



ALIDE: Há quanto tempo a Dassault tem seu escritório de vendas próprio montado no Brasil? Porque a empresa demorou a atender as primeiras solicitações de entrevista?

JM Merialdo: A Dassault International do Brasil, nossa representante permanente em Brasília, foi inaugurada oito anos atrás, por conta do início da concorrência F-X1. A Dassault na França julgou que qualquer contato com a imprensa no Brasil antes da entrega do RFP antecipar-se inapropriadamente aos temas da concorrência, uma vez vencida esta etapa nós estamos abertos a conversar com a imprensa brasileira sem restrições.

ALIDE: Vários analistas apontam que existe um hipotético risco do Brasil "colocar todos os ovos proverbiais na mesma cesta" na área de defesa. Muitos projetos importantes nesta área estão finalmente saindo, após de longos períodos de estagnação decisória. A seleção da França como parceira para os novos meios navais (submarinos, etc), na sua opinião, mais ajuda ou atrapalha as perspectivas de venda do Rafale para a FAB?

JMM: Para nós, está bem claro, pelas declarações das autoridades civis e militares brasileiras na imprensa, que o Brasil busca parcerias estratégicas, e não apenas efetuar compras de hardware de prateleira. Sendo assim os acordos de alto nível acertados entre os dois países tendem a ser favoráveis à adoção do Rafale pela FAB. Sabemos que cabe unicamente ao Brasil realizar estas escolhas importantes e que no longo prazo ter vários programas distintos com a França pode ser sem dúvida uma idéia viável.

ALIDE: No F-X1 todos os observadores se surpreenderam com a capacidade dos russos de se associar ao lobby exportador da indústria nacional de carnes. Mesmo sendo low-tech, esse lobby conseguiu abrir muitas portas importantes no congresso, será que no F-X2 estes Srs poderosos ficarão totalmente excluídos do novo processo? Ou será que já se associaram com um dos três players restantes?

JMM: Curioso que você cite isso, pois não sabemos, nem ouvimos falar, de qualquer iniciativa ligando a indústria de carnes brasileira com o programa F-X2.

ALIDE: Qual o status atual o programa Rafale? Quantas aeronaves foram efetivamente contratadas pela Armée de l'Air e pela Aeronavale?

JMM: O programa está em andamento, com a linha de produção do Rafale prevista para funcionar até, pelo menos, o ano de 2025. O plano da Aeronavale (Força Aeronaval Francesa) e do Armée de l'Air (Força Aérea Francesa) prevê a compra de um total de 294 aeronaves (134 para a Força Aérea e 60 para a Marinha). Na França as compras de material militar são regidas pelas "Leis de Programação Militares", que são votados no congresso para cada período de seis anos. Neste momento está em vias de ser votada a Lei de Programação para o período compreendido de 2009 até 2014, nela está prevista a compra de mais um lote de 60 Rafale. As Leis de Programação anteriores comprometeram a aquisição de dois lotes de 60 caças Rafale cada. Estes 120 aviões efetivamente contratados estão divididos respectivamente em: 82 para uso e terra e 38 para emprego embarcado. Estas Leis de Programação não substituem o Orçamento, mas, na realidade, são um tipo de previsão formal de gastos futuros.

ALIDE: Quantas células foram entregues até agora?

JMM: No final de 2008 o número de Rafales M entregues à Aeronavale, e Rafale C/D, para a

Armée de l' Air será de 68 unidades. Sendo 26 Rafale M e 42 do modelo C/D.

ALIDE: Qual a taxa de produção atual do Rafale, quantos aviões são completados por ano? Qual a flexibilidade para a aceleração desta velocidade de produção e qual o tempo mínimo para alterá-la.

JMM: Atualmente o ritmo de produção esta na casa de 15 aeronaves por ano, mas temos ampla capacidade de expandir esse número, talvez até dobrá-lo. Muito se falou sobre a entrega dos 24 Su-30 para a Venezuela em apenas dois anos, nós, tendo um cliente interessado neste ritmo de entregas, poderíamos, mesmo, igualar estes números. Produtos complexos, como aviões de caça, são compostos de centenas de milhares de componentes e alguns deles tomam tempo para serem manufaturados, estes são os chamados "long lead items", e apenas por causa deles que a linha não acelera seu ritmo imediatamente, mas uma vez esta produção de itens demorados se inicie a velocidade máxima da linha pode ser alcançada.

ALIDE: Quais, precisamente, foram as novas capacidades operacionais adicionadas no modelo F2, atualmente sendo entregue.

