniką. Pierwsi użytkownicy skarżyli się również na jakość wykonania i montażu poszczególnych elementów oraz na zbyt szybkie zużycie opon.

Tymczasem kierownictwo FAA broni swojego postępowania, podobnie jak zarząd Eclipse, który twierdzi, że pojawiające się problemy są nieuniknione w pierwszym

okresie użytkowania. Co więcej, zwraca uwagę, że bezpieczeństwo potraktowano priorytetowo, przeznaczając na próby aż 6 egz. EA 500, najwięcej w historii amerykańskiego lotnictwa od 20 lat. Daje się również do zrozumienia, że cała sprawa może mieć podłoże polityczne i jest związane z walką między związkami zawodowymi a władzami FAA.

Ewentualnie negatywny wynik przesłuchań przed kongresmanami – co może doprowadzić do wymogu ponownego przeprowadzenia procesu certyfikacji – grozi Eclipse całkowitym załamaniem finansowym. Przedsiębiorstwo już znalazło się w trudnej sytuacji, ze względu na niższą od zakładanej wielkość produkcji. Zamiast planowej w 2006 po dwóch latach zdolności do przekazywania odbiorcom 4 maszyn dziennie, obecnie zakład jest w stanie wyprodukować jedynie 250 samolotów rocznie. Co gorsza, wygląda na to, że na początku 2009 zarząd zamierza zmniejszyć tempo produkcji, o czym poinformował Albany International, dostawca podzespołów kompozytowych dla EA500.

Powiązane wiadomości

[Czarne chmury na Eclipse 500 \(2008-08-20\)](#)

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

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

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o