

Redukcje w Eclipse

#Lotnictwo cywilne #Strategia i polityka 25 sierpnia 2008

Zarząd Eclipse zdecydował się zwolnić 38% swoich pracowników - 650 osób. Jednocześnie potwierdził wcześniejsze doniesienia o zmniejszeniu tempa produkcji w najbliższych miesiącach.

Eclipse 500 (EA500) jest dowodem, że nie wystarczy mieć spore zamówienia, udany pro

Jest to element nowej strategii, wprowadzanej życie przez p.o. prezesa, Roela Pipera, następcę Verna Raburna, zwolnionego ze stanowiska za zbyt niską produkcję, która nie kompensowała nakładów (zobacz: [Vern Raburn zwolniony z Eclipse](#)).

Cięcia zatrudnienia dotną wszystkich zakładów przedsiębiorstwa: fabrykę w Albuquerque oraz centra serwisowe w Gainesville i Albany.

Piper zdecydował się przede wszystkim zmniejszyć koszty. Dlatego wypowiedzenia otrzymają pracownicy zatrudnieni czasowo lub krócej niż 6 miesięcy, głównie dlatego, że ich liczba była dopasowana do większych, od realizowanych planów produkcji. Po drugie, zdecydował się na zmniejszenie liczby budowanych samolotów, by uniknąć problemów z częścią podwykonawców, którzy nie byli w stanie wywiązać się z zaplanowanych wcześniej dostaw.

Nowy prezes deklaruje, że mniejsza produkcja pozwoli na odbudowanie zasobów finansowych i zwiększenie produkcji w 2009.

Z drugiej strony, zmniejszenie tempa liczby budowanych samolotów może także wynikać z nierealnie wysokich zamówień. Eclipse twierdzi, że zebrał do tej pory 2600 zamówień. Jednak aż 1400 egz. ma kupić DayJet, stosunkowo małe przedsiębiorstwo przewozowe typu taxi, które wraz z ponad 40 odebranymi już EA500, posiada niecałe 60 samolotów. Co gorsza, niedawno DayJet ogłosił program zwolnień i ograniczenia liczby połączeń, co jest związane z zastojem na rynku.

Sytuacja ta pokazuje, jak duże ryzyko wiąże się z wdrożeniem nowych konstrukcji dla stosunkowo małych zakładów. Mimo ogromnego zapotrzebowania na samoloty klasy Very Light Jet - odrzutowców o masie startowej do 4,5 t - kosztów procesu certyfikacji nie wytrzymał już Adam Aircraft (zobacz: Koniec Adam Aircraft). Także niemiecki Grob został skazany na ogłoszenie procedury upadłościowej, po przeciąganiu się prac wdrożeniowych swojego nieco większego od VLJ odrzutowca dyspozycyjnego Spn i to mimo udanej sprzedaży lżejszych samolotów lub motoszybowców (zobacz: Bankructwo Groba... z nadziejami).

W zasadzie jedynymi przedsiębiorstwami, rozwijającymi bez większych problemów swoje nowe, lekkie konstrukcje odrzutowe, są duże koncerny, Cessna z Citation Mustangiem, Embraer z Phenomem 100 lub mniejsze zakłady, dysponujące jednak personelem z ogromnym doświadczeniem, jak Piper Aircraft, rozwijający w szybkim tempie swojego PiperJeta.



Eclipse 500 (EA500) jest dowodem, że nie wystarczy mieć spore zamówienia, udany projekt czy nawet infrastrukturę przemysłową. Budowanie dużego przedsiębiorstwa od podstaw - i to w oparciu o jeden lub dwa modele - jest sporym ryzykiem / Zdjęcie: Eclipse

Jest to element nowej strategii, wprowadzanej życie przez p.o. prezesa, Roela Pipera, następcę Verna Raburna, zwolnionego ze stanowiska za zbyt niską produkcję, która nie kompensowała nakładów (zobacz: [Vern Raburn zwolniony z Eclipse](#)).

Cięcia zatrudnienia dotną wszystkich zakładów przedsiębiorstwa: fabrykę w Albuquerque oraz centra serwisowe w Gainesville i Albany.

Piper zdecydował się przede wszystkim zmniejszyć koszty. Dlatego wypowiedzenia otrzymają pracownicy zatrudnieni czasowo lub krócej niż 6 miesięcy, głównie dlatego, że ich liczba była dopasowana do większych, od realizowanych planów produkcji. Po drugie, zdecydował się na zmniejszenie liczby budowanych samolotów, by uniknąć problemów z częścią podwykonawców, którzy nie byli w stanie wywiązać się z zaplanowanych wcześniej dostaw.

Nowy prezes deklaruje, że mniejsza produkcja pozwoli na odbudowanie zasobów finansowych i zwiększenie produkcji w 2009.

Z drugiej strony, zmniejszenie tempa liczby budowanych samolotów może także wynikać z nierealnie wysokich zamówień. Eclipse twierdzi, że zebrał do tej pory 2600 zamówień. Jednak aż 1400 egz. ma kupić DayJet, stosunkowo małe przedsiębiorstwo przewozowe typu taxi, które wraz z ponad 40 odebranymi już EA500, posiada niecałe 60 samolotów. Co gorsza, niedawno DayJet ogłosił program zwolnień i ograniczenia liczby połączeń, co jest związane z zastojem na rynku.

Sytuacja ta pokazuje, jak duże ryzyko wiąże się z wdrożeniem nowych konstrukcji dla stosunkowo małych zakładów. Mimo ogromnego zapotrzebowania na samoloty klasy Very Light Jet - odrzutowców o masie startowej do 4,5 t - kosztów procesu certyfikacji nie wytrzymał już Adam Aircraft (zobacz: Koniec Adam Aircraft). Także niemiecki Grob został skazany na ogłoszenie procedury upadłościowej, po przeciąganiu się prac wdrożeniowych swojego nieco większego od VLJ odrzutowca dyspozycyjnego Spn i to mimo udanej sprzedaży lżejszych samolotów lub motoszybowców (zobacz: Bankructwo Groba... z nadziejami).

W zasadzie jedynymi przedsiębiorstwami, rozwijającymi bez większych problemów swoje nowe, lekkie konstrukcje odrzutowe, są duże koncerny, Cessna z Citation Mustangiem, Embraer z Phenomem 100 lub mniejsze zakłady, dysponujące jednak personelem z ogromnym doświadczeniem, jak Piper Aircraft, rozwijający w szybkim tempie swojego PiperJeta.

Powiązane wiadomości

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

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

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

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2025 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o