JMM: O Rafale F1 trouxe todas as capacitações necessárias para a missão Ar-Ar. Por sua vez, o F2 transporta e dispara variado leque de armamento ar-terra, guiado ou não. Entre estes sistemas de ataque o F2 inclui o primeiro emprego do sistema AASM, ou, Armament Air-Sol Modulaire, da empresa francesa SAGEM uma nova arma de precisão capaz de identificar e acertar um número de alvos distintos simultaneamente. [Ed. O AASM conta com um motor foguete e com guiagem inercial associado a um receptor GPS e já foi empregado com sucesso no Afeganistão pelos Rafale da Armée de l' Air.] O Rafale F3 incluirá uma nova série de melhorias sobre o F2, inclusive (exclusivamente nas forças aéreas francesas) o míssil nuclear ASMP, atualmente carregado pelos Mirage 2000N e o novo casulo de reconhecimento AREOS da Thales. A partir de 2012 todos os F3 passarão a ser entregue com o novo radar AESA. A Dassault já iniciou o programa de upgrade dos primeiros Rafale entregues, do padrão F1, para o padrão definitivo, o F3.

ALIDE: Qual o modelo ofertado à FAB no F-X2: o F2 ou F3?

JMM: Nossa proposta é pelo padrão francês mais recente, o F3, mas quaisquer novos requerimentos/solicitações técnicas específicas da FAB deverão ser adicionados a ele durante a negociação contratual após a escolha do F-X2.

ALIDE: Que tipo de mísseis farão parte da proposta à FAB?

JMM: Em termos de mísseis Ar-Ar nós estamos ofertando o BVR [MBDA] MICA que é uma das mais modernas armas de sua classe, atualmente. Nós já tivemos interesse em examinar a adição de mísseis americanos ao nosso avião, mas, as autoridades americanas aparentemente não vêm com muito bons olhos esta idéia. Eles restringiram o necessário intercâmbio tecnológico que seria necessário para implementarmos este tipo de modernização.

ALIDE: A despeito de ter inquestionáveis méritos técnicos, o Rafale não tem conseguido conquistar vendas no exterior até agora. O que se passou na Arábia Saudita, Cingapura, e Coreia do Sul?

JMM: Bem, cada caso destes citados apresenta suas próprias peculiaridades geopolíticas e econômicas: a Arábia Saudita, por exemplo, não realizou um amplo programa de avaliação técnica das múltiplas ofertas disponíveis no mercado internacional, optando por re-validar um grande acordo comercial anterior para aviação de caça [Ed. Al Yamamah]. No caso das concorrências em Cingapura e na Coreia do Sul as pressões políticas e a longa ligação militar americana com estes países, acabaram os impulsionando para a compra de um avião mais antigo como o F-15. Atualmente o Rafale se encontra disputando várias concorrências além da do Brasil. Estamos presentes na Suíça, onde se disputam entre 22 e 33 novos caças; nos Emirados Árabes, por cerca de 60 unidades; na Grécia, onde uns 30 aviões estão sendo comprados e na Líbia onde pelo processo estar ainda muito no seu início, não se sabe nem o número certo de células que serão compradas. Uma coisa é clara, a dois ou três anos atrás, as perspectivas comerciais para o Rafale eram muito mais estreitas, e agora, elas vêm se expandindo, devido principalmente às mudanças no cenário internacional. Muitos analistas acreditam que a eleição de Barack Obama poderá reduzir, ainda mais, a predisposição americana de vender equipamentos de alta tecnologia, [Ed. como o F-35 e alguns armamentos], para aliados no exterior.

ALIDE: A disputa no Marrocos parecia decidida em favor da Dassault, como os americanos conseguiram reverter a situação com um avião de geração anterior como o F-16.

JMM: Esta foi uma reviravolta surpreendente, uma vez que as próprias autoridades marroquinas confienciaram à Dassault, antes do anúncio final, de sua intenção de comprar o Rafale.

ALIDE: O alto preço é muitas vezes apontado como um importante limitante para o seu sucesso, existiria espaço no mercado para um "Rafale light" com aviônica mais simplificada? Sendo assim uma repetição do desenvolvimento do mais simples Mirage V, a partir do Mirage III, bem mais complexo.

JMM: A questão dos custos é muito real e importante, mas lembre-se que este fenômeno não esta restrito ao mundo dos caças, mas evidente em todas as áreas dos materiais para defesa. Uma coisa que nunca podemos esquecer, é que o Rafale não é um mero "novo avião", ele é na realidade um "sistema integrado de armas". Nesta nova situação temos combinados de forma transparente, armas de precisão, sensores embarcados variados e integrados e um poderoso e polivalente ambiente para a integração homem-máquina. A criação de um "Rafale Light" nos obrigaria a abrir mão de tudo isso, o que não faria nenhum sentido no mercado. Ambos os modelos do Rafale, o naval e o operado de terra, compartilham 100% deste moderno "sistema integrado de armas".

