



**ALIDE:** Quando a Boeing foi informada que seu F/A-18E/F tinha sido aprovado no “Short List” do FX-2?

**Bob Gower:** Nós fomos comunicados no dia 30 de setembro último.

**ALIDE:** Como um participante relativamente recente no programa F-X, esta grande conquista do F/A-18E/F é vista como surpresa entre vários observadores da indústria, quais são as principais pontos de vantagem do seu avião que atraíram a FAB em direção à sua proposta?

**BG:** O Super Hornet é o caça de ataque multi-funcional, provado em combate, mais avançado em produção no mundo hoje em dia e também deve seguir assim para o futuro próximo. A aeronave atinge os requerimentos da FAB e o programa como um todo irá trazer uma agressiva combinação de preço e capacidade militar. O Super Hornet agrega tecnologias avançadas, e alta disponibilidade operacional, sempre com custos totais de vida baixos, riscos reduzidos, disponibilidade de produção, grandes benefícios industriais e transferência de tecnologia.

**ALIDE:** Quais são os pontos fortes do F/A-18E quando comparado com o Dassault Rafale e o Gripen NG?

**BG:** O F/A-18E/F Super Hornet é uma plataforma integrada completamente nova, equipado com um conjunto de aviônicos ainda no início de sua vida operacional. Ele tem, diante de si, uma grande seqüência de upgrades num processo de crescimento projetado de capacidade operacional de longo prazo, que o permitirá incorporar novas tecnologias e desenvolvimentos no futuro. Ele tem um experiência de combate real provada e continua no dia-a-dia para demonstrar a sua efetividade como caça multifunção de ataque. A partir de uma filosofia equilibrada, focada em sobrevivência e letalidade (incorporando intrinsecamente tecnologias stealth) e avançados sensores interligados digitalmente, como o radar AESA multi-modo APG-79, o governo americano segue investindo verbas no programa Super Hornet para garantir que ele permanecerá na liderança quando comparado com quaisquer ameaças futuras. Nós já fabricamos 370 Super Hornets no prazo, ou antes do prazo e sempre dentro do orçamento acertado até hoje. O Gripen NG ainda está em desenvolvimento.

**ALIDE:** O programa FX, no Brasil, tem sido apresentado como o caminho para o envolvimento da indústria aeroespacial brasileira em programas de tecnologias de 5ª geração, algumas destas ainda em desenvolvimento. Qual é a visão da Boeing sobre as futuras oportunidades de cooperação industrial com o Brasil?

**BG:** Nós criaremos um programa que, de forma colaborativa, avançará as capacidade e a competitividade da indústria aeroespacial do Brasil. Sendo a maior empresa aeroespacial do mundo, a Boeing dispõe de muitos recursos a ofertar ao Brasil. Nós pretendemos, para isso, envolver toda a nossa cadeia de fornecedores no estabelecimento de um programa de off-sets bem equilibrado.

**ALIDE:** Na sua proposta existe alguma menção de criação de empresas no Brasil, para a prestação do serviço pós-venda durante a vida operacional do Super Hornet? Acordos como este estavam no cerne do recente upgrade realizado pela Embraer/Elbit nos caças F-5E, quando a empresa israelense optou por comprar a firma de software/aviônica brasileira Aeroeletrônica.

**BG:** Nós ainda não recebemos o RFP com os requerimentos, mas podemos adiantar que este tipo de detalhe tende a ser um item comercialmente sensível, e por isso não devemos comentar sobre ele ainda.

**ALIDE:** O F/A-18E/F está sendo proposto dentro de um pacote governamental americano do tipo FMS (Foreign Military Sales), que tipo de vantagem financeira gera o uso deste sistema?

