

Reakce Společnosti AERO Vodochody AEROSPACE k článku Jana Hrbáčka v Ekonomickém deníku ze dne 1. 7. 2019

Společnost AERO Vodochody se ostře ohrazuje proti nepravdivým a zcela účelovým tvrzením v „analýze“ Jana Hrbáčka, která poškozují pověst firmy a projekt nového cvičného proudového letounu L-39NG.

1. Autor se dopouští zcela jasných faktických chyb – vyvratitelných i na základě dostupných veřejných zdrojů
2. Analýza je tendenčně napsaná a účelově pracuje s nepřesnými informacemi.
3. Článek autora Jana Hrbáčka je ofenzivní i v osobní rovině, například vůči zkušebním pilotům Aera
4. Účelově manipuluje s odpověďmi, které od společnosti Aero Vodochody obdržel

Autor tvrdí, že letoun je drahý ve srovnání s konkurencí, kromě obecných formulací ale toto tvrzení není schopen věrohodně doložit. Opak je totiž pravdou, neboť právě cena letounu L-39NG je silnou konkurenční výhodou. I z veřejně dostupných zdrojů je zjevné že zmiňovaní konkurenti prodávají své letouny mnohem draž. Rovněž provozní náklady jsou srovnatelné nebo nižší, a to i v porovnání se zmiňovanými turbovrtulovými letouny. Italské letouny M-345 nyní kupuje tamní letectvo s cenou 338 milionů dolarů za 13 kusů (tedy 26 mil. USD za kus). V ceně je sice obsažena 5-letá podpora zákazníka, nicméně i tak se jedná o velmi vysokou částku. Zmiňovaný turbovrtulový letoun Embraer Super Tucano EMB-314 před 2 lety kupovaly Filipíny v počtu 6 kusů za 97,4 mil. dolarů (16,2 mil. dolarů za kus). Nejde ale jen o tyto příklady. Podstatná je také skutečnost, že L-39NG, s mnohem nižší cenovkou, je schopný pokrýt výcvik pilota od základního výcviku, přes pokročilý až po takzvanou LIFT formu výcviku.

Článek cituje nejmenované zdroje, které zjevně nemají dostatečné informace o projektu a dopouští se tak fatálních chyb: „Letoun L-39 NG je v podobné charakteristice téměř shodný se svým předchůdcem, padesát let starým L-39, zatímco bojové letouny, na které má L-39NG připravovat piloty, jsou často o dvě generace dál. Hodnota letounu L-39NG jako typu pro přípravu na přechod na letouny JAS-39 Gripen, Typhoon či dokonce F-35 je tak diskutabilní.“ Naopak, avionické systémy letounu L-39NG byly vybrány a vyvinuty tak aby letoun tuto roli plnit mohl. Za tímto účelem je vybaven nejmodernější avionikou, systémem pro virtuální výcvik (VTS) a dalšími klíčovými prvky, které právě toto umožňují a jsou rovněž silnou konkurenční výhodou L-39NG.

V pasáži o prvním letu L-39NG autor nesmyslně vzbuzuje u čtenářů pochybnosti, když si klade otázku, proč stroj nepilotovali zkušení piloti Vladimír Kvarda a Miroslav Schützner? Zbytečně. Od Aera Vodochody obdržel vyjádření pilotů, jasně deklarující enormní zájem všech testovacích pilotů Aera absolvovat s L-39NG první let. Autor se dopouští zcela zákeřného osobního faulu, který nemá nic společného s novinářskou etikou.

Autor tvrdí, že LOM Praha, respektive stát, by nákupem čtyř letounů L-39NG dotoval nákladný vývoj letounu. Cena letounů L-39NG pro společnost LOM Praha je naprosto férová. Ekonomická úvaha autora o tom, že dodávka 4 letounů pro LOM Praha pokryje z příjmů daňových poplatníků náklady na výzkum a vývoj je zcela nesmyslná a naivní. Veškerá domácí zbrojní výroba je závislá na exportu svých výrobků, neboť domácí trh ji nikdy nemůže uživit. Stát však může podpořit domácího výrobce tím, že mu poskytne domácí referenční zakázku, jak je tomu zcela běžné ve všech zemích světa s vojenskou průmyslovou výrobou. Považovat to za zavržení hodné je plivancem do tváře všem, kdo se snaží investovat do technologického vývoje v naší zemi.

Všechny výše zmíněné aspekty vedou k domněnce, že článek je napsán účelově s cílem Aero Vodochody a projekt L-39NG poškodit.