

Vern Raburn zwolniony z Eclipse

#Lotnictwo cywilne 30 lipca 2008

28 lipca zarząd Eclipse Aviation zwolnił ze stanowiska prezesa Verna Raburna, założyciela przedsiębiorstwa. Oficjalnym powodem jest zbyt niska produkcja. Wiadomo jednak, że obecnie toczy się również dochodzenie w sprawie wadliwego procesu uzyskania certyfikacji dla EA 500.

EA 500 wywodzi się z konstrukcji Scales Composites (Burta Rutana) samolotu eksperymentalnego 100 ft. Wadliwy proces uzyskania certyfikacji

Eclipse 500 (EA 500) jest drugim - po Cessnie Citation Mustang - certyfikowanym i dostarczającym klientom samolotem klasy Very Light Jet (VLJ), odrzutowców o maksymalnej masie startowej do 4,5 t. Ze względu na obliczane na kilka tysięcy zapotrzebowanie na takie konstrukcje, teoretycznie każdy producent VLJ powinien osiągać z tego powodu spore zyski. Tak jednak nie jest. Przynajmniej w przypadku Eclipse.

Sprzedaż samolotów rozpoczęła się w ubiegłym roku (zobacz: [Odrzutowiec z internetowej aukcji](#)). W 2008 miała ruszyć produkcja seryjna na pełną skalę. Eclipse ujawniła kilkanaście miesięcy temu, że portfel zamówień przekroczył 2500 egz. W związku z tym planowano wyprodukowanie 450 samolotów. Raburn poinformował jednak zarząd, że będzie możliwe zbudowanie jedynie 250 egz. Powodem są - według niego - problemy z podzespołami. *Jesteśmy tylko tak dobrzy, jak najslabszy poddostawca*, powiedział były już prezes przedsiębiorstwa.

Mniejsza produkcja przekłada się na szacowane wyniki spółki. Okazało się, że zamiast spodziewanych zysków, przedsięwzięcie przyniesie straty. Zagrożone są również umowy z potencjalnymi kupcami. Eclipse został zmuszony do podniesienia ceny jednostkowej maszyny w maju, do 2,15 mln USD. Rok temu była ona mniejsza o 300 tys. USD.

To jednak nie koniec problemów. W czerwcu Kongres USA zlecił kontrolerom departamentu transportu zbadać proces certyfikacji EA 500. Urzędnicy władz lotniczych FAA, uważają bowiem, że został on dokonany ze złamaniem przepisów, a samolot nie jest tak bezpieczny, jak reklamuje go producent.

Główne zastrzeżenie wiąże się z silnikami Pratt & Whitney PW610F (stworzoną dla EA 500 odmianą sprawdzonych PW615), w których odnotowano już czasową utratę mocy. Według urzędników FAA jest to wynik błędów w procesie badań - samolotu nie pilotowali zewnątrzni oblatywacze. Odnotowano również naciski przedstawicieli Eclipse na urzędników FAA. Wreszcie, przy wydaniu certyfikatów, nie uwzględniono zastrzeżeń pracowników władz lotniczych niższego szczebla.

Sprawy tej nie można bagatelizować. Eclipse przyznało się do problemów z silnikami, zapowiadając modyfikację systemu ich kontroli. Co więcej, do tej pory nie ruszył proces certyfikacji samolotu w Europie. Tymczasem jest on niemal identyczny z procesem wymaganym w USA.

Część mediów spekuluje, że bezpośrednią przyczyną odejścia założyciela Eclipse jest żądanie ETRIC, europejskiego przedsiębiorstwa, które w 2008 zainwestowało ponad 100 mln USD w projekt EA 500. Przekazanie środków finansowych miało być warunkowane odejściem Raburna. Według tych źródeł Raburn odszedł sam. Przeczą jednak temu wypowiedzi samego zainteresowanego, który sugeruje, że przyczyniła się do tego wewnętrzna opozycja.



EA 500 wywodzi się z konstrukcji Scales Composites (Burta Rutana) samolotu eksperymentalnego Williams V-Jet II. Jako jeden z pierwszych na rynku powinien stać się on podstawą sukcesu finansowego. Póki co, przedsięwzięcie wymaga pojawiania się kolejnych inwestorów, którzy stracili wiarę w umiejętności kierownicze założyciela przedsiębiorstwa / Zdjęcie: Alan Radecki

Eclipse 500 (EA 500) jest drugim - po Cessnie Citation Mustang - certyfikowanym i dostarczanym klientom samolotem klasy Very Light Jet (VLJ), odrzutowców o maksymalnej masie startowej do 4,5 t. Ze względu na obliczane na kilka tysięcy zapotrzebowanie na takie konstrukcje, teoretycznie każdy producent VLJ powinien osiągać z tego powodu spore zyski. Tak jednak nie jest. Przynajmniej w przypadku Eclipse.

Sprzedaż samolotów rozpoczęła się w ubiegłym roku (zobacz: [Odrzutowiec z internetowej aukcji](#)). W 2008 miała ruszyć produkcja seryjna na pełną skalę. Eclipse ujawniła kilkanaście miesięcy temu, że portfel zamówień przekroczył 2500 egz. W związku z tym planowano wyprodukowanie 450 samolotów. Raburn poinformował jednak zarząd, że będzie możliwe zbudowanie jedynie 250 egz. Powodem są - według niego - problemy z podzespołami. *Jesteśmy tylko tak dobrzy, jak najstabszy poddostawca*, powiedział były już prezes przedsiębiorstwa.

Mniejsza produkcja przekłada się na szacowane wyniki spółki. Okazało się, że zamiast spodziewanych zysków, przedsięwzięcie przyniesie straty. Zagrożone są również

umowy z potencjalnymi kupcami. Eclipse został zmuszony do podniesienia ceny jednostkowej maszyny w maju, do 2,15 mln USD. Rok temu była ona mniejsza o 300 tys. USD.

To jednak nie koniec problemów. W czerwcu Kongres USA zlecił kontrolerom departamentu transportu zbadać proces certyfikacji EA 500. Urzędnicy władz lotniczych FAA, uważają bowiem, że został on dokonany ze złamaniem przepisów, a samolot nie jest tak bezpieczny, jak reklamuje go producent.

Główne zastrzeżenie wiąże się z silnikami Pratt & Whitney PW610F (stworzoną dla EA 500 odmianą sprawdzonych PW615), w których odnotowano już czasową utratę mocy. Według urzędników FAA jest to wynik błędów w procesie badań - samolotu nie pilotowali zewnętrzni oblatywacze. Odnotowano również naciski przedstawicieli Eclipse na urzędników FAA. Wreszcie, przy wydaniu certyfikatów, nie uwzględniono zastrzeżeń pracowników władz lotniczych niższego szczebla.

Sprawy tej nie można bagatelizować. Eclipse przyznało się do problemów z silnikami, zapowiadając modyfikację systemu ich kontroli. Co więcej, do tej pory nie ruszył proces certyfikacji samolotu w Europie. Tymczasem jest on niemal identyczny z procesem wymaganym w USA.

Część mediów spekuluje, że bezpośrednią przyczyną odejścia założyciela Eclipse jest żądanie ETRIC, europejskiego przedsiębiorstwa, które w 2008 zainwestowało ponad 100 mln USD w projekt EA 500. Przekazanie środków finansowych miało być warunkowane odejściem Raburna. Według tych źródeł Raburn odszedł sam. Przeczą jednak temu wypowiedzi samego zainteresowanego, który sugeruje, że przyczyniła się do tego wewnętrzna opozycja.

Powiązane wiadomości

[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