**BG:** Um contrato tipo Foreign Military Sales é assinado com o próprio governo americano. Desta maneira o contrato tem automaticamente o mais completo envolvimento e apoio direto do governo americano, bem diferente do que ocorreria quando se trata de um contrato assinado diretamente com o fabricante. Para o cliente, por exemplo, o nível de risco da operação se torna consideravelmente menor. A gestão dos contratos FMS conquistou um grande nível de respeito e admiração pelas áreas logísticas das FFAA brasileiras sendo um símbolo de processos logísticos de pós-venda confiáveis o que certamente afeta o processo de manutenção e, conseqüentemente, a disponibilidade da plataforma.

**ALIDE:** Em sua última entrevista para a ALIDE, o Sr. mencionou brevemente estudos realizados pela Boeing a respeito de operações do Super Hornet em porta-aviões menores como o São Paulo. O quão eficientemente pode o Super Hornet decolar a partir de nossas catapultas mais curtas? Teríamos que aceitar reduções significativas nos pesos de decolagem e de pouso?

**BG:** Uma análise foi realizada há vários anos atrás para determinar a adequabilidade dos Hornets originais no São Paulo. A resposta, naquele momento, era que as aeronaves teriam que operar sob algumas restrições devido aos equipamentos presentes naquele navio-aeródromo. O Super Hornet é uma aeronave ainda maior que os modelos testados e, por isso, seu uso demandaria uma série de avaliações operacionais adicionais.

**ALIDE:** As propostas de off-sets da Boeing já se encontram definidas neste momento? Já é possível revelar como elas devem ser?

**BG:** Não, estes requerimentos só serão melhor definidos dentro do RFP, que ainda não recebemos, mas esperamos focar em algumas tecnologias aeroespaciais chave; realizando parcerias com centros de excelência já existentes no Brasil e, trabalhar para garantir a formação de uma base nacional de suporte, manutenção, integração e modificação para os

Super Hornet.

**ALIDE:** Quando está prevista a entrega das BAFO (Best and Final Offer – Propostas melhores e finais) para a FAB?

**BG:** Ainda não temos uma data certa, uma vez que o RFP ainda não foi publicado.

**ALIDE:** Os F/A-18/E/F serão trazidos a bases aéreas no Brasil para a realização de testes adicionais e avaliações técnicas locais na nova fase do programa de aquisição?

**BG:** A FAB pretende conduzir testes de campo nos Estados Unidos, em algum momento do ano que vem.

**ALIDE:** Alguns analistas duvidam da capacidade do orçamento da FAB conseguir pagar por uma frota de 110 aeronaves da classe do F/A-18E/F para a substituição dos vários tipos de caça em uso atualmente. Existe alguma sinergia relevante em termos de sistemas entre o F/A-18E/F e o Gripen para imaginar uma combinação viável de caças do tipo Hi-Lo?

**BG:** Ainda não olhamos para este aspecto. Nosso foco está em atender os requerimentos do programa F-X2, e temos dirigido nossa energia nos seus atendimento e superação.

**ALIDE:** Na sua proposta, quando esta prevista a entrega da última aeronave à FAB?

**BG:** Nós estamos entendendo que a FAB deseja receber a primeira aeronave em 2014. Dentro deste cenário, nós entregaríamos todas as 36 aeronaves durante os três anos subseqüentes.

**ALIDE:** Qual é o pacote de treinamento previsto para o F/A-18E/F?

**BG:** Esta é uma questão que deve ser melhor respondida pela própria FAB.

**ALIDE:** Quais são os próximos passos adiante para a Boeing? Para quando é esperada a decisão final do FX-2?

**BG:** Devemos nos reunir com a FAB até o fim do ano para melhor compreender seus requerimentos. Em seguida, no início de Janeiro deve sair o RFP, a partir do qual poderemos construir um programa de transferência de tecnologia que atenda às necessidades e interesses de todas as partes envolvidas. Entendemos que o Brasil deseja a definição final do contratado até outubro de 2009.

Nota: Não deixem de ler a entrevista anterior de Bob Gower para a ALIDE:

<http://www.alide.com.br/joomla/index.php/component/content/article/36-noticias/143-bob-gower-boeing>