ALIDE: Sob uma ótica de racionalização de meios militares no Brasil, o Rafale M1 poderia ser, futuro a aeronave embarcada da Marinha do Brasil operando no NAe São Paulo?

JMM: O Rafale M é absolutamente idêntico aos seus irmãos baseados em terra, salvo pelo trem de pouso que é muito mais robusto, para poder resistir ao duro tranco dos pousos e decolagens nos porta-aviões. A aviônica é idêntica e a estrutura também o que gera uma grande e econômica sinergia, operacional e logística, entre os dois modelos.

ALIDE: Qual foi o resultado dos testes do Rafale no Foch na década de 90? Os pesos do avião e as capacidades do NAe em termos de catapultas, aparelho de frenagem e elevadores são compatíveis? Ou fatalmente conflitantes?

JMM: Os testes iniciais de qualificação do Rafale M foram realizados no próprio NAe Foch que hoje pertence à Marinha do Brasil. Até onde eu sei, todos os tipos de testes foram realizados, sem qualquer problema, decolando e pousando no peso máximo, com o avião carregado de

combustível e armas. Se as catapultas estiverem funcionando em sua potência máxima, não deve existir qualquer problema.

ALIDE: Um lote de aeronaves de porta-aviões atualmente operacionais, como o Super Etandard Modifié, poderia ser incluído no pacote para "adoçar" a proposta para o Ministério da Defesa?

JMM: Esta é a primeira vez que ouço falar desta hipótese. Estou tranquilo de que a nossa proposta já é bastante "doce", sem precisar de outros itens "adoçantes".

ALIDE: Recentemente notícias de uma revisão nas despesas de defesa sugeriam que a encomenda de Rafales poderia ser cortada significativamente, o que ocorreu com essa história?

JMM: A Lei de Programação atual está sendo cumprida, e a próxima não prevê nenhuma alteração no ritmo de produção. A produção do Rafale é a peça-chave do programa de "Modernização da Aviação Francesa", dentro da importante vertente da Aviação de Combate. Até agora nenhum corte no programa foi decidido pelo governo francês. É importante lembrar que, por diversas razões, cortes neste programa são difíceis de serem implementados. O Rafale deverá ser o único tipo de caça francês no futuro, substituindo completamente os Jaguar, Mirage 2000C/B e N, Crusader, Super Etandard e Etandard IV. Em grandes números, a frota de caças da Força Aérea Francesa alcançava entre 670 e 680 unidades no governo Jacques Chirac, lá pelos idos de 1996. A idéia é que apenas os 300 Rafales substituam todos estes aviões. Isso só é possível pelo fato do Rafale ser verdadeiramente "Omnirole", ou seja, um avião configurado para missão ar-solo, caso seja atacado durante o vôo, pode com apenas um apertar de botão no cockpit, se reconfigurar para combater os inimigos na arena ar-ar. Ao fim do período de ameaça aérea, basta apertar outro botão para que o avião se re programe, seguindo com sua missão ar-solo original. Agora as condições econômicas e geopolíticas globais mudam rapidamente, e para além do momento atual, o futuro ainda não é claro.

ALIDE: A proposta original da Dassault junto com a Embraer para o F-X1 foi duramente criticada na imprensa por "não oferecer tantos offsets" quanto seus rivais Gripen e Su-35, o que mudou desta vez? Off-sets serão críticos para a vitória? Off-sets de que tipo? Técnicos e/ou comerciais?

JMM: Todos, na FAB e no Ministério da Defesa, nos dizem que os off-sets serão críticos para qualquer que queira vencer esta nova concorrência. Estamos trabalhando duro para propor tanto oportunidades de transferência de tecnologia pura, quanto as de transferência de carga de trabalho. No primeiro caso a empresa brasileira receptora de tecnologia é treinada e recebe informações que a permita dominar novas técnicas e procedimentos industriais. No segundo caso, empresas brasileiras passariam a fabricar componentes para alimentar a linha do Rafale na França. Estas peças seriam usadas nos aviões brasileiros, franceses e no caso de vencermos também na Índia, por exemplo, nos aviões destinados àquele país.

ALIDE: No início do ano repetidas fontes indicaram que a decisão ficaria entre o Flanker e o Rafale, era também assim que a Dassault percebia as suas possibilidades?

JMM: Nunca deixamos de nos preocupar com todos os possíveis concorrentes. As fontes oficiais, com quem interagimos permanentemente, não corroboravam esta idéia de apenas Rafale e Sukhoi na final. Na realidade, o resultado do Short List era muito difícil de se prever, já que todos os competidores eram bem fortes.

ALIDE: A venda dos Mirage 2000C foi realizada de "governo a governo" a do Rafale também será?

JMM: Estes serão negócios totalmente diferentes, os M2000C eram aeronaves usadas, naquele momento em serviço ativo no Armée de l'Air. Os Rafales, ao contrário, serão totalmente novos, fornecidos direto da fábrica.

ALIDE: Os americanos acenam com as vantagens econômicas e logísticas do seu sistema FMS nesta concorrência, o que o estado francês tem para contrapor ao FMS?

JMM: A França não dispõe de um programa semelhante ao FMS americano. Mas sabemos que nem tudo no FMS é vantagem para o comprador. Por exemplo, a propriedade dos aviões só se transfere para o cliente após o pagamento da última parcela do financiamento americano. Durante este período todos os aviões têm sérias restrições no seu possível emprego e destinação. Para toda venda ao exterior os fabricantes de material de defesa da França são obrigados a solicitar a autorização governamental prévia de exportação do item em questão. Cabe à Comissão de Estudos de Exportação de Material Bélico autorizar cada uma das vendas

por escrito. Já o direito de revenda a países terceiros dos itens franceses vendidos depende dos termos incluídos em cada um dos contratos de venda original. O RFP emitido pela FAB não incluiu qualquer esboço inicial do contrato que virá a ser assinado.

ALIDE: Já existe um cronograma de visita dos pilotos de teste da FAB à França para testar os Rafales?

JMM: Não, ainda não existe nenhum cronograma oficial de testes de vôo. Acreditamos que isso deva ser definido após a entrega dos RFP no início de fevereiro de 2009. Provavelmente, estes testes devem ocorrer entre março e abril do ano que vem.

ALIDE: Do F-X1 até hoje, quantos oficiais aviadores da FAB já voaram no Rafale?

JMM: Não tenho os números detalhados, mas não creio que tenha passado de um total de 10 vôos, tanto na Dassault quanto no Armée de l'Air.

ALIDE: A FAB não vai solicitar a visita de um Rafale ao País para testes locais?

JMM: Isso, até agora, não nos foi solicitado.

ALIDE: Quais os planos da Dassault para se destacar na LAAD2009?

JMM: É certo que vamos estar presentes na LAAD. Neste momento nosso pessoal de marketing na França está engajado em preparar nosso stand para esta LAAD que será muito importante por acontecer bem na reta final, no momento mais crítico da concorrência F-X2.

ALIDE: É possível adiantar que tipo de co-produção na Embraer está na proposta da Dassault? Poderia ser algo mais do que a montagem final, testes de pré entrega e integração

de armas locais?

JMM: Neste momento nada está fechado, estamos trabalhando com todas as hipóteses possíveis. É evidente que a FAB deseja que 100% da manutenção do caça vencedor do F-X2 seja realizada dentro do país, incluindo aí, os aviônicos e motores. As discussões finais sobre estes itens apenas ocorrerão no começo do ano que vem.

ALIDE: Os suecos alertam que a última experiência da Dassault na transferência de tecnologias industriais remonta ao Mirage III/V quase 30 anos atrás, como vocês responderiam a isso?

JMM: Muito curioso este comentário, uma vez que a Dassault se encontra, justo agora, no meio de uma parceria forte com a própria SAAB para o desenvolvimento do UCAV NEURON. Inclusive, a Dassault é a empresa líder deste consórcio de seis empresas européias.

ALIDE: Ao seu ver, realisticamente, existe qualquer outro país candidato a comprar o Rafale na América Latina?

JMM: No momento, além do Brasil, não percebemos nenhuma oportunidade clara de venda, no curto prazo, de Rafale para países na América do Sul. Argentina está sem verba para trocar seus caças, Chile e Peru estão atendidos e não devem comprar novos caças em breve e a Venezuela optou pela linha de caças Sukhoi, e deve continuar com eles no futuro.

ALIDE: Na proposta do F-X1 existia um forte argumento que uma vez em produção no país o M2000Br poderia ser exportado para outros países. Esta mesma expectativa existe para o Rafale na Embraer?

JMM: Esta questão não foi discutida, até este momento. Agora, caso haja uma produção de componentes do Rafale no Brasil, muito possivelmente a indústria local poderia estar envolvida com a produção para terceiros países, como a Índia.

ALIDE: O Rafale dispõe de um variado leque de poderosos e modernos sistemas de armas, quais destes, ao seu ver, mais colaboram para alavancar as perspectivas comerciais do avião francês?

JMM: A capacidade “Omnirole”! Ao contrário dos demais aviões, o Rafale foi concebido desde seu início para realizar todas as missões da aviação de caça. No Rafale todos seus sistemas são fortemente integrados entre si. A integração dos sistemas com a fusão dos dados dos diversos sistemas criam uma situação impar em termos de consciência operacional para o piloto do Rafale. Tudo isso junto com a capacidade de alternar o tipo de missão com apenas um botão, permite a ele uma resposta operacional superior inexistente em qualquer um dos demais caças ofertados à FAB.